

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr



Aus der Praxis | 08

Briefzentrum mit Fitnessstudio

Alkoholprobleme im Betrieb | 14

Reportage: Vom Auto zum Schrottpaket | 16



**Ob wir gesund und fit
alt werden, hängt nicht
nur vom Schicksal ab.**

Liebe Leserin, lieber Leser,

haben Sie schon einmal von den Blauen Zonen gehört? Das sind wenige Regionen, verteilt über die ganze Welt, in denen Menschen nicht nur ungewöhnlich alt werden, sondern auch als Hundertjährige noch körperlich und geistig gesund sind. Diverse Wissenschaftler versuchen herauszufinden, woran das liegt. Dass gesunde Ernährung, Bewegung und gute soziale Beziehungen eine wichtige Rolle spielen, steht schon jetzt außer Frage.

Und bei uns? In Deutschland liegt keine dieser Zonen der Langlebigkeit. Aber auch bei uns werden die Menschen immer älter. Allerdings sind nur wenige Glückliche bis ins hohe Alter fit und mobil. Das hat natürlich viele Gründe, aber manchmal ist es zum Verzweifeln: Wir wissen, was zu tun wäre, um unsere Gesundheit zu schützen, aber das Gegenteil passiert. Der Alkoholkonsum zum Beispiel ist in Deutschland gefährlich hoch, rund 74.000 Todesfälle gehen jährlich auf Alkohol oder eine Kombination aus Alkohol und Tabak zurück. Übergewicht, Bewegungsmangel, Stress, elektronische Medien – alles bekannte Feinde der gesunden Langlebigkeit.

Im SicherheitsProfi weisen wir deswegen immer wieder darauf hin, dass Gesundheit nicht nur vom Schicksal abhängt. In dieser Ausgabe lesen Sie zum Beispiel, wie Arbeitgeber auf problematischen Alkoholkonsum reagieren sollten, dass die BG Verkehr eine Notfallmappe zu traumatisierenden Erlebnissen anbietet, warum Fitnessarmbänder auch Nachteile haben oder welche positiven Veränderungen ein Fitnessstudio im Betrieb bewirkt. Übrigens: Bis zum 31. März können Sie noch online an unserer Leserbefragung teilnehmen, der Link dazu steht auf der Rückseite des Heftes. Sagen Sie uns die Meinung – wir sind gespannt!

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), 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.



© BG Verkehr/Christoph Papsch

16



© Picture Alliance/Florian Peljak

28



© Imago/Michael Gottschalk

13

Schnell informiert

- Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Unfallmeldungen 04
- Verkehrsmeldungen Infos und Neuigkeiten 11

Sicher & gesund

- Fitnessstudio im Briefzentrum Eine gute Idee feiert Jubiläum 08
- Lastenräder im täglichen Einsatz Worauf Beschäftigte achten müssen 12
- Alkohol Wegschauen ist keine Option 14

Reportage Autoverwertung
Wiederverwenden ist das beste Recycling 16

Blöderweise abgelenkt
Gute Ideen für sicheres Fahren 22

Locker bleiben!
Selbstkontrolle darf nicht zum Stress werden 23

BG Verkehr-Notfallmappe
Hilfe nach traumatisierenden Erlebnissen 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Freizeitunfall
Wann man die Personalstelle informieren sollte 27

Sind Umwege erlaubt?
Übersicht zum Versicherungsschutz 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Erste Hilfe
Starke Blutungen stillen 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02



© Getty Images/ERomanBabakin

Hauptunfallursache: zu geringer Abstand

2018 verunglückten laut Statistischem Bundesamt 39.479 Personen bei Unfällen, an denen mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war. Abstandsfehler führten die Rangliste der Unfallursachen an, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren. Bei den Fahrern eines Kleinlasters waren knapp 65 Prozent, bei den Fahrern von Sattelzugmaschinen dagegen nur rund 50 Prozent die Haupt-

verursacher des Unfalls. Alkoholeinfluss als Ursache wurde bei den Fahrern von Güterkraftfahrzeugen relativ selten festgestellt.

Das Statistische Bundesamt hat auch ausgewertet, wie sich die Unfälle mit Lkw-Beteiligung im langjährigen Verlauf verändert haben. 2018 waren danach rund 33 Prozent weniger Fahrer von Güterkraftfahrzeugen an Unfällen mit

Personenschaden beteiligt als 1995. Die Fahrleistung von Güterkraftfahrzeugen ist dagegen in diesem Zeitraum um rund 40 Prozent und ihre Transportleistung um 76 Prozent gestiegen. Wurden 1995 noch 153 Unfallbeteiligte je 10.000 in Deutschland zugelassenen Güterkraftfahrzeugen gezählt, so waren es 2018 noch 84, also circa 45 Prozent weniger.

www.destatis.de

Wäsche gegen Winterschäden



Eis, Schnee und vor allem salzhaltige Streumittel schaden dem Lack, dem Unterboden und den Dichtungen eines Fahrzeugs. Der TÜV Süd rät deswegen zu

einer regelmäßigen Fahrzeugwäsche mit Unterbodenwäsche. Empfohlen wird auch eine Vorwäsche, etwa mit einem Dampfstrahler, zum ersten Entfernen von grobem Schmutz. Andernfalls kann dieser nämlich von den Bürsten und Lappen in der Waschstraße über den Lack gezogen werden. Das führt zu Kratzern. Um ein Eindringen und Gefrieren von Waschwasser in Türschlössern zu vermeiden, klebt man im Winter am besten die Schlüssellocher ab, so der TÜV.

Wege zurück ins Leben

Ein Verkehrsunfall reißt eine junge Frau aus ihrem bisherigen Leben. Diese und andere bewegende Geschichten über Menschen, die im Straßenverkehr schwer verletzt wurden und denen es gelang, wieder Fuß zu fassen, erzählen vier Reportagen der Kampagne „Runter vom Gas“. Mit der Aktion wollen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die Verkehrsteilnehmer dazu motivieren, weniger riskant zu fahren.



www.runtervomgas.de/wege-zurueck-ins-leben.html



© Getty Images/minilic

Micro-Hubs gegen Verkehrsinfarkt

In Hamburg sollen Micro-Hubs den zunehmenden Lieferverkehr durch Paketzusteller eindämmen und damit zu einer Verringerung des Verkehrs beitragen. Dafür macht sich die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Hansestadt stark. Sie geht von einem Bedarf von 150 bis 200 solcher kleinen Verteilstationen aus, die erforderlich wären, um die Innenstadt und die Stadtteile mit einer dichten Wohnbebauung abzudecken. Die Micro-Hubs könnten von mehreren Lieferdiensten gemeinsam genutzt werden.

Hier treffen Sie die Experten der BG Verkehr

Auch in diesem Jahr wird die BG Verkehr als Aussteller auf zahlreichen Messen vertreten sein, um wichtige Themen rund um den Arbeitsschutz zu präsentieren.

Ein Highlight der Messesaison im Herbst ist die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover (24. bis 30. September). Vom 22. bis zum 25. September ist die BG Verkehr während der Security-Messe in Essen anzutreffen. Ein weiterer Messeauftritt der BG Verkehr ist auf der Arbeitsschutz aktuell (Stuttgart, 6. bis 8. Oktober) geplant. Auf dem Truck Grand Prix ist die BG Verkehr am Nürburgring (17. bis 19. Juli) vor Ort.



Kurze Ruhezeiten schaden

Verkürzte Ruhezeiten führen häufig zu gesundheitlichen Beschwerden. Die Betroffenen leiden öfter unter Rückenschmerzen, Schlafstörungen oder emotionaler Erschöpfung. Das zeigt eine Studie der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. Das deutsche Arbeitszeitgesetz legt die Höchstgrenzen für die tägliche Arbeitszeit und die Mindestdauer für Arbeitsunterbrechungen fest. In der Regel haben Beschäftigte demnach Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von elf Stunden. Ausnahmen sind jedoch zugelassen.

+ www.baua.de/dok/8825610



© Getty Images/Elenathewise

Leserbefragung läuft noch bis zum 31. März

Wer sich an der Umfrage zum SicherheitsProfi beteiligen will, hat dazu noch bis Ende März im Internet Gelegenheit. Die Beantwortung der neun Fragen dauert nur zwei Minuten und ist komplett anonym. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!

Herzlichen Dank allen, die bereits mitgemacht haben: Die Redaktion freut sich über die vielen netten

und interessanten Kommentare. Wir werden Ihre Anregungen – natürlich auch die kritischen – gründlich auswerten. Mehr dazu im nächsten SicherheitsProfi.

+ Und hier geht's zur Umfrage: <https://befragungen.dguv.de>

TAN/Lösung: Si-Profi



© Getty Images/Xurzon

Aktuelle

Unfallmeldungen

Transportprobleme

Ein Paketzusteller wollte mehrere Kartons mit Druckerpapier zustellen. Das Büro des Empfängers befand sich im ersten Stock und in dem Gebäude gab es keinen Fahrstuhl. Um Zeit zu sparen, belud der Zusteller die Sackkarre bis oben hin mit Kartons und machte sich auf den Weg. Auf der Treppe geriet die Karre ins Wanken und drohte seitlich wegzubrechen. Beim Versuch, sie abzufangen, zog sich der Zusteller eine schmerzhafte Zerrung im Rücken zu.

Ausrutscher

Eine Sachbearbeiterin war nach Feierabend zum Joggen verabredet. Auf dem Weg zu ihrem Pkw nahm sie die Außentreppe des Bürogebäudes mit viel Schwung und rutschte dabei aus. Beim Sturz verdrehte sie sich das rechte Sprunggelenk, das sie erst nach Monaten wieder normal belasten konnte.

Hundebiss



© Adobe Stock/Peter_Polkorab

Im fest eingezäunten Garten eines Einfamilienhauses lief der große Hund des Besitzers oft frei herum. Normalerweise zeigte er sich, sobald jemand am Tor klingelte. Am Unfalltag war trotz Klingelns von dem Tier nichts zu sehen. Deswegen beschloss eine Zustellerin, ein Paket bis zum Ablageort vor dem Haus zu bringen. Kurz nachdem sie den Gartenweg betreten hatte, sprang der Hund plötzlich auf sie zu und begann zu knurren. Als sie eine beruhigende Geste zu seinem Kopf machte, biss er sie in die Hand. Die Wunde musste genäht werden.

Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings

Die BG Verkehr unterstützt auch 2020 ihre Mitgliedsunternehmen bei der Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining. Anträge sollten möglichst zeitnah gestellt werden, denn die Fördermittel sind begrenzt und werden in der Reihenfolge der Antragseingänge vergeben.

