

# SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

REPORTAGE | 16

## Heiße Ware Asphalt

Transport von Trockeneis | 14

Ein Fahrer gibt nicht auf | 28



## Liebe Leserin, lieber Leser,

**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.

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 er-

zählen. 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



© BG Verkehr/Ulrich Schulz

12



© Getty Images/kali9

10



© BG Verkehr/Heinz E. Studt

28

## Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen 04

## Sicher & gesund

Ihre Meinung ist gefragt!  
Leserbefragung zum SicherheitsProfi 08

Verantwortung übernehmen  
Unfallvermeidung geht alle an 10

Diplom für Kranführer  
Neues Ausbildungskonzept 12

Aufsatteln bei wenig Raum  
Sicherheitshinweise 13

Trockeneis  
Schutzmaßnahmen gegen Gefährdungen 14

Jeder braucht einen Betriebsarzt  
Häufige Fragen 22

Komm*mit*mensch  
Mehr Erfolg durch Organisation 24

## Reportage

Heiße Ware  
Mit Asphalt auf der Autobahn 16

## Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Lohnnachweis  
Nur noch digital 27

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

## Service

Prävention aktuell  
Dr. Jörg Hedtmann 30

Erste Hilfe aktuell  
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.

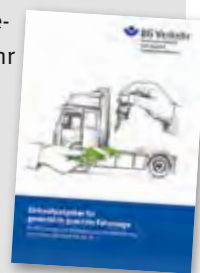
+ [www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de)

## 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.

## Einkaufsratgeber der BG Verkehr nominiert

Mit ihrem Einkaufsratgeber bietet die BG Verkehr seit diesem Jahr ein Nachschlagewerk an, das wertvolle Tipps und Entscheidungshilfen für die Anschaffung gewerblich genutzter Fahrzeuge enthält. Die Broschüre gibt eine Übersicht über Ausstattungsmerkmale, die maßgeblich zur Vermeidung von Unfällen beitragen. Die Prüforganisation DEKRA würdigte dieses Engagement nun und nominierte den Ratgeber für den diesjährigen DEKRA Award in der Kategorie „Sicherheit bei der Arbeit“.



+ **Kostenloser Download des Einkaufsratgebers unter** [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 19112418

## Lang-Lkw nur noch mit Abbiegeassistent

Ab dem 1. Juli 2020 müssen neue Lang-Lkw mit Abbiegeassistenten und mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten ausgestattet sein. Für Lang-Lkw, die vor dem 1. Juli 2019 zugelassen wurden, gilt die Pflicht erst ab dem 1. Juli 2022. Erweitert wurden die Strecken, auf denen Lkw mit einer Länge von bis zu 25,25 Metern fahren dürfen. Die Positivliste umfasst nun zusätzliche 450 Strecken. Baden-Württemberg und Bremen haben damit erstmals ihr gesamtes Streckennetz für verlängerte Sattelaufleger (Lang-Lkw Typ 1) freigegeben.

+ [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

© stock.adobe.com/Taina Sohlman





## Bußgeld erhöht

Obwohl das Fahren ohne oder mit ungeeignetem Schuhwerk gefährlich ist und insbesondere eine effektive Gefahrenbremsung (Notbremsung) erschwert, wird bei Kontrollen immer noch festgestellt, dass die Fahrer barfuß, in Socken oder in offenen Latschen unterwegs sind. Deswegen wurde das Bußgeld der BG Verkehr jetzt erhöht und kann bis zu 100 Euro betragen.

## Abfahrtskontrollen-App

Mithilfe einer digitalen Checkliste können sich Lkw-Fahrer Schritt für Schritt durch die Abfahrtskontrolle führen lassen. Dazu hat das Unternehmen MAN Truck & Bus das Feature „Abfahrtskontrolle“ in seiner Driver App neu gestaltet und den Umfang der am Lkw und Trailer zu prüfenden Komponenten mit der BG Verkehr abgestimmt. Die kostenlose Driver App enthält neben der Abfahrtskontrolle eine Stützpunktsuche, einen Pannruf, eine Kurzanleitung sowie Neuigkeiten für Fahrer aus dem Portal „Trucker’s World“. Die App ist verfügbar für die Smartphonebetriebsysteme iOS und Android und steht in 16 europäischen Sprachen zur Verfügung.

