

# SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der  BG Verkehr



## Vorsicht, Glatteis!

 | 12

Technik, die Leben retten kann | 8

Stadtwerke Wiesbaden: Mit Hochvolt unterwegs | 16



# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen
- 7 Trauer um Wolfgang Steinberg

## SICHER & GESUND

- 8 Technik, die Leben retten kann  
Assistenzsysteme nutzen
- 10 Konzepte für mehr Verkehrssicherheit  
Profis schulen Profis
- 12 Sicher durch den Winter  
Jahreszeitliche Anforderungen berücksichtigen
- 13 Pandemiebekämpfung  
Richtig lüften
- 16 Mit Hochvolt in die Werkstatt  
E-Busse im Einsatz bei den Stadtwerken Wiesbaden
- 22 Die schnellen drei  
Übungen gegen die Trägheit
- 24 Ausbildung Sifa  
Mit neuem Konzept

## GUT VERSICHERT

- 26 Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 27 Im Fall der Fälle gut versichert  
Die BG Verkehr in Zahlen
- 28 Der besondere Fall  
Hendrik Donkers über sein Leben mit Prothesen

## SERVICE

- 30 Prävention aktuell  
Dr. Jörg Hedtmann
- 30 Impressum
- 31 Kontaktübersicht  
So erreichen Sie die BG Verkehr





Titelbild: picture alliance / imageBROKER | Michael Weber; Bilder: Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH; BG Verkehr / Gerald Haene; BG Verkehr / Heinz E. Studi; Christoph Papsch / BG Verkehr

16



*S. Kudzielka*

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der  
Geschäftsführung der  
BG Verkehr

## Liebe Leserin, lieber Leser,

die BG Verkehr hat einen schweren Verlust erlitten, der mich auch nach mehreren Wochen noch ganz persönlich beschäftigt: Am 27. Oktober starb plötzlich und unerwartet Wolfgang Steinberg, unser Vorsitzender des Vorstands auf Versichertenseite. Er war gleichzeitig ein unermüdlicher Vorkämpfer für den Arbeitsschutz und eine umsichtige, durchsetzungsstarke Führungspersönlichkeit für die BG Verkehr. Wir werden ihn sehr vermissen.

Mut und Hartnäckigkeit brauchen auch viele unserer Mitgliedsunternehmen angesichts der noch immer andauernden Corona-Krise. Auch hier wollen wir helfen: In dieser Ausgabe finden Sie wichtige Informationen zum Thema Lüften und raumluftechnische Anlagen. Spätestens seit der Analyse der Superspreader in der Fleischindustrie ist erwiesen, dass die Unternehmen mit den richtigen Lüftungskonzepten dem Infektionsgeschehen in den Betriebsgebäuden wirkungsvoll entgegenwirken können.

Besuchen Sie auch unsere Website [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) und insbesondere unseren Medienkatalog. Hier erwartet Sie eine Fülle neuer Informationen und Medien zum Thema Corona. Diese unterstützen Sie in den kommenden Wochen und Monaten bei Ihren Bemühungen, Ihre Beschäftigten gesund und Ihren Betrieb arbeitsfähig zu halten.

In wenigen Wochen endet das Jahr 2020, das für viele Menschen wenig erbaulich war. Ich wünsche Ihnen eine sichere und gesunde Vorweihnachtszeit und einen guten Start ins nächste Jahr. Ich versuche mich jetzt mal als Prophetin: 2021 wird in jedem Fall besser werden!



## Lohnnachweis bis Februar

Auf Basis des Lohnnachweises, den jeder Unternehmer einmal im Jahr abgeben muss, berechnet die BG Verkehr die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung. Die Meldefrist für den Lohnnachweis 2020 endet am 16. Februar 2021. Seit zwei Jahren erfolgt die Übermittlung ausschließlich auf digitalem Weg. Betriebe, die kein Entgeltabrechnungsprogramm nutzen, können den digitalen Lohnnachweis über die Ausfüllhilfe sv.net abgeben.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16488979

## Die Kosten des Mülls

Pro Einwohner entsorgen die kommunalen Stadtreiniger in Deutschland jährlich fast 140 Liter Straßenmüll. Die Kosten dafür belaufen sich auf rund 700 Millionen Euro. Das geht aus einer Studie hervor, die der Verband kommunaler Unternehmen in Auftrag gegeben hat. Allein 225 Millionen Euro fallen für die Entsorgung von Zigarettenkippen an. Die Entsorgung von To-go-Bechern aus Plastik schlägt mit rund 120 Millionen Euro zu Buche.

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

## Tipps für die Praxis

Vier neue und aktualisierte Flyer der BG Verkehr unterstützen die Mitgliedsunternehmen dabei, ihren Beschäftigten ein sicheres Arbeiten zu ermöglichen. Sie beschreiben typische Gefährdungen und Belastungen von Müllwerkern und geben Hinweise, wie sie vermieden werden können.

Während einer Sammeltour treten Kräfte auf, die das Muskel-Skelett-System belasten. Der Flyer „Tipps zum Ziehen und Schieben von Abfallbehältern“ zeigt, was der Entsorgungsbetrieb tun kann, um die Belastungen zu reduzieren, und worauf die Beschäftigten achten sollten. Zwei weitere Falblätter greifen die Themen Lärm bei der Abfallsammlung und die Mitfahrt auf dem Trittbrett an Abfallsammelfahrzeugen auf.

Heutige Rückfahrsensenzsysteme sind in der Lage, die Unfallgefahren bei diesem risikoreichen Fahrvorgang deutlich zu reduzieren. Der Flyer zum Thema beschreibt, welchen technischen Standards die Systeme genügen müssen, um einen wirklichen Nutzen und vor allem Sicherheit zu bringen.

+ **Bestellung oder Download:**  
[www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

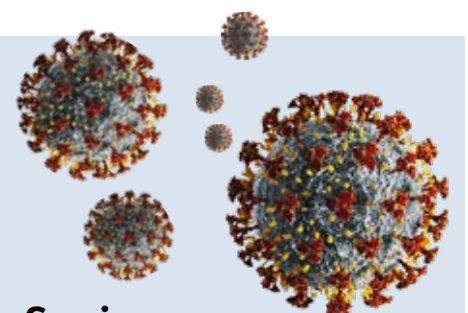
- ▶ Flyer „Schutz vor Lärm bei der Abfallsammlung“
- ▶ Flyer „Tipps zum Ziehen und Schieben von Abfallbehältern“
- ▶ Flyer „Sichere Mitfahrt auf dem Trittbrett“
- ▶ Flyer „Rückfahrsensenzsysteme für Nutzfahrzeuge“



## Mit Pop-Art gegen Unfälle

Zwei neue Motive der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas!“ werben derzeit für sicheres und rücksichtsvolles Fahren. Angelehnt an den Stil des amerikanischen Pop-Art-Künstlers Roy Lichtenstein sollen die Plakate zwei Botschaften vermitteln: „Finger weg vom Handy!“ und „Abstand halten!“. Auf mehr als 700 Plakatflächen entlang der deutschen Autobahnen und auf Raststätten sind die Plakate seit September zu sehen.

Auftraggeber für die jährliche Plakat-Aktion ist das Bundesverkehrsministerium in Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Plakatierung finanziell.



## Seminare abgesagt

Vor dem Hintergrund der Infektionszahlen hat die BG Verkehr alle noch ausstehenden Seminare für 2020 abgesagt. Bis zum Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ab wann wieder Seminare durchgeführt werden. Über den aktuellen Stand informiert die Website der BG Verkehr.

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



## Aktuelle

### Unfallmeldungen

#### Von Windböe erfasst

Ein mit 22 Tonnen beladenes Abfallsammelfahrzeug fuhr an einem stürmischen Herbsttag über eine Landstraße in Richtung Betriebshof. Plötzlich traf eine starke Böe das Fahrzeug und drückte es auf den vom Regen durchweichten Seitenstreifen. Dem Fahrer gelang es nicht mehr, zurück auf die Straße zu steuern, und das Fahrzeug kippte in den Straßengraben. Der angeschnallte Fahrer wurde an der Schulter verletzt.

#### In Schüttung ge-griffen

Ein Auszubildender fuhr bei einer Sperrmüllsammelfahrt als Lader mit. Er bemerkte einen Störstoff und griff bei laufendem Betrieb in den Spänekasten, um den Stoff zu entfernen. Der junge Mann unterschätzte dabei die Arbeitsgeschwindigkeit der Pressplatte. Er konnte die Hand nicht rechtzeitig zurückziehen – sie wurde amputiert.

#### Ballen stürzt ab

In einer Umschlaghalle nahm ein erfahrener Mitarbeiter mit dem Gabelstapler drei gepresste Kunststoffballen auf. Gleichzeitig sah ein Helfer einen leeren Eimer vor dem Stapler liegen. Um ihn wegzuräumen, betrat der Mann den Gefahrenbereich. In diesem Moment rutschte der oberste, rund 300 kg schwere Ballen aus etwa zwei Meter Höhe ab. Der Helfer wurde getroffen und war aufgrund seiner Verletzungen zwei Monate arbeitsunfähig.

## Kommunikation im Fokus

Gute und umfassende Kommunikation hilft, Unfälle im Betrieb zu vermeiden. Deshalb steht das Thema im Mittelpunkt des diesjährigen Präventionsprogramms

**„Jugend will sich-er-leben“.**

Der für das neue Ausbildungsjahr gewählte Schwerpunkt vermittelt Berufsanfängern, wie das Ansprechen von Konflikten, Feedback-Geben, aktives Zuhören und Gewaltvermeidung in der Kommunikation zu mehr Sicherheit in der Arbeitswelt beitragen können. Medien und Unterrichtsmaterialien gibt es auf der Website der Aktion.

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



## Preis für gute Ideen

Der Deutsche Arbeitsschutzpreis belohnt Unternehmen und Einzelpersonen, die vorbildliche Lösungen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten gefunden haben. In fünf verschiedenen Kategorien werden technische, strategische, organisatorische und kulturelle Ideen ausgezeichnet. Insgesamt gibt es Preisgelder in Höhe von 50.000 Euro zu gewinnen. Bewerbungsschluss ist der 1. Februar 2021.

<https://deutscher-arbeitsschutzpreis.de>



## Kliniken ausgezeichnet

Im Jahr 2020 wurden die BG Kliniken erneut von der Zeitschrift „Focus Gesundheit“ für ihre medizinischen Leistungen ausgezeichnet. Die neun Akutkliniken gehören damit zu den besten Krankenhäusern der „Klinikliste 2021“.

## Sitzung der Vertreter- versammlung fällt aus

Die für den 10. Dezember 2020 geplante Sitzung der Vertreterversammlung der BG Verkehr wurde abgesagt. Die Vorsitzenden des Gremiums entschieden mit Rücksicht auf die Gesundheit der Mitglieder, ein Umlaufverfahren durchzuführen. Dabei handelt es sich um eine schriftliche Abstimmung der Beschlussvorlagen. Auf der Tagesordnung stehen unter anderem die Feststellung des Haushaltsplans für das Jahr 2021, die Beschlussfassung des gemeinsamen Gefahrtarifs Fahrzeughaltung und See sowie die Abnahme der Jahresrechnung. Über die Ergebnisse wird die BG Verkehr im Anschluss berichten.