Bezuschusst wird ein Training nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates von mindestens eintägiger Dauer. Für Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeitern besteht zusätzlich die Möglichkeit, auf Basis eines selbst erstell-



© ADAC

ten Konzeptes eine individuelle Förderung zu erhalten. Der Förderbetrag in Höhe von maximal 30.000 Euro ist abhängig von der Beurteilung des Konzeptes und der Mitarbeiterzahl. Entsprechende Anträge für das Jahr 2021 können bis zum 12. Juni 2020 gestellt werden.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16329291

Aus der Vertreterversammlung der BG Verkehr

Die Mitglieder der Vertreterversammlung der BG Verkehr votierten in ihrer Tagung am 5. Dezember für mehrere Satzungsänderungen. Neben dem Haushalt war auch die Umsetzung der Vision Zero – einer Welt ohne tödliche Arbeitsunfälle und schwere Berufskrankheiten – Thema der Sitzung. Die BG Verkehr hat dazu Schwerpunktthemen festgelegt: Kuppeln und Wegrollen von Fahrzeugen, Absturz und Rückwärtsfahrten. Interesse fand ferner die Vorstellung des neuen Rechenzentrums in Alzey, das die BG Verkehr im Verbund mit anderen Unfallversicherungsträgern nutzt. Es entspricht höchsten Anforderungen an effiziente Datenverarbeitung, Datensicherheit und Umweltfreundlichkeit.



© BG Verkehr

Höhere Strafen für Verkehrssünder

Bis zu 100 Euro soll es in Zukunft kosten, wenn jemand auf Geh- oder Radwegen parkt oder in der zweiten Reihe auf dem Schutzstreifen für Radfahrer steht. Unter Umständen wird auch ein Punkt im Fahrzeugsregister fällig, falls zum Beispiel andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werden, etwas beschädigt oder mehr als eine Stunde im verbotenen Bereich geparkt wird. Beschlossen hat die Bundesregierung außerdem, dass Lkw über 3,5 Tonnen beim Rechtsabbiegen im Ort nur noch Schritttempo fahren dürfen. Lkw- und Pkw-Fahrer müssen

künftig beim Überholen von Radfahrern einen Mindestabstand einhalten. Im Ort beträgt dieser mindestens 1,50 Meter, außerorts zwei Meter.



© Adobe Stock/PUNTOSTUDIOFOTO Lda

Hohe Kosten durch Erwerbsunfähigkeit

2018 sind nach Schätzungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) etwa 708 Millionen Arbeitstage wegen Erwerbsunfähigkeit ausgefallen. Hauptursache waren Krankheiten des Muskel-Skelett-Systems, gefolgt von psychischen Störungen und Krankheiten des Atmungssystems. Durch die Ausfallzeiten gingen der deutschen Volkswirtschaft rund 145 Milliarden Euro an Bruttowertschöpfung verloren.

+ www.baua.de

© Getty Images/LSOphoto



Massenphänomen Rückenschmerzen

Das Wissenschaftliche Institut der AOK hat untersucht, wie stark die Versicherten von Rückenschmerzen betroffen sind. Im Jahr 2017 litten rund 20 Prozent der versicherten Frauen und fast 15 Prozent der Männer unter chronischen, unspezifischen Rückenschmerzen. Darunter werden alle Probleme zusammengefasst, die nicht auf Frakturen, Bandscheibenvorfälle, Krebserkrankungen oder Ähnliches zurückzuführen sind. Die Behandlung zieht sich teilweise über mehrere Jahre hin. Deutliche Unterschiede gibt es laut AOK bei der Inanspruchnahme physiotherapeutischer Angebote: Rund ein Drittel der Patientinnen nutzt eine Physiotherapie, bei den Männern ist es nur ein Viertel.

+ www.wido.de



Digitale Sonnenblende

Eine neu entwickelte Sonnenblende soll das Sichtfeld im Fahrzeug vergrößern. Der „Virtual Visor“, für den die Firma Bosch auf der Elektronikmesse CES 2020 in Las Vegas ausgezeichnet wurde, besteht aus einem transparenten LCD-Display und einer auf den Fahrer ausgerichteten Kamera. Das System erkennt Augen, Nase und Mund

sowie den Schatten, den die Sonne auf das Gesicht des Fahrers wirft. Algorithmen analysieren permanent, wohin der Fahrer gerade blickt. So braucht nur ein kleiner Bereich auf dem Display verdunkelt zu werden. Dadurch hat der Fahrer ein breiteres Sichtfeld als bei einer herkömmlichen heruntergeklappten Sonnenblende.

© Bosch

Neuer Rekord bei Retouren

Rund 300 Millionen Pakete mit etwa 500 Millionen Artikeln haben Kunden in Deutschland im vergangenen Jahr zurückgeschickt, so eine Schätzung der Forschungsgruppe Retourenmanagement der Universität Bamberg. Das ist ein neuer Rekord und bedeutet rund 20 Millionen mehr Retouren als 2018. Die Quote der zurückgeschickten Artikel liege konstant bei 13 Prozent. Eine wirksame Maßnahme zur Senkung der Zahlen wäre nach Ansicht der Forscher die Einführung von Retourengebühren. Bisher erheben aber nur rund 15 Prozent der überwiegend kleineren Onlinehändler solche Entgelte.

Gefährliche Begegnung

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat Lkw-Unfälle untersucht, bei denen Fußgänger und Radfahrer verletzt oder getötet wurden. Während Letztere vor allem mit abbiegenden Fahrzeugen kollidieren, geraten Fußgänger überwiegend vor die Front anfahrender Lkw. Eine wesentliche Rolle spielt dabei das eingeschränkte Sichtfeld auf den Bereich unmittelbar vor dem Fahrzeug. Hinzu kommen oft

Sichtbehinderungen wie Gardinen oder Namensschilder. Fahrer sollten trainiert werden, grundsätzlich vor dem Anfahren in den Frontspiegel zu schauen, so die UDV. Auch tiefergesetzte Führerhäuser, wie in manchen Müllfahrzeugen, und eine verbesserte Notbremstechnik könnten diese Unfälle verhindern.

www.udv.de



© Adobe Stock/Aleksej

© Adobe Stock/Elena Schweitzer

Bambusgeschirr birgt Risiken



Becher oder Schüsseln aus Bambus enthalten neben dem Rohstoff oft noch andere Bestandteile. Wenn die Gefäße heiß befüllt werden, können gesundheitlich bedenkliche Mengen an Melamin und Formaldehyd aus dem Geschirr in Lebensmittel übergehen, warnt das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR). Gesundheitliche Richtwerte seien im Einzelfall bis zu 120-fach überschritten worden. Keine Bedenken gebe es, wenn Bambusgeschirr für kalte oder lauwarme Lebensmittel genutzt werde.

www.bfr.bund.de



Biker sind meistens Männer

Neun von zehn Motorrädern werden von Männern gefahren. Am größten ist der Frauenanteil in der Gruppe bis 29 Jahre, wo er bei 14 Prozent liegt. Diese Zahlen hat das Verbraucherportal Verivox anhand ausgewerteter Versicherungsabschlüsse ermittelt. Männer zwischen 50 und 60 Jahren stellen die größte Gruppe unter den Bikern. Sie besitzen 40 Prozent aller Motorräder, obwohl sie nur knapp 20 Prozent der erwachsenen Gesamtbevölkerung ausmachen. Die Auswertung ergab auch, dass im Bundesländervergleich am häufigsten die Bayern Motorrad fahren.

© Getty Images/Belyimishka

Kraft statt Kreuzschmerz

Seit 25 Jahren gibt es im Briefzentrum Frankfurt ein Fitnessstudio für die Beschäftigten. Die Bilanz ist durchweg positiv.

Sportbegeisterte träumen von so einem Angebot: ein gepflegtes Fitnessstudio, 24 Stunden am Tag geöffnet und vom Arbeitsplatz aus mit ein paar Schritten erreichbar. Dort stehen rund 30 Übungsgeräte und ein Trainer zur persönlichen Beratung bereit – und das alles zu einem unschlagbar günstigen Tarif. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Briefzentrums Frankfurt ist das schon seit 1995 Realität, denn damals wurde das Gesundheits- und Fitnessstudio (GuFi) im Betriebsgebäude eröffnet.

Training rund um die Uhr

Dem Betriebstechniker Martin Herz sieht man seine 49 Jahre nicht an. Er ist von Anfang an Mitglied des GuFi. Nachdem er fünf Jahre trainiert hatte, machte er die Ausbildung zum Übungsleiter beim Deutschen Sportbund und übernahm 2002 die Studioleitung. Über mangelnde Nachfrage braucht er nicht zu klagen: Etwa zehn Prozent der 600 Beschäftigten im Briefzentrum zählen zum harten Kern, der regelmäßig trainiert. Die durchschnittliche Jahresfrequenz liegt bei über 3.000 persönlichen Trainingseinheiten.

Selbstverständlich erhält jeder Neuzugang eine umfangreiche Erstanamnese, die aus einer ausführlichen Befragung, dem Ausschluss von Kontraindikationen und einem Muskelfunktionstest besteht. Danach folgt ein auf die jeweilige Person zugeschnittenes Trainingsprogramm. „Wir haben hier über 50 Nationalitäten und Menschen ganz unterschiedlichen Alters“, berichtet Herz. „Der Erfolg liegt darin, dass das Studio sich direkt im Betriebsgebäude befindet und 24 Stunden am Tag für eingewiesene Mitglieder zugänglich ist. Außer an Feiertagen haben wir immer geöffnet.“ Alle Übungsleiter kommen



„Ich gehe schon seit 20 Jahren ins Fitnessstudio. Neben dem Training der gesamten Muskulatur achte ich darauf, dass Rücken- und Bauchmuskulatur nicht zu kurz kommen. Ich altere langsamer und fühle mich fitter als viele Gleichaltrige.“

Momo Arrasi (44)

aus den Reihen der Beschäftigten und wurden beim Deutschen Sportbund ausgebildet. Präventionskurse wie Rückenschule, Yoga und Qigong werden regelmäßig mit externen Anbietern durchgeführt, außerdem finden Sicherheits- und Gesundheitstage statt.

Professionelle Planung

Als die Deutsche Post AG mit dem Aufbau eines ganzheitlichen betrieblichen Gesundheitsmanagements begann, nutzte sie die professionelle Unterstützung von Prof. Winfried Diebschlag von der Technischen Universität München und Dr. Florian Heidinger vom Ergonomie Institut München. Daraus folgte die Ausbildung von 13 Koordinatoren

für Gesundheit am Arbeitsplatz. Sie wurden in einem siebenjährigen Projekt an Standorten in den Großstädten eingesetzt, um verhaltens- und verhältnisorientierte Maßnahmen zu erproben und zu bewerten.

