

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr



**Wie Corona
den Alltag
verändert | 15**

Unfallbericht: KEP-Fahrer läuft vor einen Pkw | 8

Ergonomie im Homeoffice | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen
- 10 Verkehrsmeldungen

11

SICHER ARBEITEN

- 8 Unfallbericht
Pkw überfährt Zusteller auf einer Wohnstraße
- 11 Hintergrund
Notbremsassistenten könnten mehr Unfälle verhindern
- 14 Lernen, wie Hunde fühlen
Training für Zusteller
- 15 Ein Jahr mit Corona
Interview und Erfahrungsberichte

VERSICHERT & GESUND

- 18 Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 20 Platz muss sein
Voraussetzungen für mobile Arbeitsplätze

SERVICE

- 22 Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann
- 22 Impressum
- 23 Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr



20



15





14

Titelbild: iStock/Szepy; Daimler; Christoph Papsch/BG Verkehr; Adobe Stock (Pixel-Shot); picture alliance/SvenSimon | FrankHoermann/Sven Simon



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 Nacharbeit 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

Kohlendioxid entweicht aus Trockeneis

Trockeneis, das aus festem Kohlendioxid (CO₂) besteht, wird oft zur Kühlung des Corona-Impfstoffes verwendet. Dieses Kühlmittel setzt ständig CO₂ als geruchloses Gas frei. Menschen können es nicht wahrnehmen. Gelangt CO₂ in die Atemluft, sind oft Kopfschmerzen oder Schwindel die Folge, im schlimmsten Fall eine tödliche Vergiftung.

Aus Sicherheitsgründen sollten trocken-eisgekühlte Sendungen deswegen besonders in kleineren Transportfahrzeugen nicht in der Fahrerkabine transportiert werden.

Die beste Lösung ist eine räumliche Trennung von Fahrerkabine und Laderaum. Wichtig ist die ausreichende Belüftung des Laderaums.

Hautkontakt mit dem rund minus 80 Grad Celsius kalten Trockeneis führt nach kurzer Zeit zu Kälteverbrennungen. Außerdem kann das Kühlmittel einen sehr großen Druck aufbauen und so gasdicht verschlossene Verpackungen zum Bersten bringen. Die Beschäftigten müssen vor dem Einsatz unterwiesen werden und die geeignete Persönliche Schutzausrüstung erhalten.

Weniger Unfälle wegen Corona

Die Corona-Pandemie hat auch Auswirkungen auf die Entwicklung der Arbeits- und Dienstunfälle in den Mitgliedsunternehmen der Sparte Post, Postbank, Telekom. Die Zahl der anerkannten meldepflichtigen Arbeitsunfälle ging im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um neun Prozent zurück. Ein deutliches Minus von 20 Prozent verzeichnete die BG Verkehr bei den Unfällen auf dem Arbeitsweg. Die Zahl der Dienstunfälle sank im Jahresvergleich um 24 Prozent. Ursache dafür ist neben der Pandemie die sinkende Anzahl von Beamten in den Mitgliedsunternehmen.

Gefährlicher Transport

Seit diesem Jahr gelten Neuregelungen in den Anlagen zum „Überkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR 2021). Einige Änderungen betreffen den Transport von Lithiumbatterien. Die neuen Sondervorschriften regeln die Gefahreneinschätzung bei Altbatterien und bieten Erleichterungen in den Begleitpapieren. Das Kennzeichen für Lithiumbatterien wird verkleinert. Beim Transport der Batterien wird nicht nur nach deren Zusammensetzung, sondern auch nach dem Zustand unterschieden: Je nachdem, ob eine Batterie nicht mehr hinreichend ladefähig, defekt oder „kritisch defekt“ ist, gelten verschiedene Verpackungsanweisungen.



www.dslv.org Weitere Informationen gibt der „Leitfaden ADR 2021“, den der Bundesverband Spedition und Logistik herausgegeben hat: www.dslv.org



+ 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>

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 Fahrradfahrern 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.

Aktuelle

Unfallmeldungen

Fuß eingequetscht

Ein Mitarbeiter zog mit einem Elektroschlepper Anhänger durch die Halle. Er musste an einer Engstelle einem Behälterwagen ausweichen und fuhr deshalb nach links in Richtung einer Leitplanke. Sein heraushängendes Bein wurde deshalb zwischen dem Schlepper und der Leitplanke eingequetscht. Obwohl er Sicherheitsschuhe trug, erlitt er Quetschungen am linken Fuß.

Paketrollbehälter trifft Zusteller

Ein Zusteller zog in der Halle einen Paketrollbehälter ein kurzes Stück hinter sich her, weil er ihm im Weg stand. Als er wieder stehen blieb, rollte der Behälter weiter und traf den Zusteller oberhalb der Ferse. Da dieser keine Sicherheitsstiefel oder einen erhöhten Fersenschutz trug, erlitt er eine Achillessehnenverletzung.

Gescheiterter Bremsversuch

Eine Zustellerin befuhr mit einem E-Bike eine abwärts führende Straße. Als sie an einer roten Ampel stoppen musste, funktionierten die Bremsen nicht richtig. Sie versuchte, die Geschwindigkeit zu reduzieren, indem sie den rechten Schuh auf den Boden drückte. Dabei wurde das Obermaterial durchgeschliffen und sie erlitt eine Schürfwunde am großen Zeh.

