1/2021 | 31320

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der BG Verkehr

Neu: Medienpaket Taxi | 8

Notbremsassistent für Lkw optimal nutzen | 11

Wie Corona den Alltag verändert | 20

Infos für Pferdehalter | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

10 **Verkehrsmeldungen**

SICHER ARBEITEN

8 **Neu**
Das Medienpaket Taxi mit vielen Extras

11 **Hintergrund**
Notbremsassistenten könnten mehr Unfälle verhindern

14 **Interview**
So nützt die Gefährdungsbeurteilung dem gesamten Betrieb

16 Kurzcheck zur unfallfreien Pferdehaltung, Teil 2

VERSICHERT & GESUND

18 **Rechtstipp und Kurzmeldungen**

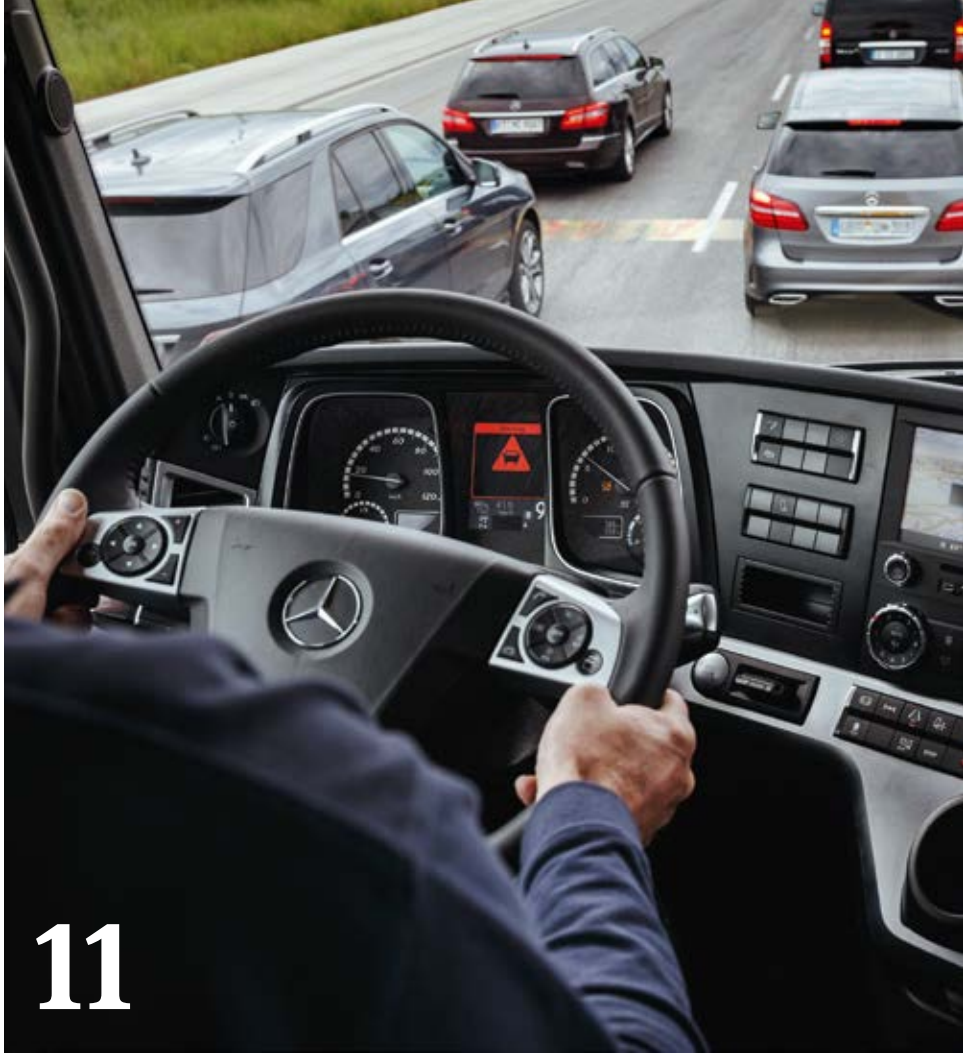
20 **Ein Jahr mit Corona**
Interview und Erfahrungsberichte

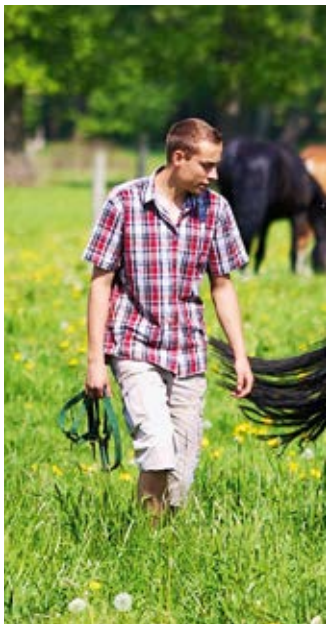
SERVICE

22 **Prävention aktuell**
Dr. Jörg Hedtmann

22 **Impressum**

23 **Kontaktübersicht**
So erreichen Sie die BG Verkehr





Titelbild: picture alliance/Geisler-Fotopress | Christoph Hardt/Geisler-Fotopress; Daimler; BG Verkehr; BG Verkehr/Christian Ahrens; Adobe Stock (Guntar Feldmann)

Sabine Kudzielka

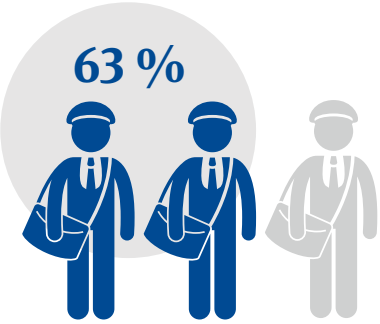
Vorsitzende der
Geschäftsführung der
BG Verkehr

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Corona-Krise trifft viele Menschen nicht nur finanziell hart, sie geht im wahrsten Sinne des Wortes auf die Nerven. Materielle Sorgen, Vereinzelung im Homeoffice und natürlich die Angst vor einer Ansteckung mit dem Virus verbinden sich mitunter zu einer brisanten psychischen Ausnahmesituation. Unsere Redaktion hat das Thema zusammen mit einer Arbeitspsychologin der BG Verkehr in dieser Ausgabe aufgegriffen.

Sehr empfehlen möchte ich Ihnen außerdem das Interview mit Martin Küppers, unserem Experten für Arbeitssicherheit und Regelwerk, zum Thema Gefährdungsbeurteilung. Viele Führungskräfte fremdeln nach wie vor mit diesem zentralen Instrument für den Arbeitsschutz. Küppers plädiert für eine integrierte Herangehensweise beim Arbeitsschutz. Denn funktionierender Arbeitsschutz sichert den Betrieb auch wirtschaftlich ab.

Eine gute Nachricht zum Schluss: Die BG Verkehr hat wieder einen Vorstandsvorsitzenden auf Versichertenseite. Der Oldenburger Hanno Harms wurde zum Nachfolger des verstorbenen Wolfgang Steinberg gewählt. Der frühere Vorsitzende der Vertreterversammlung der Unfallkasse Post und Telekom ist durch langjährige Mitarbeit in zahlreichen Gremien der BG Verkehr als engagierte und verlässliche Persönlichkeit bekannt.



Arbeit auch am Wochenende

Der anhaltende Boom im Onlinehandel sorgt bei den Post-, Kurier- und Expressdiensten für einen enormen Aufschwung. Zwei von drei Erwerbstätigen (63 Prozent) in der Branche arbeiteten laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2019 auch an Wochenenden und an Feiertagen. Damit ist ihr Anteil wesentlich höher als in der Gesamtwirtschaft (36 Prozent). Auch Nachtarbeit ist in der Branche verhältnismäßig häufig: 15 Prozent der Beschäftigten arbeiteten zumindest gelegentlich zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens; unter allen Erwerbstätigen insgesamt waren es elf Prozent.

www.destatis.de

Statistik 2019: Unfallzahlen für Busse leicht rückläufig

Im Jahr 2019 waren Busse an 5.917 Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Das ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozent. Auch die Anzahl der verletzten Personen sank um 2,6 Prozent auf 6.250. Sieben Menschen starben. Das geht aus einer Erhebung des Statistischen Bundesamtes hervor. Die meisten Personen (68,8 Prozent), die sich bei Straßenverkehrsunfällen im Bus verletzten, befanden sich in einem Linienbus, 5,7 Prozent in einem Schul- und 4,6 Prozent in einem Reisebus.

Die Hauptschuld am Unfall tragen nach Einschätzung der Polizei jedoch deutlich weniger als die Hälfte (43,5 Prozent) der am Unfall beteiligten Busfahrer. Die häufigsten Unfallursachen waren Abstandsfehler

Pferdefreunde

Laut einer Studie des Marktforschungsunternehmens IPSOS sind 3,3 Prozent der Deutschen Pferdesportler. Rund 2,3 Millionen Menschen über 14 Jahren gehen diesem Sport nach.

600.000 Haushalte besitzen Pferde. Die Anzahl der Pferde im Privatbesitz beträgt rund 1,25 Millionen. Knapp ein Drittel wird privat gehalten, der überwiegende Teil (rund 45 Prozent) ist in Pensionsbetrieben untergebracht. Mehr als 10.000 Firmen, Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen in Deutschland haben direkt oder indirekt das Pferd als Hauptgeschäftsgegenstand.

