


SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Reportage | 16

Vom Auto zum Schrottpaket

Alkoholprobleme im Betrieb | 08

Tödliche Arbeitsunfälle | 14



**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 (falls ein Artikel nicht in Ihrer Branchenausgabe steht, finden Sie ihn in der Ausgabe Post, Postbank, Telekom im Internet). Apropos Internet: 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

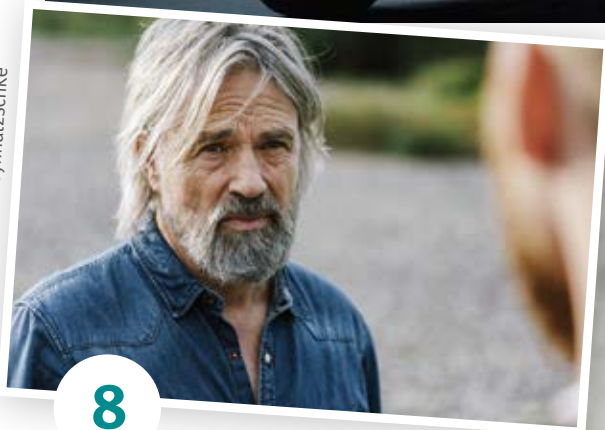
Der SicherheitsProfi erscheint
viermal jährlich. Der Bezugspreis
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.



© sunny-media.de / Seidel

22

© Picture Alliance / Kniel Synnatzschke



8



© BG Verkehr/Christoph Papsch

10

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Alkohol
Wegschauen ist keine Option 08

Neue Technik für Erdbaumaschinen
Sensor löst Notbremsung aus 10

Regelmäßig prüfen!
Sicherer Einsatz von Arbeitsmitteln 13

Tödliche Unfälle 2016.
Eine Analyse. 14

Reportage Autoverwertung
Wiederverwenden ist das beste Recycling 16

komm**mit**mensch
Aktionstag für mehr Sicherheit 22

BG Verkehr-Notfallmappe
Hilfe nach traumatisierenden Erlebnissen 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

BGdirekt
Der schnelle Weg zur Unbedenklichkeitsbescheinigung 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

Präventionsprogramm ausgezeichnet



Die Offenbacher Gefahrgutspedition ABS Bonifer hat ein umfangreiches Präventionsprogramm zur Vermeidung von Abbiegeunfällen

umgesetzt – beraten von der BG Verkehr. Auf der Fachmesse A+A in Düsseldorf nahm Firmenchef Andreas Bonifer im November dafür den Preis im Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher“ entgegen. Zu den vorbildlichen Maßnahmen bei Bonifer gehören unter anderem Spiegeleinstellplänen auf den Betriebshöfen der Firma und die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Kamera-Monitor-Systemen.

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



Zahl der gefährlichen Produkte steigt

Im Jahr 2018 haben deutsche Marktüberwachungsbehörden 343 Produkte beanstandet, von denen ein ernstes Risiko ausging. Laut einer Auswertung der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) verstießen 247 der bemängelten Produkte gegen allgemeine Anforderungen des Produktsicherheitsgesetzes. Davon kamen allein 244 Meldungen aus den Bereichen Fahrzeuge und Aufbauten. Meist wurden mechanische Gefährdungen identifiziert. Die Zahl der Meldungen aus dem Bereich der Kraftfahrzeuge nimmt bereits seit einigen Jahren stetig zu.

www.produksicherheitsportal.de

Aktuelle

Unfallmeldungen

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/Losung: Si-Profi



© Getty Images/Xurzon

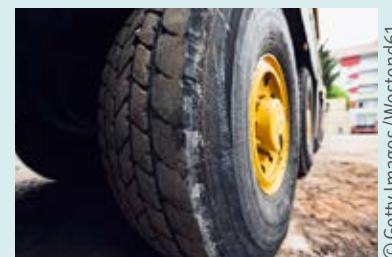
Misslungene Reifenkontrolle

Ein Mitarbeiter erhielt den Auftrag, einen defekten Reifen mit Luft zu befüllen und nachzusehen, wo sich das Leck befindet. Es handelte sich um den inneren Reifen der dritten Achse eines Anhängers. Der junge Mann arbeitete allein auf dem Betriebshof. Mit einem Kabelbinder fixierte er die Befülleinrichtung auf Dauerbetrieb, dann kroch er unter das Fahrzeug. In dem Moment explodierte der Reifen. Der Beschäftigte wurde durch herumfliegende Reifenteile am Knie verletzt.

Lkw kippt um

Nachdem er sieben Tonnen Brennholz in einen Abrollbehälter geladen hatte, machte sich ein Fahrer auf den Rückweg. Als er den Abrollkipper langsam durch eine Doppelkurve steuerte, kippte der Behälter auf der Ladefläche nach rechts um und riss das Fahrzeug mit. Der Fahrer verletzte sich bei dem Sturz an Kopf und Schulter. Der Behälter war nicht korrekt gesichert und der Fahrer trug keinen Sicherheitsgurt.

Tödlicher Fehler



© Getty Images/Westend61

Am Unfalltag startete ein Fahrer seinen Lkw, um die Vorratsbehälter der Bremsanlage mit Luft zu versorgen. Anschließend verließ er das Führerhaus, ohne vorher die Feststellbremse einzulegen. Auf dem Gelände parkten mehrere Nutzfahrzeuge. Während der Fahrer sich am Heck aufhielt, kam sein Sattelzug rückwärts ins Rollen. Der Mann wurde zwischen dem Auflieger und einem Anhänger eingeklemmt und erlitt tödliche Verletzungen.

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-



© VIN/Horst Doering

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 Fahr-eignungsregister 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

Fitnessanlagen für Trucker

Damit sich Lkw-Fahrer in ihren Ruhezeiten bewegen und entspannen können, hat die Stiftung „Truckers Life“ ein dichtes Netz von Fitnessanlagen aufgebaut. Mit den Anlagen an Tankstellen, Verkehrsknotenpunkten und Autobahnen will die Stiftung dazu beitragen, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Fahrer zu verbessern, und damit auch für mehr Sicherheit auf den Straßen sorgen. Insgesamt hat Truckers Life mittlerweile mehr als hundert solcher Fitnessanlagen aufgebaut. Sie sind rund um die Uhr geöffnet und kostenlos nutzbar. Für den Bau weiterer Anlagen sucht die Non-Profit-Organisation Sponsoren.