## Versichert auf der Weihnachtsfeier



© Getty Images / millann

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



© kommitmenssch

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](http://publikationen.dguv.de) | Webcode p017679  
[www.dvr.de/publikationen/downloads](http://www.dvr.de/publikationen/downloads)

## Aktuelle

## Unfallmeldungen

### Gleichgewicht verloren

Ein Mitarbeiter wollte Spinnweben von der Hallendecke fegen. Er lehnte eine zusammengeklappte Stehleiter an die Wand. Mit dem Lappen in der einen und einer Zigarette in der anderen Hand kletterte er hinauf. Beim Putzen verlor er das Gleichgewicht und stürzte zu Boden. Die Ausheilung der Knochenbrüche dauerte Monate.

### Zusammenstoß



© Getty Images / Balonci

Nach Abschluss der Ladearbeiten bemerkte ein Lkw-Fahrer, dass noch etwas fehlte. Um das Personal darauf hinzuweisen, durchquerte er die Ladezone, obwohl dies betriebsfremden Personen untersagt war. Er stieß mit einem rückwärtsfahrenden Gabelstapler zusammen und wurde so schwer verletzt, dass sein Unterschenkel amputiert werden musste. Erst nach dem Unfall erstellte sein Arbeitgeber eine Betriebsanweisung zum Verhalten auf dem Betriebsgelände von Kunden.

### Schritt ins Leere

Während sein Lkw auf der Arbeitsgruppe stand, wollte ein Fahrer die Grube überqueren. Er betrat den etwa einen Meter breiten Gitterrost, der normalerweise zur Abdeckung genutzt wird und noch in die Grubenumrandung lag. Währenddessen sprach ihn ein Kollege von hinten an. Als sich der Fahrer umdrehte, um zu antworten, trat er neben den Rost und stürzte in die Grube. Er brach sich einen Lendenwirbel. Dieser Wirbelbruch war äußerst schmerzhaft und heilte nur langsam.

## 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 Nachtschicht, 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](http://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.



© Adobe Stock/TeKa77

## Tiere kennen keine Verkehrsregeln

Die Wucht, mit der ein Wildschwein bei 60 km/h 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. Mit diesen Vergleichen arbeitet die neue Kampagne „Tiere kennen keine Verkehrsregeln“. Vor allem junge Fahrer und Fahrschüler sollen für die Gefahr durch Wildunfälle sensibilisiert werden, denn viele Menschen unterschätzen das Risiko. Statistisch gesehen passiert alle 2,5 Minuten ein Wildunfall, Hauptverursacher sind Rehe.

+ [www.wildunfall-vermeiden.de](http://www.wildunfall-vermeiden.de)

## 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](http://www.bmvi.de)



© Adobe Stock/lt6781

## 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.

## Stellflächen gesucht

Das baden-württembergische Verkehrsministerium sucht in einer öffentlichen Ausschreibung zusätzliche Stellflächen für Lkw. Kommunen, Gewerbetreibende und Privatleute können bis Ende des Jahres ihre Parkmöglichkeiten anbieten. Infrage kommen Flächen, die sich in der Nähe von Autobahnausfahrten befinden – etwa auf dem Gelände von Speditionen oder Möbelhäusern. Ausgestattet werden sollen die Flächen dann von der Straßenbauverwaltung. An den Autobahnen in Baden-Württemberg fehlen nach einer



© Adobe Stock/Animaflo

Prognose des Bundes bis 2025 mehr als 2.300 Lkw-Stellplätze. Die Nutzung bestehender Flächen soll auch einer weiteren Flächenversiegelung entgegenwirken.

+ [vm.baden-wuerttemberg.de](http://vm.baden-wuerttemberg.de)

## Jubiläum für Sicherheitsbeauftragte



© Adobe Stock/ikzenon

Seit einhundert Jahren gibt es Sicherheitsbeauftragte. Am 20. Oktober 1919 beschloss der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften, in allen größeren Betrieben dieses 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“ 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.