Eine Maßnahme des Frankfurter Koordinators war die Einrichtung eines Bewegungstudios mit hochwertigen Fitnessgeräten. 2002 wurde das Projekt Koordinatoren für Gesundheit am Arbeitsplatz beendet, die Erkenntnisse flossen in die weiteren Prozesse und Aktivitäten des betrieblichen Gesundheitsmanagements ein. Heute bie-

© BG Verkehr/Reinhold Blaha



„Zeit scheint heutzutage die größte Hürde zu sein. Man muss sich feste Gewohnheiten schaffen, das hilft.“

Martin Herz (49)
Übungsleiter



„Ich trainiere hier seit 25 Jahren und habe auch die Ausbildung zum Übungsleiter beim Deutschen Sportbund abgelegt.“

Achim Heinz (60)
Fachkraft für Arbeitssicherheit



„Kurze Wege vom Arbeitsplatz ins Rückenfitstudio, das wünscht sich wohl jeder. Unser Studio ist ein tolles und günstiges Angebot für alle!“

Dagmar Wüst (54)
Leiterin der Personalabteilung

bald die Trainierenden spüren, dass sich mit der Zunahme von Muskelkraft die Rückenschmerzen verändern und nach einiger Zeit des Trainings sogar ganz verschwinden. Diese Veränderung belegt ein evaluiertes Projekt im GuFi-Studio. Nachdem gemeinsam mit einem Arzt ein gezieltes Rückentraining konzipiert wurde, sparte das Briefzentrum Frankfurt dadurch etwa 1.500 krankheitsbedingte Ausfalltage ein!

Da überrascht es nicht, dass auch Betriebsrat Bernd Mann nach einem Vierteljahrhundert Training eine positive Bilanz zieht: „Ich bin sehr froh darüber, dass unseren Beschäftigten seit 25 Jahren das GuFi-Studio zur Verfügung steht“, sagt er. „In unseren Betrieben verändern sich ständig die Arbeitsabläufe und führen zu einer zunehmenden körperlichen Belastung. Im Studio haben die Beschäftigten die Möglichkeit, ihre Muskulatur ausreichend zu stärken, um gesund und fit zu bleiben.“ Und Niederlassungsleiter Werner Braun ergänzt: „Ein bisschen stolz bin ich schon darauf, dass unsere Arbeit Früchte trägt: Wir sind im bundesweiten Vergleich der Ausfalltage in den ‚Top Ten‘ der Niederlassungen.“

Tut gut und macht Spaß

tet das Briefzentrum Frankfurt neben dem Fitnessstudio jedes Jahr eine Fülle von gesundheitsfördernden Maßnahmen an, zum Beispiel eine Ernährungsberatung, Sprechstunden der Postbetriebsärztin oder auch eine Anleitung zum richtigen Heben und Tragen durch ausgebildete Physiotherapeuten.

Messbare Erfolge

„Ein Mensch hat etwa 640 Muskeln. Die gilt es lebenslang zu bewegen und angemessen zu belasten,“ rät Übungsleiter Herz, „sonst verlieren wir bis zum 70. Lebensjahr etwa die Hälfte der Muskulatur. Alles, was regelmäßig gemacht wird, hat Wirkungen.“ Die Motivation steigt seiner Erfahrung nach, so-

Wer schon eine Weile trainiert, möchte das Studio auf keinen Fall mehr missen. Mawlud Hekim zum Beispiel ist seit vier Jahren dabei. Warum? „Ich arbeite in der Großannahme und an der Kommissionierungsanlage“, antwortet er. „Das Training tut mir gut und ich fühle mich für die Arbeit fit. Ich hatte einen Bandscheibenvorfall und durch das regelmäßige Training bin ich schmerzfrei.“

„Das Studio bietet eine hervorragende Möglichkeit der Primärprävention: Stressabbau, Kräftigung des Muskel-Skelett-Apparates sowie ein kontrolliertes Herz-Kreislauf-Training“, sagt auch Achim Heinz, Fachkraft für Arbeitssicherheit. „Da ist eigentlich für alle Kolleginnen und Kollegen etwas dabei.“ Heinz fing vor 25 Jahren mit dem Training an und fühlt sich heute fit und gesund.

Dagmar Wüst, die Leiterin der Personalabteilung, gehört ebenfalls zur GuFi-Kundschaft: „Auch ich habe hier schon trainiert und ich freue mich, dass es das Studio nach so vielen Jahren noch gibt und es von unseren Mitarbeitern auch angenommen wird“, sagt sie und bekräftigt: „Schließlich möchten wir doch alle möglichst lange gesund und fit bleiben.“

Das sieht die BG Verkehr genauso: herzlichen Glückwunsch dem GuFi-Studio, dem Team und den Trainierenden!

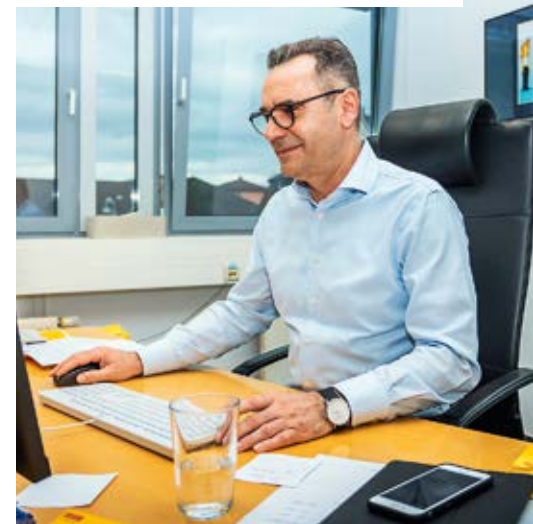
Dr. Thomas Draxler
Aufsichtsperson der BG Verkehr

„Ich weiß, dass unsere Beschäftigten Enormes leisten und täglich mit physischen und psychischen Belastungen konfrontiert sind. Es ist für mich selbstverständlich, dass wir versuchen, ihre Gesundheit zu erhalten und zu verbessern.“

Niederlassungsleiter Werner Braun (56)

„Das GuFi-Studio im Briefzentrum Frankfurt ist wirklich eine Erfolgsgeschichte! Ich danke allen, die sich dafür engagieren.“

Betriebsrat Bernd Mann (58)



„Ich trainiere zweimal pro Woche: Ich bin zuerst 45 Minuten auf dem Laufband mit einer Laufgeschwindigkeit von sechs Stundenkilometern. Danach folgen 45 Minuten Krafttraining.“

Mawlud Hekim (56)



Protektoren reichen nicht aus

Bezogen auf gefahrene Kilometer ist das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, nach Angaben der Unfallforschung der Versicherer (UDV) für Motorradfahrer etwa 21-mal höher als für Autofahrer. Wie eine Studie der UDV zeigt, liegt dies auch daran, dass die übliche Schutzkleidung mit Protektoren bei einem Aufprall auf ein Hindernis schon bei Geschwindigkeiten über 25 km/h lebensbedrohliche Verletzungen nicht mehr verhindern kann. Airbagjacken könnten diese Grenze auf etwa 50 km/h, solche mit größerem Volumen sogar auf eine Aufprallgeschwindigkeit von bis zu 70 km/h erweitern, so die UDV. Weitere Produktentwicklungen in dieser Richtung seien daher notwendig.

www.udv.de

Am haltenden Bus vorbei



Bei Linien- oder Schulbussen ist besondere Vorsicht geboten. Schon beim Anfahren einer gekennzeichneten Haltestelle darf ein Linien- oder Schulbus nicht überholt werden, wenn er das Warnblinklicht eingeschaltet hat. Wenn er anschließend mit eingeschaltetem Warnblinklicht hält, darf nur in Schrittgeschwindigkeit (4–7 km/h) und nur mit einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr. Fährt der Bus nach einem Halt wieder an, sind andere Verkehrsteilnehmer verpflichtet, ihm ein reibungsloses Einfädeln zu ermöglichen.



Wer hat Schuld?

Wenn es beim Rückwärtsfahren zu einem Sachschaden kommt, trägt zunächst der Rückwärtsfahrer die volle Schuld. „Bei Unfällen in der Rückwärtsbewegung gilt nach der Straßen-Verkehrsordnung eine besondere Sorgfaltspflicht des Rückwärtsfahrenden – bei Unfällen spricht daher der Anscheinsbeweis zunächst gegen ihn“, so Anka Jost von der R+V24-Versicherung. Dem anderen Verkehrsteilnehmer muss eine mögliche Mitschuld erst nachgewiesen werden.

Wie hoch die Schuld der einzelnen Parteien dann rechtlich zu bewerten ist, hängt stets vom Einzelfall ab. Dabei spielen die Geschwindigkeiten der Beteiligten und die Straßen- und Verkehrssituation eine Rolle.

Leitpfosten: Das bedeuten Reflektoren

Leitpfosten dienen vor allem bei Dunkelheit, Nebel oder Schnee zur Orientierung. Auf geraden Strecken beträgt der Abstand zwischen den einzelnen Pfosten 50 Meter, in Kurven und an unübersichtlichen Stellen stehen sie enger zusammen. Bei

Strecken mit Wildwechselgefahr werden häufig blaue, blau-weiße oder auch rote Reflektoren angebracht. Sie streuen in der Dämmerung oder nachts das Scheinwerferlicht in den seitlichen Straßenraum. Das Wild soll davor zurückscheuen.



Linke
Straßenseite



Rechte
Straßenseite



Ausfahrt
oder
Einmündung



Zusätzliche
Vorsicht
(Wildwechsel)

Umweltfreundliche Alternative

Gerade innerstädtisch spielen Lastenfahrräder ihre Vorzüge aus. Worauf Sie bei der Nutzung achten sollten, erläutert Fachreferent Ralf Hüttig von der BG Verkehr.

Kurier-, Express-, Zustell- und andere Servicedienste setzen zunehmend Transport- und Lastenfahrräder ein. Die Vielzahl der verfügbaren Typen macht die Entscheidung für ein Modell nicht leicht.

Welches Modell eignet sich für welchen Einsatz?

Jeder Fahrer und jede Fahrerin hat unterschiedliche Erfahrungen und körperliche Voraussetzungen. Generell kann man aber sagen: Für Kurierfahrer eignen sich einspurige Räder am besten, weil sie wendig sind. Zum Transport schwerer oder großer Lasten werden meist zweispurige Pedelecs verwendet, deren Laufpaare hinten angeordnet sind. Ein integrierter Elektroantrieb bietet hier eine erhebliche Unterstützung.

Wie unterscheiden sich die Fahreigenschaften?