+ truckerslife.eu



© TruckersLife/Katy Wroclawske

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



© BGL

Ladungsüberhang nach hinten

Um einen Transport mit Ladungsüberstand zu ermöglichen, werden mitunter die Heckportaltüren offen gelassen. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) beschreibt in einem Merkblatt, warum das nicht zulässig ist, und erläutert die geltenden Regelungen.

+ www.bgl-ev.de/web/fahrerinfos/fahrermerk_hinten.htm

Neu erschienen

Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenfahrrad

Bei der Zustellung und Auslieferung von Postsendungen, von Lebensmitteln, für Kurierfahrten oder als Fahrradtaxi: Transport- und Lastenfahrräder werden immer häufiger im innerbetrieblichen Transport und innerstädtischen Verkehr genutzt. Eine neue DGUV Information gibt Hinweise für den Einsatz und die Auswahl und unterstützt bei der Gefährdungsbeurteilung.



+ DGUV Information 208-055
„Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenfahrrad“:
<https://publikationen.dguv.de>

© BG Verkehr



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.

Zündschlossperren 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.



VISION ZERO 
Safety. Health. Wellbeing.

Modernste Technik rettet Leben

Radlader, die auf dem Betriebsgelände rückwärtsfahren, sind für Fußgänger extrem gefährlich. Die Firma Breitsamer leistet Pionierarbeit bei der Erprobung einer technischen Schutzmaßnahme.

Unfälle beim Rückwärtsfahren gehören zu den herausragenden Schwerpunkten des tödlichen Unfallgeschehens in unseren Mitgliedsunternehmen. Beim Einsatz von Erdbaumaschinen in Entsorgungs-, Erdbau- oder Abbruchunternehmen werden immer wieder Personen im Fahr- und Arbeitsbereich von einem rückwärtsfahrenden Radlader angefahren, überrollt, eingequetscht oder erfasst.

Dazu ein Unfallbeispiel: Auf dem Betriebsgelände eines Entsorgungsunternehmens will der Lkw-Fahrer einen Behälter auf den Absetzkipper aufladen. Er hängt die Ketten der Absetzkippeinrichtung in die Aufhänge-

zapfen des Behälters. Plötzlich nähert sich ein rückwärtsfahrender Radlader dem Fahrer und quetscht ihn ein. Der Mann stirbt noch am Unfallort. Für diesen Typ von Unfällen gibt es zwei Hauptursachen: Der Fahrer eines Radladers hat nur eingeschränkte Sicht auf den Gefahrenbereich um die Maschine und entgegen der Vorschrift halten sich Personen im Gefahrenbereich auf!

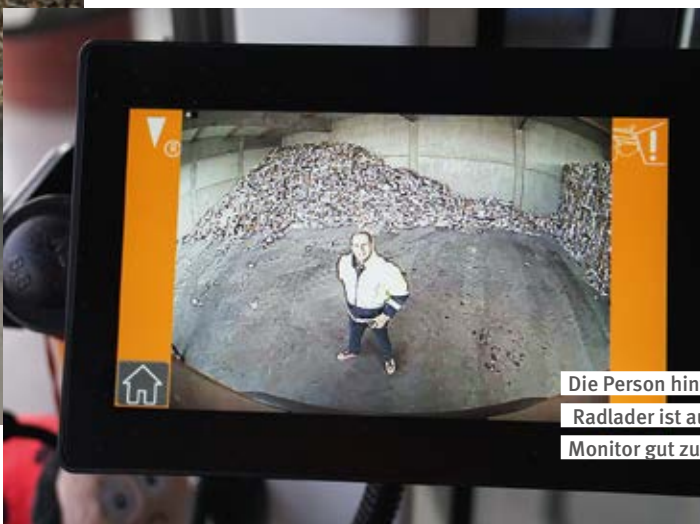
Maßnahmen verzahnen

Dass sich Personen verbotswidrig im Gefahrenbereich aufhalten, ist häufig auf Sicherheitsdefizite bei der Gestaltung der Arbeitsbereiche zurückzuführen. Warum hat die Betriebsleitung im Unfallbeispiel die Stellplätze für die Absetzbehälter nicht räumlich von dem Fahrbereich des Radladers getrennt? Oft lässt sich eine solche Trennung nur mit großem Aufwand konsequent durchhalten. Andererseits bedeutet jede Aufweichung der räumlichen Trennung zwischen dem Fahrbereich eines Radladers und dem Arbeitsbereich anderer Personen Lebensgefahr! Diese Risiken machen sich die Verantwortlichen nicht immer klar. Menschen machen Fehler! Das gilt erst recht, wenn



Die Führungsverantwortlichen müssen in Unterweisungen immer wieder eindringlich auf die Gefahren aufmerksam machen.

© Getty Images/GregorBister



Die Person hinter dem Radlader ist auf dem Monitor gut zu erkennen.

betriebsfremde Personen (zum Beispiel Fahrer des Anlieferverkehrs) die Arbeitsabläufe nicht kennen und die Gefährdung durch Radlader nicht einschätzen können.

Bei den schweren Unfällen in unseren Mitgliedsunternehmen wurden sogar Personen von rückwärtsfahrenden Radladern eingequetscht, obwohl die Maschinen mit Kamera-Monitor-Systemen ausgerüstet waren. Die Unfalluntersuchungen des Präventionsdienstes der BG Verkehr ergaben dann meist, dass der Maschinenführer in der Kabine beim Rückwärtsfahren des Radladers schlichtweg nicht in den Monitor geschaut hatte. Das muss nicht einmal besondere Nachlässigkeit gewesen sein, denn in der schnellen Abfolge der Fahrzyklen muss der Maschinenführer eines schweren Radladers mit großer Leicht-

Fehler sind nicht vermeidbar. Schwere Unfälle schon.

gutschaufel seine Augen praktisch überall haben. Er geht ja davon aus, dass sich keine Personen im Fahrbereich aufhalten, und ist letztlich selbst ein Opfer der mangelhaften Betriebsorganisation. Daher sind wirksame technische Schutzmaßnahmen erforderlich, um Unfälle aufgrund von Sichtfeldeinschränkungen bei Baumaschinen zu verhüten.

800 Fahrzeugbewegungen auf engem Raum

Das Unternehmen Breitsamer Entsorgung und Recycling ist in München und Umgebung erfolgreich in den Bereichen Abfallsammlung und Wertstoffsartierung tätig. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gehören seit jeher zur Unternehmensphilosophie. Nicht zuletzt deshalb blieb die Firma Breitsamer bisher von schweren Unfällen verschont. Eine wesentliche Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens ist der effiziente Materialfluss und -umschlag auf dem Betriebsgelände. Das gelingt dank einer gut funktionierenden Ablauforganisation.