© contentova UG; Adobe Stock (Joe McUbed; sirastock) ; Deutsche Post AG; securite-routiere.gouv.fr; picture alliance / Jens Kalaene/dpa-Zentralbild/dpa | Jens Kalaene

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

Stürze verhindern

Barrierefreiheit beugt Sturzunfällen vor, nicht nur im Alter. Für den entsprechenden Umbau einer Immobilie vergibt die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Zuschüsse von bis zu 6.250 Euro. Insgesamt stehen 130 Mio. Euro für das Jahr 2021 zur Verfügung. Zu den förderfähigen Maßnahmen gehören zum Beispiel der Einbau einer bodengleichen Dusche und die Entfernung von Türschwellen.

+ www.kfw.de/455-b

Haushalt und Gefahr- tarif 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 Gefahrтарif, 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 Gefahrтарif liegt jetzt dem Bundesamt für Soziale Sicherung zur Genehmigung vor.



Auch Beamte müssen zum Durchgangsarzt

Was für gesetzlich Unfallversicherte längst selbstverständlich ist, gilt nun auch für alle Bundesbeamten, die einen Dienst- oder Wegeunfall erleiden: Nach einem Unfall muss grundsätzlich zuerst ein Durchgangsarzt aufgesucht werden. Dies betrifft Verletzungen, die voraussichtlich zu einer vorübergehenden Dienstunfähigkeit über den Unfalltag hinaus oder einer weiteren Behandlungsbedürftigkeit führen. Eine entsprechende Änderung ist mit der neuen Heilverfahrensverordnung in Kraft getreten. Bundesweit sind rund 3.800 Durchgangsarzte niedergelassen oder an Krankenhäusern tätig. Sie verfügen über hohe unfallmedizinische Fachkenntnisse und über besondere apparative und diagnostische Möglichkeiten.

+ Übersicht Durchgangsarzte: <https://lviweb.dguv.de>

Harms zum Vorstands- vorsitzenden gewählt



© Mario Dirks Photographie/Oldenburger

Der Vorstand der BG Verkehr hat Hanno Harms (55) in einer schriftlichen Abstimmung einstimmig zum Vorstandsvorsitzenden der BG Verkehr auf Versicherungenseite 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.

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



© Adobe Stock (megaflopp); Shutterstock/Image Point.Fr

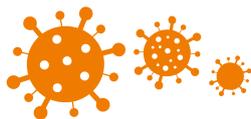
Tests kommen per Lieferroboter



© Medilys

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.

Neu erschienen



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 Pandemie-Zeiten Hilfestellung geben.

www.bg-verkehr.de |
Webcode: 20259652



Fensteranhänger zum richtigen Lüften

Ein Fensteranhänger zum Ausdrucken erinnert daran, dass gerade in Pandemie-Zeiten regelmäßig gelüftet werden sollte. Der Anhänger gibt praktische Tipps zum angemessenen Lüftungsintervall, zur Lüftungsdauer und weist per QR-Code den Weg zu einer CO₂-Timer-App.

<https://publikationen.dguv.de>



Checkliste zur Arbeit im Homeoffice

Eine Checkliste in Kurz- und in Langform mit konkreten Gestaltungsempfehlungen zur Arbeit im Homeoffice hat das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung herausgebracht.

<https://publikationen.dguv.de>

Zustellungen

Zwei Neuerscheinungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung bieten Führungskräften von Kurier-, Express- und Postdienstleistenden eine Handlungshilfe. Mit der Checkliste „Zustellen von Sendungen“ überprüft man, ob die Mindeststandards zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfüllt sind. Die gleichnamige Broschüre erläutert die Themen ausführlicher.

DGUV Information 208-036
„Checklisten – Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – Zustellen von Sendungen“

DGUV Information 208-035
„Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – Zustellen von Sendungen“

<https://publikationen.dguv.de>



Nicht geschaut und mit dem Leben bezahlt

Hinter jeder Ecke können Gefahren lauern. Sie meinen, wir übertreiben? Der tödliche Unfall eines Paketzustellers erinnert auf traurige Weise an die Risiken im Straßenverkehr.

Mistwetter! Aber die Kinder freuen sich bestimmt, wenn sie das Weihnachtspäckchen bekommen. Und jetzt schnell zurück ins Trockene“, denkt Zusteller P., während er die Ware abliefern. Er spurtet zurück zu seinem Transporter. Gleichzeitig macht er die erforderlichen Eingaben in seinen Handscanner. Als er um das Heck des Fahrzeugs biegt, schaut er dem Autofahrer H. in die Augen. Der Zusteller fühlt einen dumpfen Schlag – dann fliegt sein Körper meterhoch durch die Luft. Der Notarzt kann nichts mehr für ihn tun.

Analyse des Unfallhergangs

Wie konnte das passieren? Die Unfallanalyse ergab ein unglückliches Zusammentreffen mehrerer Faktoren.

1. Das Haus, zu dem der Zusteller das Päckchen brachte, lag an einer relativ schmalen Straße, nur etwa fünf Meter breit.
2. An die Fahrbahn grenzte unmittelbar eine circa 1,60 Meter hohe Hecke. P. musste seinen Transporter ganz nah an diesen natürlichen Zaun heranfahren, um den Durchgangsverkehr nicht allzu sehr zu behindern.
3. P. stellte den Transporter mit dem Heck direkt hinter dem Zugang zum Grundstück ab, um unnütze Wege und Zeit zu sparen.

4. Auf dem Rückweg verspernte die Hecke die Sicht auf den rechtsseitigen Straßenverlauf.
5. Als P. die Fahrbahn betrat, bewirkte sein Transporter weiterhin einen Sicht- und Geräuschschatten nach rechts. Beim Abbiegen um das Fahrzeugheck geriet P. – begünstigt durch sein hohes Schrittempo – weit auf die Gegenfahrbahn.
6. Weil er auf den Handscanner schaute, bemerkte P. den sich nähernden Pkw erst, als er sich selbst schon auf der Gegenfahrbahn befand.
7. Wegen der engen Platzverhältnisse und eines Abhangs auf der rechten Seite konnte H.

nicht ausweichen. Als der Autofahrer den Zusteller sah, war es zu spät zum wirkungsvollen Abbremsen.