## BG Verkehr lobt Innovation bei Fahrerassistenzsystemen

Nicht selten kommen beim Abbiegen von Lkw Menschen ums Leben. Die Daimler Truck AG will nun im kommenden Jahr ihren Abbiegeassistenten, der den Lkw-Fahrer vor Radfahrern oder Fußgängern warnt, die sich rechts vom Fahrzeug befinden, entscheidend verbessern. Folgt auf die Warnung keine Reaktion, bremst der Active Sideguard Assist (ASGA) den Lkw bis zum Stillstand selbsttätig ab. „Der ASGA wird unseren Mitgliedsunternehmen und Versicherten helfen, die Unfallzahlen noch weiter zu reduzieren“, lobt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr. „Wir hoffen, dass das neue System auch bald von anderen Herstellern angeboten wird und möglichst viele Nutzer findet!“

## Neu erschienen

### Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen

Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen gehören zu den gefährlichsten Tätigkeiten überhaupt. Die Information 213-055 „Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen – Zugangs-, Positionierungs- und Rettungsverfahren“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung erläutert, wie die Arbeit durch gute Planung und eine sinnvolle Vorbereitung von Rettungsmaßnahmen sicher und gesund gestaltet werden kann.

<https://publikationen.dguv.de>

### Einkaufsratgeber auf Englisch

Der Einkaufsratgeber der BG Verkehr für gewerblich genutzte Fahrzeuge bietet Tipps und dient als Entscheidungshilfe für Unternehmer, Fuhrparkleiter und Führungsverantwortliche. Jetzt gibt es die Broschüre auch in einer englischen Version.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 19112418

### UUV „Bauarbeiten“

Seit Oktober gilt eine überarbeitete Version der Unfallverhütungsvorschrift (UUV) „Bauarbeiten“. Sie behandelt u. a. Verkehrsgesfahren und den Betrieb von Fahrzeugen auf Baustellen. Die neue UUV „Bauarbeiten“ (DGUV Vorschrift 38) wurde an das staatliche Vorschriften- und Regelwerk angepasst und am 1. Oktober 2020 bei der BG Verkehr in Kraft gesetzt. Die ehemalige UUV „Bauarbeiten“ (VBG 37) aus dem Jahr 1977 trat außer Kraft.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20838131

### Beleuchtung im Büro: Hilfen für die Planung

Eine Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung beschreibt Beleuchtungskonzepte und -arten und bietet Hilfe bei der Planung der Beleuchtung in Büroräumen.

<https://publikationen.dguv.de>



# Trauer um Wolfgang Steinberg



Wolfgang Steinberg, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr auf Versichertenseite, ist am 27. Oktober plötzlich und völlig unerwartet im Alter von 70 Jahren verstorben. Er war mehr als 30 Jahre in der Selbstverwaltung aktiv.

Der Tod des Vorstandsvorsitzenden auf Versichertenseite, Wolfgang Steinberg, hat sowohl in der Selbstverwaltung als auch bei den Beschäftigten der BG Verkehr Bestürzung und Trauer ausgelöst. „Wir verlieren in Wolfgang Steinberg eine umsichtige und durchsetzungsstarke Führungspersönlichkeit, die sich unermüdlich für das Wohl der Versicherten eingesetzt hat. Unser tiefes Mitgefühl gehört seiner Familie“, sagt Klaus Peter Röskes, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr auf Arbeitgeberseite.

## **Seit 13 Jahren an der Spitze der Selbstverwaltung**

Wolfgang Steinberg begann 1989 seine Arbeit für die Selbstverwaltung als stellvertretendes Mitglied der Vertreterversammlung auf Versichertenseite. Dem Vorstand der BG Verkehr gehörte er seit 1993 an. Seit 13 Jahren lenkte er als Vorsitzender des Vorstandes auf Versichertenseite die Geschicke der BG Verkehr, die er in mehreren externen Organisationen und Gremien vertrat. Wolfgang Steinberg war unter anderem als Mitglied des Vorstandes der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung aktiv.

„Der Kontakt zur Praxis war Wolfgang Steinberg immer wichtig. Sein hohes Praxiswissen wurde insbesondere durch sein immerwährendes Engagement im Präventionsausschuss und in seiner Arbeit als Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Entsorgung deutlich“, sagt Röskes. Zuletzt brachte er unmittelbar seine Expertise aus der Entsorgungsbranche ein, um den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr zeitnah verlässliche Handlungsempfehlungen zum Schutz vor dem Coronavirus zur Verfügung zu stellen.

## **An wichtigen Weichenstellungen maßgeblich beteiligt**

In die Amtszeit von Wolfgang Steinberg im Vorstand fallen wichtige Weichenstellungen für die BG Verkehr, unter anderem die Fusionen der BG Verkehr mit der See BG und der Unfallkasse Post und Telekom, die er maßgeblich mitgestaltet hat. „Wir werden Wolfgang Steinberg immer als Vorstandsvorsitzenden in Erinnerung behalten, der kollegial mit der Arbeitgeberseite stets den Arbeitsschutz nach vorn gebracht hat“, sagt Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr.

## **Beruflich, politisch und gewerkschaftlich engagiert**

Auch in seinem Beruf zeigte sich Wolfgang Steinberg immer engagiert. 1972 nahm der gelernte Groß- und Außenhandelskaufmann seine Arbeit bei der damaligen Rethmann Städtereinigung auf. Schon kurz darauf wurde er in den Betriebsrat und dort zum Vorsitzenden gewählt. Später vertrat er in dem rasch wachsenden Unternehmen die Arbeitnehmerinteressen als Mitglied und Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Rethmann AG. 1994 war er Gründungsmitglied im ersten Konzernbeirat.

Von 1989 bis zu seinem Tod gehörte er für die SPD dem Rat seiner Heimatstadt Selm in Nordrhein-Westfalen an. Auch als Gewerkschafter war er während seines gesamten Berufslebens aktiv. Seit 1972 Mitglied der ÖTV, engagierte er sich dort genauso wie später in der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) in der Vorstands- und Fachgruppenarbeit auf Kreis- Bezirks-, Landes- und Bundesebene.

# Technik, die Leben retten kann

War dieser Unfallhergang vorhersehbar? Bei der Aufarbeitung eines tödlichen Arbeitsunfalls wird diese Frage unausweichlich gestellt. Verstörtes Schweigen ist dann keine gute Antwort.

Die Leichtgutschaufel eines Radladers ist unübersehbar. Sie ist undurchsichtig. Und sie befindet sich oft unmittelbar in der Sichtlinie zwischen Maschinenführer und Fahrweg! Das klingt zwar völlig absurd, wird aber akzeptiert. (Zum Vergleich: Wer würde eine eingeschränkte Sicht auf den Fernsehbildschirm hinnehmen?) Klare Sache: Es muss zu lebensgefährlichen Situationen kommen, wenn nicht sichergestellt werden kann, dass sich niemals Personen im Fahr- und Arbeitsbereich eines so ausgerüsteten Radladers aufhalten. Menschen haben die Tendenz, im vertrauten Umfeld Unfallrisiken zu unterschätzen. Tatsache ist aber, dass es gerade dort tödliche Unfälle gibt. Oft heißt es dann, gerade diese Fahrt zum Tanken, in die Werkstatt oder für einen außergewöhnlichen Transport sei eine seltene Ausnahme gewesen.

## Gefährliche Situationen ausschließen

Radlader werden mit einer Leichtgutschaufel ausgerüstet, wenn in Betriebsstätten Schüttgüter mit geringer Dichte in großen Mengen umgeschlagen werden müssen. Paradebeispiele für derartige Einsatzgebiete sind Recyclinganlagen, Wertstoffhöfe und Kompostwerke. Meistens wird der Radlader vom Betreiber selbst mit einer Leichtgutschaufel ausgerüstet, die für die Arbeitsaufgabe geeignet scheint. Die Verantwortlichkeit liegt auf der Hand: Wer als Unternehmer in seinem Betrieb eine auf Sicht geführte fahrbare Ar-

© Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH



Für den Transport von Leichtgut werden Radlader mit großvolumigen Leichtgutschaufeln ausgerüstet. Für die bessere Sicht ist der Radlader mit einem Birdview-System ausgestattet.

beitsmaschine benutzen lässt, der muss auch die dazu erforderliche Sicht ermöglichen.

Ohne ausreichende Sicht darf kein Meter gefahren werden, wenn der Aufenthalt von Personen im Gefahrenbereich nicht hundertprozentig ausgeschlossen ist. Diese Überlegung ist, stark verkürzt, die Zusammenfassung der gesetzlich vorgeschriebenen Gefährdungsbeurteilung.

## Beurteilungskriterien

Diese Gefährdungsbeurteilung muss fachkundig und anhand der konkreten betrieblichen

Situation durchgeführt werden. Unweigerlich stellt sich die Frage, ob die gegebenen Sichtverhältnisse ausreichen. Diese Frage kann nur beantwortet werden, wenn halbwegs objektive Beurteilungskriterien für die fachkundige Bewertung herangezogen werden.

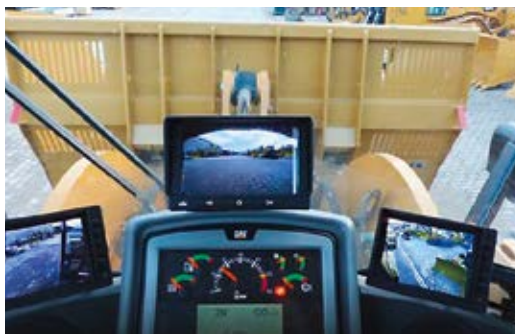
Das Zauberwort für solche Beurteilungskriterien heißt „Stand der Technik“. Eine wichtige Hilfestellung für die betriebliche Praxis ist die Empfehlung „Sicht beim Einsatz von Erdbaumaschinen und Walzen“ des DGUV Sachgebiets Tiefbau im Fachbereich Bauwesen vom 26.3.2015.





Für die direkte Sicht nach vorne bei angehobener Leichtgutschaufel sind hier als wirksame Hilfsvorrichtung Kameras und Scheinwerfer im Schaufelrahmen mit Monitoren in der Fahrerkabine verbunden.

© Resch-Ka-Tec



Konstruktionsbedingt ist die direkte Sicht im Nahbereich von Erdbaumaschinen eingeschränkt. Die Gefährdung liegt auf der Hand.

### Technische Maßnahmen

Ergibt sich bei der Überprüfung, dass die gegebenen Sichtverhältnisse diesen Anforderungen nicht entsprechen, dann reicht die direkte Sicht des Maschinenführers wegen der Leichtgutschaufel auf den vorwärts gerichteten Fahrbereich des Radladers nicht aus. Auf die Eingangsfrage dieses Artikels bezogen ist der Eintritt eines schweren Arbeitsunfalls in diesem Fall vorhersehbar. Der Radlader darf nur dann betrieben werden, wenn er mit wirksamen Hilfsvorrichtungen ausgerüstet wird. Beispiele dafür sind Birdview-Systeme wie in der Abbildung oben links oder Schaufelrah-

men-Kameras in Verbindung mit Monitoren in der Fahrerkabine (siehe kleine Abbildung oben rechts). Übrigens müssen auch Hersteller von Radladern genau vorgegebene Anforderungen an die Sichtverhältnisse berücksichtigen.