Bei der Organisationsplanung bestanden allerdings besondere Herausforderungen: Auf dem sechs Hektar großen Betriebsgelände halten sich nicht nur Beschäftigte des Unternehmens auf, sondern zum Beispiel auch Lkw-Fahrer, die Material anliefern oder abholen. Insgesamt bewegen sich auf dem Betriebsgelände täglich bis zu 800 Fahrzeuge! Diesen Aspekt musste der Betriebsleiter Thomas Breitsamer bei der Entwicklung eines umfassenden innerbetrieblichen Verkehrskonzeptes berücksichtigen. Umfassend deswegen, weil es nicht nur um die Frage ging, wie man Fahrwege und Zwischenlagerplätze für das Material anlegt. Vielmehr musste man auch detailliert planen, wie der Materialumschlag auf dem Betriebsgelände mit drei Großradladern erfolgt, deren Leichtgutschaufeln ein Fassungsvermögen von bis zu 13 Kubikmetern haben.

Moderne Arbeitsmittel unterstützen Mitarbeiter

Fehler sind nicht vermeidbar, schwere Unfälle schon – so bringt es die internationale Präventionskampagne Vision Zero auf den Punkt. An diesem Konzept orien-

tiert sich das Unternehmen Breitsamer. Das gilt für die Planung von Arbeitsabläufen ebenso wie für die Beschaffung von Arbeitsmitteln.

Um die Unfallgefahren zu reduzieren, hatte der Betrieb bereits 2016 einen Großradlader mit Heck- und Frontkamera angeschafft, der zusätzlich mit dem Assistenzsystem „SkyView“ ausgerüstet ist. Das System ermöglicht dem Fahrer jederzeit einen 360-Grad-Blick rund um die Maschine. Vier Kameras am Fahrzeug übertragen die Bilder auf ein Display in der Kabine.

Auf der Messe bauma 2019 präsentierte der Hersteller LIEBHERR nun eine Neuentwicklung für Radlader: Ein Sensorsystem im Heckbereich erkennt und unterscheidet Objekte und Personen hinter der Maschine. Wird der Sicherheitsabstand unterschritten (sechs Meter bei Personen und eineinhalb Meter bei Objekten), warnt das System den Maschinenführer automatisch mit einem akustischen und optischen Signal. Diese Technologie sieht auch die Technische Regel „Mechanische Gefährdungen – Maßnahmen zum Schutz vor Gefährdungen beim Verwenden von mobilen Arbeitsmitteln“ (TRBS 2111 Teil 1) als überlegen an. Der Anhang enthält Beispiele für Maßnahmen gegen die Gefährdung von Beschäftigten auf Baustellen durch Rückwärtsfahren mit eingeschränkter Sicht.

Von der warnenden Sensorik zum automatischen Bremsengriff

Dem Unternehmer Breitsamer genügte diese aktive Rückfahrwarneinrichtung nicht. Er beauftragte den Hersteller, das Assistenzsystem mit dem Antriebsstrang des Radladers zu koppeln. Dadurch soll ein Rückfahrassistentensystem realisiert werden, das als Schutzeinrichtung zwangsläufig eine Notbremsung des rückwärtsfahrenden Radladers einleitet, sobald eine Person heckseitig in den Gefahrenbereich gerät. Erste Tests verliefen vielversprechend.

Der Aufenthalt im Gefahrbereich von Erdbaumaschinen ist grundsätzlich verboten!

Breitsamers Innovationsbereitschaft kommt nicht nur dem eigenen Unternehmen zugute. Rückfahrassistentensysteme mit automatischem Bremsengriff sind unverzichtbar, um gegen die schweren und tödlichen Unfälle beim Rückwärtsfahren anzukämpfen. An Erdbaumaschinen sind solche Systeme aber schwer zu realisieren und stehen bislang allenfalls in Einzelfällen zur Verfügung. In den typischen Einsatzgebieten der Entsorgungswirtschaft liegen bisher nahezu keine Erkenntnisse vor. Daher leistet Breitsamer echte Pionierarbeit, denn die Erprobung jeder neuen Technologie erfordert enge Zusammenarbeit mit dem Hersteller.

Die praktische Erprobung zeigt, dass die Technologie selbst in einer vergleichsweise beengten Anlage funktioniert. Das könnte wegweisend für die gesamte Entsorgungswirtschaft sein. Denn menschliche Fehler sind trotz aller Sorgfalt nicht immer vermeidbar. Schwere Unfälle schon.

Dipl.-Ing. Thomas Künzer
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

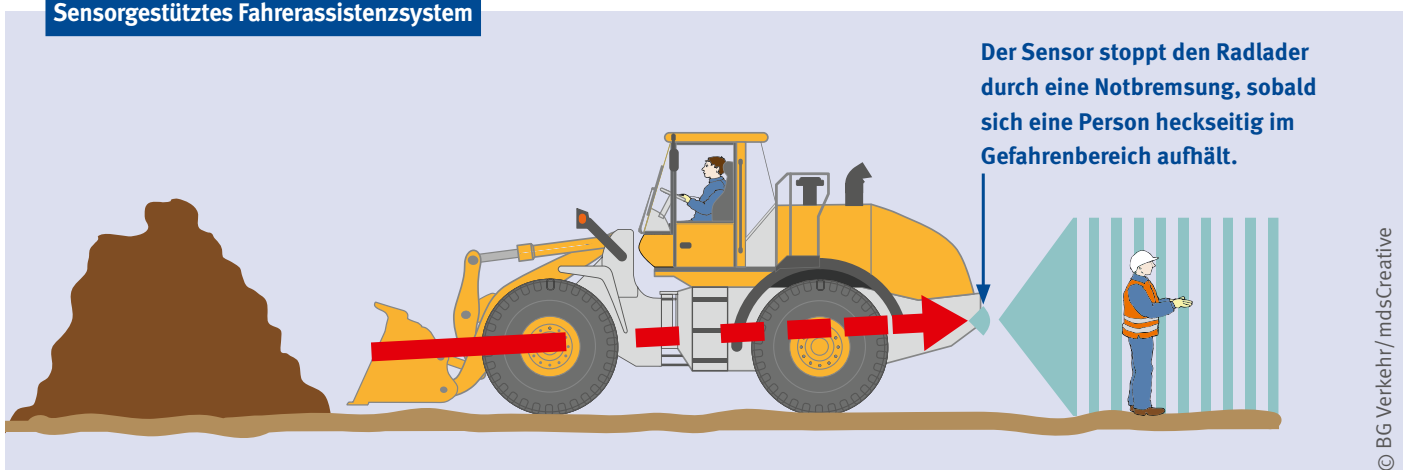
+ Vorschriften und Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
<https://kompendium.bg-verkehr.de>

Rechtstexte und Technische Regeln
www.baua.de

Fachbereiche der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zur Prävention
www.dguv.de/de/praevention/fachbereiche_dguv/index.jsp

Sensorgestütztes Fahrerassistenzsystem

Der Sensor stoppt den Radlader durch eine Notbremsung, sobald sich eine Person heckseitig im Gefahrenbereich aufhält.





