

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Sicherheit trainieren | 8

Vorsicht, Glatteis! – Tipps zum Arbeitsschutz im Winter | 14

Stadtwerke Wiesbaden: Mit Hochvolt unterwegs | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

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

SICHER & GESUND

- 8 Konzepte für mehr Verkehrssicherheit
Profis schulen Profis
- 11 Pandemiebekämpfung
Richtig lüften
- 14 Sicher durch den Winter
Jahreszeitliche Anforderungen berücksichtigen
- 16 Mit Hochvolt in die Werkstatt
E-Busse im Einsatz bei den Stadtwerken Wiesbaden
- 22 Richtig kuppeln!
Und damit schwere Unfälle verhindern
- 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: Adobe Stock/Roman Babakin; Bilder: Ralph Feildbauer, BG Verkehr/Gerald Haenele; Adobe Stock/TeamDaf, Christoph Papsch



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 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
Webcode: 16488979

Gesünder durch Fairness

Wer seine Vorgesetzten als fair erlebt, ist motivierter und wird seltener krank. Das zeigt der „Fehlzeiten-Report 2020“ der AOK. Diese Beschäftigten melden sich durchschnittlich 13 Tage im Jahr krank, zwei Tage weniger als die Gruppe, die sich ungerecht behandelt fühlt. Die Betroffenen leiden vermehrt unter Gereiztheit, Lustlosigkeit, Erschöpfung, Schlafstörungen sowie Rücken- und Gelenkschmerzen oder Kopfschmerzen.

BG Verkehr lobt Innovationen bei Fahrerassistenzsystemen

Die Daimler Truck AG will ab Juni 2021 den Active Sideguard Assist (ASGA) auf den Markt bringen. Dieser warnt den Fahrer vor Radfahrern oder Fußgängern, die sich rechts vom Fahrzeug befinden. Folgt darauf keine Reaktion, bremst das System den Lkw bis zum Stillstand ab. Ebenfalls ab Juni 2021 startet der Active Drive Assist 2 des Lkw-Herstellers: Falls der Fahrer längere Zeit weder lenkt, Gas gibt, noch bremst oder andere Systeme bedient, leitet das System einen Nothalt ein.

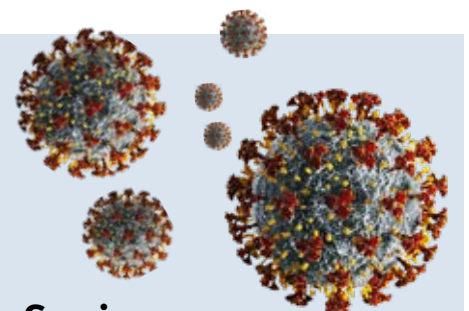
„Insbesondere den aktiv eingreifenden Abbiegeassistenten hat die BG Verkehr bereits bei der Vorstellung des lediglich warnenden Abbiegeassistenten gefordert. Der ASGA wird unseren Mitgliedsunternehmen und Versicherten helfen, die Unfallzahlen noch weiter zu reduzieren“, lobt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr. „Wir hoffen, dass die neuen Systeme auch bald von anderen Herstellern angeboten werden und möglichst viele Nutzer finden!“



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



Aktuelle Unfallmeldungen

Sattelzug kippt um

Ein Kraftfahrer steuerte einen mit Kies beladenen Lkw mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit durch eine Rechtskurve. Als er stark abbremste, kippte der Lkw auf die linke Seite. Der Fahrer wurde im Führerhaus eingeklemmt und verstarb an seinen schweren Verletzungen. Der Lkw war vorschriftsmäßig mit einem elektronischen Stabilitäts-Programm ausgestattet, das aller Wahrscheinlichkeit nach zum Unfallzeitpunkt deaktiviert war.

Feuer in der Arbeitsgrube

Ein Schlosser reinigte in einer Arbeitsgrube Schläuche mit einem Bremsenreiniger. Anschließend säuberte er den Boden mit einer elektrischen Kehrmaschine. Es kam zu einer Verpuffung und die Kleidung des Mannes fing Feuer. Er wurde mit schweren Verbrennungen am ganzen Körper und Verletzungen der Lunge in eine Unfallklinik gebracht. Drei Kollegen, die vergebens versuchten zu helfen, wurden traumatisiert.

Sturz von Leiter

Ein Fahrer hatte Holzpaletten geladen. Um die Zurrgurte über die Paletten zu legen, nutzte er eine Anlegeleiter, die sich auf dem Betriebsgelände befand. Er stellte sie in einem sehr steilen Winkel an. Als der Fahrer den ersten Spannungsgurt über den Kantenschoner der Palette schob, rutschte die Leiter weg. Der Mann verklemmte sich beim Sturz mit beiden Füßen in der Leiter und brach sich beide Sprunggelenke.

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



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.



Rekorde für Postdienste

Durchschnittlich 44 Pakete erhält jeder Deutsche pro Jahr. Damit liegt Deutschland etwa gleichauf mit China und den USA. Das geht aus einer Erhebung des Postdienstleisters Pitney Bowes hervor. 2019 haben private Haushalte und Firmen danach 3,65 Milliarden Warensendungen empfangen. Japaner führen das Ranking mit im Schnitt 72 Paketen an. Weil wegen der Corona-Pandemie deutlich mehr Warensendungen nach Hause bestellt werden, wird das Paketaufkommen in diesem Jahr noch einmal stark steigen.