## 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](http://www.jwsl.de)



© DGUV/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](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 18170680

### Gute Arbeitsbedingungen im Kleinstbetrieb

Das Medienset der BG Verkehr „Gute Arbeitsbedingungen im Kleinstbetrieb – 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](http://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 Komplettset von acht Unterweisungskarten zu Themen wie Kuppeln, Rückwärtsfahren, Einweisen, Abfahrtskontrolle, Abstand halten und Spiegel einstellen.

+ [www.bg-verkehr.de](http://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 / Losung: 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



# 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.

**B**erufskraftfahrerinnen 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 Leichtsin-

gnis, 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](http://www.bg-verkehr.de)

Unterweisungskarte A9 „Aufmerksamkeit im Straßenverkehr“  
Schiebeanimation „Vernetzt und verheddert“  
[www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

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

Kampagnen zum Thema Verkehrssicherheit  
[www.kommitmensch.de](http://www.kommitmensch.de)  
[www.runtervomgas.de](http://www.runtervomgas.de)  
[visionzero.global/de](http://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“.



Sichere Zusammenarbeit von Kranführer und Einweiser bei der IHK-Prüfung.

Bei diesem Ausbildungsgang handelt es sich genau genommen um eine zehnwöchige Fortbildung, die auf einem Ausbildungsabschluss als Berufskraftfahrer oder in einem technischen Beruf des Baugewerbes aufsattelt. Die Inhalte des neuen Lehrgangs vermitteln die Fähigkeiten, die ein Kranführer heute bei seiner anspruchsvollen Tätigkeit mit hoch entwickelter Technik beherrschen muss.

#### Was muss ein Kranführer können?

Neben der sicheren Handhabung des Geräts braucht ein Kranführer unbedingt verlässliches Grundwissen über Kranphysik, Rechtsgrundlagen, Einsatzbereiche und Gefahren durch unterschiedliche Umgebungsbedingungen. Persönliche Eigenschaften wie verantwortungsvolles und vorausschauendes Denken und Handeln und der sichere Umgang mit Menschen gehören ebenfalls dazu. Keine Kleinigkeit also.

Im Juli haben die ersten Teilnehmer in Dortmund die Prüfung zur „Zusatzqualifikation Geprüfte(r) Fahrzeugkranführer(in) (IHK)“ bestanden. Der nächste Lehrgang startet im Februar 2020. Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr, betont: „Hoch qualifizierte Kranführer leisten einen wesentlichen Beitrag zur Prävention. Deshalb habe ich besonders gerne die Schirmherrschaft über den Pilotlehrgang übernommen.“ (dp)

### Weitere Informationen

Den Ausbildungslehrgang zum/zur „Geprüften Fahrzeugkranführer/-in (IHK)“ bietet die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) mit Unterstützung von Kranherstellern an. Der nächste Lehrgang startet im Februar 2020.

**+** Anmeldung unter [www.genosk.de/kranfuehrer](http://www.genosk.de/kranfuehrer)

# Neue Ausbildung für Fahrzeugkranführer

Ein größeres Bauvorhaben ist ohne Fahrzeugkrane kaum noch realisierbar. Ein neues Ausbildungskonzept soll jetzt die Qualifikation der Kranführer verbessern.

**F**ahrzeugkrane bewegen größte Gewichte, sie sind mobil und schnell einsatzbereit. Wer einen Kran bedient, darf sich keine Fehler erlauben. Stürzt die riesige Maschine um, können die Folgen verheerend sein – dass zum Beispiel beim Einschlag eines Krans auf mehrere Wohnhäuser, eine Schule oder einen Kindergarten (alles in den letzten Jahren in Deutschland vorgekommen) keine Todesopfer zu beklagen waren, ist nur glücklichen Umständen zu verdanken. Daher ist die Qualifikation der Kranführer besonders wichtig – die Nachfrage nach gut ausgebildeten Mitarbeitern steigt.