Übergangsregel für die Nutzung von Funkgeräten

Die Benutzung von Kommunikationsgeräten, bei denen während der Fahrt ein Bedienteil aufgenommen oder in der Hand gehalten werden muss, ist seit der Neufassung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2017 grundsätzlich unzulässig. Eine in der Übergangsregel vorgesehene Frist für die Verwendung von Funkgeräten hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung des Bundesrats bis zum 31. Juni 2021 verlängert. Bis zu diesem Termin können die Funkgeräte weiterhin in der Hand gehalten werden. Die Länderkammer begründet ihre Zustimmung damit, dass es weiterhin keine praxistauglichen Freisprecheinrichtungen für Funkgeräte gibt, die eine uneingeschränkte Kommunikation zwischen einzelnen Fahrzeugen ermöglichen.

sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren. Hinzu kamen Missachtungen der Vorfahrt und nicht angepasste Geschwindigkeiten. So gut wie keine Rolle spielte Alkoholeinfluss.

www.destatis.de

Frankreich warnt vor totem Winkel

In Frankreich ist es seit Anfang des Jahres Pflicht, an Fahrzeugen über 3,5 Tonnen Hinweise auf den toten Winkel anzubringen. Davon betroffen sind auch ausländische Fahrzeuge. Mit dieser Maßnahme will das französische Innenministerium Unfälle mit Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden reduzieren. Die Aufkleber müssen an den Seiten und am Heck des Fahrzeugs angebracht werden. Kaufen kann man die Aufkleber nach Angaben des ADAC an Tankstellen in Grenznähe oder im Onlinehandel. Der Automobilclub weist darauf hin, dass von der neuen Kennzeichnungspflicht auch Wohnmobile betroffen sind. Für die ersten zwölf Monate gilt eine Übergangsfrist.

Hilfe beim Arbeitsschutz

Ein Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) unterstützt Betriebe dabei, die Organisation des Arbeitsschutzes zu verbessern. Die BG Verkehr bietet dazu einen Leitfaden an, der bei der Einführung eines AMS hilft. Er beschreibt, welche gesetzlichen und organisatorischen Anforderungen gestellt werden, und macht klar, wo es im Betrieb noch Handlungsbedarf gibt. Erhältlich ist der Leitfaden jetzt in der vierten Auflage als Loseblattsammlung mit dazugehörigem USB-Stick. Er enthält Arbeitshilfen als editierbare Vorlagen, die an die betrieblichen Erfordernisse angepasst und für die AMS-Dokumentation genutzt werden können.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 14862498

Aktuelle Unfallmeldungen

Abrollversuch

Nach Ausbildungsende wollte ein Fahrlehrer einen Gabelstapler wieder in der Tiefgarage abstellen. Auf der Rampe kippte der Stapler und stürzte um. Der Fahrlehrer löste während des Kippvorgangs das Rückhaltesystem und rollte sich ab. Dabei zog er sich eine Schultergelenksfraktur zu.

Überschlagen

Ein Busfahrer brachte 23 Kinder zur Schule. An einer vereisten Steigung drehten die Antriebsräder durch. Als Folge der Straßenglätte rutschte der Bus daraufhin rückwärts über eine angrenzende Böschung und überschlug sich mehrfach. Zwei Kinder kamen dabei ums Leben, acht weitere wurden schwer verletzt. Der Fahrer erlitt einen schweren Schock.

Gefährliches Pendeln

Ein Bestattungsunternehmer hob ein Grab mit einem Friedhofsbagger aus. Zur Sicherung der Schachtwände wollte er einen Verbaukasten in das Grab setzen. Der an zwei Rundschlingen am Greifer des Baggers angeschlagene Kasten kam durch die Schwenkbewegung ins Pendeln und schlug an das Fahrerhaus an. Um weitere Beschädigungen zu vermeiden, führte der Unternehmer den Kasten vom Fahrerplatz aus mit der Hand. Dabei wurde sein rechter Arm zwischen Last und dem Türrahmen eingequetscht, was eine längere Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte.

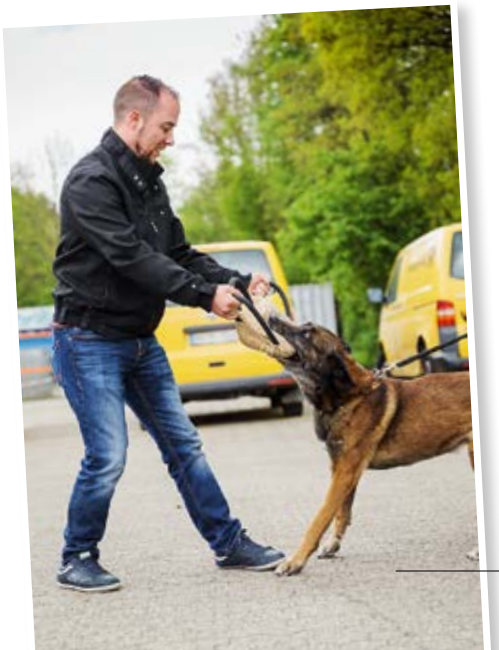
© contenova UG; Adobe Stock (Gestur; sirastock) ; securite-routiere.gouv.fr; iStock (bluecinema)

250 bis 350 Raubüberfälle

auf Taxifahrer ereignen sich jedes Jahr. Das heißt: Auf etwa 270 Fahrzeuge kommt ein Überfall pro Jahr. Nach körperlichen Übergriffen sind die Fahrer im Schnitt 14,5 Tage arbeitsunfähig.

Haushalt und Gefahrtarif beschlossen

In einem schriftlichen Abstimmungsverfahren verabschiedete die Vertreterversammlung im Dezember den Haushalt der BG Verkehr für das Jahr 2021. Angesichts der Corona-Pandemie seien sich Verwaltung, Vorstand und Vertreterversammlung einig gewesen, den Haushalt so eng wie möglich zu fassen, so Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung. Ebenfalls beschlossen wurde ein neuer Gefahrtarif, der zum 1. Januar 2022 in Kraft treten wird. Er gilt erstmals gleichermaßen auch für die Unternehmen der ehemaligen See-BG, die zum 1. Januar 2010 mit der damaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur BG Verkehr fusionierte. Der Gefahrtarif liegt jetzt dem Bundesamt für Soziale Sicherung zur Genehmigung vor.



Harms zum Vorstandsvorsitzenden gewählt

© Mario Dirks Photographie/Oldenburg

Der Vorstand der BG Verkehr hat Hanno Harms (55) in einer schriftlichen Abstimmung einstimmig zum Vorstandsvorsitzenden der BG Verkehr auf Versichertenseite gewählt. Harms übernimmt die Position gemeinsam mit Klaus Peter Röskes, der die Arbeitgeberseite vertritt. Die Vorstandsmitglieder entschieden sich damit für eine interne Nachfolge des im Oktober 2020 verstorbenen Wolfgang Steinberg.

Harms gehört dem Vorstand der BG Verkehr bereits seit 2017 an. In der Selbstverwaltung der BG Verkehr ist er seit 2016 aktiv, nachdem die damalige Unfallkasse Post und Telekom (UK PT) mit der BG Verkehr fusionierte. Harms war als Vorsitzender der Vertreterversammlung der UK PT maßgeblich am Zustandekommen und der Ausgestaltung der Fusion beteiligt. Er ist hauptberuflich Bereichsleiter Telekommunikation im Fachbereich Telekommunikation/IT der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi im Landesbezirk Niedersachsen/Bremen.

„Ich bin ein leidenschaftlicher Anhänger der sozialen Selbstverwaltung."

„Als leidenschaftlicher Anhänger der sozialen Selbstverwaltung bedeutet für mich die Arbeit für die BG Verkehr Verpflichtung zur Selbstgestaltung. Unser Ziel ist dabei die zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Träger der gesetzlichen Sozialsysteme im Interesse der Versicherten und der Mitgliedsunternehmen", sagte Harms nach seiner Wahl.

Training im Umgang mit Hunden

Wer private Haushalte beliefert oder dort Serviceleistungen erbringt, trifft vor Ort nicht selten auf aggressive Hunde. Trainings der BG Verkehr vermitteln, wie man sich in solchen Konfliktsituationen richtig verhält. Sie wurden an die Corona-Situation angepasst. In den Trainings zeigen erfahrene Diensthundeausbildende mit ihren Hunden den Teilnehmenden, woran man erkennt, wie ein Hund reagiert und wie man Konflikte vermeidet. Um die Trainings auch während der Corona-Pandemie durchführen zu können, hat die BG Verkehr das Konzept überarbeitet. So wurde der ursprünglich vorangestellte theoretische Teil in das praktische Training integriert und findet damit draußen auf den Betriebsstätten der Unternehmen statt. Auch wurde die Teilnehmerzahl auf zwölf beschränkt. Zudem muss ein Schutz- und Hygieneplan vorliegen.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20469203

Neu erschienen

Transport von Impfstoffen mit Trockeneis

Trockeneis, das aus festem Kohlendioxid (CO_2) besteht, wird oft zur Kühlung des Corona-Impfstoffs verwendet. Dieses Kühlmittel setzt ständig CO_2 als geruchloses Gas frei. Aus Sicherheitsgründen sollten trockeneisgekühlte Sendungen deswegen besonders in kleineren Transportfahrzeugen nicht in der Fahrerkabine transportiert werden. Neue Medien der gesetzlichen Unfallversicherung weisen auf die Gefahren hin und beschreiben Maßnahmen zum sicheren Umgang mit dem Eis.