8. P. schlug auf die Fahrzeugfront auf und wurde über das Auto geschleudert.

Tempo der Situation anpassen

Fuhr der Pkw zu schnell? Der Unfall ereignete sich in einer geschlossenen Ortschaft. Auch dort muss man die Geschwindigkeit der Straßenbeschaffenheit anpassen und natürlich den aktuellen Verkehr, die Sichtverhältnisse und das Wetter berücksichtigen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen für

© BG Verkehr (Klaus D. Wolf);
Adobe Stock (vadymstock)



Der Zusteller schaute auf seinen Handscanner, während er um den Transporter herumging. Weil er es eilig hatte, geriet er auf der schmalen Straße schnell auf die Gegenfahrbahn. Der entgegenkommende Autofahrer konnte nicht mehr rechtzeitig ausweichen oder abbremsen (Unfallsituation nachgestellt).

alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Dieses Tempo empfinden allerdings viele Fahrer nicht als übermäßig schnell und glauben, damit jede Situation meistern zu können. **Wie lang der Weg im Fall einer Gefahrenbremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs ist, wissen die wenigsten: Er ist etwa 27 Meter lang!**

Um die angemessene Geschwindigkeit zu wählen, sollte man deswegen immer an Fußgänger denken, die eventuell die Fahrbahn überqueren könnten.

Aber: Ohne konkreten Anlass muss sich niemand darauf einstellen, dass plötzlich eine Person zwischen oder hinter haltenden Fahrzeugen auf die Straße läuft. Wie dies bei einem haltenden Paketdienstfahrzeug aussieht, das zudem den Fahrweg einengt, wird letztendlich ein Gericht bewerten müssen.

Regeln für das Warnblinklicht

Hätte der Zusteller P. das Warnblinklicht seines Fahrzeugs einschalten dürfen oder sogar müssen? Nein! Außer wenn ein Fahrzeug liegen bleibt oder abgeschleppt wird, darf Warnblinklicht nur eingeschaltet werden, falls man andere Verkehrsteilnehmer durch sein Fahrzeug gefährdet oder vor Gefahren warnen will (zum Beispiel bei Annäherung an einen Stau oder bei besonders langsamer Fahrgeschwin-

digkeit auf Autobahnen). Das Einschalten der Warnblinkanlage ist also nicht zulässig, um einfach nur auf ein parkendes Fahrzeug aufmerksam zu machen, auch wenn es andere Fahrzeuge behindert. Zudem sollen andere Verkehrsteilnehmer vor dem betreffenden Fahrzeug und nicht vor Personen in dessen Umfeld gewarnt werden. Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Vorschrift über die Abgabe von Warnzeichen verstößt, handelt ordnungswidrig.

Routine für Fußgänger

Zusteller P. hätte sich nur wie jeder andere Fußgänger im Straßenverkehr verhalten dürfen. Auch hierzu gibt es Vorschriften. Auf der Straße haben Fahrzeuge einen gewissen Vorrang. Fußgänger müssen deshalb vor Betreten und Überschreiten der Fahrbahn besonders aufmerksam sein.

Schulkinder lernen von Anfang an, wie sie eine Straße sicher überqueren. Solche Vorsicht hätte auch dem Zusteller das Leben gerettet: vor Verlassen des Grundstücks

und Betreten der Fahrbahn Blick nach links, schauen, ob sich Fahrzeuge nähern. Vorm Abbiegen um das Fahrzeugheck Blick um den Transporter, schauen, ob Fahrzeuge entgegenkommen. Vor Betreten der Gegenfahrbahn mit Blick nach links kontrollieren, ob die Fahrbahn weiterhin frei ist. Und selbstverständlich keine Ablenkung durch Handscanner, Smartphones oder Frachtpapiere.

Konsequenzen für den Betrieb

Der tödliche Unfall zeigt, wie überlebenswichtig die Beobachtung des fließenden Verkehrs für Fußgänger ist. Denn hinter jeder Ecke können Gefahren lauern – das sollte in Unterweisungen regelmäßig thematisiert werden. Dasselbe gilt für den innerbetrieblichen Verkehr. Allerdings können die Verantwortlichen hier die Gefährdungen deutlich reduzieren, indem sie die Verkehrswege von Fahrzeugen und Fußgängern voneinander trennen.