#### Erstmalig Prüfung durch die IHK

Schon seit Jahrzehnten ist die Berechtigung, einen Fahrzeugkran zu führen, an einen Befähigungsnachweis gebunden. Ulrich Schulz, Aufsichtsperson der BG Verkehr in Duisburg, hat schon viele Kranführer ausgebildet. „Unsere Lehrgänge boten eine echte Möglichkeit der Weiterentwicklung, die rege

nachgefragt wurde. Daraus entstand der Gedanke, noch mehr zu machen und eine regelrechte Ausbildung zu schaffen.“ Eine inhaltlich und formal überarbeitete Ausbil-

**Nur mit Spezialwissen und viel Praxis lässt sich die hoch entwickelte Technik moderner Fahrzeugkrane souverän beherrschen.**

dung neu zu etablieren, ist allerdings ein langwieriger Prozess. „Nach nahezu zehn Jahren Vorbereitung und Überzeugungsarbeit in zahlreichen Gremien ist in diesem Jahr erstmals ein Lehrgang mit der IHK Dortmund realisiert worden“, freut sich Schulz. „Die Teilnehmer dürfen sich jetzt IHK-geprüfte Autokranführer nennen – ein Meilenstein für das Gewerbe!“

# Aufsatteln bei wenig Raum

Je nach Bauart der Fahrzeuge kann ein herkömmliches Aufsatteln nicht möglich sein. Eine neue Information beschreibt, wie man die Fahrzeugverbindung beim „abweichenden Aufsatteln“ sicher durchführt.

Die Reihenfolge beim herkömmlichen Aufsatteln ist klar – erst Zugmaschine unter den Sattelanhänger fahren und damit den Zugzapfen mit der Sattelkupplung verbinden, kontrollieren, ob die Kupplung geschlossen und gesichert ist und dann die Verbindungsleitungen (Bremsen, Elektrik) anschließen. Was ist aber, wenn zwischen dem Zugfahrzeug und dem Sattelanhänger so wenig Platz ist, dass sich dort niemand aufhalten kann? Bauartbedingt trifft das auf Anhänger mit einem Kühlaggregat oder Arbeitsbühne an der Fahrzeugvorderseite zu.

## Nur wenn die Bauart der Fahrzeuge es erzwingt, ist das „abweichende Aufsatteln“ zulässig.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde im Fachbereich Verkehr und Landschaft, Sachgebiet Fahrzeuge, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung eine Empfehlung erarbeitet. Die Fachleute sehen eine geänderte Reihenfolge beim Kuppeln in Anlehnung an die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ als bestimmungsgemäß und arbeits-sicher an, wenn gemäß der folgenden sechs Schritte gearbeitet wird:

1. Der Sattelanhänger wird durch **Feststellbremse und Unterlegkeile gesichert**.
2. Die **Sattelkupplung** muss **offen**, also kuppelbereit sein.
3. Die Sattelzugmaschine wird unter den Anhänger gefahren und mittels Luft-

federung angehoben, bis ein Kontakt zwischen Kupplungs- und Aufgleitplatte besteht.

Wichtig: Der **Sattelanhänger darf dabei nicht angehoben werden!**

4. Vor dem Aussteigen sichert der Fahrer die **Zugmaschine** durch **Betätigen der Feststellbremse!**
5. Der Fahrer schließt die Luftleitungen – **erst Gelb, dann Rot** – und die elektrischen Leitungen an.
6. Nach dem vollständigen Einfahren prüft der Fahrer die Verbindung.

Das „abweichende Aufsatteln“ ist ausschließlich bei Sattelanhängern zulässig, bei denen aufgrund der Bauart im aufgesattelten Zustand der Abstand zur Zugmaschine so gering ist, dass von der herkömmlichen Arbeitsweise abgewichen werden muss.

Grundsätzlich sollten Hersteller von Sattelanhängern mit einschränkenden Anbauten in der Betriebsanleitung Hinweise zum sicheren Aufsatteln geben. Unabhängig davon muss aber der Unternehmer im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ein sicheres Arbeitsverfahren festlegen und dabei Betriebsanleitung, Vorschriften und Fachinformationen berücksichtigen.

**Hans Heßner**

Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr

### + Fachbereich aktuell

„Kuppeln von Sattelanhängern an Sattelzugmaschinen bei bauartbedingt eingeschränktem Platz“  
www.dguv.de | Webcode p012854

**Film, Informationen und Unterweisungskarte zum sicheren Kuppeln von Fahrzeugen**

www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Der Fahrer schließt die Luftleitungen an: erst Gelb, dann Rot.