### Kameras und Monitore schützen vor Unfällen mit Personenschaden.

Diese müssen allerdings wesentlich umfassendere Beurteilungskriterien erfüllen, die sich aus dem Anhang I der EG-Maschinen-

richtlinie und internationalen Normen ergeben. Zur herstellerseitigen Überprüfung des sogenannten „Nahfeldes“ (ein Meter Abstand von der Maschine) führt man beispielsweise einen Prüfkörper mit einer Höhe von 1,2 bis 1,5 Metern auf einem Rechteck in einem Abstand von einem Meter um die Außenkontur des Radladers herum. Eine Person auf dem Fahrersitz muss diesen Prüfkörper an jeder Stelle des Rechtecks erkennen können. Wer es genau wissen will, kann einen ähnlichen Test auch im Betrieb durchführen.

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

Unfälle haben Ursachen.  
Oft sind sie vermeidbar.  
Wie – das kann man trainieren.  
Die BG Verkehr fördert  
deswegen Maßnahmen für  
mehr Verkehrssicherheit.

## Sie schulen, wir fördern



**W**er in einem Entsorgungsunternehmen über Verkehrssicherheit spricht, muss an erster Stelle den innerbetrieblichen Verkehr und die Sicherheit im Straßenverkehr thematisieren. Etwa zwei Drittel der tödlichen Arbeits- und Wegeunfälle im Zuständigkeitsbereich der BG Verkehr sind Verkehrsunfälle. In etwa 30 Prozent der Fälle wird das Unfallopfer so schwer verletzt, dass es nur mit schweren Einschränkungen überlebt und auf eine Unfallrente angewiesen ist. Die BG Verkehr fördert deswegen betriebliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Dafür gibt es zwei Kategorien:

### 1. Fahrsicherheitstrainings

Vor allem für kleine und mittelgroße Betriebe sind Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings interessant. Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet, bis der Fördertopf leer ist.

### 2. Konzeptförderung

Firmen mit mehr als 250 Beschäftigten können sich mit individuellen Konzepten um Fördermittel bewerben. Die Förderung ist unabhängig davon, ob das Unternehmen einen Fuhrpark betreibt, das heißt, es können auch Unfallschwerpunkte auf dem Weg zur Arbeit im Mittelpunkt stehen.

Heute ist es nur ein abgefahrener Spiegel (der auch schon Kosten im vierstelligen Bereich ver-

ursacht), morgen vielleicht ein Mensch, der beim Rechtsabbiegen übersehen wird. Die Auswertung aller Unfälle und Beinahe-Unfälle zeigt, wo im Betrieb Handlungsbedarf besteht. Oft sind es zum Beispiel grundlegende Fahrtechniken, die auch Profis am Steuer immer wieder auffrischen und üben müssen (siehe Interview auf der folgenden Seite). Hier einige Ideen für Maßnahmen im Betrieb, die in Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bereits erfolgreich erprobt wurden:

- ▶ Fahrertage (oft als Event an einem Samstag) mit Informations- und Unterweisungsständen zu Themen wie sicheres Ein- und Aussteigen, Ablenkung und Müdigkeit, Langsamfahren und Rangieren, freie Sicht und Ordnung im Fahrerhaus oder optimale Nutzung von Assistenzsystemen. Als Ergänzung solcher Praxistage im Unternehmen können etwa der Überschlagsimulator oder Gurtschlitten der BG Verkehr gebucht werden.
- ▶ Beratung zu Ernährung, Schlaf, Konzentrationsvermögen oder Drogenmissbrauch, zum Beispiel durch den Betriebsarzt oder Fachleute von Krankenversicherungen.
- ▶ Zusammenarbeit mit dem regionalen Fahrradclub, Kindergärten, Seniorenvereinen, um die gegenseitige Perspektive als Verkehrsteilnehmer kennenzulernen.

### **Machen Sie mit und schicken uns Ihr Konzept!**

- ▶ Teilnehmen können Betriebe mit mehr als 250 Beschäftigten.
- ▶ Maximal gibt es pro Betrieb 30.000 Euro bzw. ein Promille der gemeldeten Lohnsumme. (Je nachdem, welche Grenze zuerst erreicht ist).
- ▶ Gefährdungsbeurteilung mit Benennung der geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, unterteilt nach Gefährdungsbereichen.
- ▶ Im Idealfall sollten die drei Bereiche Straßenverkehr, innerbetrieblicher Transport und Wegeunfälle abgedeckt werden.
- ▶ Die Umsetzung kann in Form von Schulungen, Schwerpunktprogrammen oder in Kombination mit Fahrsicherheitstrainings erfolgen.
- ▶ Externe Fachleute (Trainer, Berater) können bei der Planung und Umsetzung mit eingebunden werden.
- ▶ Einsendeschluss bei der BG Verkehr ist der 18. Juni 2021 für eine Förderung in 2022.

**+** [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20954048



*Sie begleiten seit vielen Jahren in Unternehmen Schulungen und Fahrertage vor Ort. Bitte beschreiben Sie ein paar gelungene Praxisbeispiele.*

Jeder Unfall hat eine Ursache – so weit, so gut. Aber oft kommt man erst dann weiter, wenn man die Ursache hinter der Ursache findet. Und da zeigt sich dann zum Beispiel, dass Rangierschäden oft damit zu tun haben, dass die Fahrer beim Langsamfahren unsicher sind und ihr Fahrzeug nicht richtig beherrschen. Deswegen ist das oft ein Schwerpunkt auf den Schulungen: Wie weit schlage ich wann das Steuer ein, schätze ich die Länge des Fahrzeugs richtig ein? Ein Übungsparcours mit Stangen und Pylonen simuliert typische Verkehrssituationen, zum Beispiel beim Abbiegen oder Spurwechsel. Ganz wichtig: Die Trainer müssen aus der Praxis kommen. Diese Profis erarbeiten Übungen, die genau zur Situation im Unternehmen passen und vermitteln den Kollegen wertvolle Kniffe und Tricks in der Fahrzeugbeherrschung.

*Welche Grundlagen sind Ihrer Erfahrung nach wichtig, damit Schadensprävention im Unternehmen dauerhaft Erfolg hat?*

Im Grunde geht es ja bei den Maßnahmen zur Verkehrssicherheit um eine detaillierte Gefährdungsbeurteilung mit den entsprechenden Konsequenzen, so wie es auch der gesetzliche Arbeitsschutz fordert. Elementar ist, dass die Geschäftsführung das Thema Risikomanagement aktiv gestaltet. Risk-Management besteht aus vielen Mosaiksteinchen, dafür reicht natürlich nicht der Fahrertag einmal im Jahr. Meiner Erfahrung nach zeigt sich der Erfolg, wenn die Geschäftsführung die Prävention wirklich zur Chefsache erklärt und konsequent an dem Thema arbeitet. Mit dieser Einstellung können Sie ein überdurchschnittlich hohes Sicherheitsniveau erreichen. Das kommt zuallererst den Beschäftigten zugute. Daneben bedeuten weniger Schadensfälle aber auch weniger Kosten und weniger Störungen im Betriebsablauf. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht verstehe ich das Engagement zur Schadensprävention als wertschöpfend – und jeder Unternehmer, der schon einmal nach einem Unfall die interne Bilanz zu direkten und indirekten Kosten aufgemacht hat, wird das sofort bestätigen. Aus langjähriger Erfahrung rechne ich bei konsequenter Umsetzung der Präventionsmaßnahmen mit einer Senkung der Unfall- und Schadenszahlen um zehn bis zwanzig Prozent, meist ist es sogar noch deutlich mehr! Werden dank der Präventionsmaßnahmen kleine Unfälle vermieden, sinkt auch die Wahrscheinlichkeit, dass es im Betrieb ein Großschadensereignis geben wird. Das wird zusätzlich honoriert, beispielsweise seitens der Erstversicherer in der individuellen Prämienfindung.

*Welchen Stellenwert hat das Thema Unfallprävention in Zukunft?*

Dem Thema gehört die Zukunft! Mit einem professionell und individuell erstellten Risk-Management-Konzept schützt der Arbeitgeber seine Beschäftigten, aber auch Unbeteiligte vor schweren Unfällen. Wenn sich nun auch noch die BG Verkehr an den Investitionen beteiligt, kommt man dem gemeinsamen Ziel der „Vision Zero“ einen Schritt näher. Wer will das nicht?



Ralph Feldbauer, geschäftsführender Gesellschafter der RiskGuard GmbH, hat sich auf die Bewertung und Schadensprävention von Fuhrparkrisiken spezialisiert.

## Praxisbeispiel Konzeptförderung

### Profis schulen Profis

Peter Zollner, Geschäftsführer der Horst Pöppel-Gruppe in Regensburg, setzt seit Jahren auf regelmäßige Weiterqualifizierung der Fahrerinnen und Fahrer. In theoretischen und fahrpraktischen Trainings vertiefen die Beschäftigten ihr Wissen zum defensiven und vorausschauenden Fahren und werden für die Risiken im Straßenverkehr sensibilisiert. Unter anderem lernen die Profis von „alten Hasen“, mit welchen Kniffen und Tricks man Unfälle vermeidet. Die durchweg positive Rückmeldung bestätigt: Die persönliche Erfahrung am Steuer und im Fahrzeug hilft, neue Verhaltensweisen auszuprobieren und in den Alltag zu übernehmen.

Warum der Aufwand? Nur wer regelmäßig trainiert, kann das höchste Sicherheitsniveau erreichen und vor allem halten. In erster Linie gelingt es den Verantwortlichen auf diese Weise, Menschen vor schweren Unfällen zu schützen. Im strategischen Fokus der Unternehmensführung steht an zweiter Stelle die Vermeidung von Sachschäden und damit von Kosten. Last but not least sichert die konsequente Präventionsarbeit einen nahezu reibungslosen Betriebsablauf. Die Investition in Verkehrssicherheit kostet zwar vordergründig Zeit und Geld, aber beides wird auf der Habenseite mehr als kompensiert. „Das betriebliche Konzept zum Risikomanagement ist bei uns deswegen ein wesentlicher Bestandteil der strategischen Unternehmensführung“, erklärt Peter Zollner. „Und ein nachweisbarer Erfolgsfaktor“, ergänzt Risk-Manager Ralph Feldbauer, der das Unternehmen seit Jahren berät.

#### Martin Küppers

Leiter des Fachbereichs Verkehr und Landschaft bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

Die Witterungsverhältnisse  
müssen bei der Tourenplanung  
berücksichtigt werden, um  
die Fahrer zu entlasten.



Bilder: BG Verkehr/Heinz E. Studt

## Vorsicht, Glatteis!

Die kalte Jahreszeit stellt besondere Anforderungen an den betrieblichen Arbeitsschutz. Ab diesem Winter zusätzlich zu beachten ist die Winterreifenpflicht auf der vorderen Lenkachse.