Dipl.-Ing. Günter Heider

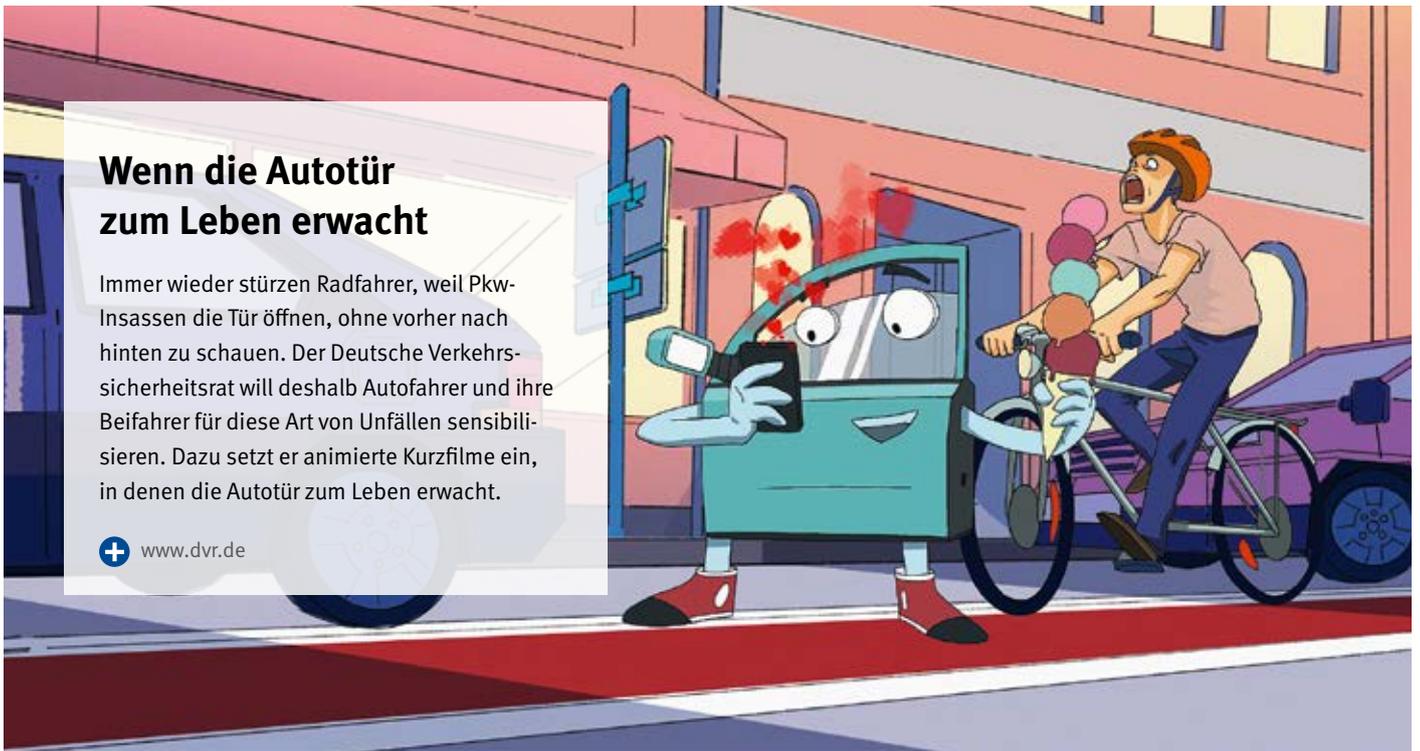
Fachgruppe Straßenverkehr der BG Verkehr



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



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

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

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.

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

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.

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 Notbremsassistentensystem (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 Fahrersicherheitstrainings 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 Notbremsassistentensysteme 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.

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)

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 Notbremsassis-

tenten 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.

Auch ein gut erzogener Hund mag es nicht, wenn Fremde sein Revier betreten. Wie Mensch und Hund in dieser kritischen Situation miteinander auskommen, vermitteln die Trainings der BG Verkehr.

Lernen, wie Hunde fühlen

Millionen von Hunden leben in Deutschland. Manche von ihnen machen Brief- und Paketzustellern, Servicetechnikern und auch Fahrern von Speditionen das Leben schwer. Denn im beruflichen Alltag berühren oder überschreiten die Beschäftigten in diesen Branchen zwangsläufig die Reviergrenzen der Hunde. Manche Hunde wollen sich das nicht bieten lassen und versuchen, den Eindringling zu vertreiben – wenn es sein muss, mit Gewalt. Oder anders gesagt: Sie beißen zu. Trainings der BG Verkehr vermitteln, wie man sich in solchen Konfliktsituationen richtig verhält.

Um die Trainings auch während der Corona-Pandemie durchführen zu können, wurde das Konzept überarbeitet.

Die Trainings wurden an die Corona-Bedingungen angepasst.

Ursprünglich begann die Veranstaltung mit einem theoretischen Teil im Seminarraum. Diese Inhalte sind nun Bestandteil des praktischen Trainings. Die komplette Veranstaltung findet damit draußen auf den Betriebsstätten der Unternehmen

statt. Maximal zwölf Personen können teilnehmen. Vor Ort muss ein Schutz- und Hygieneplan vorliegen.

Als Trainer stehen bundesweit erfahrene Hundehundausbilder mit ihren Hunden zur Verfügung. Falls Sie ein solches Training in Ihrem Haus durchführen möchten, wenden Sie sich bitte an die unten angegebene Kontaktadresse.

+ Infos und Buchung per E-Mail
post-logistik@bg-verkehr.de

Weitere Informationen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20967054

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 Hoffungslosigkeit, 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, son-

dern 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.





Persönliche Erfahrungen

Wie Corona

den Alltag verändert

Zukunftspläne für die Zeit nach Corona schmieden

*Bettina Waser, Sozialberatung
bei der Bundesanstalt für Post
und Telekommunikation*

Viele Kolleginnen und Kollegen sagen mir, dass sie im Homeoffice das kurze Gespräch auf dem Flur oder den Smalltalk in der Teeküche vermissen, ein Lächeln oder auch das offene Ohr nach einem anstrengenden Kundentelefonat. Für Ausgleich durch Sport und Bewegung zu sorgen fällt oft schwer. Dann plagt auch noch ein schlechtes Gewissen, wenn das Tagespensum nicht geschafft wird. Oft höre ich, dass im Homeoffice mehr und länger gearbeitet wird. Weil niemand weiß, wie lange der Ausnahmezustand anhält, macht sich Verunsicherung breit. Die verschiedenen Belastungen äußern sich in hohem Gesprächsbedarf. Wir nehmen uns Zeit und schauen auf bisher Geleistetes, auf die persönlichen Freuden und auf positive Aspekte im Arbeitsleben. Diese finden sich bei fast allen Fällen. Und damit lassen sich schon heute Pläne für die Zukunft schmieden, für die Zeit nach Corona.