Weiterführende Informationen:

FBRCI-102 „Mit Trockeneis gekühlte Impfstoffe sicher transportieren“
https://publikationen.dguv.de

Mit Trockeneis gekühlte Impfstoffe – Handlungshilfe für Verpacker/innen, Fahrer/innen und Entpacker/innen
https://downloadcenter.bgrci.de

Gefährdungen beim Einsatz von Trockeneis als Kühlmittel (Teil 1–3)
https://publikationen.dguv.de

Corona-Medien zum Download

Zum Schutz von Beschäftigten vor einer Corona-Infektion bei der Arbeit hat die BG Verkehr eine Vielzahl von Medien und Informationen herausgegeben. Die Inhalte werden regelmäßig aktualisiert und erweitert. In unserem Downloadcenter finden Sie Infoblätter, Unterweisungskarten, Handlungshilfen, Aushänge und Faktenblätter, die in Pandemiezeiten Hilfestellung geben.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20259652

Neu: Onlineschulungen bei der BG Verkehr

Im Februar 2021 sind die ersten Onlineschulungen der BG Verkehr zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit gestartet. Das Angebot richtet sich zunächst an Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte und stellt eine Alternative zu den pandemiebedingt stornierten Seminaren dar. Die Onlineschulungen für Sicherheitsbeauftragte sind in erster Linie auf die Rolle und Aufgaben der Sicherheitsbeauftragten ausgerichtet. In den Onlineschulungen und -workshops für Führungskräfte stehen die Themen Verantwortung und Organisation im Mittelpunkt. Weitere Informationen und Anmeldung über das Internet.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20279827

Tests kommen per Lieferroboter

Lieferroboter bringen im Auftrag des Asklepios-Großlabors Medilys im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel und in Teilen Altonas Corona-Tests an die Haustür und von dort aus ins Labor. Das Testergebnis wird den Kunden innerhalb von 24 Stunden mitgeteilt. Das kostenpflichtige kontaktlose Angebot wird ergänzt durch eine Anleitung zum Testabstrich, die telemedizinisch per Videosprechstunde durch medizinische Fachangestellte erfolgt.

Studie zur Vermeidung von Fehlbelastungen

Wie groß ist die körperliche Belastung von Beschäftigten, die im Rettungsdienst, im Krankentransport und im Bestattungswesen arbeiten oder die Menschen mit körperlichen Einschränkungen befördern? Das will ein Team von Forschenden der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, der BG Verkehr und verschiedener Unfallkassen herausfinden. Dazu wurden im Januar und Februar Beschäftigte in den genannten Berufsgruppen befragt. Aus den Erhebungsdaten sollen präventive Maßnahmen abgeleitet werden, um Fehlbelastungen zu reduzieren. Die Auswertung kann Unternehmen bei der Gefährdungsbeurteilung unterstützen.

© Christoph Papsch/BG Verkehr; Adobe Stock (megaflopp; martialred); Medilys; BG Verkehr

Medienpaket Taxi

Der Ordner für den sicheren Taxibetrieb

Die BG Verkehr hat ihr Medienpaket für Taxiunternehmen aktualisiert. Gebündelt in einem Ordner sind alle Hinweise, Unterlagen und Hilfestellungen zu finden.

Meine Autos sind versichert, meine Fahrer haben alle einen Taxischein – was brauche ich dann noch? Das fragen viele Unternehmerinnen oder Unternehmer, wenn man sie auf ihre vielfältigen Verpflichtungen im Taxialltag anspricht. Stimmt, eine Versicherung für die Fahrzeuge und die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für die Fahrer sind unverzichtbar für ein Taxiunternehmen.

Aber damit es ist nicht getan. Sie wollen doch, dass Ihre Fahrer sicher, ohne Unfälle und auch gesund durch den Arbeitsalltag kommen. Dazu können Sie eine Menge beitragen.

Alltagssituationen analysieren

Verkehrsunfälle sind im Taxigewerbe die Hauptursache für Arbeitsunfälle. Aber daneben werden der BG Verkehr auch Verletzungen durch Stolpern, Rutschen oder Stürzen gemeldet, es kommt zu Überlastungen, weil das Gepäck der Fahrgäste nicht rückenschonend verladen wird oder jemand bei der Fahrzeugpflege mit Stoffen umgeht, die der Haut nicht zuträglich sind. Oft geht es glimpflich ab, aber immer wieder kommt es auch zu längeren Ausfallzeiten, weil durch einen Sturz der Knöchel oder die Hand gebrochen wurde oder Rückenprobleme doch zu einer längeren Pause zwingen. Solche Ausfallzeiten können Sie oft vermeiden, wenn Sie dafür sorgen, dass der Fahrbetrieb sicher abläuft.

Risiken erkennen

Beginnen wir mit der Ermittlung der Gefährdungen. Nur wer weiß, wo es gefährlich werden kann, kann etwas dagegen unternehmen. Es reicht aber nicht, dass Sie es wissen, sondern auch Ihre Fahrerinnen und Fahrer müssen über die Gefahren im Berufsalltag informiert sein. Unterweisungen und Betriebsanweisungen sind hier die Stichworte.

Sprechen Sie regelmäßig mit Ihren Beschäftigten, beim Fahrzeugwechsel oder in Fahrtpausen. Wer die Bedürfnisse sei-

ner Fahrerinnen und Fahrer kennt, kann darauf auch individuell eingehen. Vielleicht benötigt Ihr Fahrer gerade heute ein paar freie Stunden, weil er mit seiner Partnerin zum Ultraschall will, oder Ihre Fahrerin, weil ihr Kind Zahnschmerzen hat. Wer dann flexibel reagiert, erhöht die Motivation seiner Angestellten. Motivierte Mitarbeitende arbeiten in der Regel erfolgreicher – das Fahrpersonal ist die Visitenkarte Ihres Unternehmens.

Fahrzeuge pflegen, warten und kontrollieren

Ein weiterer Erfolgsfaktor sind Fahrzeuge, die regelmäßig gewartet, gereinigt und gepflegt werden. Dabei geht man oft mit Gefahrstoffen um: Dieselkraftstoff, Frostschutz sowohl für den Kühler als auch für die Scheiben und Schmierstoffe. Damit Chemikalien nicht zur Gefahr für Mensch und Umwelt werden, gibt es bei der Anwendung einiges zu beachten. Muster-Betriebsanweisungen dazu finden Sie im Medienpaket.

Zu Beginn jeder Schicht sollten sich die Beschäftigten grundsätzlich von der Sicherheit und Einsatzbereitschaft des Taxis vergewissern. Diese regelmäßige Kontrolle ist unverzichtbar für die eigene Sicherheit und für die Sicherheit der Fahrgäste. Bei der Kontrolle vor der Abfahrt hilft der „5-Minuten-Check“, der ebenfalls im Medienpaket enthalten ist.

Gut gepflegte und gewartete Fahrzeuge sind ein Erfolgsfaktor für den Taxibetrieb.

Gesunde Ernährung

Langes Sitzen, schnelles Essen aus der Pommes- oder Würstchenbude und zu wenig trinken prägen für viele Taxifahrerinnen und -fahrer den Alltag. Auf Dauer kann dies gesundheitliche Folgen haben: Übergewicht, Herz-Kreislauf-Probleme, häufigere Infekte. Sie sind oft auch mit Ausfallzeiten verbunden.

Wer sich auf stressige Situationen vorbereitet, ist klar im Vorteil.

Informieren Sie Ihre Beschäftigten darüber und überlegen Sie, wie man hier Abhilfe schaffen kann. Eine Kühlbox im Kofferraum mit Bordanschluss oder eine Kühlmöglichkeit in der Zentrale könnten helfen, das mitgebrachte Essen länger frisch zu halten. Eine Liste von Bistros mit gesundem und schnellem Mittagessen kann die Auswahl erleichtern.

Sie brauchen übrigens nicht alles selbst zu tun, sondern können sich unterstützen lassen. Dafür gibt es Experten, die Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit. Was es damit auf sich hat und wie Sie sie bestellen, finden Sie ebenfalls im Ordner des Medienpakets.

Mit Kopiervorlagen, Fahrerhandbuch und Film

Im Medienpaket Taxi finden Sie alle wichtigen Maßnahmen anschaulich erklärt. Jedes der fünf Kapitel beginnt mit einer inhaltlichen Einführung. Kopiervorlagen für Formulare und Arbeitsblätter unterstützen Sie bei Ihrer täglichen Arbeit. Auch Muster für verschiedene Betriebsanweisungen und Beispiele für Unterweisungen stehen Ihnen im Medienpaket zur Verfügung. Der praktische Ordner dient gleichzeitig als Ablagemöglichkeit für Dokumente.