© DGVV/Wolfgang Bellwinkel

# 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.

**A**ls 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Belastung des Fahrers deutlich.

Die CO<sub>2</sub> 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

### Augen

getrübte Sicht

### Ohren

vermindertes Hörvermögen

### Atmung

Kurzatmigkeit

### Haut

Schwitzen

### Muskeln

Zittern

### Herz

gesteigerte Herzfrequenz und erhöhter Blutdruck

Mehr als acht Prozent CO<sub>2</sub> 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 m<sup>3</sup>) gasförmiges Kohlendioxid oder anders gesagt: Aus einem relativ kleinen Stück Trockeneis bildet sich eine relativ große Menge Kohlendioxid, das die Atemluft verdrängt. CO<sub>2</sub> 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.**

**A**sphalt 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.

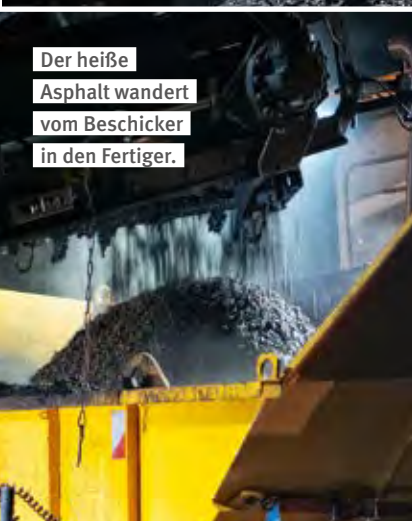




Während Schmidt den Beschicker mit Asphalt füllt, wird sein Lkw zentimeterweise vorwärts geschoben.



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- trichter. 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.