Täglich ein „Corona-Walk“

Sabine Grüner, Deutsche Post AG

Mir fehlen die Umarmungen der Eltern (beide schon 80) und die geselligen Familienanlässe. Da wir eine Großfamilie sind, haben wir mittlerweile sehr viele gemeinsame Feste und Aktivitäten verpasst. Zum Ausgleich machen wir einen „Corona-Walk“: Jeden Tag um die gleiche Uhrzeit gehe ich mit meiner Schwester oder einem anderen Familienmitglied eine Dreiviertelstunde spazieren. Da ich grundsätzlich ein sehr positiver Mensch bin, bemerke ich keine negativen Veränderungen an mir. Im Gegenteil: Ich bin nicht mehr so gestresst und hektisch, ich kann gut im Homeoffice arbeiten und dadurch mehr zu Hause sein.

Gute Gespräche und Ideen haben mir geholfen

*Awai Cheung, Seminarleiter,
unter anderem bei der DGUV*

Der Lockdown hat mich anfangs etwas belastet, da mein Hauptgeschäft Präsenzseminare sind. Aber durch gute Gespräche und Ideen habe ich meine Tätigkeit auf online umgestellt. Ausgleich schaffe ich durch Yoga, Qigong, Meditation und vor allem den Halt der Familie. Wer mich kennt, der wird keine Veränderung an mir feststellen. Im Gegenteil: Ich motiviere andere, um in der Krise eine Chance zu sehen.

Ich schreibe wieder Postkarten

Beschäftigter bei der Post (anonym)

Das Risiko, mich selbst zu infizieren, schätze ich bei Anwendung der AHA-Regeln als nicht so hoch ein. Aber klar habe ich Angst um meine 84 Jahre alte Schwiegermutter und Angehörige im Seniorenheim. Privat halte ich weiter telefonisch den Kontakt zu Familie und Freunden. Meine Nachhilfeschüler kann ich virtuell betreuen, was mir sehr wichtig ist. Und manchmal schreibe ich auch Postkarten!

Anstrengend finde ich Videokonferenzen, wenn sie zu lange dauern, ohne Pausen durchgeführt werden, die Teilnehmer keine „Funkdisziplin“ wahren oder sich audiovisuell produzieren wollen. Belastend für mich ist auch, dass der „Schutz des gesprochenen Wortes“ in dieser virtuellen Situation nicht gewährleistet ist. Ich bin mit meinen Aussagen in Onlinekonferenzen deswegen definitiv vorsichtiger geworden und ich glaube, dass die Diskussionskultur darunter weiter leidet.

Ich spare täglich rund 90 Minuten Fahrzeit

Sonja Jung, Deutsche Telekom Services Europe SE

Der größte Nachteil ist für mich definitiv der fehlende Kontakt zu den Kollegen. Außerdem besteht bei mir die Gefahr, dass ich länger arbeite bzw. nicht wirklich abschalten kann, weil mein Schreibtisch sich direkt im Wohnbereich befindet und mir die Arbeit quasi immer präsent vor Augen ist. Da sich bereits Rückenprobleme bemerkbar machen, habe ich mir privat einen höhenverstellbaren Tischaufsatz gekauft. Damit kann ich auch im Stehen arbeiten, und als Nächstes werde ich mir noch einen ergonomischen Schreibtischstuhl zulegen. Im Homeoffice bin ich flexibler, kann private Termine besser planen und spare täglich rund 90 Minuten Fahrzeit.

Raus in die Natur

Rainer Sattelberger, Deutsche Post AG

Man muss den Zustand annehmen, wie er ist. Und außerdem: Maske tragen, Hygienevorschriften einhalten, auf die Forschung vertrauen. Raus in die Natur, bewegen, Wind und Wetter spüren, Haus und Hof genießen – das schafft mir einen Ausgleich. Sorgen machen mir Menschen, die nach Feiern, Feuerwerk und Festivals schreien, Querdenker mit irreführenden Verschwörungstheorien oder diejenigen, die die neuen Regeln des Zusammenlebens nicht einhalten. Dann atme ich tief durch und freue mich auf die Zeit, wenn wieder die Normalität zurückkehrt.

Wichtig ist, dass wir alle gut für uns sorgen

Dr. med. Eike Treis-Hoffmann, Sachgebietsleitung Arbeitspsychologie bei der Deutsche Post AG

Manche Menschen haben inzwischen einen guten Umgang mit der Unsicherheit und den Einschränkungen gefunden. Andere leiden umso mehr, je länger die Krise andauert. Die Reserven sind erschöpft, ein anfänglich leichtes Stimmungstief verwandelt sich in eine manifeste Depression oder Angststörung. Spätestens dann ist professionelle Hilfe erforderlich.

Wir haben im Frühjahr eine eigene Beratungshotline aufgebaut. Die Betriebsärzte, die auch über eine psychologische Qualifikation verfügen, führen Telefongespräche, beraten, sorgen notfalls für eine rasche Weiterleitung in die fachgerechte Behandlung. Die allermeisten Fragen und Sorgen lassen sich aber in ein, zwei Gesprächen gut auffangen. Die meisten Anrufer sind schon erleichtert zu hören, dass es völlig normal ist, sich in diesen Zeiten auch mal traurig, einsam oder hilflos zu fühlen und mal ungeduldig oder wütend zu reagieren. Wichtig ist, dass wir alle gut für uns sorgen. Je schwieriger die Zeiten, umso mehr haben wir verdient, uns auch Verschnaufpausen, ausreichend Schlaf und etwas Gutes zu gönnen. Deshalb haben wir im Intranet auch Tipps für psychische Gesundheit geteilt, über gesunde und trotzdem genussvolle Ernährung geredet, Übungen für das Homeoffice vorgeschlagen und kollegiale Austauschrunden per Skype organisiert.