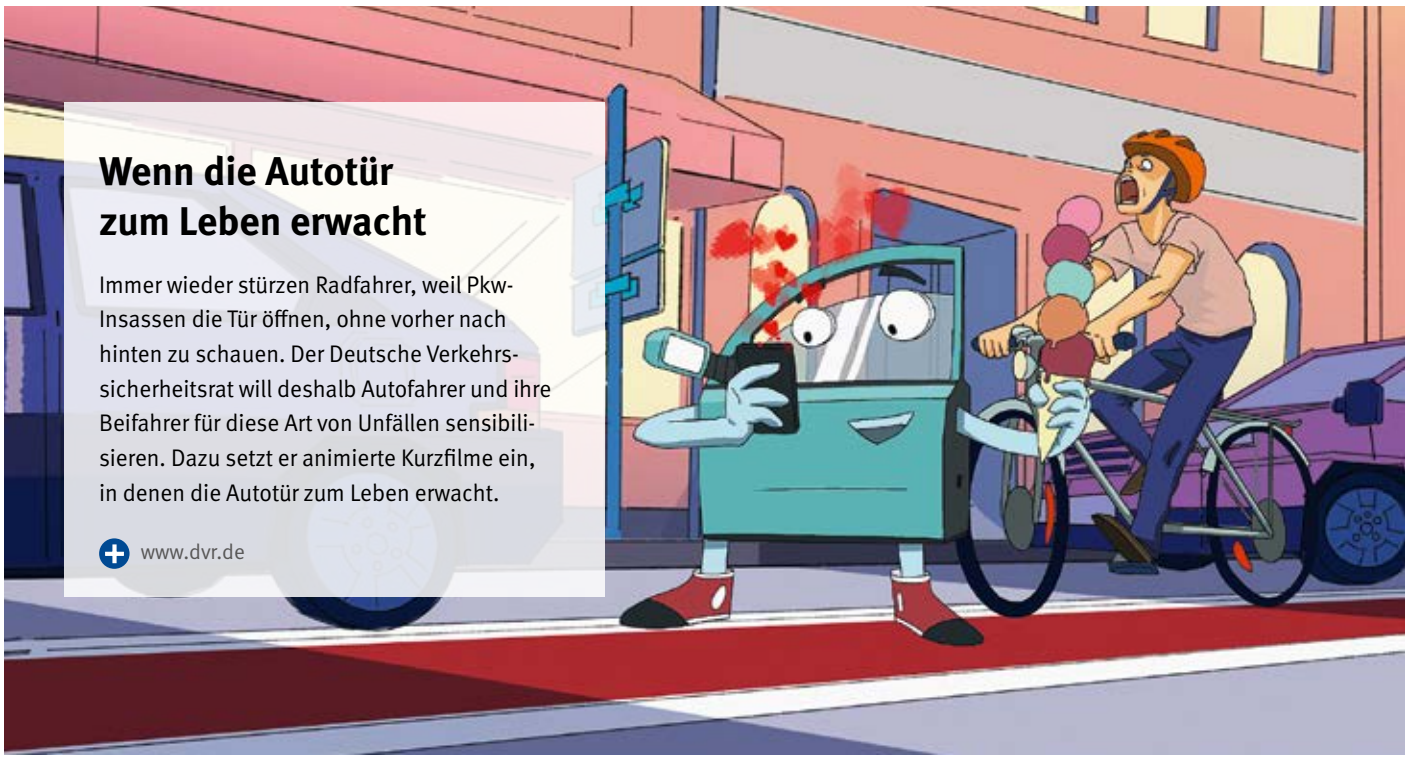
© BG Verkehr

Rückenschonendes Arbeiten reduziert die Krankheitstage.

Darüber hinaus enthält dieses Paket speziell für Ihre Beschäftigten das Fahrerhandbuch „Sicher unterwegs – Arbeitsplatz Taxi“, den Taxifilm „3533 – Gesund und sicher im Taxi“ sowie die Broschüre „Gewalt im Taxi“. (Bz)

Sicher unterwegs. Medienpaket Taxi für Unternehmerinnen und Unternehmer
Für Mitgliedsunternehmen kostenlos im Medienshop der BG Verkehr oder über die zuständige Aufsichtsperson erhältlich.
www.bg-verkehr.de | Webcode: 21453967

Weitere Informationen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19856222



Wenn die Autotür zum Leben erwacht

Immer wieder stürzen Radfahrer, weil Pkw-Insassen die Tür öffnen, ohne vorher nach hinten zu schauen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat will deshalb Autofahrer und ihre Beifahrer für diese Art von Unfällen sensibilisieren. Dazu setzt er animierte Kurzfilme ein, in denen die Autotür zum Leben erwacht.

www.dvr.de

Mehr Verkehrsnews mit DAB+

Alle Radios in Neuwagen müssen seit dem 21. Dezember 2020 DAB+ (Digital Audio Broadcast) empfangen können. Damit setzt Deutschland eine EU-Regelung in nationales Recht um. Das digitale Radio bietet mehr Programme, einen stabilen Empfang und eine verbesserte Wiedergabequalität. Die bundesweit ausgestrahlten Programme sind zudem auf einheitlichen Frequenzen zu empfangen. Ein weiterer Vorteil: Stau-Informationen können schneller und genauer übermittelt werden. Möglich ist das, weil DAB+ größere Datenmengen mit einer viel höheren Geschwindigkeit übertragen kann. Ein Internetzugang ist dafür nicht erforderlich. Das Signal wird terrestrisch via Antenne übertragen.

www.dabplus.de

Kinder auf Lastenrad anschnallen!

Wer Kinder mit dem Lastenfahrrad transportiert, sollte sie immer anschnallen. Das zeigt ein Test der DEKRA. Ein angeschnallter Kinder-Dummy veränderte kaum seine Position, als der Fahrer bei 25 km/h eine Vollbremsung machte. Die nicht angeschnallte Puppe wurde dagegen herausgeschleudert und prallte mit dem Kopf auf die Fahrbahn. Beim Kauf von Lastenfahrrädern für den Transport von Kindern sollte also ein Modell mit Anschnallsystem gewählt werden. Die Experten der Prüfgesellschaft raten auch dringend zum Helm für die Kleinen.

www.dekra-roadsafety.com

©DEKRA/Thomas Kueppers; DVR; picture-alliance / Armin Weigel | Armin Weigel

Neues zum Führerschein

Seit Januar 2021 gilt bundesweit die „Optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung“ (OPFEP). Kern der OPFEP ist ein ausführlicher Katalog, der erstmalig alle Anforderungen zu sicherheitsrelevanten Fahraufgaben und deren Bewertung im Detail beschreibt. Die geltenden Bewertungs- und Entscheidungskriterien wurden konkretisiert. Außerdem wurden neue verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse zu typischen Defiziten von Fahranfängern berücksichtigt. Neu ist auch ein digitales Prüfprotokoll, mit dem Prüfer während der Prüfung die Leistungen dokumentieren. Das soll die Basis für ein objektives und transparentes Verfahren schaffen.

www.vdtuev.de

Tod am Stauende

Rund 75 Prozent der Lkw über acht Tonnen sind mit Notbremsassistenten ausgestattet. Trotzdem starben fast 50 Lkw-Fahrer allein im vergangenen Jahr bei Auffahrunfällen am Ende von Staus auf deutschen Autobahnen. Dazu, dass es deutlich weniger werden, könnten neben den Lkw-Herstellern auch die Transportunternehmer und die Fahrer selbst beitragen.

Es ist eine schockierende Zahl. 47 Lkw-Fahrer sind allein im Jahr 2020 auf deutschen Autobahnen nach Auffahrunfällen an Stauenden gestorben – nach 45 Toten in 2019, meldet der Kölner Fachjournalist Jan Bergrath, der die Unfallzahlen anhand von Pressemeldungen auswertet. Auch Analysen von Unfallforschern zeigen, dass die Zahl der Auffahrunfälle mit schweren Personenschäden mit Lkw-Beteiligung nicht zurückgeht. Die Landesverkehrswacht Niedersachsen und das niedersächsische Innenministerium berichten für das Jahr 2019 über 55 solcher Auffahrunfälle auf niedersächsischen Autobahnen mit zwölf getöteten und 61 schwerverletzten Beteiligten – das ist exakt die gleiche Zahl wie 2016. Ein Blick in die bundesweite amtliche Unfallstatistik mit Zahlen von 2015 bis 2018 zeigt bei den von Sattelzugmaschinen-Fahrern verursachten Auffahrunfällen mit Personenschäden sogar einen steigenden Trend.

47 Lkw-Fahrer starben im Jahr 2020 auf deutschen Autobahnen, weil sie ungebremst ins Stauende fuhren.

Ernüchternde Entwicklung

Das ist enttäuschend. Schließlich ist seit dem Jahr 2015 für neu zugelassene Lkw mit mehr als acht Tonnen Gesamtmasse die Ausrüstung mit einem Notbremsassistenzsystem (AEBS für Advanced Emergency Braking System) bereits Pflicht. Seit 2018 gilt diese Pflicht auch für leichtere Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen. Davon erhofften sich Politik und Lkw-Gewerbe einen deutlichen Rückgang der Unfallzahlen. Wird der Notbremsassistent also überschätzt?

© picture alliance/imageBROKER | Helmut Meyer zur Capellen

Was Unternehmer und Fahrer tun können

- **Umfassende Einweisung.** Leider unterscheiden sich die Notbremsassistenten von Hersteller zu Hersteller und darüber hinaus dadurch, welche Systemgeneration verbaut ist. Bei der Übernahme eines Fahrzeugs muss der Fahrer genau in die Funktionalitäten und Spezifika eingewiesen werden.
- **Praktisch üben.** Eine theoretische Einweisung ist gut, praktische Übungen sind besser. Um die Fahrer auf eine Gefahrensituation vorzubereiten, sollte der Umgang mit dem AEBS in Fahrsicherheitstrainings geschult werden – beispielsweise das gleichzeitige Bremsen und Ausweichen mit AEBS-Unterstützung.

- **Entschlossen bremsen.** Es sind in verschiedenen Internetforen Empfehlungen zu finden, man möge bei einer nicht rechtzeitig erkannten Kollisionsgefahr das AEBS einfach machen lassen. Experte Dr. Erwin Petersen hält dagegen: „Wird der Fahrer in kollisionskritischen Situationen gewarnt, sollte er sofort eine Vollbremsung einleiten und aufrechterhalten, bis das Fahrzeug steht oder die Situation entschärft ist.“

- **Nie abschalten.** Einige Systeme machen es den Fahrern leicht, das AEBS durch das Betätigen einer Taste abzuschalten. Ein abgeschalteter Notbremsassistent bedeutet vor allem auf der Autobahn ein zusätzliches Risiko. Die Fahrzeugbetreiber sollten dies mit einer klaren Anweisung unterstreichen – und die Fahrer im ureigenen Interesse die Finger von Abschaltvorrichtungen lassen.
- **Vorausschauend fahren.** Auch wenn es langweilig klingt: Angepasste Geschwindigkeit, Einhalten der Abstandsregeln und das Vermeiden von Nebentätigkeiten am Steuer bieten eine gute Chance, dass das AEBS gar nicht erst eingreifen muss.

Der Notbremsassistent warnt vor Hindernissen und leitet den Bremsvorgang ein, falls der Fahrer nicht reagiert.