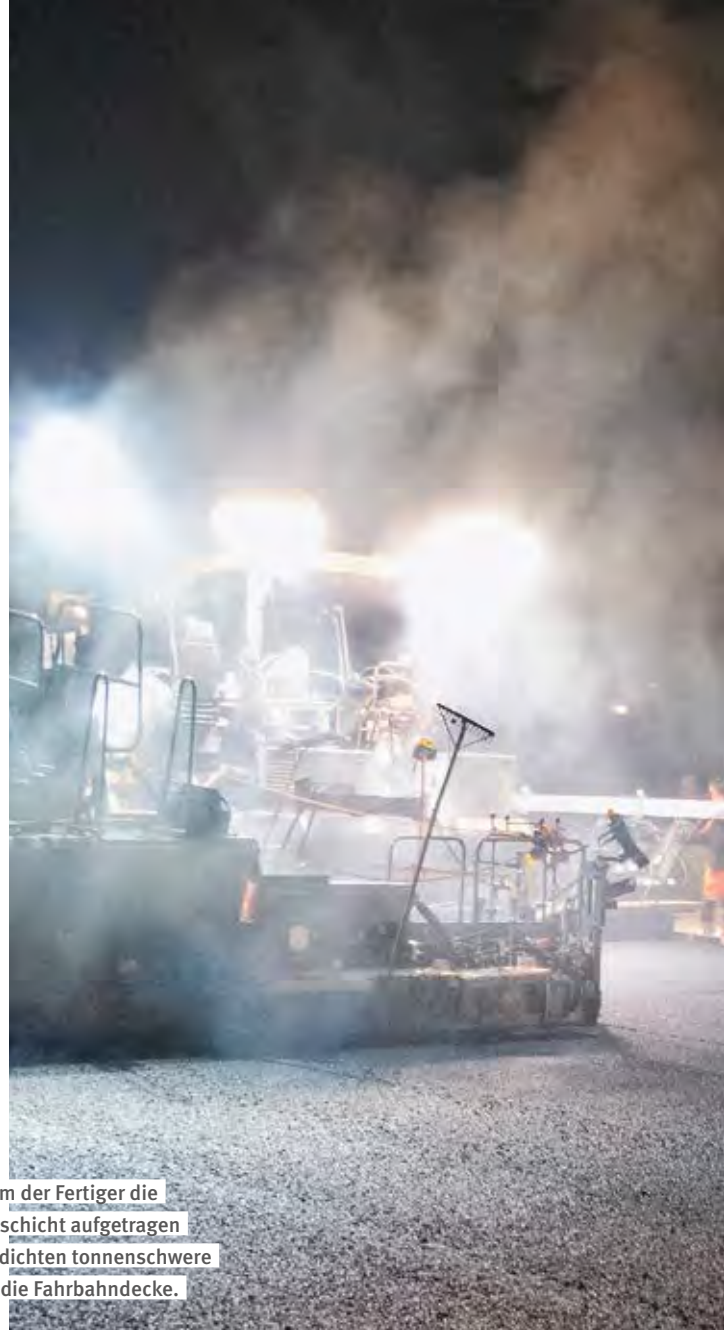
### Bloß keine Erschütterungen

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 Asphalt-schicht 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.

# Der Betriebsarzt – das unbekannte Wesen?

Jeder Arbeitgeber ist verpflichtet, sich von einem Betriebsarzt beraten zu lassen. Die Wirklichkeit sieht leider immer noch anders aus. Wir beantworten häufige Fragen zu dem Thema.

## Ich habe einen kleinen Betrieb mit vier Angestellten, zwei davon in Teilzeit. Brauche ich da wirklich einen Betriebsarzt?

Ja, brauchen Sie. Die Anzahl der Mitarbeiter spielt keine Rolle. Sobald ein Unternehmer auch nur einen Mitarbeiter fest einstellt, muss er eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und einen Betriebsarzt bestellen, die ihn zu Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes im Betrieb beraten.

## Ist das eine ganz neue Vorschrift?

Nein, das gilt schon seit 1974 und steht im Arbeitssicherheitsgesetz, genau genommen im „Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (Arbeitssicherheitsgesetz – ASiG). Der Gesetzgeber erkannte damals, dass zwar der Unternehmer für alles verantwortlich ist, er aber nicht alles wissen kann. Daher verpflichtete der Gesetzgeber den Arbeitgeber dazu, das Fachwissen eines Betriebsarztes zu nutzen, um die Arbeit so zu gestalten, dass eine Gefährdung für das Leben sowie die körperliche und die seelische Gesundheit der Beschäftigten nach Möglichkeit vermieden wird. Dabei soll er den aktuellen Stand der Arbeitsmedizin und der Hygiene berücksichtigen. Auf dieser Logik bauen alle Arbeitsschutzvorschriften mit den darin enthaltenen Anforderungen zur Arbeitsmedizin auf.

## Welche Aufgaben hat der Betriebsarzt konkret?

Er soll den Arbeitgeber und die Beschäftigten beraten: Was kann getan werden, damit die Gesundheit der Beschäftigten im Betrieb nicht gefährdet wird? Dafür gibt es viele Anlässe, zum Beispiel bauliche Maßnahmen,

den Umgang mit Stoffen, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial haben, die Auswahl von Hautschutzmitteln oder das vermehrte Auftreten von Gesundheitsproblemen, die mit dem Arbeitsplatz zu tun haben könnten.

Bei der Gefährdungsbeurteilung, die jedes Unternehmen haben muss, arbeiten idealerweise Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Arbeitnehmervertreter zusammen. Auf jeden Fall ist wichtig, dass der Betriebsarzt die Arbeitsbedingungen in der Branche gut kennt, dass er wirklich weiß, wie die Arbeitsplätze und besonderen Belastungen aussehen und dass er das Vertrauen der Beschäftigten genießt. Denn er berät und untersucht sie gegebenenfalls auch im Rahmen der arbeitsmedizinischen Vorsorge.

## Muss denn jeder Arbeitnehmer zum Betriebsarzt?

Nein, der Gesetzgeber hat genau festgelegt, bei welchen Belastungen am Arbeitsplatz eine Vorsorge durchgeführt werden muss. Welche Tätigkeiten im Einzelnen eine Vorsorge erfordern, kann man in der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge nachlesen. Der Arbeitnehmer wiederum kann eine Vor-

sorge beantragen, wenn er den begründeten Verdacht hat, dass die Arbeitsbedingungen sich nachteilig auf seine Gesundheit auswirken (Wunschvorsorge).