Sozialverantwortung auf dem Prüfstand

Klaus Schon, Telekom Mobility-Solutions, DeTeFleetServices

Der positive Umgang mit neuen Herausforderungen ist sehr wichtig. Um Ängste, Sorgen und Stress in Corona-Zeiten aufzufangen, brauche ich vor allem den ständigen Austausch mit Familie und Freunden. Ich habe einen guten Freund durch Corona verloren – das belastet. Da uns Corona die nächsten Jahre weiterhin begleiten wird, stelle ich mich mental darauf ein, dass sich das alltägliche Leben verändert. Für mich ist Corona ein Prüfstein der Gesellschaft hinsichtlich des Themas „Sozialverantwortung auch im persönlichen Umfeld“.

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.

+ Corona-Informationen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20541971

Informationen des Bundesministeriums für Gesundheit
www.zusammengegencorona.de



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; reihag)

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!**

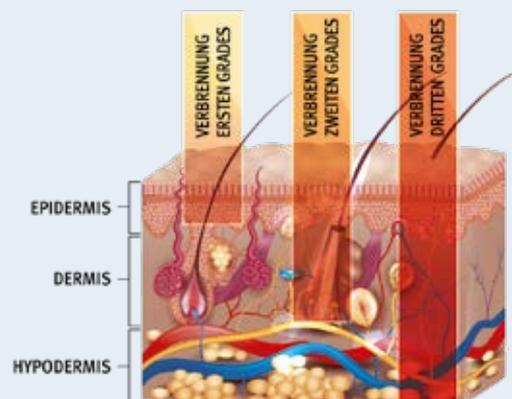
Zur Kühlung eignet sich am besten Leitungswasser (kein Eis oder Kühlakku verwenden). Es dauert meist einige Minuten, bis die Betroffenen die Schmerzen aushalten können. Zur Kühlung des Gesichts kann man ein feuchtes Tuch benutzen.

Entfernen Sie anschließend vorsichtig die verbrannten Kleidungsstücke. Eingebraunte 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