Die einspurigen Modelle haben einen größeren Wendekreis und Kurvenradius. Zweispurige Modelle, also die mit mindestens drei Rädern, bieten eine größere Anfahr- und Anhaltesicherheit. Sie laufen auch besser geradeaus. Die Sturz- und Kippgefahr ist hier geringer. Anders als bei einspurigen, also zweirädrigen Modellen ist hier bei Kurvenfahrten nicht die Verlagerung des Körperschwerpunktes, sondern die eigentliche Lenkbewegung ausschlaggebend. Bei manchen Modellen sind vorn zwei Räder und eines hinten. Hier ist ein höherer Kraftaufwand beim Lenken notwendig. Sind die zwei Räder hinten, kommt es mitunter an engeren Stellen zu einem Anstoßen.

Lasten vorn oder hinten: Was ist aus Ihrer Sicht besser?

Kurierfahrer bevorzugen es, wenn die Lastenaufnahme vor ihnen ist, damit sie das

Transportgut im Blick haben. Lastenräder für die Postzustellung haben meist vorn und hinten eine Lastenaufnahme, um möglichst viele Sendungen zu transportieren.

Wie sortiert man die Lasten am besten?

Diese Frage lässt sich nicht einfach beantworten. Das richtet sich einmal nach dem Modell des Lastenfahrrades, nach der Größe, der Lage und der Anzahl der Lastenaufnahmen. Aber auch die Gangfolge, also welches Paket zuerst und welches am Schluss zugestellt wird, muss berücksichtigt werden. Aus meiner Sicht ist das immer ein Kompromiss.

Grundsätzlich gilt es, die Lasten gleichmäßig und sicher zu verstauen, den Gesamt-schwerpunkt so niedrig wie möglich zu halten sowie das maximal zulässige Zuladungsgewicht jeder einzelnen Lastenaufnahme nicht zu überschreiten.

Sattel, Lenker und Griffe müssen optimal angepasst werden.

Einige Modelle haben eine Anfahrhilfe. Ist das im Post- und Kurierdienst sinnvoll? Durchaus. Die Anfahr- bzw. Schiebehilfe hilft gerade in steilem Gelände. Sie unterstützt auch beim Schieben an Rampen und Steigungen. Allerdings muss der Umgang geübt werden, denn es besteht die Gefahr, dass das Rad unbeabsichtigt losfährt.

Gibt es wichtige Aspekte für die Arbeitssicherheit?

Bei der Auswahl der Räder sollte natürlich unbedingt bedacht werden, wie diese spä-

ter eingesetzt werden. Wichtig ist auch, dass die Bedürfnisse der Beschäftigten berücksichtigt werden. Sattel, Lenker, Lenkergriffe – all das muss den ergonomischen Anforderungen entsprechen und bei Bedarf an unterschiedliche Nutzer angepasst werden können. Die Beschäftigten müssen vor der erstmaligen Nutzung theoretisch und praktisch unterwiesen und auf mögliche Gefährdungen hingewiesen werden. Die vorher erstellte Gefährdungsbeurteilung ist hier hilfreich. Sinnvoll sind auch spezielle Fahrsicherheitstrainings. Selbstverständlich muss den Nutzern der Räder eine Gebrauchs- oder Betriebsanlei-

Lastenfahrräder gibt es mittlerweile in vielen Ausführungen. Bei der Deutschen Post sind sie auch mit integriertem Elektroantrieb (Pedelecs) schon seit vielen Jahren im Einsatz.

©Picture Alliance/Monika Skolimowska



tung zur Verfügung gestellt werden. Nicht zuletzt: Die Beschäftigten sollten wissen, wo sie Mängel melden können. Und diese müssen dann natürlich auch umgehend beseitigt werden.

Worauf sollten Nutzer achten?

Wir raten den Nutzern, das Rad vor Fahrtantritt routinemäßig zu prüfen. Funktionieren Licht und Bremsen? Sind die Reifen in einem guten Zustand? Das ist für die eigene Sicherheit wichtig – genauso wie ein gut sitzender Fahrradhelm. Auch wenn nach der Straßenverkehrsordnung keine Helmpflicht besteht, empfehlen wir als Unfallversicherungsträger dringend einen solchen Helm zum Schutz vor Kopfverletzungen.

Apropos Reifen: Woran erkennt man, ob das Profil noch ausreicht?

Für Fahrradreifen gibt es keine Mindestprofil-

tiefe wie beispielsweise beim Auto. Aber die Reifen sollten regelmäßig auf Risse und Beschädigungen kontrolliert werden.

Sollen die Reifen immer so stramm wie möglich aufgepumpt sein?

Der richtige Luftdruck ist maßgeblich für den Fahrkomfort und die Lebensdauer der Reifen. Auf jedem Reifen ist auf der Außenseite angegeben, in welchem Bereich der Luftdruck liegen sollte. Ist der Luftdruck zu niedrig, rollt der Reifen schwer und es kann zu Rissen in der Reifenaußenseite kommen. Mit steigendem Luftdruck verringert sich der Rollwiderstand und der Verschleiß der Reifen wird niedriger. Ist der Luftdruck zu hoch, sind die Radfahrerinnen und -fahrer insbesondere auf Kopfsteinpflaster mechanischen Schwingungen bzw. Vibrationen ausgesetzt. Die werden dann über den Lenker und den Sattel auf den Körper übertragen. Bei zu

hohem Luftdruck besteht die Gefahr, dass der Reifen platzt.

Kann bei Pedelecs eine Gefahr vom Akku ausgehen, etwa bei einem Unfall?

Nicht wirklich, die Gefahren bestehen eher beim Laden und Lagern. Wichtig ist es, immer nur die vom Hersteller zugelassenen Ladegeräte zu benutzen. Der Akku sollte idealerweise bei Raumtemperatur in einem trockenen Raum und auf einer schwer entflammaren Unterlage geladen werden.

Broschüre zum Thema

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat eine neue Broschüre „Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenfahrrad“ (DGUV Information 208-055) herausgegeben. Sie gibt Hinweise für die Auswahl, den Einsatz sowie den Umgang mit Transport- und Lastenfahrrädern und unterstützt bei der Gefährdungsbeurteilung. Erstellt wurde die Information im Sachgebiet „Postsendungen“ unter der Federführung der BG Verkehr.



publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/3623





Wegschauen ist keine Option

Es ist seit Jahrzehnten bekannt, dass bei mindestens zehn Prozent der Arbeits- und Wegeunfälle Alkohol mit im Spiel ist. Dennoch zögern viele Vorgesetzte, entschieden gegen Alkoholmissbrauch im Betrieb vorzugehen. Damit begeben sie sich auf dünnes Eis.

Es ist eindeutig: „Der Mann hat schon wieder eine Fahne. Eigentlich muss ich ihn ansprechen. Aber andererseits macht er seine Arbeit ganz vernünftig und ich brauche heute jeden Mann“, denkt sich der Schichtleiter in einem Speditionslager. Diesen Konflikt kennen viele Vorgesetzte. Nach Schätzungen der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) sind bis zu fünf Prozent aller Berufstätigen alkoholkrank, bis zu zehn Prozent haben problematische Konsumgewohnheiten.

Statistisch gesehen dürfte also so ziemlich jede Führungskraft im Laufe ihres Arbeitslebens irgendwann einem Alkoholproblem in ihrem Verantwortungsbereich begegnen. Das Wegschauen ist dann eine schlechte Idee. Wer den Dingen ihren Lauf lässt, solange „nichts Schlimmes“ passiert, begibt sich auf dünnes Eis, sowohl menschlich, betriebswirtschaftlich als auch rechtlich.

Dazu ein paar Fakten:

- ▶ Die Alkoholabhängigkeit ist eine Krankheit. Laut DHS fehlten Alkoholabhängige in einem Zeitraum von drei Jahren an 189 Tagen.
- ▶ Bei der Kontrollgruppe betrug die Fehlzeit im selben Zeitraum 95 Tage.
- ▶ Die Arbeitsleistung von Beschäftigten mit Alkoholproblemen wird auf 75 Prozent der Normalleistung geschätzt. Ursache dafür sind neben den Fehlzeiten die verminderte Konzentrationsfähigkeit und größere Fehlerhäufigkeit.
- ▶ Studienergebnisse der WHO belegen, dass bei 10 bis 25 Prozent der Arbeits- und Wegeunfälle Alkohol eine Rolle spielt.

Früh eingreifen

Es gibt also gute Gründe, ein mögliches Alkoholproblem frühzeitig anzusprechen. Das hilft übrigens auch den Alkoholkranken oder -gefährdeten am besten. „Je eher eingegriffen wird, desto wahrscheinlicher ist es, dass der Betroffene seinen Arbeitsplatz behalten kann“, heißt

es in dem Band „Suchtprobleme im Betrieb“, den die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat herausgeben.

Auch rechtlich gibt es für die Unternehmen den Zwang, auf Alkoholmissbrauch im beruflichen Umfeld sofort zu reagieren. Paragraph 7 der DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ verbietet es Unternehmen, „Versicherte, die erkennbar nicht in der Lage sind, eine Arbeit ohne Gefahr für sich und andere auszuführen“, mit dieser Arbeit zu beschäftigen. Wenn ein Arbeitgeber Verstöße gegen das Verbot grob fahrlässig oder vorsätzlich ignoriert, kann er bei einem Arbeitsunfall in letzter Konsequenz durch seinen Unfallversicherungsträger in Regress genommen werden. Aber auch die Beschäftigten werden zur Verantwortung gezogen: Paragraph 15 verbietet ihnen, sich durch „Alkohol, Drogen oder andere berauschende Mittel in einen Zustand zu versetzen, durch den sie sich selbst oder andere gefährden können“. Wer sich darüber hinwegsetzt, begeht eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld geahndet werden kann.

Blauer Montag im Lkw

Alkoholmissbrauch ist ein gesamtgesellschaftliches Problem und führt regelmäßig zu schweren Verkehrsunfällen. Im Jahr 2018 nahm die Polizei nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 39.542 Unfälle auf, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand. Positiv: Berufskraftfahrer mit Lkw sind relativ selten in Alkoholunfälle verwickelt. Mit 1,1 Prozent liegt ihr Anteil deutlich unter dem Durchschnittswert aller Verkehrsteilnehmer von 2,4 Prozent.

Dennoch ist der Alkoholmissbrauch von Lkw-Fahrern in den letzten Monaten in das Visier der Polizei geraten. Nach einigen spektakulären Alkoholfahrten setzte die Polizei an Sonntagabenden Schwerpunkt-

kontrollen auf Rastanlagen an. In Hessen waren 79 von rund 500 überprüften Fahrern so stark alkoholisiert, dass ihnen untersagt wurde, die Fahrt aufzunehmen oder weiterzufahren. Einige Fahrer hatten Werte von mehr als zwei Promille.