## Aber meine Angestellten haben doch schon die Eignungsuntersuchung hinter sich!

Die arbeitsmedizinische Vorsorge ist aber keine Eignungsuntersuchung, wie wir sie zum Beispiel für Berufskraftfahrer, Piloten oder Seeleute kennen. Die Eignungsuntersuchung klärt vor Beginn eines Arbeitsverhältnisses ab, ob der Bewerber den Anforderungen des Berufs gewachsen ist. Im Übrigen sind Eignungsuntersuchungen nur anlassbezogen möglich und sollen vor allem verhindern, dass andere Beschäftigte oder Dritte durch ungeeignete Kolleginnen oder Kollegen gefährdet werden.

## Erfährt der Chef, was bei der Vorsorge herausgekommen ist?

Nein, es gilt wie sonst auch die ärztliche Schweigepflicht.

## Woher weiß der Unternehmer dann, dass Handlungsbedarf besteht?

Für den Betriebsarzt gilt wie für jeden anderen Arzt auch die ärztliche Schweigepflicht.



© Getty Images / Kniel-Symnatzschke

Der Betriebsarzt wird ihn – ohne auf einzelne Personen einzugehen – darüber informieren, dass die Arbeitsschutzmaßnahmen nicht ausreichen.

#### Wer bezahlt die Vorsorge?

Allein der Arbeitgeber trägt die Kosten der arbeitsmedizinischen Vorsorge und er darf die Beschäftigten in keiner Weise daran beteiligen. Das gilt auch für körperliche und klinische Untersuchungen oder Impfungen.

#### Das kann sich doch kaum ein Betrieb leisten!

Für die betriebsärztliche Betreuung gibt es ganz unterschiedliche Modelle, die kostengünstiger sind, als viele denken. Für unsere kleinen und mittelgroßen Mitgliedsunternehmen mit maximal 50 Beschäftigten ist oft der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der BG Verkehr die beste Lösung.

#### Ich habe einen Mitarbeiter, der schon mehrmals wegen Rückenschmerzen arbeitsunfähig war. Nun hätte ich gern, dass sich unsere Betriebsärztin den Fall genauer anschaut, aber der Angestellte will sich von ihr nicht untersuchen lassen. Muss ich das akzeptieren?

Ja, denn Sie können niemanden zur Untersuchung zwingen. Aber Sie könnten sich mit dem Betriebsarzt darüber beraten, ob betriebliche Ursachen als Auslöser für die Rückenschmerzen infrage kommen. Oft ist eine Schulung zum rückenschonenden Heben und Tragen sinnvoll.

#### Wo finde ich einen Betriebsarzt?

Es gibt eine Vielzahl von Angeboten und Betreuungsmodellen. Für erste Informationen hilft ein Blick ins Internet oder auf die Gelben Seiten im Telefonbuch.

#### Kontrolliert die BG Verkehr, was der Betriebsarzt im Unternehmen macht?

Falls wir bei einer Betriebsbesichtigung Zweifel an einer angemessenen betriebsärztlichen Betreuung haben, würden wir uns die einzelnen Maßnahmen des Betriebsarztes nachweisen lassen. (dp)

**+** Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV)  
[www.bmas.de](http://www.bmas.de)

**DGUV Information 250-010**  
„Eignungsuntersuchungen in der betrieblichen Praxis“  
<https://publikationen.dguv.de>

[www.asd-bg-verkehr.de](http://www.asd-bg-verkehr.de)

## DIE ARBEITSMEDIZINISCHEN VORSORGEUNTERSUCHUNGEN

	Wann	Arbeitgeber ...	Beschäftigte ...
<b>Pflichtvorsorge</b>	Besonders gefährdende Tätigkeiten (gem. Anlage zur ArbMedVV)	... müssen die Vorsorge regelmäßig veranlassen und dürfen die Tätigkeit erst ausüben lassen, wenn der Beschäftigte daran teilgenommen hat	... müssen den Termin wahrnehmen
<b>Angebotsvorsorge</b>	Gefährdende Tätigkeiten (gem. Anlage zur ArbMedVV) und bei Erkrankungen im möglichen ursächlichen Zusammenhang mit der Tätigkeit	... müssen die Vorsorge vor Aufnahme der Tätigkeit und regelmäßig anbieten	... können das Angebot ablehnen oder annehmen
<b>Wunschvorsorge</b>	Tätigkeiten, bei denen ein Gesundheitsschaden nicht auszuschließen ist	... müssen die Vorsorge ermöglichen	... müssen selbst aktiv werden