© Getty Images/Deagrez

Arbeitsmittel regelmäßig prüfen

Technische Maßnahmen sind beim Arbeitsschutz erste Wahl. Das beginnt mit dem Einsatz sicherer Arbeitsmittel.

Alle Maschinen, Werkzeuge etc. haben Einfluss auf die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten. Also muss geprüft werden. Worauf man dabei achten sollte, erläutert Martin Küppers, unser Fachmann für das Regelwerk im Arbeitsschutz.

Herr Küppers, wozu gibt es Vorschriften für wiederkehrende Prüfungen?

Selbst bei einem vorbildlich beschafften Arbeitsmittel ist der gute und sichere Zustand vergänglich, wenn es bei der Verwendung schädigenden Einwirkungen ausgesetzt ist. Verschleiß und Schäden können zu erhöhten Unfallrisiken führen. Um solche Gefährdungen wirksam auszuschließen, sind Prüfungen vorgeschrieben. Falls Mängel auffallen, müssen sie umgehend behoben werden.

Wann muss man Arbeitsmittel prüfen?

Es gibt verschiedene Prüfanlässe. Wenn die Sicherheit der Beschäftigten von der korrekten und vollständigen Montage des Arbeitsmittels abhängt, muss es vor der erstmaligen Verwendung geprüft werden. Wenn Arbeitsmittel Einflüssen ausgesetzt sind, die Schäden verursachen können, die zu Gefährdungen der Beschäftigten führen, sind wiederkehrende Prüfungen erforderlich. Außerdem sind Prüfungen erforderlich, wenn prüfpflichtige Änderungen vorgenommen wurden, etwa ein Umbau, oder nach außergewöhnlichen Ereignissen wie einem Blitzeinschlag, die schädigende Einwirkungen auf die Sicherheit haben können.

Gilt das für alle Arbeitsmittel?

Für bestimmte Arbeitsmittel, zum Beispiel Flurförderzeuge, Fahrzeuge, Krane oder elektrische Betriebsmittel, stehen die genauen Prüfpflichten in den Unfallverhütungsvorschriften. Aber viele weitere Arbeitsmittel können durch Schäden zum Risiko werden. Denken Sie zum Beispiel an Leitern, austauschbare Ladungsträger, Absetz- und Abrollbehälter, Hubladebühnen, Hubarbeitsbühnen, Trittbretter, Geländer, Standflächen und Haltegriffe

Es ist eine grundlegende Unternehmerpflicht, den sicheren Zustand von Arbeitsmitteln zu gewährleisten!

auf Fahrzeugen, Personenaufnahmemittel, Hochdruckreiniger und, und, und ... Da nur der jeweilige Betrieb die Einsatzbedingungen kennt, formulieren neuere Arbeitsschutzvorschriften kaum noch generelle Prüfpflichten. Hier ist der Unternehmer in der Pflicht.

Das klingt nach viel Arbeit für den Chef ...

Die Organisation der Prüfungen und deren Dokumentation sind ein wichtiger Bestandteil der betrieblichen Arbeitsschutzorganisation. Aber der Unternehmer kann Aufgaben delegieren und sich beraten las-

sen, zum Beispiel von der Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Wie wird man eine zur Prüfung befähigte Person?

Ganz einfach: Wer prüft, muss durch Berufsausbildung, Berufserfahrung oder zeitnahe berufliche Tätigkeit qualifiziert sein. Je nach Prüfaufgabe können diese drei Anforderungen variieren, denn es gibt ja eher einfache, aber auch sehr umfangreiche und komplexe Prüfaufgaben.

Alternativ kann der Unternehmer auch externe Personen oder Dienstleister mit der Durchführung der Prüfung beauftragen. Das ist beispielsweise üblich, wenn die erforderliche Qualifikation im eigenen Betrieb nicht zur Verfügung steht oder wenn man ganz bewusst eine betriebsfremde Person beauftragen möchte, etwa um die Verantwortung auszulagern oder um die Unabhängigkeit des Prüfers zu stärken.

Was gilt, wenn es um sehr komplexe Prüfaufgaben geht?

Bei umfassenden Prüfungen kann es zum Beispiel elektrische, mechanische und hydraulische Prüfteile geben, für die unterschiedliche Befähigungen erforderlich sind. Dabei kann die zur Prüfung befähigte Person sich auf die Prüfergebnisse anderer entsprechend qualifizierter Personen stützen und sich deren Ergebnisse zu eigen machen. Alternativ kann eine umfangreiche Prüfaufgabe in mehrere eigenständige Prüfungen aufgeteilt werden.

Worauf wird bei der Prüfung geachtet?

Kurz gesagt vergleicht man den Istzustand mit dem Sollzustand. Man kann den Sollzustand als Checkliste beschreiben, anhand derer auch das Ergebnis der Prüfung dokumentiert wird – ähnlich wie eine Checkliste im Serviceheft eines Fahrzeugs. Der Arbeitgeber legt selbst den Sollzustand und damit den erforderlichen Umfang der Prüfung fest. Dabei helfen ihm schnell verfügbare Informationen, zum Beispiel Hinweise in der Bedienungsanleitung, bewährte Unterlagen wie DGUV-Prüfgrundsätze oder natürlich die Beratung durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit und die zur Prüfung befähigte Person. Erfahrene Werkstätten und

Prüfer kennen aus Erfahrung die neuralgischen Punkte eines Geräts, die typischerweise einem besonderen Verschleiß unterliegen und von denen Gefährdungen für die weitere Benutzung ausgehen. Außerdem wird darauf geachtet, ob ein bestimmtes Arbeitsmittel überhaupt für die gegebene Verwendung geeignet ist. Ein leichter Kabelroller mit einer PVC-Leitung ist beispielsweise nicht für den Einsatz in einer Fahrzeugwerkstatt vorgesehen.

Ein leichter Kabelroller gehört nicht in die Fahrzeugwerkstatt.