Dabei zeigte sich, dass unter den betrunkenen Fahrern viele Osteuropäer waren, die das ganze Wochenende bei ihren Fahrzeugen verbracht hatten. Aber auch deutsche Transportunternehmen müssen sich natürlich die Frage stellen, ob ihre Fahrer nüchtern sind, wenn sie am Sonntagabend nach Ende des Wochenendfahrverbotes ihre Tour antreten. Viele Fahrer unterschätzen die Gefahr von Restalkohol. Es ist unbedingt ratsam, dieses Thema im Betrieb anzusprechen. Pro Stunde kann der Körper sieben bis 14 Gramm Alkohol abbauen. Das entspricht einem Wert von 0,1 bis 0,15 Promille. Das Tempo lässt sich weder durch einen starken Kaffee noch andere Hausmittel beschleunigen.

Technische Hilfe: die Alkoholwegfahrsperr

Wer als Unternehmer oder Fuhrparkleiter auf Nummer sicher gehen will, kann Alkoholtests durchführen oder auf Alkoholwegfahrsperrn setzen. In den skandinavischen Ländern und den Beneluxstaaten gehört der Einsatz von Alkoholwegfahrsperrn schon seit einigen Jahren zur Tagesordnung.

Zündschlosssperrn verhindern Fahrten unter Alkoholeinfluss.

In Deutschland gibt es keine gesetzliche Verpflichtung zur Verwendung der Alkoholwegfahrsperrn. Natürlich können Fahrzeugbetreiber auf freiwilliger Basis diese Geräte einbauen lassen. Die Kosten liegen bei rund 1.500 Euro. Als technische Kontrollmaßnahme ist die Verwendung der Alkohol-Interlocks mitbestimmungspflichtig durch den Betriebsrat. Der Vorteil des Einbaus: Ein Unternehmer kann dienstliche Alkoholfahrten seiner Angestellten ziemlich wirkungsvoll verhindern. Allerdings könnten sich die Mitarbeiter unter „Generalverdacht“ gestellt sehen, deshalb sollten die Führungsverantwortlichen die Einführung von Wegfahrsperrn sorgfältig begründen und die Beschäftigten sowie den Betriebsrat unbedingt frühzeitig einbeziehen. Von einem Null-Toleranz-Ansatz in Bezug auf Alkohol am Arbeitsplatz profitieren am Ende alle: die Gesellschaft, das Unternehmen, die Kolleginnen und Kollegen – vor allem aber die Betroffenen selbst.

Björn Helmke
Pressesprecher der BG Verkehr

- +** Suchtprobleme im Betrieb, Herausgeber: Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Erhältlich im DVR-Shop www.dvr.de
- +** DGUV Information 206-009 „Suchtprävention in der Arbeitswelt – Handlungsempfehlungen“ <https://kompendium.bg-verkehr.de>
- +** Faktensammlung „Alkohol am Arbeitsplatz“ der Deutschen Suchthilfe www.dhs.de

Fünf Tipps gegen

Alkoholmissbrauch im Betrieb



Klare Kante zeigen

Die Spielregeln für den Umgang mit Alkohol sollten im Unternehmen klar geregelt sein – im besten Fall in einer Betriebsvereinbarung. Und sie sollten immer konsequent durchgesetzt werden – notfalls mit arbeitsrechtlichen Mitteln. Die weitestgehende Form des Alkoholverbotes ist die Punktnüchternheit im Betrieb, also die Verpflichtung, nüchtern zur Arbeit zu erscheinen und sie auch nüchtern wieder zu verlassen.



Nicht mit Betrunkenen diskutieren

Wenn Sie einen konkreten Fall von Alkoholmissbrauch im Betrieb feststellen, sorgen Sie sofort dafür, dass der Mitarbeiter sicher nach Hause kommt. Eine Diskussion bringt zu diesem Zeitpunkt nichts.



Konfrontationsgespräch führen

Sobald der Beschäftigte wieder nüchtern am Arbeitsplatz erscheint, führen Sie ein Konfrontationsgespräch. Benennen Sie Fakten, machen Sie Ihre Erwartungen klar, weisen Sie auf Beratungsmöglichkeiten hin und treffen Sie klare Absprachen, die Sie schriftlich festhalten.



Hilfe holen

Wenn klar wird, dass es nicht um einen einmaligen Ausrutscher geht, sollten Sie sich Hilfe von Experten holen. Erster Ansprechpartner kann beispielsweise Ihr betriebsärztlicher Dienst sein, der eventuell Kontakt zu weiteren Experten herstellt. Wenn Sie arbeitsrechtliche Konsequenzen erwägen, sollte auch eine rechtliche Beratung nicht fehlen.




Einmal ist keinmal

Liegt eine Alkoholabhängigkeit vor, reicht ein einzelnes Gespräch nicht aus. Vereinbarte Maßnahmen oder Verhaltensvorgaben müssen protokolliert und in Folgegesprächen begleitet werden. In der DVR-Schrift „Suchtprobleme im Betrieb“ wird ein Fünf-Stufen-Plan vorgeschlagen, der dort ausführlich beschrieben ist.

Wiederverwenden ist das beste Recycling

Bevor ein Auto in der Presse landet, wird alles ausgebaut, was noch zu gebrauchen ist. Wir haben dem Team der Autoverwertung Dresden dabei zugeschaut.



Auf dem 13.000 m² großen
Betriebshof von Jens Philipp
stapeln sich rund 700 Fahrzeuge
auf bis zu drei Etagen.

Es kracht und knarzt und rappelt, Glas birst, Metall scheuert an Kunststoff. Seelenruhig hält Seniorchef Wolfgang Philipp die kleine orangefarbene Fernsteuerung in der Hand und schaut zu. Die blaue Presse auf dem Hof der Autoverwertung Dresden, etwa so groß wie eine Abfallmulde, zerquetscht das Fahrzeug mit einem Druck von 150 Tonnen. „Wir brauchen Platz auf dem Hof“, sagt Philipp, „und an diesem Wagen lässt sich nichts mehr verdienen.“ Vom



Mit der hydraulischen Schere
schneidet Kevin Spranger den
Katalysator vom Abgasrohr ab.



Die Airbags werden ausgelöst,
denn der Handel mit gebrauchten
Airbags ist untersagt.



Carsten Jahn (li.) und
Jens Philipp beim Gespräch
in der Werkstatt.

geliebten Auto, dessen Besitzer früher über jeden Kratzer gestöhnt hätte, bleibt nichts weiter übrig als ein großes Schrottpaket – eckig gepresst und klein genug für die Mulde gleich daneben, die mehrere dieser Brocken fasst.

Fachgerechte Entsorgung

Wenn Hersteller ihre Autos auf den Markt bringen, müssen sie gewährleisten, dass die Fahrzeuge am Ende ihres „Autolebens“ fachgerecht entsorgt werden. Für diese Aufgabe stehen zertifizierte Fahrzeugverwerter bereit. Ihre Kunden erhalten einen Nachweis über die Abgabe des Wagens und die damit einhergehende geregelte Weiterbehandlung. „Sobald wir den Verwertungsausweis ausgestellt haben, darf das Auto nicht mehr gehandelt werden“, erklärt Geschäftsführer Jens Philipp (45). „Aber das Ausschlichten und Verwerten einzelner Teile ist möglich.“ Die Kunden dürfen auf dem Hof ausbauen, was sie gebrauchen können. Einzig die Karosserie, also die Fahrgastzelle mit der Fahrgestellnummer, muss bleiben.

Nur wer einen Befähigungsschein gemäß Sprengstoffgesetz hat, darf die Airbags zünden.

Die Fahrzeuge stapeln sich

Die Autoverwertung Dresden wurde 1988 von Vater Wolfgang Philipp gegründet. Eine langwierige Sache damals zu DDR-Zeiten, schildert der Seniorchef schmunzelnd. Heute kümmern sich sechs Mitarbeiter auf dem Platz, in der Halle, in den Lagern und im Büro um Teile, Autos und Kunden. Etwa 600, manchmal bis zu 900 Autos im Jahr verarbeitet die Autoverwertung Dresden. An einem durchschnittlichen Tag kommen etwa 100 Kunden auf den 13.000 Quadratmeter großen Platz, um nach passenden Gebrauchtteilen zu suchen. Zur Auswahl stehen ihnen dabei etwa 700 Fahrzeuge, die teilweise auf bis zu drei Etagen gestapelt sind.

Was funktioniert, wird verkauft

„Wiederverwenden ist das beste Recycling“, betont Jens Philipp und zeigt auf einen blauen Kleinwagen, der heute Morgen von einem Kunden schweren Herzens abgegeben wurde. Erste Diagnose: defekte Servolenkung, mehr als 200.000 Kilometer Fahrleistung und weit über 20 Jahre alt. Zu viele Mängel, die zu hohen Reparaturkosten führen würden – die Lebenszeit dieses Fahrzeugs ist abgelaufen. „Den Wagen werden wir nun begutachten und entscheiden, welche Teile eventuell in anderen Fahrzeugen zum Einsatz kommen können.“ Bei der Demontage werden außerdem die verschiedenen Materialien getrennt. Mitarbeiter Kevin Spranger (28) fährt den blauen Wagen vom Annahmehbereich in die Werkstatt und beginnt die Durchsicht.

Zum Schluss geht jeder in die Presse

Spranger liest den Fehlerspeicher des Wagens aus. „Defekte Teile müssen wir uns ja nicht ins Lager legen“, sagt er lachend. Er kontrolliert die elektrischen Außenspiegel, die Scheinwerfer und Rücklichter, die Scheibenwischer, das CD-Radio, den Kraftstofftank, ... Alles ist noch funktionstüchtig. „Die Scheinwerfer sind zwar etwas erblindet, aber das

lässt sich wieder polieren“, erklärt Spranger. Und sein Chef fügt hinzu: „Wir versuchen, so viel wie möglich zu verkaufen. Erst wenn sich die Lagerung nicht mehr lohnt, geht ein Teil in die Presse“ – und anschließend weiter zum Schreddern, wobei die Wertstoffe getrennt werden. Und so verlässt jedes Auto – früher oder später – den Hof von Jens Philipp in gepresster Form.

Alles, was sich wiederverkaufen lässt, wird ausgebaut.

Beste Arbeitsbedingungen

Die drei Arbeitsplätze in der Werkstatt sind hervorragend ausgestattet: Eine im Boden versenkte Hebebühne verhindert die Stolpergefahr, die neu installierte Deckenbeleuchtung sorgt für möglichst schattenfreies Arbeiten, eine Absauganlage fördert flüssige Betriebsmittel des Fahrzeugs direkt in ein geschlossenes System im Nebenraum, aus dem Radio in der Halle plätschert unterhaltsame Musik.