# 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](http://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



# Lohnnachweis nur noch digital

Der digitale Lohnnachweis wurde erfolgreich in das DEÜV-Meldeverfahren integriert. Zum zweiten Mal erfolgt die Abgabe des Lohnnachweises ausschließlich auf digitalem Weg.

Das beitragspflichtige Arbeitsentgelt ist in der gesetzlichen Unfallversicherung eine wesentliche Grundlage für die Beitragsberechnung zur Arbeitnehmersicherung. Jeder Unternehmer, der Arbeitnehmer und/oder Aushilfen beschäftigt, muss einmal im Jahr den digitalen Lohnnachweis abgeben. **Die Abgabefrist für 2019 endet am 16. Februar 2020. Bitte beachten Sie die gesetzliche Frist zur Abgabe des digitalen Lohnnachweises. Geht der Lohnnachweis nicht, nicht rechtzeitig oder unvollständig ein, schätzt die BG Verkehr die Lohnsummen.**

Die BG Verkehr berechnet auf Basis des digitalen Lohnnachweises Ihre Beiträge. Den Bescheid für die Umlage 2019 erhalten Sie im Frühjahr 2020.

## In drei Schritten zur Abgabe

### 1. STAMMDATEN ABRUFEN

Zuerst rufen Sie über Ihr Entgeltabrechnungsprogramm die Stammdaten des Unternehmens ab. Hierfür brauchen Sie Ihre Zugangsdaten, die Sie im Extranet der BG Verkehr finden. Die Zugangsdaten bestehen aus der

- ▶ **Betriebsnummer** der BG Verkehr (BBNRUV): 15141364
- ▶ **Mitgliedsnummer**
- ▶ **PIN**

### 2. STAMMDATEN ÜBERNEHMEN

Als Nächstes übernehmen Sie die Stammdaten in das Entgeltabrechnungsprogramm.

### 3. MELDUNG AN DIE BG VERKEHR

Nach der Datenübernahme melden Sie den digitalen Lohnnachweis aus dem Entgeltabrechnungsprogramm an die BG Verkehr. Bei erfolgreicher Datenübermittlung erhalten Sie von uns eine Bestätigung (Quittung), die Sie über das Entgeltabrechnungsprogramm abrufen können. Hat das Unternehmen mehrere Stellen zur Lohn- und Gehaltsabrechnung, muss jede dieser Abrechnungsstellen einen Stammdatenabruf durchführen und den Lohnnachweis abgeben. Die BG Verkehr erwartet für jeden Abruf einen Teillohnachweis und fasst diese zur Beitragsberechnung im Beitragsbescheid zusammen.

## Digitaler Lohnnachweis ohne Entgeltabrechnungsprogramm

Wird in Ihrem Unternehmen kein Entgeltabrechnungsprogramm genutzt, geben Sie den digitalen Lohnnachweis über die Ausfüllhilfe sv.net ab.

Eine Bitte: Geben Sie den Nachweis nicht „aus Sicherheitsgründen“ doppelt ab. Anleitungen zum Ausfüllen finden Sie im Internet.

Ralf Schäfer

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

**+** Informationen zum digitalen Lohnnachweis:  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de) | Webcode: d981926

**Zugangsdaten zum digitalen Lohnnachweis:**  
E-Mail: [LN-digital@bg-verkehr.de](mailto:LN-digital@bg-verkehr.de)  
Tel.: 040 3980 1218

**Infos zur Ausfüllhilfe sv-net:**  
[www.itsg.de/oeffentliche-services/sv-net](http://www.itsg.de/oeffentliche-services/sv-net)

# 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.



**S**chwer 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



**Erste Hilfe  
aktuell**

## 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](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

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