Rein gesetzestechisch begann der Winter 2020/21 für die Fahrerinnen und Fahrer von Lkw bereits am 1. Juli: Seitdem müssen Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 (gemäß § 2 Abs. 3a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) bei winterlichen Straßenbedingungen neben den permanent angetriebenen Achsen auch die vorderen Lenkachsen mit Winterreifen ausrüsten. In Paragraph 36 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist definiert, dass als Winterreifen nur Reifen anerkannt werden, die mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) gekennzeichnet sind. Allerdings gibt es eine Ausnahme: M+S-Reifen, die vor dem 31. Dezember 2017 hergestellt wurden, dürfen noch bis zum 30. September 2024 als Winterreifen verwendet werden.

### Verkürzter Bremsweg

Winterreifen ermöglichen durch ihre spezielle Gummimischung und Profilierung

eine optimale Kraftübertragung zwischen Fahrzeug und Straße. Diese hält das Fahrzeug bei Lenkbewegungen in der Spur und verkürzt überdies den Bremsweg. Empfehlung der BG Verkehr: Die Reifen sollten eine Profiltiefe von mehr als vier Millimetern haben.

Natürlich ist optimale Bereifung kein Allheilmittel gegen winterliche Unfall-

**Nicht stressen lassen, vorausschauend fahren und, auch wenn es abgedroschen klingt: Termin ist dann, wenn du da bist!!!**

Björn Klockmann, Berufskraftfahrer

gefahren. Bei Schnee und Eis ist das Aussteigen aus dem Lkw noch gefährlicher als in der warmen Jahreszeit. Mit festem Schuhwerk, rückwärts sowie Stufe für Stufe aus dem Führerhaus steigen und dabei die Haltegriffe nutzen – so sinkt das Risiko, beim Verlassen des Fahrzeugs zu stürzen. Unbedingt sollten die Fahrer die Aufstiege zum Führerhaus und andere Aufstiege sauber halten, also vor der Benutzung von Schnee, Eis etc. befreien.

### Sicherheitsvorschriften beachten

Fahrzeughalter müssen darauf achten, dass Aufstiege den Sicherheitsvorschriften genügen (Anhang 1 der DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“). Außen liegende Trittstufen müssen demnach Öffnungen oder einen Verdrängungsraum aufweisen, damit zum Beispiel Schnee und Eis durchgedrückt werden können. Roste oder Lochbleche erfüllen diese Forderung. (bh)





Wo viele Menschen zusammenarbeiten, steigt die Gefahr einer Infektion. Mit unseren Tipps reduzieren Sie das Risiko.

## Richtig lüften während der Pandemie

Das Prinzip ist einfach: Viel frische Luft verhindert, dass sich virenbelastete Aerosole im Raum verteilen. Bei der sogenannten freien Lüftung über die Fenster ist eine Stoßlüftung am effektivsten. Das Lüften über gekippte Fenster ist weniger empfehlenswert, kann aber als Ergänzung sinnvoll sein. Als Faustregel gilt: Räume alle 20 Minuten über die gesamte Fensterfläche stoßlüften, im Winter für mindestens drei Minuten. In Besprechungs- und Seminarräumen bereits vor der Benutzung 15 Minuten lang die Fenster öffnen.

Wer den Lüftungszeitpunkt individuell bestimmen möchte, misst die CO<sub>2</sub>-Konzentration im Raum, denn daraus lässt sich auf die Qualität der Raumluft und damit indirekt auf die Virenlast schließen. Eine CO<sub>2</sub>-Konzentration von 1.000 ppm, die unter normalen Umständen einen hygienisch ausreichenden Luftwechsel anzeigt, sollte derzeit auf keinen Fall überschritten werden. Im Gegenteil, bereits deutlich vorher

(z. B. spätestens ab 800 ppm), sollte wie oben beschrieben gelüftet werden. Die CO<sub>2</sub>-Konzentration kann mittels einer CO<sub>2</sub>-Ampel überwacht werden. Alternativ können die Lüftungsintervalle unter Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Konzentration im Raum auch berechnet werden, zum Beispiel mit der CO<sub>2</sub>-App der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

### Klimaanlage als Virenschleuder?

Gewerberäume und moderne Bürohäuser werden oft über raumlufttechnische Anlagen (RLT-Anlagen) belüftet. Viele Menschen befürchten jedoch, dass sich Klimaanlagen, Heizlüfter und Co. als Virenschleudern erweisen könnten. Entwarnung gibt es für zentrale RLT-Anlagen, die mit Frischluft versorgt werden. „Das Übertragungsrisiko von SARS-CoV-2 ist gering, wenn die Anlagen über geeignete Filter verfügen oder einen hohen Außenluftanteil zuführen“, sagt Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr. Man sollte deshalb auf Umluftbetrieb vollständig verzichten und die Außenluftzufuhr über die Anlage

### Neun Tipps zur Lüftung über zentrale RLT-Anlagen

1. Außenluftvolumenströme so weit wie möglich erhöhen und hohe Luftwechselrate sicherstellen.
2. Umluftanteile so weit wie möglich reduzieren.
3. Bei Umluftbetrieb hochwertigere Filter (F7 bis >F9), möglichst HEPA-Filter verwenden (H13 oder H14). Wegen des höheren Druckverlusts Konzept von einer Fachfirma prüfen lassen.
4. Anlage mindestens zwei Stunden vor und nach Nutzung des Gebäudes auf Nennleistung fahren.
5. Lüftung mit abgesenkter Leistung fahren, wenn das Gebäude nicht benutzt wird.
6. Bei CO<sub>2</sub>-gesteuerten Anlagen als Zielwert 400 ppm einstellen, damit die Anlage dauerhaft mit Nennleistung betrieben wird.
7. Änderung der Arbeitspunkte (Heizen, Kühlen, Be- und Entfeuchten) ist nicht erforderlich.
8. Wärmetauscher auf Leckagen zwischen Ab- und Zuluft prüfen.
9. Bei Wartung und Austausch beladener Filter persönliche Schutzausrüstung tragen: Schutzanzug, Handschuhe, Schutzbrille und Atemschutzmaske (mind. FFP2). Filter in fest verschlossenen Behältern oder Beuteln entsorgen.



© Michael Hüter

erhöhen. Ganz wichtig: Die Anlagen müssen vorschriftsmäßig gewartet werden (gemäß VDI 6022).

Kritisch zu sehen sind dezentrale RLT-Geräte, die im Umluftbetrieb laufen. Dazu zählen zum Beispiel Split-Klimaanlagen. Diese Geräte saugen Raumluft (Sekundärluft) an, kühlen oder erwärmen sie und geben sie zurück in den Raum. Sie verfügen in der Regel nicht über Filter, die Aerosole effektiv abscheiden. Der Betrieb dieser Geräte ist nur in Räumen mit Einzelbelegung zugelassen. Betritt eine weitere Person den Raum, sollte man das Gerät ausschalten und die Fenster öffnen.

**Genau hinsehen bei Luftreinigern**

Luftreiniger sind nur als ergänzende präventive Infektionsschutzmaßnahme

anzusehen, wenn eine Lüftung über Fenster, Türen, Tore oder RLT-Anlagen nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist. Soll ein Luftreiniger zur Abscheidung von SARS-CoV-2 dienen, muss er mindestens mit einem HEPA-Filter (H13 oder H14) ausgestattet sein. Der Dichtsitz des Filters im Gerät muss gegeben und die Wirksamkeit des Luftreinigungsgeräts als Ganzes nachgewiesen

sein (Testprotokolle anfordern). Weitere wichtige Aspekte sind eine mögliche Lärmbelastung, der regelmäßige Filterwechsel unter Beachtung der notwendigen Arbeitsschutzmaßnahmen, die Dimensionierung und Positionierung des Geräts sowie die Berücksichtigung von thermischen oder stofflichen Lasten im betreffenden Raum.

Vorsicht gilt bei Luftreinigern, die auf der Basis von Ozon, kaltem Plasma, Elektrofiltern oder Ionisation arbeiten, denn sie können Ozon und Stickoxide freisetzen. Weiterer Nachteil: Eventuell entstehen durch die Reaktion mit den in der Raumluft enthaltenen Stoffen gesundheitsgefährdende Zersetzungsprodukte. Diese Verfahren sind daher nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu empfehlen.

Werden UV-C-Entkeimungsgeräte verwendet, ist zu beachten, dass UV-C-Bestrahlung von Luft die Bildung von Ozon anregen kann. Ozon darf als giftiges Gas nicht in die Zuluft/Raumluft gelangen. Technische Lösungen sehen hierfür die Ummantelung der UV-C-Strahler mit absorbierendem Glas vor, welches die für die Ozonbildung relevanten Wellenlängen (im Bereich von 185 nm) aus der Strahlung herausfiltert. Die UV-C-Quelle muss über eine geeignete Abschirmung verfügen, damit die Beschäftigten nicht durch UV-C-Strahlen gefährdet werden.

**Bettina Nipko**  
Abteilung Einwirkungen  
und Berufskrankheiten



**CO<sub>2</sub>-Timer:** Diese App der DGUV errechnet die Lüftungsintervalle eines Raums und erinnert akustisch ans Lüften. Sie ist kostenlos in den Webstores erhältlich.

**„Lüftungsverhalten und Betrieb von Raumlufttechnischen Anlagen“:**  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20259652

**„Empfehlungen zum Lüftungsverhalten an Innenraumarbeitsplätzen“:**  
<https://publikationen.dguv.de>  
Webcode: p021576

Was sind Aerosole?	Wie entstehen sie?	Wo können sie gefährlich werden?	Wie stoppt man sie?
Schwebende Teilchen in einem Gas, zum Beispiel feste Teilchen (Rauch), flüssige (Nebel) oder Viren.	Beim Menschen durch Ausatmen, Sprechen, Singen, Rufen, Husten und Niesen.	In der Luft von schlecht gelüfteten, geschlossenen Räumen kann sich die Virenkonzentration erhöhen.	Abstand halten, Räume lüften, Schutzmasken tragen, draußen aufhalten.

Quelle: dpa, Robert Koch-Institut, Umweltbundesamt, Leibniz-Institut (Experimental Aerosol & Cloud Microphysics)



# Die BG Verkehr hilft

# So schützen Sie Ihre Beschäftigten vor Covid-19

**BG Verkehr**  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation

Coronavirus  
**C1**

## Allgemeine Schutzmaßnahmen

Sämtliche Anstrengungen zielen darauf, die Ausbreitung des Coronavirus zu verlangsamen, um die Belastung des Gesundheitssystems so gering wie möglich zu halten und die Versorgung schwer kranker Patienten sicherzustellen. Durch Anpassung des Verhaltens können Sie dazu beitragen! Damit leisten Sie einen bedeutsamen Beitrag, um Menschenleben zu schützen.

**BG Verkehr**  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation

Coronavirus  
**C2**

## Umgang mit Masken

Den besten Schutz vor einer Virusübertragung bietet das Abstandhalten von mindestens 1,5 m. Aber auch das richtige Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen kann vor größeren Tröpfchen und dem Kontakt von kontaminierten Händen mit den Schleimhäuten von Mund und Nase schützen. Sie verringern die Geschwindigkeit des Aerosolstroms oder Tröpfchenausswurf, z.B. beim Husten.