Bei Kevin Spranger geht es jetzt ans Eingemachte: Zuerst klemmt er die Batterie ab, damit es keinen Kurzschluss gibt und die Brandgefahr gebannt ist. Mit dem Prüfergerät ermittelt der gelernte Kraftfahrzeugmechatroniker die Qualität: Ist die Batterie noch zu gebrauchen, kommt sie frisch geladen in den Verkauf. Nach diesem ersten wichtigen Arbeitsschritt wird das Fahrzeug „trockengelegt“, das heißt, die Betriebsstoffe werden entnommen und in ein separates Lager entsorgt.



Die Ersatzteile werden mit Strichcodes versehen, damit sie im Lager schnell zu finden sind.



Nachdem so viel wie möglich
ausgebaut wurde, ...

Mit Unterdruck saugt Spranger als Erstes die Kühlflüssigkeit ab. Dazu treibt er eine Stechsonde (einen Dorn, durch den die Flüssigkeit abgesaugt wird) unten in den weichen Gummischlauch. Gleich neben seinem Arbeitsplatz steht ein Ständer mit weiteren Schläuchen zum Absaugen von Kraftstoff, Servoflüssigkeit, Scheibenwasserzusatz oder Bremsflüssigkeit. Diese Flüssigkeiten werden in ein geschlossenes System im Nebenraum gepumpt, sodass niemand damit direkt in Kontakt kommt. Außerdem bleiben so auch gefährliche oder gesundheitsschädliche Dämpfe unter Kontrolle. In regelmäßigen Abständen entleert ein Entsorgungsunternehmen die großen Tanks. Nur den Scheibenwasserzusatz verschenkt Autoverwerter Jens Philipp an seine Kundschaft.

Katalysator enthält wertvolle Rohstoffe

Nach der Trockenlegung beginnt Kevin Spranger mit dem Ausbau der Komponenten, die noch zu verwerten sind. CD-Radio, Außenspiegel, Rücklichter und Wischermotor werden in farbige Boxen sortiert. Auf der Hebebühne gleitet der Wagen in die Höhe. Mit der hydraulischen Schere schneidet Spranger den Katalysator vom Abgasrohr ab. Im Inneren dieses Bauteils befindet sich die Keramik, auch Monolith genannt, in der Edelmetalle wie Platin, Palladium und Rhodium enthalten sind. „Der Katalysator ist ein wertvoller Rohstoff für uns“, sagt Geschäftsführer Jens Philipp. „Für einfachen Schrott gibt es zurzeit gerade mal vier Euro pro Tonne. Aber der Katalysator bringt gutes Geld.“

2.000 Räder warten auf Kundschaft

Alle fünf Räder stapelt Spranger neben dem Fahrzeug, sie werden später von seinem Kollegen ins Lager gebracht. Neben den Neuankömmlingen warten dort bereits mindestens 2.000 weitere



... ist das Fahrzeug
reif für die Presse.

**Früher oder später
verlässt jedes Auto den
Hof in gepresster Form.**



Gegen 150 Tonnen Druck
hat der Pkw keine Chance.



Die Fahrzeugverwerter bereiten sich darauf vor, in naher Zukunft auch Elektroautos zu verschrotten.

Komplettträder und fast 1.500 Felgen auf Kundschaft. Ein Blick in die drei großen Lager der Firma zeigt, was alles von den Autos wiederverwendet und weiterverkauft wird: Neben Rädern finden sich Scheinwerfer, Blinker, Leuchten, Schlösser samt Schlüssel, kleine Elektromotoren für Scheibenwischer und Fensterheber, schwere Motorblöcke und Achsen, Stoßfänger, Außenspiegel, Tankdeckel, Kotflügel, Getriebe, Stoßstangen und Kunststoffverkleidungen, Radios und Navigationsgeräte, sogar Embleme verschiedener Hersteller und vieles mehr. Um den Überblick zu behalten, lagern oft gefragte Teile nahe am Verkaufsraum. „So müssen wir nicht für jeden Blinker weite Wege laufen“, erklärt Jens Philipp. Große Bauteile wie Kotflügel oder Achsen liegen weiter hinten. Sie sind alle mit einem Strichcode versehen und im Computersystem erfasst. So finden die Autoverwerter in der 150 Meter langen Lagerhalle zum Beispiel schnell den Motorblock eines bestimmten Fabrikats, der dort mit einem kleinen Gabelstapler dem Regal entnommen wird.

Airbags zünden auf dem Hof

Bevor der ausgeschlachtete Pkw draußen abgestellt wird, steht noch ein wichtiger Schritt bevor: Die Airbags werden gezündet.

Das dürfen in Deutschland nur fachkundige und geschulte Personen, die über einen Befähigungsschein gemäß Sprengstoffgesetz verfügen. Denn Airbags zählen ebenso wie Gurtstraffereinheiten zu pyrotechnischen Gegenständen, da diese Bauteile explosionsgefährliche Stoffe enthalten. Der Handel mit gebrauchten Airbags ist untersagt. „Das Zünden der Airbags ist eine der gefährlichsten Arbeiten bei der Autoverwertung“, erklärt Carsten Jahn, zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr in der Region Dresden. „Sie dürfen deshalb nur draußen, mit genügend Sicherheitsabstand und mit entsprechender Schutzausrüstung ausgelöst werden.“ Es klingt gefährlich laut, wenn die Luftsäcke in den Autos bersten. „Alles im grünen Bereich“, beruhigt Jahn, der das Unternehmen gut kennt. „Die Firma ist bestens organisiert.“

Zukunft Elektromobilität

Ein Zukunftsthema beschäftigt Jens Philipp schon heute: Elektrofahrzeuge haben es zwar bisher noch nicht auf seinen Hof geschafft, doch immer mehr dieser Fahrzeuge werden in Zukunft zugelassen. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, ein solches Auto bald zur Verwertung zu bekommen. „Die großen Akkus der Elektro- und Hybridfahrzeuge machen die Demontage komplizierter“, sagt Philipp, „aber das kriegen wir hin.“ Der umtriebige Chef hat bereits Lehrgänge besucht, um künftig auch diese Autos ordnungsgemäß verwerten zu können.

Text und Fotos: Christoph Papsch



Seniorchef Wolfgang Philipp (70) bedient die Presse persönlich und begutachtet das handliche Schrottpaket.



Plakatmotive der gesetzlichen Unfallversicherung sensibilisieren für gefährliche Situationen im Straßenverkehr.

Blöderweise nicht aufgepasst

Auch Telefonieren über die Freisprechanlage lenkt während des Fahrens ab.

Wer dienstlich viel unterwegs ist, muss sich zwischendurch hin und wieder mit der Zentrale rückkoppeln oder einen Kunden anrufen. Keine gute Idee ist es, dies während der Fahrt zu tun. Denn auch mit Freisprecheinrichtung lenkt Telefonieren vom Verkehrsgeschehen ab – besonders, wenn es um wichtige oder emotionale Angelegenheiten geht. Besser also anhalten und das Gespräch in Ruhe vom Seitenstreifen oder Parkplatz aus führen. Das Telefon

schon vor der Fahrt in den Flugmodus oder ganz auszuschalten hilft, Ablenkung von vornherein zu vermeiden.

Die gesetzliche Unfallversicherung will mit ihrer Präventionskampagne kommitmensch für sicheres Verhalten bei der Arbeit und im Straßenverkehr als Teil der Unternehmenskultur werben. Das bedeutet auch, dass Führungskräfte mit gutem Beispiel vorangehen und ihre Beschäftigten während der Fahrt mit Anrufen verschonen. (ba)



Die elektronische Überwachung der Körperdaten kann bei einer gesunden Lebensführung unterstützen. Aber wenn daraus ein neuer Stressfaktor wird, sollte man das Gerät einfach abschalten.



©Getty Images/Daisy-Daisy

Sinnvolle Kontrolle der Körperdaten

Rund ein Drittel der Bundesbürger über 14 Jahren kontrolliert mit Fitnessarmbändern und ähnlichen Geräten, wie viele Schritte er oder sie täglich macht, wie hoch der Puls ist, wie lange die Nachtruhe war und vieles mehr. Das Prinzip ist einfach: Die Herausforderung, ein bestimmtes Ziel zu erreichen – wenigstens 3.000 Schritte am Tag, acht Stunden Schlaf in der Nacht etc.–, wird zu einer Art Spiel, einem Wettbewerb. Wer das Soll erfüllt, kann mit sich zufrieden sein und bekommt ein Lob vom elektronischen Trainer, wer nicht, wird freundlich ermahnt, sich mehr anzustrengen. Damit lässt sich der innere Schweinehund überwinden und mit dem Erfolg steigt auch die Motivation. In manchen Firmen bilden sich Gruppen, die gegeneinander antreten, über soziale Netzwerke vergleichen vor allem Jugendliche ihre Körperwerte und Fortschritte. Nicht nur Datenschützer beobachten diese Entwicklung allerdings mit Skepsis. Ebenfalls bedenklich: Die angeblich präzise messenden Geräte ermitteln bei Tests unterschiedliche Werte.

Ist Gesundheit messbar?

Der Trend zur Selbstoptimierung hat auch Schattenseiten. Die Zielwerte verschieben sich: Reichen 3.000 Schritte oder müssen es doch 10.000 sein? Was folgt daraus, wenn das Tagesziel nicht erreicht wird? Manche Anwender registrieren jede Erhöhung des Ruhepulses mit Beklommenheit. Entwickelt sich die Sorge um das eigene Wohlergehen zu einer Sucht, spricht man von einem ungesunden Gesundheitswahn, warnt die AOK Hessen. Und Dr. Birger Neubauer, Arbeitsmediziner der BG Verkehr, bekräftigt: „Natürlich ist es sehr wünschenswert, dass sich jeder mit seinem Lebensstil auseinandersetzt und an den bekannten Stellschrauben Ernährung und Bewegung dreht, bevor ernsthafte Schäden entstanden sind. Aber dazu braucht man nicht unbedingt eine permanente Kontrolle, die dann wieder in ‚Stress‘ ausartet.“

Arbeitgeber sollten hinterfragen, wie sie die Rahmenbedingungen für gesundes Arbeiten gestalten, bevor sie eine „Challenge“ anbieten. Die Qualität der Nachtruhe hängt zum Beispiel mit den verschiedenen Schlafphasen zusammen, die ein Mikrocomputer nicht erfassen kann. Ob es wirklich guttut, dass Mitarbeiter einen Bonus erhalten, wenn sie nachweisen können, dass sie 20 Nächte in Folge länger als sieben Stunden geschlafen haben, wie es eine amerikanische Krankenversicherung praktiziert?