© Daimler

Die niedersächsische Studie, an der Landesverkehrswacht, Polizei und Innenministerium beteiligt waren, verneint das klar. „Die Beteiligung von mit AEBS ausgestatteten Lkw an den 55 Lkw-Auffahrunfällen mit schwerem Personenschaden im Jahr 2019 ist mit 27 Prozent deutlich unterproportional gegenüber der AEBS-Durchdringung von mehr als 75 Prozent. Das lässt auf einen positiven Nutzeneffekt aktueller Notbremsassistenzsysteme schließen“, schreiben Dr. Erwin Petersen, Carmen Scholze und Christoph Falke in der „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“ (Ausgabe 4/2020).

Steigende Unfallzahlen trotz eines wirksamen Assistenzsystems? Des Rätsels Lösung: Die Gefahrensituation hat sich geändert. Statistisch greifbar sind steigende Fahrleistungen und die zunehmende Zahl an Staus. Lkw-Fahrer berichten zudem über zunehmende Rücksichtslosigkeit der Verkehrsteilnehmer. Neben unangepasster Geschwindigkeit und zu geringem Fahrabstand bleibt auch das Thema Ablenkung ein heißes Eisen. Nach wie vor finden Einsatzkräfte neben einem tödlich verunfallten Fahrer dessen eben noch benutztes Handy oder eine angebissene Bockwurst in der zerstörten Fahrerkabine.

Frühere und deutlichere Warnung nötig

Zur Wahrheit gehört aber auch: Die AEBS müssen technisch noch weiterentwickelt werden – und auch das Zusammenwirken zwischen dem Notbremsassistenten und dem Fahrer ist deutlich verbesserungsfähig. Dr. Erwin Petersen, Vizepräsident der Landesverkehrswacht Niedersachsen, und Alexander Berg, Dozent für Sicher-

Der Notbremsassistent unterstützt den Fahrer, aber er bereinigt gefährliche Situationen nicht unbedingt von allein.

heits- und Komfortsysteme von Kraftfahrzeugen an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, stellen in einer Beitragsreihe für die Zeitschrift „VKU Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik“ Überlegungen zur Optimierung der Warnfunktion des AEBS an. Noch bevor der Assistent eine Notbremsung auslöst, warnt er den Fahrer optisch oder akustisch vor stehenden oder deutlich langsameren Fahrzeugen in der Fahrtrichtung. Diese Warnung könnte früher und deutlicher kommen und dem Fahrer wertvolle Sekundenbruchteile für eine eigene Reaktion schenken.

Lebensgefahr beim Übersteuern

Im Blickpunkt des Experten steht auch die Übersteuerungsfunktion. Übersteuern bedeutet: Der Fahrer greift durch eine bestimmte Reaktion in den Notbremsassistenten ein und unterbricht die Bremsung. Das kann in seltenen Fällen erwünscht sein – beispielsweise wenn das AEBS fehlerhaft ein nicht relevantes Ziel erkennt und eine unnötige Notbremsung einleitet.

Wenn der Fahrer aber in einer Gefahrensituation das AEBS ungewollt deaktivieren kann – beispielsweise durch versehentliches Betätigen des Blinkers oder durch eine Lenkbewegung beim Ausweichen vor einem Liegenbleiber –, wird es unter Umständen lebensbedrohlich. Als relativ sicher gilt hingegen das Übersteuern durch Kickdown, also durch ein kurzes Durchtreten des Fahrpedals. Weiteres Optimierungspotenzial in Sachen Technik bietet außerdem die Verbesserung der Objektidentifikation vor allem von stehenden Hindernissen.

Training für Fahrer optimieren

Während die Entwickler bei den Lkw-Herstellern an der Optimierung der AEBS arbeiten, können die Transportunternehmen und Fahrer schon jetzt selbst für mehr Sicherheit sorgen. Ein Schwerpunkt dabei ist die Schulung der Fahrer. Schon bei der Ausbildung in der Fahrschule, aber auch bei Weiterbildung, so fordern Experten, müssen AEBS-Themen mit didaktisch geeigneten Medien geschult werden. Eine umfassende Einweisung in das jeweils eingesetzte AEBS und besonders Fahrertrainings mit speziellen Brems- und Ausweichübungen vertiefen dieses Wissen.

Bereits die richtige Einschätzung der Möglichkeiten des Notbremsassistenten hilft den Fahrern, in Gefahrensituationen angemessen zu reagieren. „Man darf nicht vergessen, dass der Notbremsassistent ein Assistent ist. Er unterstützt den Fahrer, aber er bereinigt gefährliche Situationen nicht unbedingt von allein“, warnt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr. Ruff wendet sich auch gegen eine weitere Unsitte: Das Abschalten des AEBS durch den Fahrer. Ruff: „Das ist so, als wenn man beim Fallschirmspringen auf den Ersatzschirm verzichtet.“

Petersen und Berg bringen das Potenzial solcher kleineren Optimierungen beim derzeitigen Stand der Technik in ihrem VKU-Beitrag am Beispiel des niedersächsischen Unfallgeschehens auf den Punkt: „Dadurch wären bis zu 42 Prozent der 55 schweren Lkw-Unfälle – bei sonst unveränderten Randbedingungen – durch heute verbaute AEBS vermeidbar.“ (bjh)

Interview

Arbeitsschutz schützt auch den Betrieb

Sind Gefährdungsbeurteilungen nur eine lästige behördliche Pflicht? Martin Küppers, Kompetenzfeldleiter bei der BG Verkehr, hält dagegen. Er sieht sie – richtig angewendet – als Baustein für den unternehmerischen Erfolg.

„Die Gefährdungsbeurteilung ist das zentrale Element im betrieblichen Arbeitsschutz“, schreibt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. Wird die Unternehmenspraxis dem gerecht?

Wo der betriebliche Arbeitsschutz ohnehin einen hohen Stellenwert hat, ja. Wer nur pflichtschuldig ein Dokument erstellt, verfehlt das Ziel. Eine Gefährdungsbeurteilung bewegt etwas, wenn sie genutzt wird, um für den Betrieb passende Maßnahmen abzuleiten und diese in der Praxis umzusetzen. Ich fürchte, dass längst nicht alle Betriebe auf diesem Stand sind. Es ist wie mit guten Vorsätzen zum neuen Jahr: Tolle Pläne und die Anschaffung einer Sportausrüstung haben noch niemanden fit gemacht. Aber wenn wir es hinbekommen, Bewegung und vernünftige Ernährung in unseren Alltag zu integrieren, tut es uns spürbar gut. Vereinfacht würde ich sagen: Gefährdungsbeurteilung bedeutet, dass ein Betrieb sich aktiv um seinen Arbeitsschutz kümmert und daraus Vorteile oder einen Nutzen zieht.

Woran hakt es?

Oft wird eine Gefährdungsbeurteilung nur gemacht, um behördlichen Anforderungen zu genügen, um sie ins Regal zu stellen und bei Kontrollen vorzeigen zu können. Dann hat sie ihren Zweck verfehlt.

Und wie wird aus einem Ordner oder Datenträger gelebter Arbeitsschutz?

Eigentlich ist die Gefährdungsbeurteilung eine To-do-Liste, sozusagen die Planung für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Martin Küppers leitet bei der BG Verkehr das Kompetenzfeld Regelwerk und Arbeitssicherheit.

Normalerweise muss niemand dem Chef oder der Chefin sagen, wie das geht. Sie machen einen Plan, holen sich bei Bedarf Beratung und optimieren, bis der Plan funktioniert.

Die Corona-Krise ist der beste Beweis, wie extrem agil Unternehmen auf eine Gefährdung reagieren können. Arbeitsschutz ist lebendig, wenn er so zum betrieblichen Tun dazugehört wie Bewegung und ordentliche Ernährung zu unserem Alltag – wenn es gut läuft.

Ein Betrieb lebt vor allem Dinge, die nützlich sind und Vorteile bringen. Das betrifft derzeit zum Beispiel den Infektionsschutz. Nichts zu tun ist ausgeschlossen. Wenn das Ziel so klar ist, findet man den richtigen Weg.

Das zeigt: Sind die Verantwortlichen überzeugt, dass der Schutz der Beschäftigten unmittelbar der Firma nützt, sind sie motivierter für den Arbeitsschutz. In einem großen Unternehmen sieht man den Zusammenhang oft an Kennzahlen. Im Kleinbetrieb dauert es eventuell länger. Fällt ein gut eingearbeiteter Mitarbeiter plötzlich für Wochen aus, ist das für ein Familienunternehmen ein harter Schlag. Arbeitsschutz schützt deswegen nicht nur die Menschen, sondern auch den Betrieb.

Ist die Gefährdungsbeurteilung zu kompliziert angelegt?

Nein, aber ich glaube, dass sie häufig anders strukturiert und aufgehängt ist, als die Unternehmen denken und planen. Das führt zu Problemen.

© Adobe Stock (Shawn Hempel)

Was muss man denn ändern?

Sicherlich die Gefährdungsbeurteilung. So wie die Verantwortlichen alle Abläufe und Ziele planen, so müssen sie auch die Gefährdungsbeurteilung in ihre Planung einbeziehen. Das ist eben der Unterschied zwischen guten Vorsätzen und gelebten Überzeugungen. Nur dieser Weg führt zum Erfolg, auch wenn er zu Beginn anstrengend ist.

Die Beurteilung von Gefährdungen ist ein dynamischer Prozess. Wie oft sollte man das Dokument aktualisieren?

Der Unternehmer sollte den Arbeitsschutz immer im Blick behalten – ebenso selbstverständlich, wie er nicht vergisst, dass er jemanden hat, der Rechnungen erstellt oder Fahrzeuge disponiert. Wenn er Arbeitsabläufe ändert, neuartige Aufträge annimmt oder neue Technologien einsetzt, dann sollte er gleich die damit zusammenhängenden Gefährdungen einschätzen und Schutzmaßnahmen mitdenken.