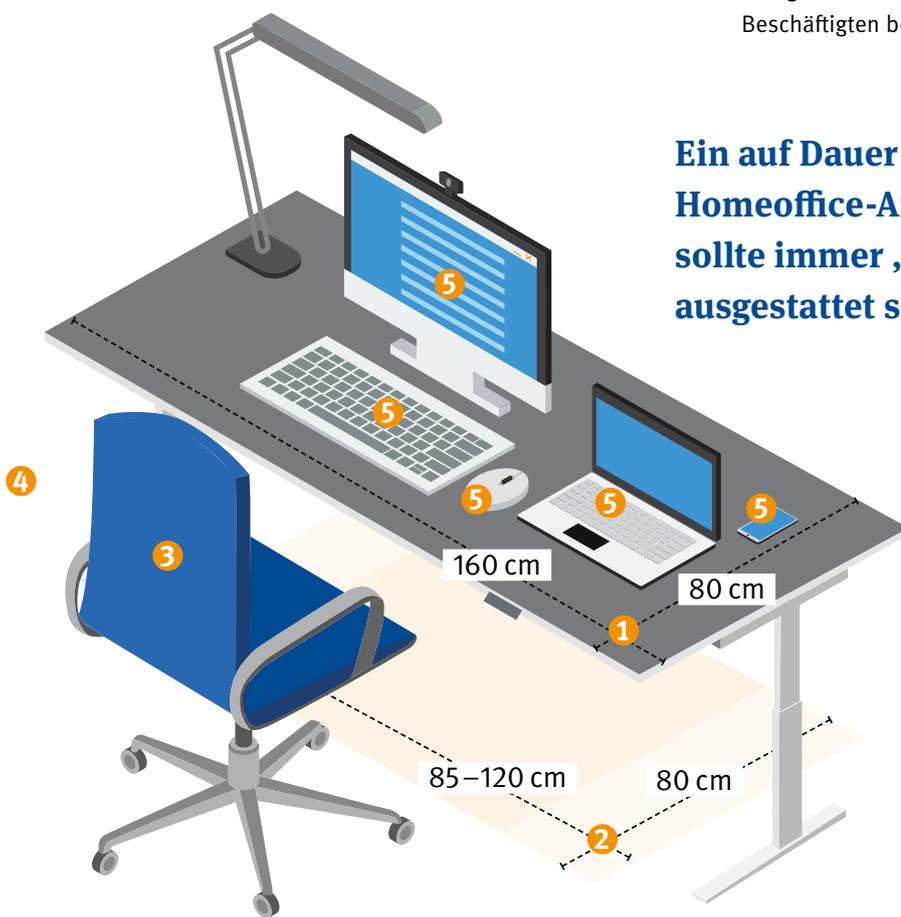


Platz muss sein

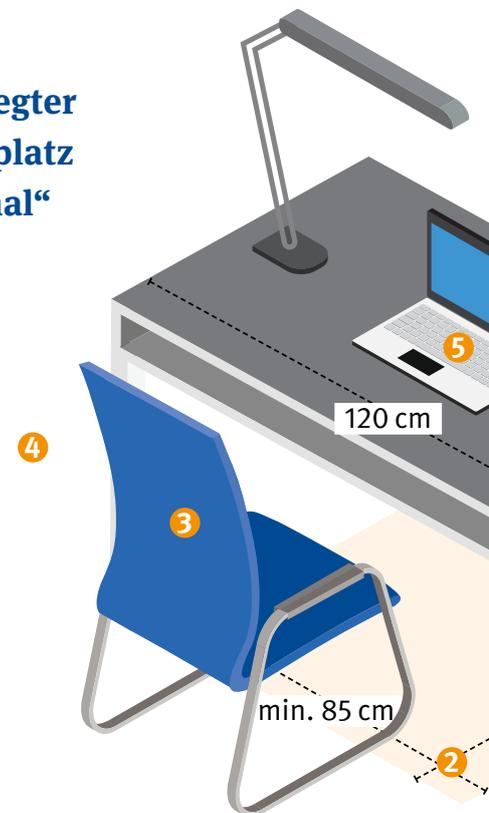
In der Corona-Krise arbeiten immer mehr Menschen aus dem Homeoffice oder mobil von unterwegs. Das wird auch in Zukunft so sein. Eine ergonomische Ausstattung ist das A und O, damit es nicht zu gesundheitlichen Beschwerden kommt.

Anders als bei einem vom Arbeitgeber fest eingerichteten Teleheimarbeitsplatz ist Homeoffice nach der Definition der SARS-CoV-2 Arbeitsschutzregel eine Form der mobilen Arbeit – ähnlich wie dies auch bei der Arbeit im Hotelzimmer der Fall ist. Spezielle Vorgaben nach der Arbeitsstättenverordnung, wie sie bei der Telearbeit zu beachten sind, gelten hier nicht. Allerdings unterliegt mobile Arbeit den Regelungen des Arbeitsschutz- und des Arbeitszeitgesetzes.

Es macht einen Unterschied, ob man nur kurz auf eine E-Mail antwortet oder den ganzen Tag an einem Vortrag arbeitet. Daher unterscheiden sich die Anforderungen an die Arbeitsmittel (Notebook, Tablet, Smartphone usw.) und an die ergonomische Gestaltung des Arbeitsplatzes. Moderne und leistungsstarke Endgeräte bilden die Basis für erfolgreiches Arbeiten und tragen entscheidend zur Produktivität der Beschäftigten bei. Entsprechend den Arbeitsaufgaben und der Zeit,



Ein auf Dauer angelegter Homeoffice-Arbeitsplatz sollte immer „optimal“ ausgestattet sein.



„Optimal“: entspricht Büroarbeitsplatz

- 1 **Schreibtisch:** Arbeitsfläche 160x80 cm, höhenverstellbar
- 2 **Beinfreiheit:** Breite mindestens 85 cm (empfohlen 120 cm), Tiefe 80 cm
- 3 **Sitzplatz:** Bürodrehstuhl mit geeigneten Rollen (weiche Rollen für harte Böden und umgekehrt) und höhenverstellbaren Armlehnen
- 4 **Freie Bewegungsfläche:** 160x100 cm
- 5 **Arbeitsgeräte:** Notebook, Smartphone, separater Bildschirm und externe Tastatur sowie Maus

In die Kategorie OPTIMAL gehört ein Arbeitsplatz, wenn er den Anforderungen und Empfehlungen an einen Arbeitsplatz im Büro entspricht. Er ist daher für ganztägige Tätigkeiten, auch über mehrere Tage, geeignet. Hier sind auch aufwendigere und umfangreichere Arbeiten sowie eine Teilnahme an längeren Videokonferenzen machbar.

„Funktional“: befristet geeignet

- 1 **Tisch:** Arbeitsfläche 120x80 cm, nicht höhenverstellbar, Höhe 74 +/- 2 cm
- 2 **Beinfreiheit:** Breite mindestens 85 cm, Tiefe 80 cm
- 3 **Sitzplatz:** ergonomischer Stuhl, am besten Bürodrehstuhl, mit ausreichender Sitzfläche und Rückenlehne; gegebenenfalls Armlehnen
- 4 **Freie Bewegungsfläche:** 120x80 cm
- 5 **Arbeitsgeräte:** Notebook, Smartphone

die man am heimischen Tisch verbringt, müssen die Arbeitsmittel (IT) und Arbeitsplätze angepasst sein. Zwischen einer minimalen und einer optimalen Lösung sind die Unterschiede groß.

Wer länger im Homeoffice arbeitet, braucht einen guten Sitzplatz. Ein ergonomischer Büroarbeitsstuhl unterstützt die natürliche Haltung in allen Sitzpositionen und ist individuell anpassbar. Nutzen Sie die volle Sitzfläche und ändern Sie häufig die Sitzhaltung, das entlastet. Die Armlehnen werden auf Tischhöhe eingestellt. Legen Sie dort die Unterarme ab. Beim Neukauf macht sich eine gute Fachberatung bezahlt.