Viele Nutzer legen die kleinen Armbänder, Clips oder Halsketten nach einer euphorischen Anfangsphase genervt in die Schublade und fallen zurück in den alten Trott. Wer also mehr für seine Gesundheit tun will, sollte überlegen, welche Methode ihm liegt. „Die analogen Messgeräte sind genauso unerbittlich wie die neuen elektronischen“, betont Dr. Neubauer. „Der Blick auf das eigene unbekleidete Spiegelbild und eine Gewichtsmessung auf der alten Badezimmerwaage können genauso zwingend die innere Einstellung zu mehr Körperbewegung beeinflussen wie technische Spielereien. Welche Bewegungsform aus sportmedizinischer Sicht die jeweils günstigste ist und welche Belastungshöhe für einen selbst zuträglich ist, sollte im Zweifel oder bei schwerwiegenden Vorerkrankungen durch eine Beratung beim Hausarzt geklärt werden.“ (dp)



Kontrolle kann motivieren, aber zu viel wird zur Belastung.

Es ist eine extrem belastende Erfahrung, einer bedrohlichen Situation hilflos ausgeliefert zu sein.

Hilfe nach traumatisierenden Erlebnissen

© stock.adobe.com/ NewAfrica

Extremsituationen kann es in jedem Betrieb geben. Die BG Verkehr unterstützt Betroffene und Führungsverantwortliche mit einer „Notfallmappe“.

Die „Notfallmappe“ war ursprünglich ein Medium der ehemaligen Unfallkasse Post und Telekom. Sie wurde jetzt überarbeitet, aktualisiert und ergänzt und kann nun von allen Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr genutzt werden.

Das heißt, nicht nur Postboten, Paketzusteller oder Servicetechniker der Deutschen Telekom können von den Informationen profitieren, sondern jeder, der ein bedrohliches Erlebnis hatte, das ihn nicht mehr loslässt.

Rechtzeitig vorbereiten

Die „Notfallmappe“ wurde erstellt, um Menschen zu unterstützen, die während der Arbeit extreme körperliche und psychische Gefahr erlebt haben. Das ist der Fall, wenn jemand ungewollt und unvorbereitet in eine Situation gerät, der er hilflos ausgeliefert ist, die er nicht kontrollieren kann und in der er Angst, Ohnmacht und Unsicherheit erlebt.

Nicht alltägliche Situationen also – Gewalt jeglicher Art wie verbale oder tätliche Übergriffe, (Raub-)Überfälle, schwere Verkehrs- oder Arbeitsunfälle oder der plötzliche Tod von Kollegen –, die Extremstress und heftige Erregungszustände auslösen und für die man in der Regel keine passenden Reaktionsmuster zur Verfügung hat.

Ein solches Erlebnis ist eine besondere seelische Belastung und kann die Psyche eines Menschen dauerhaft aus dem Lot bringen – im Gegensatz zu Sachschäden, die zu beheben sind, oder körperlichen Verletzungen, die heilen. Man spricht von einem Trauma, wenn ein außergewöhnliches Ereignis eine starke psychische Erschütterung hervorruft. Diese kann lange nachwirken.

Verarbeitung traumatischer Ereignisse

Viele Menschen können dank ihrer Selbstheilungskräfte, eines unterstützenden kolle-

Der Schock danach ...

Streit bei der Paketzustellung, Christian W., Zusteller

„Es ist ja leider nichts Neues, dass die Kunden bei der Zustellung der Pakete immer unfreundlicher reagieren. Deswegen bin ich eigentlich darauf eingestellt, auch mal eine Abfuhr zu kriegen, aber dann hat es mich doch kalt erwischt: Ich wollte in einem Mietshaus ein sperriges Paket im vierten Stock ausliefern. Der Empfänger war nicht da. Ich klingelte beim Nachbarn, um zu fragen, ob er das Paket entgegennehmen würde. Der Mann riss die Tür auf und schrie mich sofort wütend an, was mir denn einfiel, ihn so zu belästigen. Ich kam überhaupt nicht zu Wort, er fuchtelte mit den Händen in der Luft herum, beschimpfte mich und gab mir dann einen Stoß gegen die Schulter. Ich konnte mich mit dem Paket im Arm nicht ausbalancieren, stolperte rückwärts und fiel die Treppe hinunter. Der Mann knallte einfach die Tür zu und hat sich nicht weiter um mich gekümmert.“

Ich hatte heftige Schmerzen im Rücken und konnte mich kaum rühren. Zum Glück gelang es mir trotzdem, den Rettungswagen zu alarmieren, die Polizei kam ebenfalls.

Auch wenn mich keinerlei Schuld traf, war ich nach diesem Erlebnis völlig fertig. Ich bekam die Bilder einfach nicht aus meinem Kopf. Immer wieder sah ich das wutverzerrte Gesicht des Mannes, der mich beschimpfte, und fühlte, wie ich nach hinten taumelte und den Halt verlor. Auch drei Wochen später war ich nicht in der Lage, zur Arbeit zu gehen. Es hat gedauert, bis ich mir eingestand, kein Weichei zu sein, wenn ich mir Unterstützung hole. Mit dem Therapeuten konnte ich gut reden und er begleitete mich sogar auf meiner ersten Tour.“

gialen und sozialen Umfelds sowie verständnisvoller Vorgesetzter das Erlebte verarbeiten – ein Teil der Betroffenen kann das jedoch nicht. Ihre seelische Verletzung heilt nicht und kann unbehandelt zu Traumafolgestörungen und -erkrankungen führen. Die körperliche und psychische Gesundheit der Betroffenen ist stark beeinträchtigt, was sich in verminderter Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit zeigt und zu Persönlichkeitsveränderungen führen kann. Die bekannteste psychische Erkrankung nach traumatischen Erlebnissen ist die posttraumatische Belastungsstörung, aber auch Depressionen, Angststörungen und Suchterkrankungen können Folgen von Extremereignissen sein.

Es ist sehr wichtig, dass Führungskräfte nach solchen – zum Glück doch eher nicht alltäglichen – Ereignissen dafür Sorge tragen, dass betroffene und beteiligte Personen unterstützt und begleitet werden.

Um Traumafolgestörungen und -erkrankungen vorzubeugen, gibt es ein breites Unterstützungsangebot der BG Verkehr. Dazu gehört die neue „Notfallmappe“. Sie enthält verschiedene Broschüren und Dokumente, mit denen weitere Unterstützung von der BG Verkehr angefordert werden kann.

Dr. Fritzi Wiessmann
Arbeits- und Organisationspsychologin
bei der BG Verkehr

Inhalte der „Notfallmappe“

- ▶ **Informationsschrift für Betroffene** mit nützlichen Hinweisen zur Bewältigung des Extremereignisses. Sie beschreibt, wie Traumatisierungen auf einen Menschen wirken, welche körperlichen und psychischen Reaktionen sich zeitverzögert entwickeln können und was man selbst tun kann, um mit dem Erlebten bestmöglich umzugehen.
- ▶ **Informationsschrift für Führungsverantwortliche** zur Unterstützung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach traumatischen Erlebnissen. Für die Betroffenen ist es sehr wichtig, dass Führungsverantwortliche Verständnis haben, wenn keine körperlichen Verletzungen vorliegen und traumatisierte Personen in einigen Fällen trotzdem nicht zur Alltagsroutine zurückkehren können.
- ▶ **Flyer „Traumatisierende Ereignisse – Was ist zu tun?“**. Er fasst in Kürze alle relevanten Informationen rund um das Thema zusammen und enthält die Kontaktdaten der „Trauma-Lotsen“ bei der BG Verkehr.
- ▶ **Hinweise zum Verhalten bei und nach einem Überfall** gibt ein Informationsblatt für Betroffene.
- ▶ **Formulare zur Anzeige des Unfalls oder Ereignisses** an die BG Verkehr (gesetzliche Unfallanzeige).
- ▶ **„Schockfax“** – mit dieser Nachricht an die Trauma-Lotsen der BG Verkehr kann schnell und unbürokratisch weitere psychische Unterstützung angefordert werden. Betroffene erhalten binnen ein bis zwei Wochen einen Termin bei einem Traumatherapeuten für ein erstes Gespräch in Wohnortnähe und können das Erlebte mit professioneller Hilfe verarbeiten. Die Kosten dafür übernimmt die BG Verkehr.
- ▶ **Orientierungshilfe „Traumatische Ereignisse“ zur Erstellung der Gefährdungsbeurteilung**. Sie gibt Führungsverantwortlichen Hinweise, wie sie traumatischen Ereignissen vorbeugen können und welche Maßnahmen geeignet sind, um Beschäftigten betriebliche Unterstützung anzubieten.
- ▶ **Unterweisungskarte**, die Unternehmer und Vorgesetzte nutzen können, um ihre Mitarbeiter auf den Umgang mit Extremereignissen vorzubereiten.



+ Notfallmappe
Bestellung und Download
im Medienkatalog der BG Verkehr:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16782095

Ihre Frage:

Bin ich versichert, wenn ich in der Mittagspause nach Hause zum Essen fahre?

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

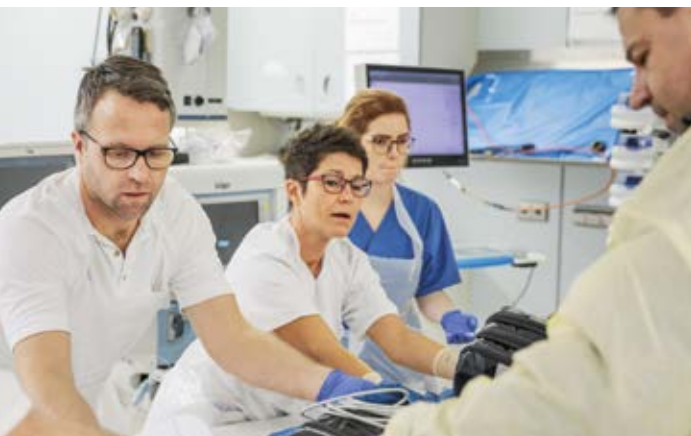
Ja – allerdings sind Sie nur auf dem Weg versichert, nicht beim Essen selbst. Diese Abgrenzung gilt immer, ganz egal, mit welchem Verkehrsmittel Sie unterwegs sind oder wie lang der Weg ist. Die Wegstrecke muss allerdings in einem angemessenen Verhältnis zur Dauer der Arbeitspause stehen. Zu Hause oder im Restaurant angekommen, endet der Versicherungsschutz. Der Rückweg ist dann wieder versichert.