Auf alle Fälle ist es sinnvoll, die Gefährdungsbeurteilung einmal jährlich durchzusehen, beispielsweise bei einem Beratungsgespräch mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit. Viel wichtiger ist aber, dass sie im Bewusstsein der Verantwortlichen verankert ist.

Wer überprüft die Qualität und welcher Maßstab wird angelegt?

Zunächst einmal muss der Betrieb selbst prüfen, ob alles passt. Es ist ja klar und steht in allen Vorschriften, dass der Unternehmer oder die Vorgesetzten dafür verantwortlich sind, ob die Maßnahmen angemessen sind und funktionieren.

Eine fundierte Gefährdungsbeurteilung trägt zum wirtschaftlichen Erfolg der Firma bei.

Im Auftrag der Firma prüft die Fachkraft für Arbeitssicherheit und schließlich von außen kommend die Berufsgenossenschaft oder das Amt für Arbeitsschutz. Die Maßstäbe unterscheiden sich – je nachdem, ob der interne oder externe Blickwinkel vorherrscht.

Ich selber lasse mir in Betrieben nur selten eine komplette Gefährdungsbeurteilung zeigen. Stattdessen gucke ich mir besondere Arbeitsplätze oder Tätigkeiten aus. Dann beobachte ich, wie gearbeitet wird, und vergleiche das mit dem zugehörigen Auszug aus der Gefährdungsbeurteilung. Spannend wird es, wenn ich die Verantwortlichen vor Ort nach den festgelegten Maßnahmen frage. Da zeigt sich schnell, was nur im Regal steht und was gelebt wird.

Wo bekommt man Unterstützung?

Als Allererstes bei der eigenen Fachkraft für Arbeitssicherheit, die der Unternehmer ja schließlich für ihre Beratung bezahlt. Zahlreiche Veröffentlichungen der BG Verkehr und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung schlagen passende Schutzmaßnahmen für nahezu jede betriebliche Tätigkeit vor. Ein Blick in den Medienkatalog auf der Homepage der BG Verkehr hilft weiter. Besonders hilfreich finde ich die Branchenregeln, weil sie sich schon an der Systematik der Gefährdungsbeurteilung orientieren: Sie zeigen typische Gefährdungen für eine Branche auf und schlagen geeignete Schutzmaßnahmen vor.

Reicht das aus?

Wir meinen, dass vor allem die kleinen Betriebe Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung brauchen. Für diesen Kreis wollen wir papier- oder PDF-gestützte Lösungen entwickeln, mit denen die Unternehmer mit überschaubarem Aufwand Maßnahmen für ihren Betrieb festlegen können. Erst im zweiten Schritt wollen wir das in elektronische Lösungen gießen, da die größeren Unternehmen, die so etwas handhaben können, bereits heute schon gut versorgt sind. (bjh)

Kurzcheck

zur unfallfreien Pferdehaltung

Wie im Teil 1 im SicherheitsProfi 4/2020 beschrieben steht die Gefährdungsbeurteilung im Mittelpunkt der betrieblichen Arbeitsschutzorganisation (siehe dazu auch Interview auf Seite 14). Unternehmerinnen und Unternehmer erhalten damit Gestaltungsspielraum, um individuelle Maßnahmen zum Arbeitsschutz zu treffen, tragen aber auch die Verantwortung dafür. Zur Unterstützung gibt es die Fachkraft für Arbeitssicherheit und den Betriebsarzt. In kleineren Betrieben wird die sicherheitstechnische und betriebsärztliche Betreuung häufig durch externe Dienste sichergestellt.

Unfälle aus rein technischen Ursachen sind sehr selten, da Maschinen und Geräte mittlerweile sehr sicher sind. Diesen Zustand gilt es durch regelmäßige Prüfungen zu erhalten. Um unfallfrei arbeiten zu können, müssen die Angestellten persönlich informiert und unterwiesen werden. Darum geht es in der Checkliste „Maschinen und Geräte“.

Die Themen dieser Checklisten sind natürlich nicht allumfassend, sie sollen als Ersteinschätzung dienen und Denkanstöße liefern. Die Broschüre „Unfallverhütung in der Pferdehaltung“ befindet sich in der Überarbeitung, dort wird es weitere Checklisten geben. Sollten Sie Tipps und Anregungen aus der Praxis haben, melden Sie sich! Wer systematisch den Arbeitsschutz organisiert, hat es leichter und spart langfristig Zeit und Geld. Probieren Sie es aus!

Axel Güldenpfennig
Referent für Pferdehaltung bei der BG Verkehr

Brandschutz

	Ja	Nein	Entfällt	Umgesetzt wer / wann
Ist für die Reithalle, den Stall und die Nebengebäude ein Rauchverbot ausgesprochen worden?				
Wird auf das Rauchverbot durch Beschilderung hingewiesen?				
Gibt es eine ausreichende Anzahl geeigneter Feuerlöscher und falls erforderlich Brandmelder?				
Sind die Standorte von Feuerlöschern gekennzeichnet?				
Werden Schweiß-, Schmiede- und Schleifarbeiten nur an dafür vorgesehenen Plätzen durchgeführt, die frei von brennbaren Materialien sind?				
Wird nur trockenes Heu eingelagert?				
Sind Dächer und Wände im Bereich des Heulagers regendicht?				
Wird die Temperatur im Heustapel mittels Heusonde überprüft? Bereits Temperaturen von 50 °C bis 60 °C sind bedenklich!				

Organisation des Arbeitsschutzes

	Ja	Nein	Entfällt	Umgesetzt wer / wann
Sind die Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsarzt schriftlich bestellt und durch Aushänge bekannt gemacht?				
Liegt eine Gefährdungsbeurteilung für den Betrieb vor?				
Werden regelmäßig Betriebsbegehungen durchgeführt?				
Sind Begehungsprotokolle vorhanden und alle Punkte abgearbeitet?				
Werden Versicherte mindestens einmal jährlich unterwiesen?				
Ist die Unterweisung dokumentiert?				
Sind Betriebsanweisungen vorhanden?				

Maschinen und Geräte

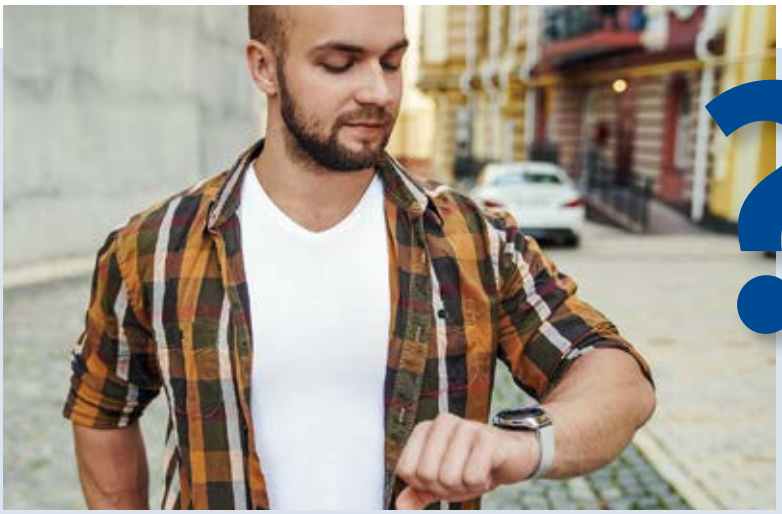
	Ja	Nein	Entfällt	Umgesetzt wer / wann
Sind Versicherte im Umgang mit Maschinen und Geräten (Arbeitsmitteln) unterwiesen?				
Werden Maschinen und Geräte nur bestimmungsgemäß entsprechend den Herstellerangaben verwendet?				
Werden Maschinen und Geräte regelmäßig auf arbeitssicheren Zustand geprüft?				
Sind Prüfberichte vorhanden und sind die Mängelpunkte aus dem Prüfbericht behoben worden?				
Ist bei Anbaugeräten für Fahrzeuge und Traktoren die Gelenkwelle bis über die Mitte des Kreuzgelenks verkleidet?				
Sind an Maschinen Einzugsstellen sowie Quetsch- und Scherstellen (wieder) verkleidet?				
Ist die Haferquetsche von oben und von unten gegen Hineingreifen gesichert?				
Ist an handbetätigten Winden zum Heben von Lasten eine Sicherung gegen das Zurückschlagen der Kurbel (zum Beispiel doppeltwirkende Sperrklinke) vorhanden?				
Werden zum Heben von Lasten nur Winden ohne Freilauf verwendet?				

Infos zur Gefährdungsbeurteilung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 18650414

Neu: DGUV Information 205-001 „Betrieblicher Brandschutz in der Praxis“
https://publikationen.dguv.de

Kontakt zur Prävention
praev_Pferdehaltung@bg-verkehr.de

© BG Verkehr/Christian Ahrens



Ihre Frage:

„Bin ich versichert, wenn ich vergesse, mich auszustempeln, und auf dem Nachhauseweg einen Unfall habe?“

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Ja. Ein Wegeunfall liegt vor, wenn sich der Unfall auf dem üblichen Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte zwecks Aufnahme der Arbeit ereignet. Umgekehrt gilt das natürlich auf dem Nachhauseweg genauso. Das Ausstempeln ist für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls also nicht zwingend erforderlich.