Worin unterscheidet sich die Prüfung eines Arbeitsmittels von einer Kontrolle?

Die Prüfung eines Arbeitsmittels erfolgt immer durch eine zur Prüfung befähigte Person, welche die schon genannten Anforderungen erfüllen muss. Daneben gibt es aber auch Kontrollen von Arbeitsmitteln, die zum Beispiel täglich vor Beginn der Arbeit von den Beschäftigten durchgeführt werden. Es kommt vor, dass identische Arbeitsmittel so unterschiedlich verwendet werden, dass in einem Fall eine Prüfung erforderlich ist und in einem anderen Fall eine Kontrolle ausreicht. Bei besonders stark beanspruchten Arbeitsmitteln sind sogar wiederkehrende Prüfungen und zusätzlich arbeitstägliche Kontrollen durch die Beschäftigten erforderlich. Das ist beispielsweise bei Trittbrettern und Aufstiegen an Fahrzeugen der Fall, die einerseits häufig beschädigt werden und die andererseits mit einem auffälligen Unfallgeschehen in Verbindung stehen. Grundsätzlich gehört die Prüfung eines Arbeitsmittels zu den Unternehmerpflichten, während die arbeitstägliche Kontrolle den Mitwirkungspflichten der Beschäftigten zugeordnet wird.

Die Fragen beantwortete Martin Küppers.
Er leitet bei der BG Verkehr das Kompetenzfeld Arbeitssicherheit und Regelwerk.

+ Die Organisation der wiederkehrenden Prüfungen wird beschrieben in den Technischen Regeln für Betriebssicherheit TRBS 1201 und TRBS 1203. <https://kompendium.bg-verkehr.de>

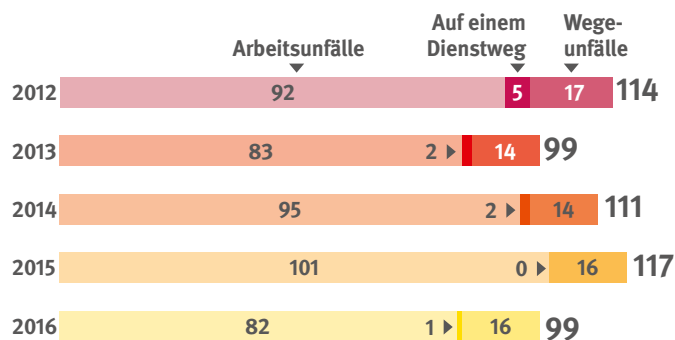
Die Reihe „Regelwerk Kompakt“ der BG Verkehr erläutert die Grundlagen des betrieblichen Arbeitsschutzes. www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Tödliche Unfälle 2016. Eine Analyse.

Etwa jeden dritten Tag stirbt in unseren Mitgliedsunternehmen ein Mensch bei der Arbeit oder auf dem Arbeitsweg. Die genaue Auswertung der Unfallstatistik soll helfen, die Präventionsstrategien weiter zu optimieren.

Rund 100 tödliche Arbeitsunfälle verzeichnet die BG Verkehr jedes Jahr. Die meisten dieser Unfälle ereignen sich während der Arbeitszeit und können als klassische „Arbeitsunfälle“ betitelt werden. In den Jahren 2014 und 2015 stiegen die Zahlen leicht an, seit 2016 sinken sie jährlich um rund zehn Prozent. (Für diese Aussage haben wir auch die Daten von 2017 und 2018 berücksichtigt, in der differenzierten Analyse gehen wir nur auf 2016 ein.) Hinsichtlich einer

WIE VIELE TÖDLICHE UNFÄLLE GAB ES?



Getötet wurden **93** Männer und **6** Frauen.

Zwei Drittel (66) der insgesamt 99 Unfallopfer befanden sich in der Altersspanne von 40 bis 60 Jahren, 18 Unfallopfer waren unter 40 Jahre und 15 über 60 Jahre alt. Das jüngste Unfallopfer war gerade einmal 19 Jahre jung und das älteste mit 76 Jahren weit über dem eigentlichen Renteneintrittsalter.

Die meisten Unfallopfer starben im Alter von

55 Jahren, insgesamt **10** Personen.

72

Personen starben bei Unfällen, die sie selbst verursacht hatten.



© Getty Images/Keikona

optimistischen Interpretation Richtung Vision Zero ist allerdings Zurückhaltung geboten, da viele Faktoren, wie zum Beispiel das Winterwetter und die Beschäftigungslage, Einfluss auf die absoluten Unfallzahlen haben.

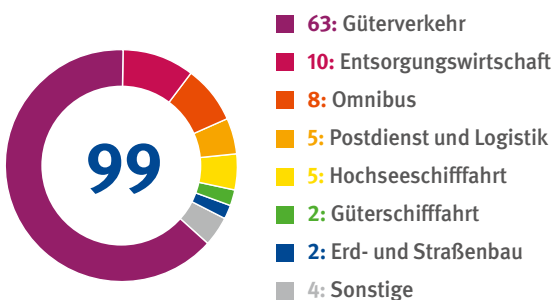
Mithilfe der Präventionsarbeit der BG Verkehr versuchen wir, die Aufmerksamkeit für unterschiedliche Gefahren zu schärfen und Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Nach wie vor ist der öffentliche Straßenverkehrsraum der häufigste Unfallort. Führungsverantwortliche sollten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter immer wieder auf die Unfallgefahr durch Ablenkung hinweisen und verlangen, dass Fahrerassistenzsysteme und Sicherheitsgurte konsequent genutzt werden.

Carolin Krause

Referentin im Bereich Regelwerk und Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr

WIE VERTEILEN SICH DIE UNFÄLLE AUF DIE BRANCHEN?:

Die Zahlen von 2016 ähneln den Auswertungen aller vergangenen Jahre: Die meisten tödlichen Unfälle ereignen sich in der Güterverkehrsbranche (63), gefolgt von der Entsorgungswirtschaft (10) und der Omnibusbranche (8). Das liegt überwiegend daran, dass mehr als die Hälfte der tödlichen Unfälle auf öffentlichen Straßen geschieht, und muss natürlich auch in Bezug auf die Anzahl der Beschäftigten betrachtet werden.



<p>An 62 Unfällen war ein Lkw beteiligt, dabei starben 31 Lkw-Fahrer.</p>	<p>An 23 Unfällen war ein Pkw beteiligt, dabei starben 14 Pkw-Fahrer.</p>	<p>An 13 Unfällen war ein Kleintransporter beteiligt, dabei starben 10 Kleintransporterfahrer.</p>
---	---	--

WIE FAND DER UNFALL IM STRAßENVERKEHR STATT?