Zur Begründung: Die Nahrungsaufnahme ist für jeden Menschen ein Grundbedürfnis. Deswegen wird Essen und Trinken dem persönlichen und damit nicht versicherten Lebensbereich zugeordnet. Betriebliche Belange treten zurück, etwa das allgemeine Interesse des Arbeitgebers an der Erhaltung und Wiederherstellung der Arbeitskraft des Arbeitnehmers. Hat jemand in der Pause die Absicht, Nahrungsmittel für die Mittags-

mahlzeit zu besorgen oder ein Mittagessen einzunehmen, ist der Weg von der Betriebsstätte aus versichert (der Weg ist mit der Betriebstätigkeit verknüpft und ergibt sich aus der Notwendigkeit, persönlich im Beschäftigungsbetrieb anwesend zu sein und dort betriebliche Tätigkeiten zu verrichten). Möchte jemand in der Arbeitspause zum Beispiel den Einkauf für die Familie erledigen, gilt das allerdings nicht.



© Gettyimages / simonapilolla



© BG Verkehr/Christoph Papsch

BG Kliniken zählen erneut zu den besten Krankenhäusern

Die neun überregionalen Traumazentren der BG Kliniken gehören zu den besten Krankenhäusern des Jahres 2020 in Deutschland. Insbesondere in den Fachbereichen Unfallchirurgie und Plastisch-Rekonstruktive Chirurgie können diese Kompetenzzentren der gesetzlichen Unfallversicherung überzeugen. Dies hat ein Ranking der Zeitschrift „Focus Gesundheit“ ermittelt, das insgesamt 28 Auszeichnungen an die Unternehmensgruppe vergibt. Die Erhebung bestätigt, dass die BG Kliniken in ihren Kernleistungsbereichen über einen ausgezeichneten Ruf verfügen und daher von Patienten sehr häufig weiterempfohlen werden. Alle Häuser zeichnen sich außerdem durch besonders hohe Versorgungs- und Hygienestandards aus. Die Klinikliste wird jährlich im Auftrag von „Focus Gesundheit“ durch das Rechercheinstitut MINQ erstellt.

Sonnenstrahlung führt zu mehr Berufskrankheiten

Um 13 Prozent hat 2018 die Zahl der von der BG Verkehr anerkannten Berufskrankheiten zugenommen. Der Anstieg ist vor allem auf eine Zunahme der Anzeigen in Bezug auf die Berufskrankheit 5103 – „Plattenepithelkarzinome oder multiple aktinische Keratosen durch natürliche UV-Strahlung“ – zurückzuführen. Seit 2015 ist Hautkrebs durch UV-Strahlung als Berufskrankheit anerkannt. Bei der BG Verkehr war dies 2018 mit 180 von insgesamt 383 positiv entschiedenen Fällen die häufigste anerkannte Berufskrankheit.

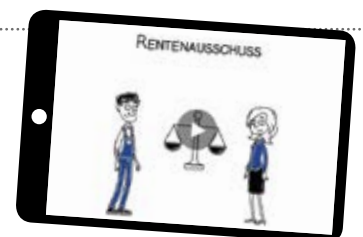


© Gettyimages / AlexRaths

Kurz erklärt:

Rentenausschüsse

Entscheidungen über Ansprüche auf Renten nach einem Arbeits- oder Wegeunfall oder einer Berufskrankheit treffen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen in sogenannten Rentenausschüssen. Wie sind diese Ausschüsse besetzt? Welche Rechte haben



Versicherte? Diese und weitere Fragen beantwortet das neue Erklärvideo der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

www.dguv.de/de/mediencenter

© dguv.de/de/mediencenter

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**

Versichert auf dem Arbeitsweg

Umweg, Einkauf, Hobby – wann ist man auf dem Weg zur Arbeit durch die BG Verkehr versichert und wann nicht? Die wichtigsten Fakten im Überblick.

Zu Hause

Kommt es auf dem direkten Weg zwischen eigenem Wohnsitz und Arbeitsplatz zu einem Unfall, übernimmt die BG Verkehr die Leistungen (sogenannter Wegeunfall). Der Versicherungsschutz beginnt, nachdem man durch die Außentür des Gebäudes gegangen ist. Auch wenn man zum Beispiel bei den Eltern oder Freunden übernachtet, ist der Arbeitsweg versichert. Die Entfernung muss allerdings in einem angemessenen Verhältnis zum üblichen Arbeitsweg stehen.



Transportmittel

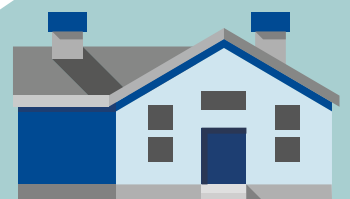
Für die Anerkennung eines Wegeunfalls spielt es keine Rolle, ob man zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem eigenen Auto zur Arbeit kommt – entscheidend ist, dass es sich um den Weg von der oder zur Arbeit handelt.

Verkehrslage

Auf dem Arbeitsweg soll man möglichst die kürzeste Route zwischen Wohnort und Firma nehmen. Aber selbstverständlich sind Umwege, um bekannte Engpässe, Staus oder Baustellen zu umgehen, ebenfalls versichert. Anders sieht es aus, wenn jemand aus einer rein privaten Vorliebe heraus eine schönere, deutlich längere Strecke fährt und dabei verunglückt – hier haftet die BG Verkehr nicht mehr.

Betreuung von Kindern

Oft nehmen Eltern ihre Kinder auf dem Weg zur Arbeit mit, um sie zum Beispiel in den Kindergarten zu bringen. Wenn sie dafür einen Umweg machen müssen, bleibt der Weg versichert. Dasselbe gilt für Umwege wegen einer Fahrgemeinschaft.





Arbeitsplatz

Selbstverständlich ist jeder, der im Auftrag des Arbeitgebers während der Arbeitszeit beruflich unterwegs ist, bei einem Unfall durch die BG Verkehr versichert. Das gilt aber nicht für private Wege während der Pause.



Gym
Center



Feierabend

Falls jemand nach der Arbeit sofort zu einem Anstusstermin fährt, zum Beispiel ins Fitnessstudio oder zu einer Verabredung in der Stadt, also zu einem „dritten Ort“, an dem er sich mindestens zwei Stunden aufhalten möchte, gilt der Versicherungsschutz der Berufsgenossenschaft so, als wäre der Berufstätige auf dem Heimweg gewesen. Allerdings muss die Distanz in einem angemessenen Verhältnis zum üblichen Nachhauseweg stehen. Die Fahrt von der Feierabendaktivität in die eigenen vier Wände ist dann nicht mehr versichert.

Besorgungen

Oft wird zum Beispiel auf dem Heimweg noch ein Zwischenstopp zum Tanken oder Einkaufen eingelegt. Der Versicherungsschutz erlischt, sobald jemand erkennbar von dem unmittelbaren Weg abweicht, und lebt wieder auf, wenn er die ursprüngliche Strecke wieder erreicht. Unfälle, die sich im Einkaufszentrum selbst ereignen, sind nicht versichert. Außerdem wichtig: Dauert die Unterbrechung länger als zwei Stunden, endet der Versicherungsschutz durch die gesetzliche Unfallversicherung.



Klingelt's?

Der Free Climber hängt an den Fingerspitzen seiner linken Hand über dem Abgrund, da klingelt sein Handy. Was meinen Sie, wie geht die Szene weiter? Geht er ran? Im Anflug während eines Gewittersturms sind bei der Pilotin alle Sinne auf die bevorstehende Landung gerichtet, da klingelt ihr Handy. Geht sie ran? Mit äußerster Konzentration entfernt der Bombenentschärfer den korrodierten Zündmechanismus aus der Weltkriegsbombe, da klingelt sein Handy. Geht er ran? Vorsichtig entnimmt die Biologin die Probe mit dem tödlichen Virus aus dem Transportbehälter. Sie ahnen es, ihr Handy klingelt.

Und wie alle anderen Profis in den genannten Beispielen geht sie natürlich nicht ran. Sie dürfen zu Recht annehmen, dass diese Personen überhaupt kein Handy dabei haben – und wenn doch, ist es ausgeschaltet. Nur der Typ in dem Auto hinter mir, nur wenige Meter von meinem Fahrzeugheck entfernt, auf der Autobahn bei relevanter Geschwindigkeit, hat eine Hand am Ohr kleben und telefoniert. Offensichtlich kein Profi!

Schalten Sie Ihr Handy ab, im Landeanflug, beim Bombenentschärfen und im Straßenverkehr. Hilft beim Überleben!



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention

Was tun bei stark blutenden Wunden?

Das Blut strömt stetig, eventuell pulsierend, aus der Wunde und die verletzte Person zeigt typische Anzeichen eines Schocks: Blässe, kalte Haut, kalter Schweiß, schwacher Puls. Starke Blutungen sind lebensgefährlich, darum müssen Sie unbedingt sofort handeln!

Wenn möglich, hält man das betroffene Körperteil (Arm, Bein) ein wenig hoch, um die Blutung zu verringern, und zieht zum Eigenschutz schnell Handschuhe an. **Pressen Sie als Erstes ein sauberes Tuch oder einfach nur die Handfläche auf die Wunde, um die Blutung zu stoppen.** Falls sich Fremdkörper in der Wunde befinden, nicht herausziehen, sonst würde die Blutung noch stärker werden. Danach folgt der Druckverband. Dazu brauchen Sie zwei Verbandpäckchen aus dem Verbandkasten. Legen Sie die Wundauflage des ersten Päckchens auf die Wunde. Dabei kann das vorher aufgelegte Tuch mitverwendet werden. Nachdem Sie nun

zweimal um die Wunde gewickelt haben, legen sie das zweite Verbandpäckchen mit Verpackung ebenfalls auf die Wunde. Dieses Druckpolster wird fest eingewickelt, soll aber die Durchblutung nicht komplett unterbrechen. Versuchen Sie auch nicht, die Wunde abzubinden oder eine Arterie abzudrücken. Spätestens jetzt muss der Notruf erfolgen. Lagern Sie die Beine des Verletzten hoch und halten Sie ihn warm. Sollte es trotz

Verband immer noch bluten, üben Sie bis zum Eintreffen der Rettungskräfte mit den Händen Druck auf die Wunde aus. Es ist wichtig, dass Sie zum Eigenschutz möglichst schnell das Blut von Ihren Händen und anderen benetzten Körperteilen abwaschen, die Haut desinfizieren und verschmutzte Kleidung wechseln.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



© Getty Images/welphoto

+ Erste Hilfe
aktuell

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

Hinweis für Abonnenten:

Für den Versand des Sicherheits-Profi 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



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 2020

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Umfrage zum SicherheitsProfi

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

Noch bis zum **31. März** können Sie uns die Meinung sagen und online unsere neun Fragen beantworten.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



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