Der Fall liegt anders, wenn der sonst übliche Arbeitsweg genommen wird, um etwas Privates zu erledigen, oder wenn nicht geklärt ist, wohin der Versicherte wollte. Einen solchen Fall hatte das Bundessozialgericht kürzlich zu entscheiden. Ein Mann hatte ohne ersichtlichen Grund während der Schicht bei laufender Maschine vorzeitig seinen Arbeitsplatz verlassen. Warum er das tat, konnte nicht ermittelt werden, denn er hatte weder seine Kollegen über sein verfrühtes Arbeitsende informiert noch ausgestempelt. Während er sich auf seinem normalen Heimweg befand, hatte er einen tödlichen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Lkw. Weil nicht mehr festgestellt werden konnte, ob der Verstorbene am Unfalltag nach Hause oder an einen dritten Ort fahren wollte, wurde ein Arbeitsunfall abgelehnt.
Urteil des Bundessozialgerichts vom 6.10.2020, Az. B 2 U 9/19 R

© Adobe Stock (Roman; BillionPhotos.com; AA+W; Jan Engel; reineg)

Etwa 11,5 Millionen Menschen haben hierzulande eine rheumatische Erkrankung.

Die Deutsche Rheuma-Liga weist darauf hin, dass Rheumapatienten oft eine besondere Ausstattung am Arbeitsplatz brauchen, Büromöbel mit speziellen Funktionen. Häufig führen rheumatische Erkrankungen zu körperlichen Behinderungen oder ähnlichem. Für die behindertengerechte Gestaltung des Arbeitsplatzes gibt es Zuschüsse des Integrationsamts. Rund 100.000 Unternehmen zahlen eine Ausgleichsabgabe, weil sie keine Schwerbehinderten beschäftigen.

Krebserzeugende Stoffe: Vorsorgeportal der DGUV

Damit der Ursprung einer berufsbedingten Krebserkrankung möglichst weit zurückverfolgt werden kann, sind Arbeitgeber zur „nachgehenden Vorsorge“ verpflichtet. Die nachgehende Vorsorge meint eine regelmäßige Überwachung derjenigen, deren berufsbedingter Kontakt mit krebserzeugenden Gefahrstoffen wie zum Beispiel Asbest oder Benzol schon länger zurückliegt, bei denen aber gesundheitliche Spätfolgen nicht gänzlich auszuschließen sind.

Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung haben dazu im Internet das gemeinsame Informations- und Meldeportal „DGUV Vorsorge“ eingerichtet. In der Regel erfolgt die Meldung durch den Arbeitgeber. Sie ist zu Beginn, während oder nach Ausübung der gefährdenden Tätigkeit möglich. Unter bestimmten Voraussetzungen können sich auch die Betroffenen selbst dort anmelden.

www.dguv-vorsorge.de

BG Verkehr hilft bei Umschulung

Manchmal ist eine Umschulung die letzte Lösung, um Betroffenen nach einem Arbeitsunfall die Rückkehr ins Arbeitsleben zu ermöglichen. Während dieser Zeit erhalten Versicherte der BG Verkehr ein Übergangsgeld, um ihren Lebensunterhalt zu sichern. Die Höhe orientiert sich an den Einkommensverhältnissen vor Beginn der Arbeitsunfähigkeit sowie dem Familienstand und beträgt in der Regel 68 Prozent des Nettoentgelts, für Versicherte mit einem Kind mit Kindergeldanspruch 75 Prozent.

Im Wald Kraft tanken

In Japan gilt das „heilsame Waldbaden“ (Shinrin-Yoku) seit Jahrzehnten als Methode, um Stress abzubauen und das Immunsystem zu stärken. Nun greifen auch in Deutschland „Waldbademeister“ und „Waldtherapeuten“ die Idee auf: Sie vermitteln, wie man die angenehmen Sinneseindrücke im Wald intensiv erleben und für die eigene Gesundheit nutzen kann. Wichtig sei vor allem, sich im Wald viel Zeit zu lassen und die besondere Atmosphäre bewusst zu erleben. Wer es etwas schlichter mag: Auch normale Spaziergänge im Grünen haben eine positive Wirkung.

Verdienstgrenze wurde erhöht

Eine Berechnungsgrundlage für verschiedene Leistungen und für die Beiträge in der gesetzlichen Unfallversicherung ist der Jahresarbeitsverdienst von Versicherten. Seit dem 1. Januar 2021 liegt der maximale Betrag für einen Beschäftigten pro Jahr bei 84.000 Euro (vorher waren es 78.000).

Satzung der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16544248

9.041 Personen starben 2019 durch Selbstmord.

Das sind rund 25 pro Tag. Mit rund 76 Prozent der Selbsttötungen nahmen sich deutlich mehr Männer als Frauen das Leben.

www.telefonseelsorge.de
Hotline: 0800 1110111

Erste Hilfe aktuell

Was tun bei Verbrennungen?

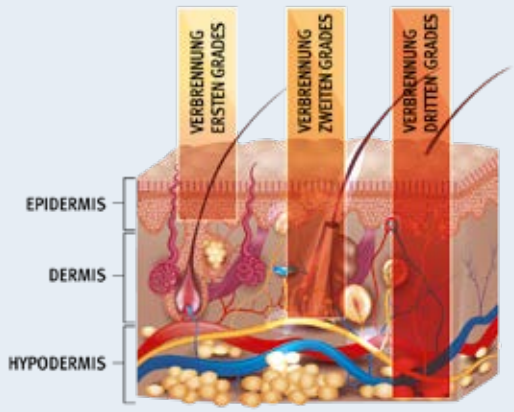
Zuallererst wird die Brandquelle beseitigt. Danach gilt es, die Wunden zu kühlen, um die Schmerzen des Verletzten zu lindern. **Aber Achtung: Kühlen Sie nur kleinere Wunden, denn bei großflächigen Verbrennungen bestünde die Gefahr, den Verletzten durch eine Unterkühlung des gesamten Körpers weiter zu schwächen!**

Zur Kühlung eignet sich am besten Leitungswasser (kein Eis oder Kühlakku verwenden). Es dauert meist einige Minuten, bis die Betroffenen die Schmerzen aushalten können. Zur Kühlung des Gesichts kann man ein feuchtes Tuch benutzen.

Entfernen Sie anschließend vorsichtig die verbrannten Kleidungsstücke. Eingebrannte oder mit der Haut verklebte Kleidung wird am Körper belassen und außerhalb des Wundbereichs abgeschnitten. Als Nächstes muss die Wunde möglichst keimfrei mit einem Verbandtuch aus dem Erste-Hilfe-Kasten bedeckt werden. Falls nicht schon vorher geschehen, setzen Sie spätestens jetzt den Notruf ab.

Auch wenn es paradox klingt: Brandopfer müssen warm gehalten werden. Wegen ihres schlechten Allgemeinzustands und der zusätzlichen Kühlung der Wunden sinkt die Körpertemperatur stark ab. Zum Zudecken ist die Rettungsdecke aus dem Verbandskasten (Silberseite innen) am besten geeignet. Diese Rettungsdecke ist leicht, wärmt und übt keinen Druck auf die verletzten Stellen aus. Bleiben Sie bei der verletzten Person, bis der Rettungsdienst kommt, und beobachten Sie dabei Bewusstsein, Atmung und Kreislauf.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



Interview

Ein Jahr mit Corona

Nach einem Jahr im Ausnahmezustand liegen bei vielen Menschen die Nerven blank. Arbeitspsychologin Dr. Fritzi Wiessmann rät, auf Veränderungen im Erleben und Verhalten frühzeitig zu reagieren.

Die mit der Krise verbundenen Einschränkungen, die Angst vor der Ansteckung, Sorge um Familienangehörige, wirtschaftliche Unsicherheiten und die Flut an schlechten Nachrichten: Vielen Menschen schlägt das aufs Gemüt. Wie äußert sich das?

Körperlich können Mattigkeit, Kraftlosigkeit, Dauermüdigkeit oder andere physische oder psychosomatische Beschwerden auftreten. Emotional empfinden wir – mehr oder minder ausgeprägt – Mut-, Hilf- und Hoffnungslosigkeit, gepaart mit Niedergeschlagenheit und gedrückter Stimmung. Begleitet werden negative Gefühle meist auch von negativen Gedanken wie „Es nimmt kein Ende“, „Es wird immer schlimmer“ oder „Ich kann nichts tun“. Chaos oder Leere im Kopf, permanentes Grübeln, Konzentrationsschwierigkeiten und Gedächtnisstörungen können weitere Begleiterscheinungen sein. Stress äußert sich auch in Rückzug und Teilnahmslosigkeit oder im Gegenteil in Aggressivität oder Gereiztheit, bis hin zu verbaler oder gar körperlicher Gewalt. Typisch ist auch ein verändertes Essverhalten oder ein übermäßiger Konsum von Nikotin, Tabletten oder Alkohol.

Was kann man dem entgegensetzen?

Voraussetzung, aktiv zu werden, ist natürlich zunächst einmal, dass man Veränderungen bei sich selber überhaupt wahrnimmt und sich auch eine Rückmeldung von anderen dazu einholt.

Ganz besonders wichtig in Krisensituationen ist Kommunikation, und zwar mit verschiedenen Personen im sozialen oder beruflichen Umfeld: Partner oder Partnerin, Familie, Freunde, Kollegen und Kolleginnen, Vorgesetzte. Kommunizieren dient nicht nur dem Austausch von Informationen, sondern kann auch Stimmungen regulieren. Wenn man merkt, anderen geht es ähnlich wie mir, ich bin mit meinen negativen Gedanken und Gefühlen nicht allein, hilft das ungemein. Vielleicht erhält man auch ein paar Tipps, was man gegen den Corona-Blues tun kann. Eine gute Therapie ist auch, selber anderen zu helfen, zum Beispiel, für ältere Menschen einzukaufen.

Wann sollten Betroffene sich professionelle Hilfe holen?