Die drei Arten des Mundschutzes

**BG Verkehr**  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation

Coronavirus

## Infektionsschutz in der Entsorgungswirtschaft

Informationen zur Abfallsammlung, Abfallsortierung und Abfallbehandlung



So wenig Kontakt zu anderen Menschen wie möglich – dies ist der beste Schutz vor einer Infektion. Beschäftigte in der Entsorgungswirtschaft können jedoch nicht immer den geforderten Mindestabstand von 1,5 m einhalten oder gar in Heimarbeit arbeiten. Umso wichtiger ist es, den persönlichen Kontakt zu anderen auf ein Minimum zu reduzieren und die Grundregeln zum Infektionsschutz konsequent einzuhalten. Wichtige Ansprechpersonen in dieser Frage sind Ihr Betriebsarzt und Ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Kontakte mit Kunden minimieren	Interbetriebliche Kontakte verringern	Zur Vermeidung von direktem Kontakt sollte die Organisation wenn möglich mit Sauchschutz (z.B. Plexiglaswände) ausgestattet sein.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sprechen Sie, wenn möglich, für Kunden und Kunden den Zugang zu Betriebsbereichen fern, Geländebereich.</li><li>• Treffen Sie Sicherheitsmaßnahmen, wie Kundenverkehr insbesondere bei Abstandsverletzungen, Markierungen von Abständen in Wartezonen oder die Erweisung von Öffnungspunkten ermöglichen es, Anstimmungen zu vermeiden.</li><li>• Im Kundenverkehr ist ein Kontakt selbst für Beschäftigte sinnvoll, z.B. durch Abschnürungen oder das Aufkleben von Plexiglaswänden.</li><li>• Durch den Kontakt von Unterlagen auf Dokumenten sind die häufigste Zählung werden Kontakte minimiert und damit infektionsvermeidung.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Achten Sie darauf, dass Kontakte zwischen den Mitarbeitern minimiert werden, die Durchführung von Schichtarbeit oder die Aufteilung in Gruppen mit versetzten Arbeitszeiten können Möglichkeiten sein.</li><li>• Das Betriebsgelände soll erst am Arbeitsplatz vor der Arbeit betreten und danach direkt verlassen werden.</li><li>• Sorgen Sie dafür, dass verschiedene Teams oder Gruppen nicht aufeinander treffen. Dies gilt speziell für die Nutzung der Umklee- und Duschräume (Schwarz-/Weiß-Bereich).</li><li>• Achten Sie darauf, dass der Kleiderwechsel und die Körperhygiene (Duschen) nach der Arbeit auf keinen Fall nach Hause verlagert wird.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sorgen Sie dafür, dass für Fremdpersonal Sanitätsmaßnahmen (ggf. auch mittels von Handwaschmöglichkeit) zur Verfügung stehen.</li><li>• Bittigen Sie regelmäßig Touchscreens bei automatischen Wägeeinrichtungen und stellen Sie z.B. Eingabebriefe zur Verfügung.</li><li>• Verringern Sie im Sortierbereich ggf. die Besatzung und vergrößern Sie die Abstände.</li><li>• Schaffen Sie Handhabungsmöglichkeiten in Kabinen ein. Erhöhen Sie die Handwaschfrequenz.</li></ul>

Faktenblatt Stand: 05.06.2020

Während der dynamischen Pandemielage den Überblick zu behalten, ist nicht leicht. Die BG Verkehr unterstützt Sie dabei. In unserem Corona-Downloadcenter finden Sie laufend aktualisierte Informationen rund um den Infektionsschutz. Natürlich kostenfrei.

## Nutzen Sie das kostenfreie Corona-Downloadcenter!

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20259652






Sachgebietsleiter Frank Bauer  
demonstriert, wie er von der neuen  
Arbeitsbühne aus gefahrlos das  
Dach des Busses öffnen kann.





A photograph showing the interior of a factory or workshop. In the foreground, a white electric bus chassis is visible, partially obscured by a blue metal railing. The background shows a large industrial structure with blue steel beams and white metal railings, suggesting a production or assembly area. The lighting is bright and even.

In Wiesbaden sorgen Batteriebusse für bessere Luft in der Innenstadt. Wie die Umstellung der Flotte den Arbeitsalltag verändert, erfuhren wir beim Mobilitätsdienstleister der hessischen Landeshauptstadt.

# Mit Hochvolt in die Werkstatt

**D**as politische Ziel ist ebenso klar wie ambitioniert: Schon in wenigen Jahren soll der öffentliche Personennahverkehr komplett emissionsfrei durch Wiesbaden rollen. Das geht nur zusammen mit den Wiesbadener Verkehrsbetrieben (kurz ESWE Verkehr genannt), die mit Überzeugung dabei sind. Mittlerweile sind zehn Batteriebusse geräusch- und geruchlos auf den Straßen unterwegs, nach und nach soll die komplette Flotte ausgetauscht werden.

Keine Kleinigkeit, wie Pressesprecher Christian Giesen betont: „Der Umstieg auf die alternative Antriebstechnik hat Konsequenzen für viele Bereiche“, sagt er. „Zum Beispiel haben wir auf dem Betriebshof die ersten 56 Ladepunkte plus Trafostationen bereits aufgebaut. Die Busse werden ausschließlich mit zertifiziertem Ökostrom betrieben. Es wird im Zuge der Einführung der Elektromobilität ein Betriebshofmanagement eingeführt. Es steuert die Fahrzeu-

ge je nach Energie in verschiedene Spuren. Und last but not least lernen unsere Busfahrerinnen und Busfahrer in Schulungen die neue Antriebstechnik kennen, bevor sie an den Start gehen.“

#### Zurück in die Fahrstunde

Andreas Deibele sitzt auf dem Fahrersitz und hört aufmerksam zu. Auf dem Betriebshof im Wiesbadener Zentrum

erhält er eine Einweisung in die neue Technik. Fahrlehrer Jürgen Steinemer erklärt ihm die Besonderheiten des Mercedes-Benz eCitaro. Bevor es losgeht, stellt Andreas Deibele Position, Höhe, Neigung und Härte des Sitzes ein. „Der ist total bequem“, sagt er, „und hat nicht

nur Sitzheizung, sondern auch eine Kühlung für den Sommer!“ Diese Lüftung direkt am Sitz steigert besonders den Komfort für den Fahrer.

„Na, dann mal los!“, sagt der Fahrlehrer aufmunternd. Ein einfacher Tastendruck, ein leises Summen – und jetzt? Auf Deibeles fragenden Blick antwortet Steinemer schmunzelnd: „Der Bus läuft bereits.“ Fast jeder, der zum ersten Mal einen E-Bus startet, ist irritiert. Da gibt es kein Brummen, kein Vibrieren eines Motors – es bleibt einfach sehr ruhig im Bus. Nichts ist zu hören außer dem leisen Summen der Heizung im Fahrgastbereich. Beim Fahren machen sich die 14-Tonner aber doch durch einen dezenten Brummtönen bemerkbar, denn alles andere wäre zu gefährlich: Damit Fußgänger, auch blinde oder sehbehinderte, den Bus rechtzeitig bemerken, definiert eine EU-Verordnung einen Grenzwert für den Geräuschpegel beim Fahren, der erreicht werden muss.

#### Energieverbrauch immer im Blick

Auch auf den Armaturen sieht einiges anders aus als gewohnt: Ein Powermeter zum Beispiel zeigt den aktuellen Energieverbrauch beim Fahren an. Beim Bremsen wandelt der Bus die Bremsenergie in Strom und lädt damit die Batterien auf. Der Stand dieser sogenannten Rekuperation wird ebenfalls angezeigt.

Deibele drückt die Getriebetaste auf D, blickt in den Rückspiegel und löst die Handbremse. Unverzüglich setzt sich der Bus in Bewegung. Deibele experimentiert vorsichtig mit dem Druck aufs Gaspedal. „An die rasche Beschleunigung des E-Antriebs muss ich mich erst gewöhnen“, sagt er lachend, als wir ein weiteres Mal recht flott über den Hof rollen. „Das dauert nicht lang“, versichert Fahrlehrer Steinemer, „und dann werden Sie auf diese lineare Be-



Der Umstieg auf den Elektroantrieb zieht eine Umrüstung des kompletten Betriebshofs mit Ladeinfrastruktur und entsprechender Energieversorgung nach sich.



Fahrlehrer Jürgen Steinemer erklärt seinem Schüler Andreas Deibele die Besonderheiten des Elektrobusses.

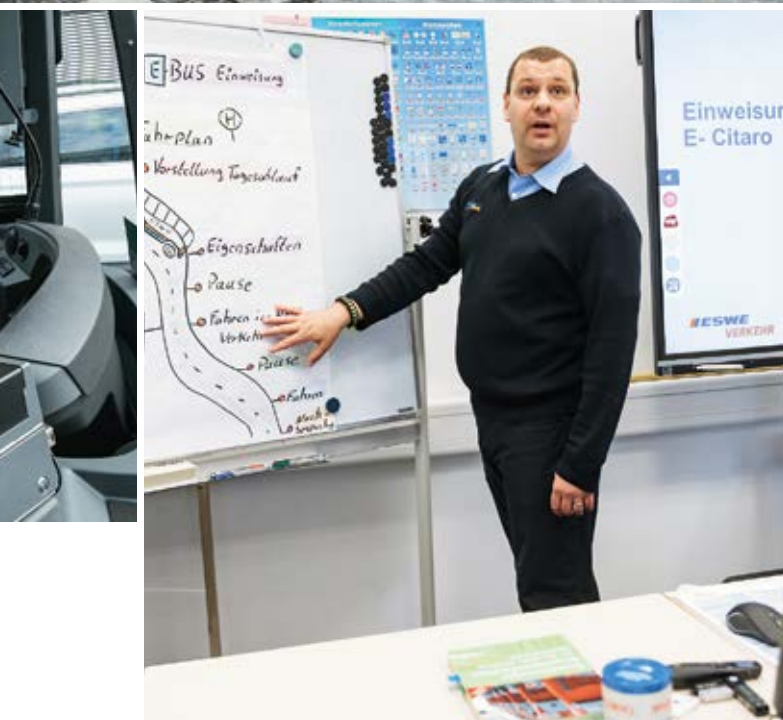
schleunigung nicht mehr verzichten wollen. Die Rückmeldungen der Fahrgäste sind ohnehin positiv“, ergänzt er. „Wir haben im Bus 41 Stehplätze. Das Stehen ist natürlich beim Verkehr in der Innenstadt dank dieser gleichmäßigen Bewegung viel komfortabler.“

Steinemer steht neben dem Fahrer und gibt Anweisungen: „Beschleunigen, dann den Fuß vom Gas nehmen – und rollen lassen.“ Segeln nennt er das. Oder auch Gleiten-Lassen. Auf diese Weise lässt sich der Bus besonders energieeffizient fahren. Denn den Energieverbrauch, der neben dem Fahrprofil auch von der Außentemperatur abhängig ist (Heizen und Klimatisierung mit Strom), sollte der Fahrer immer im Blick haben. Je nach Wetterlage und Streckenprofil sind die ersten zehn E-Busse von ESWE Verkehr 150 bis 200 Kilometer im Einsatz.





An den Ladestationen stehen maximal 150 kW Ladeleistung zur Verfügung. Damit dauert das „Betanken“ eines Busses je nach Batteriekapazität drei bis vier Stunden.



Die schon bestellten und zukünftig gelieferten E-Busse haben eine Reichweite von weit über 200 Kilometern.