Schauen Sie in einem Sehabstand von 50 bis 70 cm entspannt von oben auf den Bildschirm herab, als würden Sie ein Buch lesen. Für einen optimalen Blickwinkel ist er leicht nach hinten geneigt. So ist sichergestellt, dass der Kopf beim Blick auf den Monitor leicht gesenkt ist, was Verspannungen vorbeugt. Gegenlicht ist anstrengend und Tageslicht sollte von der Seite kommen. Spiegelungen durch Fenster und

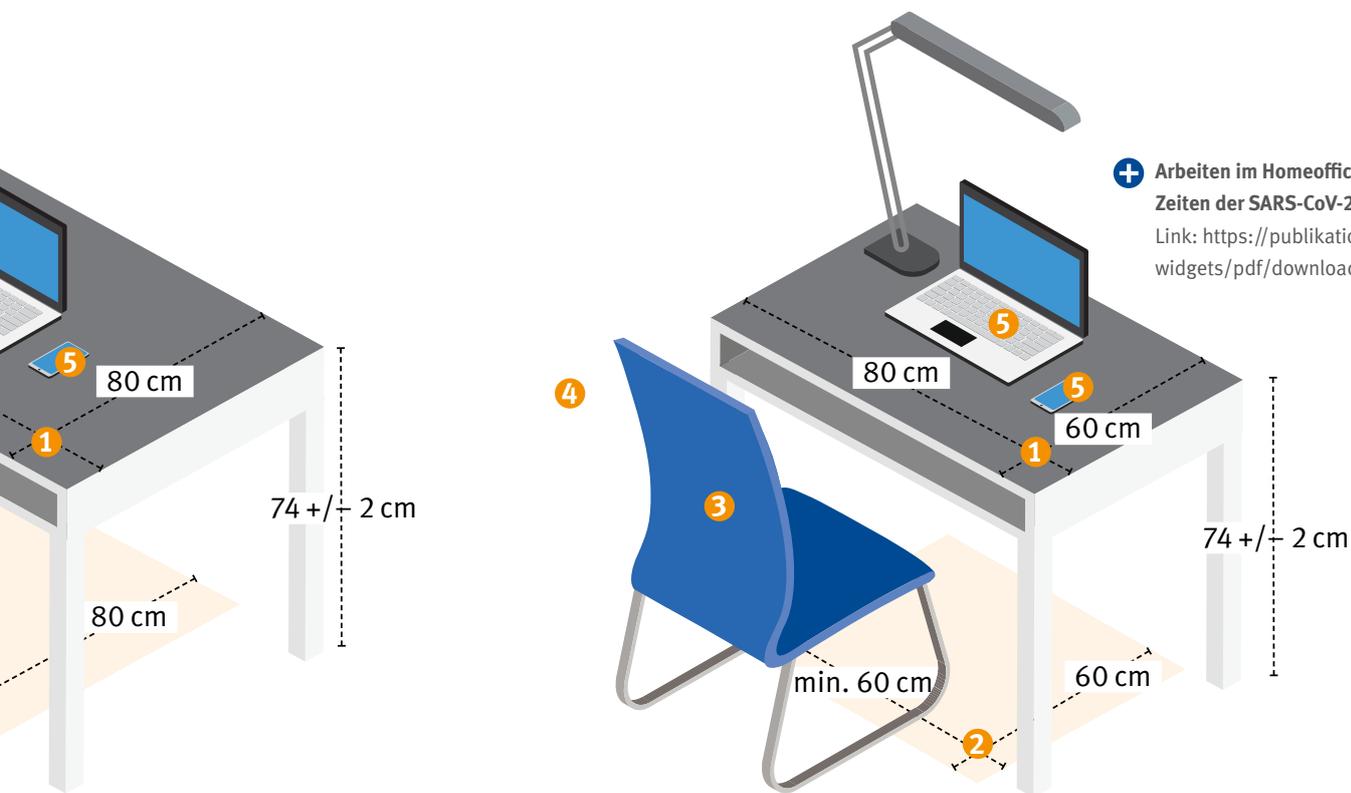
künstliches Licht sollten im Bildschirm vermieden werden. Achten Sie darauf, dass Ihre Unterarme, wenn Sie tippen oder die Maus benutzen, nicht zu abgeknickt sind. Die Oberarme sollten mit den Unterarmen einen rechten Winkel bilden. Dieses gilt auch für Ober- und Unterschenkel, wobei die Füße fest auf dem Boden stehen.

In jedem Fall muss die Arbeitsfläche auch im Homeoffice möglichst gut ausgeleuchtet sein. Empfohlen werden mindestens 500 Lux. Eine Schreibtischleuchte sollte ihr Licht immer direkt auf die Arbeitsfläche abgeben.

Der Arbeitsbereich sollte einfach, aber angenehm eingerichtet sein. Eine Trennung von Arbeits- und Wohnbereich ist zu empfehlen. Wichtig sind frische Luft und Tageslicht. Halten Sie Ihren Arbeitsplatz aufgeräumt. Setzen Sie sich Tagesziele und halten Sie die Arbeitszeiten mit genügend Pausen ein.

Dipl.-Ing. Günter Ströhnisch

Fachleiter Post, Postbank, Telekom bei der BG Verkehr



+ Arbeiten im Homeoffice – nicht nur in Zeiten der SARS-CoV-2-Pandemie

Link: <https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/3925>

Eignet für Homeoffice

Ein Arbeitsplatz der Kategorie FUNKTIONAL ist für mehrtägiges Arbeiten geeignet. Dabei sollte möglichst nur ein Bildschirmgerät verwendet werden. Ein Bürodrehstuhl ist empfehlenswert.

„Minimal“: nur als Notlösung geeignet

- 1 **Tisch:** Arbeitsfläche 80x60 cm, nicht höhenverstellbar, Höhe 74 +/- 2 cm
- 2 **Beinfreiheit:** Breite mindestens 60 cm, Tiefe 60 cm
- 3 **Sitzplatz:** ergonomischer Stuhl mit ausreichender Sitzfläche und Rückenlehne
- 4 **Freie Bewegungsfläche:** 80x80 cm
- 5 **Arbeitsgeräte:** Notebook, Smartphone

Ein Arbeitsplatz der Kategorie MINIMAL sollte als Notlösung für zwischendurch betrachtet werden und eignet sich nur für gelegentliches Arbeiten.



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 Abbestel-
lungen 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

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

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



Die Hauptverwaltung der
BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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 2021

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



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