Wenn sich das physische und psychische Befinden immer weiter verschlechtert, sich körperliche Beschwerden und/oder emotionale Befindlichkeiten nicht mehr regulieren lassen, man Verhaltensweisen zeigt, die einem selber und auch anderen fremd sind. Das sind Hinweise, dass einem die Situation – oder man auch sich selbst – entgleitet. Dann sollte man sich nicht scheuen, professionelle Hilfe aufzusuchen. Dies kann ganz niederschwellig ein Anruf bei der Telefonseelsorge sein oder man sucht ein Gespräch mit der Betriebsärztin, dem Betriebsarzt oder den sozialen Beratungsstellen im Betrieb, sofern vorhanden. Manche Unternehmen bieten ihren Beschäftigten auch die Möglichkeit, eine externe Mitarbeiterberatung in Anspruch zu nehmen, bei der sie, meist telefonisch, kostenfrei um Rat bitten können. Ansonsten bieten sich Psychotherapeutinnen und Psychotherapeuten, Fachärztinnen und Fachärzte oder Selbsthilfegruppen an. Das kann man heute oder gerade in Corona-Zeiten manchmal auch online machen. Erkundigen Sie sich bei Ihrer Krankenkasse.

Was kann denn jemand, der um seine wirtschaftliche Existenz bangt, überhaupt tun, um mit so einer konkreten Extremsituation fertigzuwerden?

Wenn jemand um seine wirtschaftliche Existenz bangt, muten alle psychologischen Tipps absurd an. Aber auch wenn der Schock zunächst einmal zu groß ist und es schwer ist, einen klaren Gedanken zu fassen: Lassen Sie sich von der Angst nicht überwältigen. Oft gibt es doch einen Ausweg, eine Unterstützungsmöglichkeit oder vielleicht auch eine Lösung, an die Sie noch nicht gedacht haben.

Auch an Führungskräften gehen schwierige Situationen nicht spurlos vorüber, zum Beispiel wenn Kündigungen ausgesprochen werden müssen.

Natürlich. Sich von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern trennen zu müssen, die man lange Jahre kennt und schätzt, ist immer mit Emotionen verbunden. Die Führungskraft sollte sich ihrer eigenen Emotionen bewusst sein, denn nur so kann ein authentisches Gespräch stattfinden. Es ist kein Zeichen von (Führungs-)Schwäche, gegenüber den Betroffenen aufrichtiges Bedauern und die eigene Hilflosigkeit zum Ausdruck zu bringen. Im Gegenteil: Eine solche Offenheit ist auch ein Zeichen der Wertschätzung. (ba)

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

... und Erfahrungsberichte

Die Fahrer können inzwischen besser mit der Situation umgehen

Wolfram Dischner, Geschäftsführer der Dischner Speditions- und Handelsgesellschaft

Nach meinem Eindruck war die psychische Belastung unserer Fahrer gleich zu Beginn der Corona-Krise größer als in der zweiten Welle. Anfangs konnten unsere tschechischen Fahrer nicht mehr über die Grenze. Damit verbunden waren natürlich Sorgen um den Arbeitsplatz, Existenzsorgen. Als dann die Grenzen wieder offen waren, mussten sie sich wöchentlich auf Corona testen lassen. Auch das war eine ziemliche Belastung. Natürlich haben unsere Fahrer auch Angst vor einer Ansteckung. Ich merke das daran, dass sie wirklich konsequent die Masken nutzen, die wir mit unseren Hygienekits zur Verfügung stellen. Inzwischen können unsere Fahrer besser mit der Situation umgehen. Sie ist ja nicht mehr so neu.

Die Menschen achten mehr auf sich und ihre Umgebung

Peter Beck, Logserv Verwaltungs- und Service GmbH

Emotionale Belastungen in sich hineinzufressen ist auf Dauer nicht gut. Stellen Sie sich das Seelenkostüm wie einen Tresor vor, der in einem U-Boot steht. Sicher kann man dort Ballast abladen, aber wenn der Tresor zu schwer ist, kann das Boot nicht mehr auftauchen. Dann ist es mit ein paar kollegialen bzw. familiären Gesprächen nicht mehr getan. Hilfe in Form einer Psychotherapie zu beanspruchen sollte genauso gesellschaftsfähig sein wie der Gang zum Arzt bei einem gebrochenen Arm – Corona hin oder her. Bei mir persönlich hat sich trotz oder gerade wegen Corona einiges zum Guten gewendet: Die Leute sind „entstresst“ und achten mehr auf sich und ihre Umgebung.

Positive Gedanken geben Kraft

Alina Schuldes, Spedition Schuldes

Täglich hören und sehen wir schlimme Dinge im Zusammenhang mit dem Coronavirus. Mit dieser Belastung lässt sich an manchen Tagen nur schwer umgehen, jedoch sollte man, gerade unter dem Aspekt, einer Arbeit nachgehen zu können, nicht in Undankbarkeit verfallen. Zum Ausgleich versuche ich abzuschalten und die kleinen Dinge des Lebens bewusst zu genießen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist für mich die körperliche Betätigung: täglich an die frische Luft und spazieren gehen, genauso aber auch ein Workout zu Hause. Was mir auffällt, ist eine gewisse emotionale „Verwahrlosung“. Mit Menschen nur virtuell zusammenzuarbeiten wird nach einiger Zeit zur Last. Man nimmt sich selbst nicht mehr so wichtig und schaut weniger auf sich, selbst bei einer Videokonferenz wird ein Blazer mit einer Jogginghose kombiniert. Dann wird das wöchentliche Einkaufen zum Highlight. Abhilfe schaffen hier nur positive Gedanken und Selbstliebe.

Corona-Infos der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20541971

Informationen des Bundesministeriums für Gesundheit
www.zusammengegencorona.de

Tägliche Besprechungen nehmen Druck raus

Thomas Zach, Spedition Rüdinger

In unserer Gefährdungsbeurteilung und Betriebsanweisung sind alle möglichen Gefahren bewertet. Das gibt mir emotionale Sicherheit. Bei Einhaltung der Hygieneregeln ist das Infektionsrisiko minimal. Die Lkw-Fahrer haben sozusagen einen Einzelarbeitsplatz. Oft dürfen sie bei Kunden das Betriebsgelände oder die Lagerhallen nicht betreten. In täglichen Runden kommunizieren wir abteilungsübergreifend Herausforderungen, Erfolge und Strategien. Somit können wir sofort reagieren. Das nimmt Druck raus. Distanzierte Gemeinsamkeit ist hier Trumpf. Wir hatten mehrmals in den vergangenen Monaten Seminare für Führungskräfte, unter anderem mit dem Schwerpunkt „Souveränität in Stress- und Drucksituationen“.

Regelmäßige Tests würden uns helfen

Jens Wietig, Linienbusfahrer bei CeBus Celle

Bis zum Lockdown waren die Busse relativ voll, vor allem die mit Schülern, da herrscht manchmal dichtes Gedränge. Zwar sind die Schüler relativ vernünftig und die meisten Fahrgäste tragen Masken, dennoch haben meine Kollegen und ich Angst vor einer Ansteckung. Viele Busfahrer sind schon älter, gehören daher zur Risikogruppe, viele fahren aus Angst die ganze Schicht mit Maske, was ebenfalls sehr anstrengend ist. Es ist zwar relativ selten, dass Gäste die Maske verweigern, kommt aber dennoch vor, deshalb beobachtet man die Leute immer genau und steht unter einer gewissen Grundspannung. Ich würde mir wünschen, dass Busfahrer sich einmal die Woche testen lassen könnten.

© Adobe Stock (Feydzhet Shabanov)

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Alle noch fit für den Job?

Herzinfarkt am Steuer – ein nicht ganz seltenes Ergebnis von Unfalluntersuchungen. Ist das nur Schicksal?

Als ich mir zum Jahresende noch einmal die Untersuchungsberichte zu tödlichen Unfällen angesehen habe, sind mir ungewöhnlich viele Fälle begegnet, die bei näherer Betrachtung gar nicht in die Statistik der tödlichen Arbeitsunfälle eingehen werden. Trotzdem ist jemand gestorben – während, aber nicht wegen der Arbeit. Solche Todesfälle aus natürlicher Ursache, zum Beispiel Herzinfarkt oder Schlaganfall, machen nicht minder betroffen und sind für den Betrieb genauso schockierend. Es macht schon einen Unterschied, ob einen der Schlag nachts im Bett, am Steuer eines Lkw oder bei der Justierung einer Antennenanlage in großer Höhe trifft. Und es ist vielleicht doch nicht nur Schicksal, an dem man nichts ändern kann. In vielen Berufen des Verkehrsgewerbes muss man regelmäßig zum Gesundheitscheck, um Erlaubnisse und Lizenzen zu behalten. Das gilt aber nicht für alle Tätigkeiten und oft liegen die Abstände zwischen den Untersuchungen weit auseinander. Jedes Unternehmen verfügt über das Instrument der arbeitsmedizinischen Vorsorge. Meist ist das eine sogenannte Wunschvorsorge, die die Beschäftigten aktiv einfordern müssten. Aber was spricht denn gegen ein offensives Angebot durch das Unternehmen? Binden Sie Betriebsärztin und Betriebsarzt ein, um ein wirkungsvolles Gesundheitsmanagement im Betrieb zu etablieren! Vielleicht können Sie dem Schicksal damit doch ein bisschen ins Handwerk pfuschen?

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

Redaktionsleitung:
Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:
Birgitta Angenendt (ba), Renate Bantz (Bz), Günter Heider (Hd)
Björn Helmke (bjh)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:
Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:
redaktion@sicherheitsprofi.de
Bei Adressänderungen oder Abbestellungen bitte den Zustellcode (steht oberhalb der Adresszeile) angeben.

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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
Brandstwiete 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

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

Abo-Hinweise

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Magazinversand genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter:

www.bg-verkehr.de
Webcode: 18709008

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im **Juni 2021**

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Die Plakatserie zu den Hygienemaßnahmen in der Corona-Pandemie.

Für Profis: Einzeln oder im Set. Jetzt online bestellen!

www.bg-verkehr.de/coronaplakate

BG Verkehr