Im Straßenverkehr sind Aufprallunfälle gegen Hindernisse am Straßenrand sowie Auffahrunfälle an Stauenden die häufigsten Unfallarten. Über die Hälfte der Unfälle steht im Zusammenhang mit dem Abkommen von der Fahrbahn nach rechts oder links sowie dem Zusammenstoß mit einem vorausfahrenden oder wartenden Fahrzeug. Besonders betroffen ist davon die Güterverkehrsbranche (36 der 40 tödlichen Unfälle).



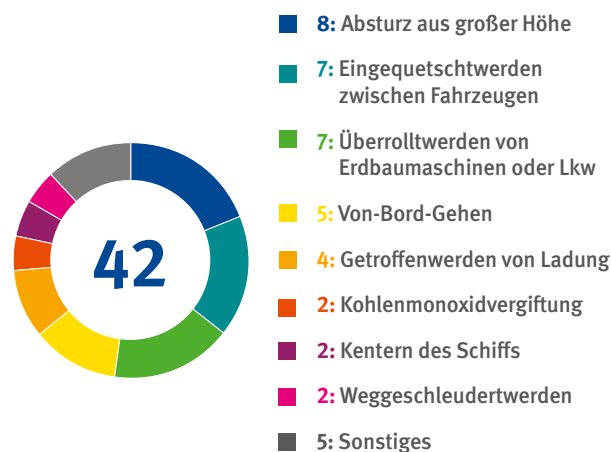
Jedes **10.** Unfallopfer trug keinen Sicherheitsgurt.

Jeder **3.** Unfall ereignete sich wegen nicht angepasster Geschwindigkeit.

WELCHE URSACHEN HABEN TÖDLICHE UNFÄLLE AUSSERHALB DES STRASSENVERKEHRS?


Abstürze aus großer Höhe (mehr als ein Meter) sowie Lkw oder Erdbaummaschinen, die Menschen einquetschen oder überrollen, sind die häufigsten Gründe für Todesfälle. Besonders oft waren 2016 rückwärtsfahrende Bagger und Radlader an den tödlichen Unfällen beteiligt. Die Ursache dafür war meist fehlende Sicht beim Rückwärtsfahren in Verbindung mit Mängeln in der Organisation sicherer Betriebsabläufe.

Bagger oder Radlader waren an jedem **5.** tödlichen Unfall im Betrieb beteiligt.



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 der Keramikern, auch Monolith genannt, in dem 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 Neankömmlingen 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.

Aktionstag für mehr Sicherheit

Kritiker der Kampagne komm**mit**mensch behaupten, schöne Ideen taugen nicht für die Praxis. Der gelungene Aktionstag in einem mittelständischen Unternehmen beweist das Gegenteil!

Die Geschäftsführer Edmund und Joachim Bühn sowie Verkehrsleiterin Anette Bühn begrüßen uns an einem strahlend blauen Herbstsamstag in Oberbayern. Ihr Unternehmen hat sich erfolgreich auf Getränke- und Schüttguttransporte spezialisiert. Erfolgreich auch deshalb, weil die Vermeidung schwerer Unfälle zur Firmenphilosophie gehört. Die Organisation des Arbeitsschutzes und die Gefährdungsbeurteilung als deren Dreh- und Angelpunkt sollen an diesem Vormittag optimiert werden. Mehr als 30 Fahrerinnen und Fahrer haben sich zusammengefunden.



Gruppenbild vom Aktionstag in Eiselfing.

Gemeinsam mit der Unternehmensleitung werden sie darüber nachdenken, was im Arbeitsalltag „schiefgehen“ kann, und Maßnahmen festlegen, um dies zu verhindern. Thomas Künzer, Aufsichtsperson der BG Verkehr, unterstützt und moderiert.

Blick auf den Alltag

Künzer hatte die Veranstaltung gut vorbereitet. Er lernte im Vorfeld verschiedene Einsatzorte und betriebsspezifische Unfallschwerpunkte kennen. Je einen Tag lang war



Edmund, Anette und Joachim Bühn mit Thomas Künzer von der BG Verkehr (2. v. l.).

er als Beifahrer mit einem Getränke- und einem Kippersattelfahrer des Betriebs unterwegs. „Dabei habe ich mir die Arbeitsbedingungen der Fahrer genau angeschaut“, beschreibt Künzer sein Vorgehen. „Wo klemmt es, wo liegen Gefahrenpunkte? Wie sehen das die Fahrer selbst? Und wo sehen sie Möglichkeiten zur Abhilfe?“ Gemeinsam einen Tag im Lkw zu verbringen, schafft eine gute Gesprächsatmosphäre. „Dabei wurde auch über Beinaheunfälle und Betriebsstörungen gesprochen“, sagt Künzer, „und so konnte ich wichtige Informationen über Gefährdungsschwerpunkte sammeln. Aber die Fahrer wiesen nicht nur auf Gefährdungen hin, sondern sie machten auch gleich Vorschläge, wie man ein Problem in den Griff kriegen könnte.“

Diese Informationen wurden mit den Auswertungen des Präventionsdienstes der BG Verkehr zu spezifischen Unfallschwerpunkten abgeglichen. Drei Themen standen im Zentrum: Ablenkung am Steuer, Umsturz



© BG Verkehr

eines Kippersattelfahrzeugs beim Entladen mit angehobener Mulde und Ladearbeiten mit dem Gabelstapler, bei denen Fahrer durch abstürzende Ladeeinheiten verletzt werden.

Mit komm**mit**mensch neue Wege gehen

Der Aktionstag stand unter dem Motto komm**mit**mensch. Die Idee, dass Mitarbeiter und Geschäftsführung gemeinsam die Gefährdungsbeurteilung überarbeiten und sich dabei vom Präventionsdienst der BG Verkehr unterstützen lassen, entspricht einer Kernidee der Kampagne. Im Gespräch zeigte Künzer dann immer wieder auf, wie sich die insgesamt sechs Handlungsfelder als roter Faden für die Präventionsarbeit im Betrieb nutzen lassen. Im Fokus standen dabei die beiden Handlungsfelder Kommunikation und Beteiligung.

Konkrete Ergebnisse

Bei dem Aktionstag wurden konkrete Maßnahmen zum Arbeitsschutz entwickelt. Intensiv diskutiert wurde die Gefahr, dass ein Kippersattelfahrzeug umstürzt. Die Fahrer berichten, dass an manchen Kippstellen der Untergrund nicht stabil genug sei. Lösung: Der Fahrer muss an problematischen Stellen klar ablehnen und



Unternehmensleitung und Beschäftigte erarbeiten gemeinsam, wie Unfallgefahren entschärft werden.