### Elegant um die Kurve

Konstruktionsbedingt wird die Vorderachse, bedingt durch viele technisch notwendige Einbauten, mit rund acht Tonnen belastet. Das fühlt sich beim Lenken zunächst ungewohnt schwer an. Zudem sorgen die technischen Komponenten auf dem Dach des Busses für einen hohen Schwerpunkt. Beim

Fahren allerdings hat sich Andreas Deibele schnell daran gewöhnt. Mit einem breiten Lächeln im Gesicht steuert er den Bus in einer engen Kurve über den Asphalt. „So leise und ruhig. Richtig elegant“, schwärmt er.

Aber nicht nur die eingesetzte Technik ändert sich bei der ESWE Verkehr. Wie in anderen Unternehmen erhöht sich auch hier das Durchschnittsalter der Belegschaft. Oft häufen sich die Probleme der Beschäftigten mit dem zunehmenden Lebensalter. Um hier gegenzusteuern, lässt sich die ESWE Verkehr einiges einfallen.

### Wissen, was guttut

„Ich lege besonderen Wert auf einen ganzheitlichen Ansatz“, betont Dorothee Marietta Dreßler. Sie ist bei ESWE Verkehr für das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) zuständig. Während der gesamten Aus- und Fortbildung im Fahrdienst werden die Beschäftigten dafür sensibilisiert, was sie durch Ernährung, Bewegung und vernünftige Alltagsgewohnheiten für ihre Gesundheit tun können. Zusammen mit einer externen Trainerin lernen sie zum Beispiel, mit einer Faszienrolle oder einem Thera-Band Verspannungen zu lösen. Solche Übungen kann man quasi überall machen, auch zwischendurch während der Pause.

Normalerweise gibt es in den Räumlichkeiten von ESWE Verkehr Fitness- und Gesundheitskurse, die aber wegen der Corona-Pandemie nicht mehr angeboten werden. „Stattdessen haben wir Onlinekurse, die mit einem Trainer zu fixen Terminen live stattfinden“, sagt BGM-Leiterin Dreßler. „Diese

Art des Kursangebots ist definitiv besser gegen den inneren Schweinehund als YouTube-Videos auf Abruf.“

Vor wenigen Monaten hat ESWE Verkehr auch noch einen Ruheraum eingerichtet. In fünf Kabinen kann man dort kurz entspannen und neue Kraft schöpfen. Die Programme in den Massagesesseln reichen von Kurzmeditation bis hin zu Tiefenentspannung und sind bewusst kurz gehalten. „Bereits nach wenigen Anwendungen stellen sich mehr Ruhe und Gelassenheit ein“, beschreibt Dreßler die Wirkung.

### 700 Volt Spannung im Arbeitsalltag

Nur besonders qualifizierte und geschulte Werkstattmitarbeiter dürfen Wartungsarbeiten und Reparaturen an den Batteriebussen ausführen. „Die Qualifizierung ist Sache des Unternehmens“, sagt Sachgebietsleiter Frank Bauer.

Das Gefahrenpotenzial der Elektrotechnik ist anders als bei der herkömmlichen Fahrzeugtechnik. „Wer früher versehentlich einen heißen Motor berührte, hat das

noch zwei, drei Tage gespürt“, macht Bauer den Unterschied klar. „Aber in der Elektrotechnik arbeiten wir mit 700 Volt Spannung – da fasst man dann nur einmal an ...“ Zur persönlichen Schutzausrüstung jedes Mitarbeiters gehören deshalb unter anderem isolierende

## Bei der Arbeit mit 700 Volt Spannung dürfen sich die Werkstattmitarbeiter keinen Fehler erlauben.

Schutzhandschuhe sowie isoliertes Werkzeug, isolierende Matten oder Abdeckungen.

### Werkstatttechnik vom Feinsten

Ein E-Bus rollt in die Werkstatt: Langsam steuert ihn der Fahrer in den engen Arbeitsstand. Nur wenige Zentimeter trennen den Bus von den Flächen des Dacharbeitsstands. Sobald er die endgültige Position erreicht hat, zeigt eine rote Leuchte an, dass das Fahrzeug nicht mehr bewegt werden darf. Elektrisch fahren die Bodenbeläge des Dacharbeitsstands an den Bus heran. Über eine Treppe erreichen die Mitarbeiter danach bequem das Dach des Busses und können dort dank der Absperrgitter sicher arbeiten.

„Die Zeiten, in denen man sich für Reparaturarbeiten ungesichert auf das Dach eines Busses begab, sind lange vorbei. Dennoch hat man hier bei einer bestehenden Gebäudeinfrastruktur Lösungen vorbildlich weiterentwickelt und umgesetzt, um über Absturzgefahren hinaus auch ergonomische Fehlbelastungen weitestgehend ausschließen zu können“, sagt Thomas Seifert. Als Referent für Elektrotechnik bei der BG Verkehr berät er ESWE Verkehr intensiv bei der Umstellung. „Die rund



2,8 Meter hohen Dacharbeitsstände sind so konstruiert, dass zwischen Arbeitsfläche und Bus kein Zwischenraum verbleibt, in den man hineintreten oder gar abstürzen kann.“

Direkt unter Abdeckungen auf dem Fahrzeugdach der E-Busse befinden sich zwölf Hochvolt-Akkus und deren Klimatisierung, der Wechselrichter, der die Gleichspannung der Hochvolt-Batterien umwandelt, sowie die Klimaanlage für den Fahrgastraum. Tonnenschwere Technik also, an der regelmäßig gearbeitet werden muss. Ohne Kran könnte man die schweren Bauteile auf dem Dach des Busses nicht sicher wechseln. „Die größte Herausforderung beim Umbau der Halle war es, die modernen Dacharbeitsstände und Krananlagen mit Stahlträgern in unsere alte Werkstatt zu integrieren“, erklärt Frank Bauer. Im Zuge der Modernisierung wurden außerdem die Fluchtwege in der Halle neu konzipiert, die Plätze für die Arbeit an den Elektrofahrzeugen mit ausreichend großen Sicherheitsabständen voneinander eingerichtet und eine neue Beleuchtungsanlage installiert.





Der Fahrer manövriert den Bus passgenau an die Arbeitsbühne.



Sachgebietsleiter Frank Bauer arbeitet in einer der modernsten Werkstätten.



Die Absturzsicherungen auf der Bühne können bei Bedarf umgesteckt werden.

### Frischluftvorbilder

Von den 290 Bussen von ESWE Verkehr sind bis Ende dieses Jahres 30 E-Busse im Liniennetz unterwegs, bis Ende 2021 sollen weitere 90 E-Busse und zehn Brennstoffzellenbusse folgen.

## Die emissionsfreien Batteriebusse werden vorerst im Innenstadtbetrieb eingesetzt.

Bei Mitarbeitern und Fahrgästen kommt das gut an. Norbert, eines der sogenannten Frischluftvorbilder aus der Werbekampagne von ESWE Verkehr, bringt es auf den Punkt: „So wie jetzt kann's mit der Luft in Wiesbaden nicht weitergehen. Aber um hier zu Verbesserungen zu kommen, hilft weder ständiges Nörgeln noch bequemes Zurücklehnen. Stattdessen sage ich: Informier dich, was du tun kannst, und steig auf umweltfreundliche Verkehrsmittel um! Noch Fragen?“

Text und Fotos: Christoph Papsch

# Tricks gegen die Trägheit

Alles wird besser, wenn wir uns mehr bewegen. Probieren Sie es aus und starten Sie mit unserer Übung „Die schnellen drei“.

**B**ewegung ist die beste Medizin, darin sind sich Ärzte und Therapeuten seit Langem einig. Allerdings fehlen vielen Menschen Zeit und Energie, um neben Berufstätigkeit und Familienpflichten noch regelmäßig Sport zu treiben. „Aber das müssen sie auch gar nicht“, versichert Dr. Helge Riepenhof, der unter anderem als Mannschaftsarzt Profifußballer berät, „wir sprechen ganz wörtlich erst einmal nur von Bewegung und nicht von Training. Das reicht für den Anfang, denn die Umstellung gelingt am besten mit kleinen Veränderungen im Alltag.“

Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt als Minimum pro Tag rund 20 Minuten moderate Bewegung und zehn Minuten mit höherer Intensität. Wer jede Gelegenheit nutzt, hat dieses Ziel bald erreicht. Sie können zum Beispiel die Treppe statt des Fahrstuhls nehmen oder zu Hause die Treppe in den ersten Stock dreimal rauf- und runterlaufen. Oder abends eine Runde um den Block gehen, etwas länger mit dem Hund spazieren, ein bisschen lebhafter und länger mit den Kindern oder Enkeln spielen, mal wieder das Fahrrad benutzen, beim Fernsehen statt zu sitzen stehen und ein bisschen auf der Stelle laufen, tanzen beim Musikhören, Zähne putzen auf einem Bein, mit gefüllten Trinkflaschen in der Hand langsam die Arme kreisen lassen. Oder Sie nehmen sich vor, regelmäßig einfache Lockerungs- und Kräftigungsübungen wie „Die schnellen drei“ in den Alltag einzubauen.

## Wie man es schafft, neue Gewohnheiten zu entwickeln

Es dauert zwei bis drei Monate, bis wir uns an eine Veränderung gewöhnt haben und ein neues Verhalten ganz automatisch abläuft. „Wenn sich mehrere Trainingspartner zusammenschließen, privat oder bei der Arbeit, geht es auf jeden Fall leichter“, rät der Gesundheitswissenschaftler Dr. Thomas Draxler von der BG Verkehr. „Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber spielen dabei eine wichtige Rolle. Erstens sind sie Vorbild und zweitens können sie durch konkrete Maßnahmen die Belegschaft in Schwung bringen. Dabei berate ich übrigens gern.“

Als Mini-Fitnessprogramm hat sich Draxler „Die schnellen drei“ ausgedacht. „Wer diese Übungen dreimal täglich dreimal macht, merkt schon bald einen Unterschied“, sagt er. „Sie verbessern die Körperhaltung, können Muskelverspannungen lösen und geben neue Energie.“ (dp)

## Die 1 schnellen drei

Einatmen –  
ausatmen und  
dabei auf die Zehen-  
spitzen stellen,  
**Arme nach oben**  
strecken, die Hand-  
flächen zeigen nach  
oben – Spannung  
halten und langsam  
bis drei zählen,  
einatmen und  
Stellung langsam  
lösen.

Alternativ die Übungen im normalen Stand oder im Sitzen ausführen.







Einatmen – ausatmen und dabei die **Arme zur Seite** strecken, die Handflächen zeigen nach außen, dabei die Finger zur Decke spreizen, Spannung halten und langsam bis drei zählen, einatmen und Stellung langsam lösen.

## Abschluss

Oberkörper langsam nach unten beugen und ganz sanft aushängen lassen, ruhig weiteratmen und verharren, solange es bequem ist.