© sunny-media.de/Seidel

auf die Gefahr hinweisen – auch wenn etwa der Polier auf einer Baustelle oder der Betriebsleiter einer Deponie erwartet, dass an einer solchen Stelle entladen wird. Der Fahrer hat dazu die volle Rückendeckung der Disponentin und der Chefs, die dies am Aktionstag unmissverständlich deutlich machten. Die Diskussionsergebnisse wurden sofort für die Gefährdungsbeurteilung des Betriebs dokumentiert.

Sichere Arbeitsmittel

Technische Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen hat Bühn-Trans kontinuierlich im Blick. Dazu Beispiele: Alle Lkw sind mit Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet, wobei Neufahrzeuge auch über den Abbiegeassistenten verfügen. Die neuen Lkw haben überdies eine Feststellbremse, die automatisch aktiviert wird, sobald der Fahrer die Tür des Führerhauses öffnet. Außerdem sind die Sattelanhänger für die Getränketransporte mit Hubwandaufbauten ausgerüstet. Bei einem solchen „Jumbo-Flügelsattel“ lassen sich die Flügelwände mühelos mit einem elektrohydraulischen Antrieb in die Höhe bewegen – ein Sicherheitsgewinn gegenüber Planen-/Spriegelaufbauten, denn die Gefahr, zu stolpern oder auszurutschen bzw. von der Anlegeleiter zu

stürzen, wird reduziert, und die Steckbretter können nicht mehr auf den Fahrer stürzen. Überdies ist die Sicherung der Ladeeinheiten beim „Jumbo-Flügelsattel“ mithilfe einer quer verschiebbaren Trennwand im Heck sowie zusätzlichen Absperrgittern möglich. Dabei muss der Fahrer nicht auf die Ladefläche steigen, so dass ein Absturzrisiko ausgeschlossen werden kann.

In der Diskussion wurden Fragen beantwortet. Im Anschluss erarbeiteten Fahrer und Unternehmensleitung gemeinsam Lösungen. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die Maßnahmen von allen akzeptiert und umgesetzt werden. „Das hat mir heute gut gefallen“, lobten Teilnehmer. Und auch Joachim Bühn von der Unternehmensleitung stimmte zu: „Wir wollen unsere Fahrer mitnehmen, schließlich brauchen wir sie. Veranstaltungen wie diese zeigen, dass es mit der richtigen Form und Ansprache gelingt. Der BG Verkehr danken wir für ihre Unterstützung!“ Diesen Dank geben wir gern zurück: Der Aktionstag belegt, wie kommitmensch hilft, für mehr Sicherheit und Gesundheitsschutz zu sorgen. (rb)

Arbeitsschutz mit komm**mit**mensch

Führung

- ▶ Interessieren sich die Führungskräfte für die Probleme, die Lkw-Fahrer bei den alltäglichen Arbeitsabläufen haben?
- ▶ Überarbeiten die Führungskräfte die Gefährdungsbeurteilung anlassbezogen – zum Beispiel, wenn sich an Ladestellen die Bedingungen ändern oder nach einem Beinaheunfall oder Unfall?
- ▶ Erkennen sie früh die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen?

Kommunikation

- ▶ Fließen die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung in die anlassbezogene Unterweisung mit ein?
- ▶ Tauschen sich die Beteiligten im Betrieb untereinander aus, wenn Mängel im Arbeitsschutz festgestellt werden?

Beteiligung

- ▶ Werden die Lkw-Fahrer in die Überarbeitung der Gefährdungsbeurteilung eingebunden?
- ▶ Wie werden die Erfahrungen der Fahrer bei der Beschaffung sowie der Instandhaltung von Lkw genutzt?

Fehlerkultur

- ▶ Gibt es im Betrieb ein Meldewesen für Beinaheunfälle und fehlerhafte Arbeitsmittel?
- ▶ Werden Meldungen über Fehler konsequent zur Entwicklung von Maßnahmen genutzt?

Betriebsklima

- ▶ Können die Lkw-Fahrer Sicherheitsdefizite melden, ohne anschließende Nachteile befürchten zu müssen?

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

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 zum Beispiel auch Beschäftigte und Führungskräfte im Bereich Güterkraftverkehr und Logistik.

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 kollegialen

Der Schock danach ...

Tödlicher Unfall auf der Autobahn, Heinz S., Lkw-Fahrer

„Ich freute mich schon auf mein Feierabendbier auf der neu angelegten Terrasse meines kleinen Häuschens und war froh, dass an diesem Freitag nicht allzu viel Verkehr auf den Straßen war. Noch 60 Kilometer und ich würde nach einer langen Arbeitswoche endlich wieder zu Hause sein. Trotz Vorfreude hielt ich mich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit im Baustellenbereich – ich war schon zu lange mit meinem 40-Tonner unterwegs und kannte die Horrormeldungen über Lkw-Unfälle nur zu gut. Auch einige meiner Kollegen hatten schon Schlimmes erlebt, mir würde das nicht passieren. So dachte ich und dann der Schock: Ein Pkw mit Anhänger überholte mich und scherte wieder vor mir ein. Ich sah es wie in Zeitlupe: Der Anhänger des vor mir fahrenden Pkw löste sich von der Kupplung und kam auf mich zugeflogen. Reflexhaft trat ich so fest ich konnte auf die Bremse. Der Lkw schlingerte und krachte durch die Absperrung, hinter der zwei Bauarbeiter dabei

waren, die Baustellenschilder wegzuräumen. Ich erfasste einen der Bauarbeiter und raste eine Böschung hinunter. Schließlich blieb ich mit qualmenden Reifen liegen. Ich blieb unverletzt, da ich Gott sei Dank wie immer angeschnallt war. Der Bauarbeiter verstarb noch an der Unfallstelle.