© Reinhold Blaha/BG Verkehr



Einatmen – ausatmen, dabei die **Arme nach hinten** strecken, die Handflächen zeigen nach oben, Spannung halten und langsam bis drei zählen, einatmen und Stellung langsam lösen. **Den Ablauf von Position 1 bis 3 noch zweimal wiederholen.**

***Ich rate Anfängern aber auch, ganz bewusst einen Tag pro Woche nicht zu üben, damit sich das Gefühl entwickelt, es fehlt etwas. Aber jetzt erst mal: drei, zwei, eins – und los!***

***Gesagt, getan! Dr. Thomas Draxler, Gesundheitswissenschaftler von der BG Verkehr, hat uns für die Übungen Modell gestanden.***

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) hilft den Führungsverantwortlichen, Unfallgefahren und Gesundheitsrisiken im Betrieb frühzeitig zu erkennen und zu entschärfen. Die nötige Fachkenntnis vermittelt ein Lehrgang der BG Verkehr.

# Mit neuem Konzept: Die Sifa-Ausbildung

Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sind dafür verantwortlich, eine geeignete Fachkraft für Arbeitssicherheit auszuwählen und zu bestellen. Woran erkennt man, ob jemand für die Ausbildung geeignet ist? „Wer Sifa werden will, muss selber die Arbeitssicherheit ständig im Kopf haben und auch leben, also mit größter Selbstverständlichkeit ein Vorbild sein“, antwortet Ingo Tappert, der seit vielen Jahren Seminare der BG Verkehr leitet. „Diese positive Einstellung ist meiner Ansicht nach die wichtigste Voraussetzung.“ Neben dieser positiven Einstellung sind vor allem die Bereitschaft zum selbstständigen Lernen, ein gewisses Durchsetzungsvermögen und gute Selbstorganisation wichtig. Außerdem muss der Betrieb bereit sein, während der Arbeitszeit die nötigen Freiräume zu schaffen – das ist im Durchschnitt ein Tag pro Woche während rund anderthalb Jahren Ausbildung.



## **Wie lange dauert die Ausbildung insgesamt?**

Zwischen Beginn und Ende der Qualifizierung liegen etwa 86 Kalenderwochen. Wer teilnimmt, erhält einen verbindlichen Terminplan. Die Ausbildung verteilt sich auf 27 Seminartage in Dresden (inklusive An- und Abreise), circa 35 Tage begleitete selbst organisierte Lernzeit, circa 35 Tage Praktikum im Betrieb, maximal fünf Tage branchenspezifischer Teil und sechs Lernerfolgskontrollen.

## **Wie viel Zeit pro Woche sollte man einplanen?**

Im Durchschnitt muss ein Tag pro Woche für selbst organisiertes Lernen und Praktikum eingerechnet werden. Im 59 Wochen dauernden Schnellläuferkurs sind zwei bis drei Tage pro Woche vorgesehen.

## **Wo wird gelernt?**

Die Seminare finden am Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzli-

chen Unfallversicherung (DGUV) in Dresden statt. Gelernt wird außerdem online in der Sifa-Lernwelt am eigenen Schreibtisch und praktisch im Betrieb.

## **Kann man sich diese Online-Lernwelt vorher mal anschauen?**

Ja, zum Reinschnuppern gibt es eine öffentliche Version der Sifa-Lernwelt (siehe Info). Zur gesamten Ausbildung und Anmeldung beraten Sie auch gern unsere Aufsichtspersonen.

## **Ist die Ausbildung nicht zu praxisfern?**

Im Gegenteil: Durch die Verzahnung der Lernthemen und Praktika können die neuen Kenntnisse ausprobiert und wirklich auf den Alltag bezogen werden. In der Sifa-Lernwelt werden Situationen durchgenommen, die nachher im Betrieb vorkommen werden, also zum Beispiel Gespräche mit der obersten Leitung, Beurteilung der Arbeitsbedingungen oder

Planung neuer Arbeitssysteme. Selbstverständlich sind alle Inhalte rechtssicher auf dem neuesten Stand.

## **Gibt es auch Prüfungen?**

Ja, es gibt sechs Lernerfolgskontrollen.

## **Welche Eigenschaften sollte eine Interessentin oder ein Interessent für die Ausbildung mitbringen?**

Großes Interesse an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Betrieb, persönliche Überzeugungskraft, gutes Zeitmanagement und die Fähigkeit zum eigenständigen Arbeiten stehen an erster Stelle. Gute Kenntnisse im Umgang mit einem digitalen Endgerät und üblicher Software gehören außerdem dazu.

## **Welche Pflichten übernimmt der Arbeitgeber?**

Er stellt die zukünftige Sifa für die Ausbildung frei, ist Ansprechpartner, sorgt für die Kooperation mit den Führungskräften im Betrieb





**+ Beratung durch BG Verkehr**  
Ihre Aufsichtsperson berät bei der Auswahl von geeigneten Beschäftigten, informiert über Zugangsvoraussetzungen und betreut die künftige Sifa während der Ausbildung.  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20485847

**Öffentliche Version der Sifa-Lernwelt**  
<https://public-e-learning.dguv.de>

## Das Lernkonzept

und stellt einen mobilen internetfähigen Laptop mit Software zur Verfügung (Textverarbeitung, Tabellenkalkulation, Präsentation).

### *Muss ich jemanden zur Fachkraft für Arbeitssicherheit ausbilden lassen?*

Grundsätzlich müssen alle Betriebe die arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung der Beschäftigten gewährleisten. Diese Pflicht kann über eine eigene Sifa oder externe Dienstleister abgedeckt werden. Speziell für kleinere Betriebe gibt es den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD) der BG Verkehr.

Der Umfang der Betreuung ergibt sich aus den Regelungen der DGUV Vorschrift 2 und hängt unter anderem von der Anzahl der Beschäftigten, vom Gewerbebereich und den im Betrieb vorliegenden Gefährdungen ab.

Constanze Duisman  
Referentin für Aus- und Fortbildung  
bei der BG Verkehr

Seit 1979 die systematische Sifa-Ausbildung an den Start ging, hat sich das Unterrichtskonzept kontinuierlich weiterentwickelt. Zu Beginn bildeten der öffentliche und der gewerbliche Bereich nach unterschiedlichen Systemen aus. Seit 2020 gibt es nur noch einen einheitlichen Lehrgang für den branchenübergreifenden Bereich (Stufen I und II).

Das professionelle Rollenverständnis, Fachkenntnisse und Kompetenzen werden in vier Schritten vermittelt:

- 1. Aneignen** von neuen Kompetenzen (unter anderem Erarbeiten von Wissen mittels der rund 100 Sifa-Wissensbausteine),
- 2. Einüben** der neuen Kompetenzen in Beispielsituationen (etwa Planung eines neuen Arbeitssystems in der Fertigung oder im Büro),
- 3. Anwenden** im eigenen Betrieb (zum Beispiel durch das Lösen realer Probleme in der eigenen Firma) und
- 4. Reflektieren** der neu erworbenen Kompetenzen für die Praxis.



## 15 Prozent weniger Arbeitsunfälle

Kurzarbeit und Homeoffice haben im ersten Halbjahr 2020 zu einem deutlichen Rückgang der Unfälle geführt. Das geht aus vorläufigen Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hervor. Noch stärker sanken mit 20 Prozent die Unfälle auf dem Arbeitsweg. Eine Zunahme um 24 Prozent gab es dagegen bei der Zahl der gemeldeten Berufskrankheiten.

Beschäftigte in medizinischen Einrichtungen und Laboratorien können eine Erkrankung an Covid-19 unter bestimmten Voraussetzungen als Berufskrankheit anerkennen lassen.

## Wann ist ein Unfall meldepflichtig?

Wenn sich ein Mitarbeiter bei einem Arbeitsunfall so verletzt, dass er länger als drei Tage arbeitsunfähig bleibt, muss sein Arbeitgeber innerhalb von drei Tagen eine Unfallanzeige an die Berufsgenossenschaft schicken. Das gilt auch für Unfälle, die Mitarbeiter auf dem Weg von oder zu der Arbeitsstätte erleiden. Bei besonders schweren oder tödlichen Unfällen ist eine schnellere Reaktion nötig. In solchen Fällen muss die Berufsgenossenschaft sofort informiert werden.

## Unfall in der Teeküche

Wenn man in der betrieblichen Teeküche ausrutscht, weil der Boden dort nicht ordentlich gereinigt wurde, gilt das in der Regel nicht als Arbeitsunfall. Entscheidend für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls ist immer, ob man einer privaten oder dienstlichen Tätigkeit nachgegangen ist. Die Zubereitung von Speisen und Getränken für den Eigenbedarf in der Teeküche gehört nicht zu den eigentlichen Arbeitsaufgaben, sondern ist eine sogenannte privatnützige Tätigkeit. Deshalb greift hier der Versicherungsschutz auch dann nicht, wenn der Fußboden nicht ordentlich gereinigt wurde. Vielmehr handelt es sich um eines von vielen alltäglichen Risiken, denen jeder Mensch ausgesetzt ist.



Ihre Frage:

**„Bin ich versichert, wenn ich jemanden während der Arbeit zum Arzt fahre?“**

**Tanja Sautter,**

Juristin bei der BG Verkehr,  
antwortet:

Unter bestimmten Voraussetzungen ja. Wenn ein Führungsverantwortlicher Sie damit beauftragt, eine Kollegin oder einen Kollegen, der oder dem beispielsweise schlecht geworden ist, nach Hause oder zum Arzt zu fahren, sind Sie dabei gesetzlich unfallversichert. Begleiten Sie dagegen aus eigener Initiative eine kranke Person, ohne dem Chef Bescheid zu

sagen, ist das grundsätzlich nicht versichert. Anders, wenn Sie ausgebildeter Ersthelfer Ihres Betriebs sind oder wenn Sie einen verunglückten Kollegen während der Arbeit aus erheblicher Gefahr für seine Gesundheit retten. In diesem Fall wiederum stehen Sie als Erst- bzw. Nothelfer unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung.



# Im Fall der Fälle gut versichert

Arbeitsunfälle verursachen Schmerzen, Leid und auch Kosten. Die BG Verkehr gab 2019 für Heilbehandlung und Entschädigung 685 Millionen Euro aus.

## Manche Unfälle sind teuer

Viele der 2019 gemeldeten Unfälle waren schwer. Diese Unfälle sind oft mit langwierigen Behandlungen verbunden – und mit hohen Kosten. Das zeigen die Beispiele unten. So entfielen 2019 fast 90 Prozent der Heilbehandlungskosten auf nur zehn Prozent der Unfälle.

**644.488 €**

Auf ein Stauende aufgefahren

**472.675 €**

Von einem Radlader überrollt

**225.000 €**

Bei Wartungsarbeiten aus drei Meter Höhe gestürzt

**107.490 €**

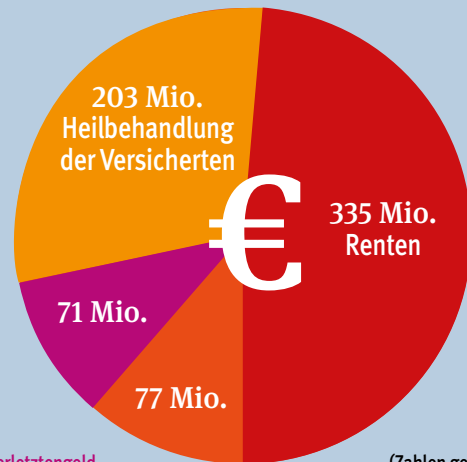
Beim Beladen von Paletten getroffen

**80.598 €**

Bei der Zustellung wegen Glätte ausgerutscht

**7.858 Unfälle auf dem Arbeitsweg**  
**74.118 Arbeitsunfälle**  
**100 tödliche Unfälle**

Im vergangenen Jahr wurden der BG Verkehr 81.976 Unfälle gemeldet. Rein rechnerisch hat sich danach in rund 40 Prozent der 199.631 Mitgliedsunternehmen ein Unfall ereignet.