Auch wenn mich keinerlei Schuld traf, war ich völlig fertig. Ich bekam die Unfallbilder einfach nicht aus meinem Kopf. Immer wieder sah ich den Anhänger, der auf mich zuflog. Ich sah den Bauarbeiter, der blutüberströmt auf dem Boden lag. Ich sah den Qualm meines Lkw und roch ihn sogar. Auch drei Wochen später war ich nicht in der Lage, mich in den Lkw zu setzen. 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 Fahrt mit meinem 40-Tonner.“

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 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:

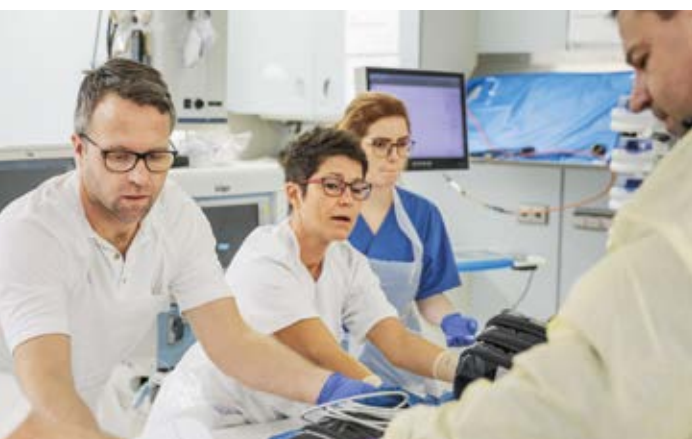
Ja – allerdings sind Sie nur auf dem Weg versichert, nicht beim Essen selbst. Diese Abgrenzung gilt immer, ganz egal, mit welchem Verkehrsmittel Sie unterwegs sind oder wie lang der Weg ist. Die Wegstrecke muss allerdings in einem angemessenen Verhältnis zur Dauer der Arbeitspause stehen. Zu Hause oder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



© 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.

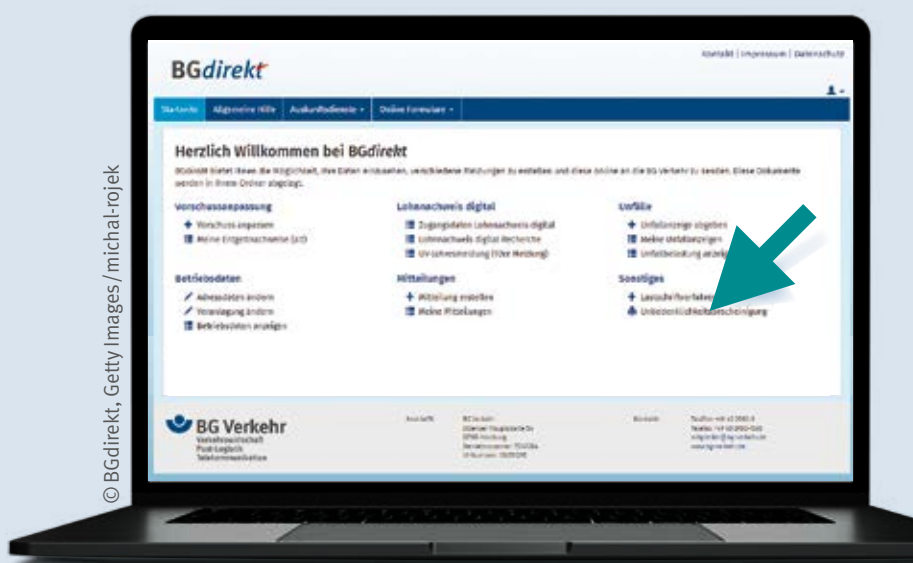
www.dguv.de/de/mediencenter

© dguv.de/de/mediencenter



Der schnelle Weg zur Unbedenklichkeitsbescheinigung

Das passwortgeschützte Serviceportal **BGdirekt** steht ausschließlich unseren Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Vieles können Sie dort im Handumdrehen erledigen.



© BGdirekt, Getty Images/michel-rojek

Das Passwort für **BGdirekt** haben Sie zusammen mit den Aufnahmeunterlagen von der BG Verkehr erhalten.

In vier Schritten zum Ziel

1. Besuchen Sie unsere Homepage www.bg-verkehr.de und klicken Sie rechts oben auf den Button „BGdirekt“.
2. Geben Sie zur Anmeldung Ihre Zugangsdaten ein. Falls Sie Ihr Passwort vergessen haben, klicken Sie auf „Passwort vergessen“.
3. Auf der ersten Seite gelangen Sie unter dem Menüpunkt „Sonstiges“ zur Unbedenklichkeitsbescheinigung.
4. Sind alle Voraussetzungen erfüllt, steht Ihre **Unbedenklichkeitsbescheinigung** als PDF zum Download bereit.

Sie benötigen kurzfristig eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (UB)? Mit unserem Onlineservice **BGdirekt** haben Sie die Möglichkeit, sich die UB jederzeit und überall herunterzuladen und sie anschließend auszudrucken. Die wichtigste Voraussetzung dafür ist, dass die Mitgliedsbeiträge pünktlich gezahlt wurden.

Im passwortgeschützten Extranet können Sie auch andere Dinge sofort erledigen, etwa Adressänderungen mitteilen, Unfälle melden, das Lastschriftverfahren beauftragen, Einblick in Ihre Betriebsdaten nehmen oder Mitteilungen an die Fachabteilungen der BG Verkehr senden. Die Zugangsdaten zum Extranet erhalten Sie zusammen mit den Aufnahmeunterlagen von der BG Verkehr.

Voraussetzungen müssen erfüllt sein

Falls Ihnen kein PDF zum Download der UB angezeigt wird, kann das verschiedene

Gründe haben, zum Beispiel:

- ▶ Es bestehen offene Beitragsforderungen.
- ▶ Ihre Mitgliedschaft ist beendet.
- ▶ Gegen Sie wurde ein Bußgeldverfahren eingeleitet.
- ▶ Die BG Verkehr hat keine aktuelle Anschrift von Ihnen.

In diesen Fällen nehmen Sie bitte Kontakt zur Mitgliederabteilung der BG Verkehr auf.

An einer Erweiterung unseres Onlineservice arbeiten wir bereits. Künftig bieten wir Ihnen die Möglichkeit, eine qualifizierte Unbedenklichkeitsbescheinigung abzurufen und Mitbenutzer einzurichten. Die Mitbenutzer – das können zum Beispiel Ihre Auftraggeber sein – sind dann ebenfalls berechtigt, die Unbedenklichkeitsbescheinigung des Unternehmens abzurufen.

Heiko Firyn

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Kontakt

BG Verkehr
Mitgliedschaft & Beitrag
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg

Tel. +49 40 3980-0 (oder Durchwahl Ihres Ansprechpartners)
Fax +49 40 3980-1666 (oder Durchwahl Ihres Ansprechpartners)
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
BGdirekt: <https://bgdirekt-weblogin.bg-verkehr.de>
Internet: www.bg-verkehr.de

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.



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.

Gym
Center



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 / Lösung: Si-Profi