Verletztengeld

Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben  
und am Leben in der Gemeinschaft

(Zahlen gerundet)

## Ausgaben für Heilbehandlung und Entschädigung

Rund 685 Millionen Euro gab die BG Verkehr 2019 für Rehabilitations- und Entschädigungsleistungen aus. Den größten Ausgabenanteil (50 %) haben die Rentenzahlungen. Diese Zahlung erhalten Betroffene, wenn eine Heilung nicht oder nicht vollständig möglich ist. Im Todesfall haben die Hinterbliebenen Anspruch auf eine Rente. Insgesamt erhielten 45.627 Versicherte oder Hinterbliebene 2019 eine Rente, davon wurden 1.429 Renten in dem Jahr erstmals gezahlt.

**43,12**

Unfallquote  
Mitgliedsbetriebe  
der BG Verkehr

**22,45**

Unfallquote  
Bundesdurchschnitt

## Überdurchschnittliches Risiko

Das Unfallrisiko ist in Unternehmen der Verkehrswirtschaft fast doppelt so hoch wie in anderen Branchen. Das zeigt der Vergleich der Unfallquote (Zahl der Arbeitsunfälle auf je 1.000 Vollarbeiter) der BG Verkehr mit dem bundesweiten Durchschnitt.

## Krankmachende Einwirkungen

Die BG Verkehr hat im vergangenen Jahr in 365 Fällen eine Berufskrankheit anerkannt. Drei Berufskrankheiten traten besonders häufig auf.

**165** Hautkrebs und Vorstufen durch natürliche UV-Strahlung (BK 5103)

**76** Lärmschwerhörigkeit (BK 2301)

**61** asbestbedingte Erkrankungen (BK 4103, 4104, 4105)

## Der besondere Fall

# Prothesen ersetzen

## Arm und Bein

Hendrik Donkers hört den Knall. Er sieht auf seine Hand. Sie ist nicht mehr da. Dann spürt er den Schmerz und verliert das Bewusstsein.

**H**endrik Donkers ist Fluggerätemechaniker. Bei Lufthansa City Line beginnt er 1998 in der Flugzeug-Wartung, 2005 hat er die höchste Qualifikationsstufe erreicht und kann alle Flugzeugtypen der Airline reparieren. Normalerweise arbeitet er in Hamburg, aber wenn eine Maschine im Ausland liegen bleibt, fliegt er dorthin. Am 13. November 2008 landet Donkers in Manchester, im Gepäck hat er sein Werkzeug und einen neuen Flugzeugreifen. Wie üblich verschafft er sich zunächst einen Gesamteindruck vom Zustand der Maschine.

Er bemerkt, dass das Bugrad vorne rechts etwas zu wenig Druck hat. Aber er weiß nicht, dass der Druck im Füllgerät anders als üblich eingestellt ist. Der Reifen zerplatzt mit hohem Druck, die Metallsplitter der Felge fliegen bis zu 40 Meter weit, treffen mit voller Wucht seinen linken Arm und beide Beine. Wäre der Ramp Agent nicht in der Nähe gewesen, um sofort Hilfe zu leisten, hätte Hendrik Donkers den Unfall nicht überlebt.

### Aufwachen auf der Intensivstation

In der Uniklinik Manchester wird er sechs Stunden lang operiert. Als der 33-Jährige auf der Intensivstation aufwacht, wird ihm klar, dass er auf der linken Körperseite keine Hand und keinen Unterarm, keinen Fuß und keinen Unterschenkel mehr hat. Am nächsten Tag steht ein Orthopädietechniker an seinem Bett. Der Chefarzt hat einen Spezialisten geholt, der unter anderem Kriegsverletzte behandelt hat. Dieser Mann spricht mit Hendrik Donkers nicht über Gefühle oder Probleme, sondern über die Zukunft, über das Leben mit Prothesen, das ihn jetzt erwartet. Der Orthopädietechniker und der Mechaniker verstehen sich gut.



Hendrik Donkers vor der Werfthalle von Lufthansa Technik in Hamburg.



Die Lufthansa hat bereits am Unfalltag reagiert. Schichtleiter und Hallenwart werden sofort zu dem verletzten Kollegen nach Manchester geschickt. Vier Wochen lang bleiben sie auf Kosten der Firma dort, besuchen ihn täglich. Auch seine Mutter und seine Ehefrau sind vor Ort. Diese Unterstützung hilft ihm sehr. Nach einem Monat sind die Wunden so weit verheilt, dass Donkers in das BG Klinikum Hamburg verlegt werden kann.

### Von vorn anfangen

„Das ist eine Welt, die man sonst nie sieht“, erinnert er sich. „Schwerstverletzte Unfallopfer, Menschen mit schweren Verbrennungen. Jeder muss versuchen, einen neuen Weg ins Leben zu finden. Die Ärzte und Therapeuten, die dort arbeiten, leisten etwas ganz Besonderes.“ Von morgens bis abends hat Donkers Anwendungen. Nach Feierabend übt er mit einem Bekannten, der ebenfalls einen schweren Arbeitsunfall hatte, im Wald das Gehen auf unebenem Gelände. Die Fachleute in der BG Klinik haben schon viel gesehen, aber die raschen Fortschritte, die Donkers macht, verblüffen sie trotzdem.

Deswegen denken sie auch über den Einsatz einer hochmodernen myoelektrischen Handprothese nach. Diese sogenannte Michelangelo-Hand hat bewegliche Finger, zwei verschiedene Grifftypen sowie ein bewegliches Handgelenk. Gesteuert wird sie über Bewegungsimpulse, die der Betroffene über die verbliebenen Muskeln und Nerven im Stumpf auslöst. Das schafft nicht jeder. Der Chefarzt rät zu einem Versuch und die BG Verkehr übernimmt die Kosten von rund 60.000 Euro für die Anfertigung. Donkers ist begeistert von den Möglichkeiten, er lernt schnell und fühlt sich immer weniger eingeschränkt. Nach viereinhalb Monaten verlässt er das Unfallkrankenhaus auf seinen eigenen Füßen. So schnell hat bisher noch nie ein Patient die Umstellung bewältigt, sagt der Chefarzt.

Im Mai beginnt die Wiedereingliederung bei Lufthansa Technik. In der Flugzeugwartung werden auch Leute gebraucht, die am Schreibtisch arbeiten, die Prozesse überwachen und koordinieren, Werkzeuge und Ersatzteile bestellen. Donkers bewirbt sich auf vier verschiedene Stellen und be-

kommt vier Zusagen. Im August beginnt er in der Fertigungsvorbereitung und arbeitet sich in das komplexe Gebiet ein. Um die erforderliche Qualifikation als Technischer Fachwirt zu erlangen, absolviert er nach der Arbeit eine Weiterbildung.

### Gesund zurück im Leben

Gab es Rückschläge? Ja – aber davon spricht er kaum. Die Haut an den Stümpfen ist überempfindlich, entzündet sich immer wieder neu und er muss mit Antibiotika behandelt werden. Er hat es erwartet, er kommt damit zurecht. Auch wenn er Schmerzen hat, fährt er zur Arbeit. Seine Ehe geht in die Brüche – aber die war auch schon vor dem Unfall in Gefahr. Seit 2018 ist er wieder glücklich verheiratet. In der Freizeit fährt er Fahrrad, geht schwimmen („Arschbomben gehen noch“), ist mit seiner Clique im Sportwagen unterwegs.

Du hast dich überhaupt nicht verändert, sagen seine Freunde. Hendrik Donkers hadert nicht und denkt nicht an die Einschränkungen. Die moderne Orthopädietechnik fasziniert ihn, er hat keine Berührungsängste. Alle vier bis fünf Jahre müssen die Prothesen getauscht werden. „Jetzt habe ich hier einen geilen neuen Fuß“, sagt er beim Abschied, „der ist so weich gefedert, dass ich perfekt bergauf und bergab laufen kann.“ (dp)

*Den Wert eines selbstbestimmten Lebens kann man nicht in Euro beziffern. „Wenn die berufliche Teilhabe im Fokus steht, wird alles gemacht“, sagt Hartmut Landahl, der in der Bezirksverwaltung Hamburg der BG Verkehr für die Betreuung der Schwerstverletzten zuständig ist.*

*Um Unfallopfern den Rückweg ins Berufsleben zu ermöglichen, gibt die BG Verkehr jährlich rund*

**330 Millionen Euro**

*für die Behandlung und Reha-Maßnahmen aus.*





© Ralf Höhne/BG Verkehr

**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

## Nichts Neues?

**Covid-19 prägt unseren Alltag. Aber trotzdem gibt es im Arbeitsschutz noch weitere wichtige Themen. Eine Herausforderung!**

Die Corona-Pandemie bestimmt im Moment den größten Teil unseres Alltags. Abstand, Maske, Handhygiene und Lüftung sind Herausforderungen, die sich im privaten wie im beruflichen Umfeld in den Vordergrund drängen. Andere Themen können dabei leicht auf der Strecke bleiben. Natürlich müssen Sie Prioritäten setzen, wenn eine derartige Bedrohung für die betriebliche Existenz Maßnahmen fordert. Es sind deshalb ja auch zahlreiche Erleichterungen für die Betriebe geschaffen worden. Aber gleichzeitig gelten auch viele andere zentrale Anforderungen an den Arbeitsschutz weiter.

Denn: Die Wahrscheinlichkeit, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an andere Gefahren als Corona zu verlieren, steigt mit dem Gefühl, dass man für den Arbeits- und Gesundheitsschutz jetzt keine Zeit mehr aufbringen kann. Beschäftigte stürzen immer noch von hoch gelegenen Arbeitsbereichen, werden von Fahrzeugen auf dem Betriebshof erfasst oder geraten unter umfallende Ladung. Das kann man nicht mit Corona entschuldigen und es trifft das Unternehmen mindestens genauso hart wie eine schwere Covid-19-Erkrankung in der Belegschaft.

Ja, das SARS-CoV-2-Virus führt zu einer zusätzlichen Gefährdung. Aber diese zu beherrschen ist mit einer lebendigen Gefährdungsbeurteilung, in der Analyse, Maßnahmen und Kontrolle aufeinander aufbauen, doch nichts Neues mehr, oder?

### 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 (rb), Björn Helmke (bh)  
redaktion@sicherheitsprofi.de

**Gestaltung/Herstellung:**

mdsCreative GmbH  
Alte Jakobstraße 105, 10969 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](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

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

### ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250  
E-Mail: asd@bg-verkehr.de  
+ [www.asd-bg-verkehr.de](http://www.asd-bg-verkehr.de)

### Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 325220-0  
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5  
30163 Hannover  
Tel.: 0511 3995-6  
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52  
10969 Berlin  
Tel.: 030 25997-0  
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

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



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



*„Wo finde ich neue Medien für die Unterweisung?“*

Ein Klick und Sie wissen mehr.



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