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
Webcode: 19112418

UUV „Bauarbeiten“

Seit Oktober gilt eine überarbeitete Version der Unfallverhütungsvorschrift (UUV) „Bauarbeiten“. Sie behandelt u. a. Verkehrsgefahren 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
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.

Praxisbeispiel

Profis schulen Profis

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

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 halten. In erster Linie gelingt es den Verantwortlichen so, 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.

Mit Aufstellern aus Schaumstoff lässt sich der Ernstfall üben: eine Notbremsung mit dem Lkw.



Interview

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



Sie begleiten schon 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 Verkehrssituatio-

nen, 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 Schadens-

prävention 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.

Sie beraten namhafte Erst- und Rückversicherer ebenso wie öffentliche Institutionen und große Flottenbetreiber. 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. Da sich ja auch die BG Verkehr an den Investitionen beteiligt, kommt man dem gemeinsamen Ziel der „Vision Zero“ einen Schritt näher. Wer will das nicht?



© Ralph Feldbauer

Wer in einem Fuhrpark über Arbeitssicherheit spricht, muss an erster Stelle 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 (Windhundverfahren).

2. Konzeptförderung

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

Ideen für Maßnahmen im Betrieb

Heute ist es nur ein abgefahrener Spiegel (der auch schon Kosten im vierstelligen Bereich verursacht), 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 vorigen 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 Ladungssicherung, sicheres Ein- und Aussteigen, richtiges An- und Abkuppeln, Langsamfahren und Rangieren, freie Sicht und Ordnung im Fahrerhaus oder optimale Nutzung von Assistenzsystemen. Als Ergänzung solcher Praxistage im Unternehmen können zum Beispiel 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.
- ▶ Kommunikationstraining, um den Kontakt mit Kunden und Kollegen möglichst stressfrei zu gestalten.
- ▶ Zusammenarbeit mit dem regionalen Fahrradclub, Kindergärten, Seniorenvereinen, um die gegenseitige Perspektive als Verkehrsteilnehmer kennenzulernen.

Martin Küppers

Leiter des Fachbereichs Verkehr und Landschaft bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

Machen Sie mit und schicken Sie uns Ihr Konzept zur Verkehrssicherheit!

- ▶ 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 2022.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 20954048

Sie schulen, wir fördern!



Das Schleudertraining auf verschiedenen Belägen verbessert die Brems- und Lenktechnik.



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 CO₂-Konzentration im Raum, denn daraus lässt sich auf die Qualität der Raumluft und damit indirekt auf die Virenlast schließen. Eine CO₂-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 CO₂-Konzentration kann mittels einer CO₂-Ampel überwacht werden. Alternativ können die Lüftungsintervalle unter Berücksichtigung der CO₂-Konzentration im Raum auch berechnet werden, zum Beispiel mit der CO₂-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 CO₂-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



CO₂-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
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.

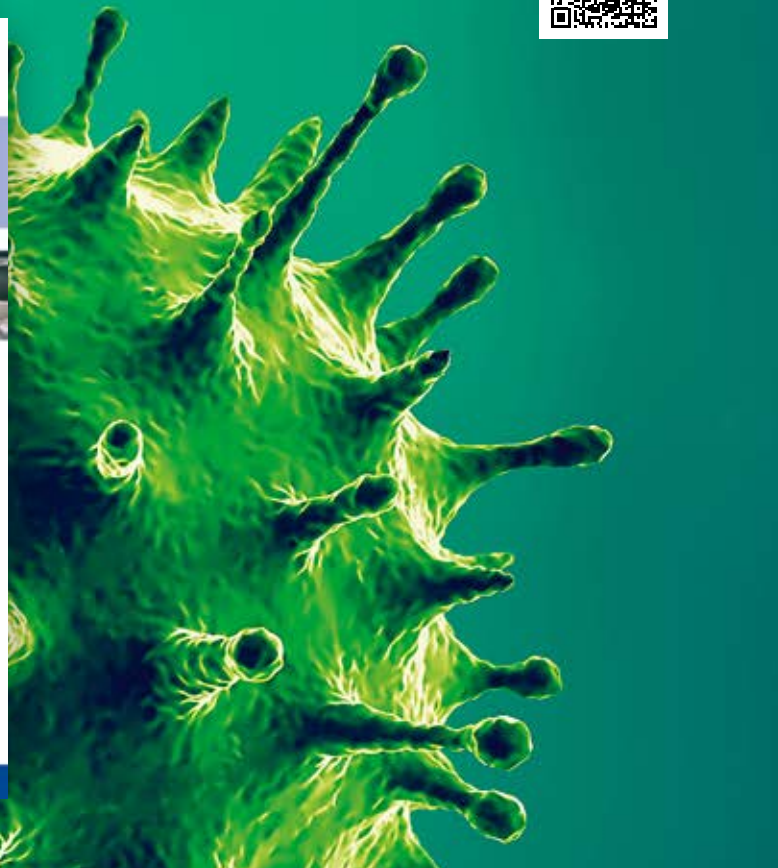
Quelle: dpa, Robert Koch-Institut, Umweltbundesamt, Leibniz-Institut (Experimental Aerosol & Cloud Microphysics)

Die BG Verkehr hilft So schützen Sie Ihre Beschäftigten vor Covid-19

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
Webcode: 20259652





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

Vorsicht, Glatteis!

Rein gesetzestechnisch begann der Winter 2020/21 für die Fahrerinnen und Fahrer von Lkw bereits am 1. Juli: Seitdem müssen an Kraftfahrzeugen 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 ausgerüstet sein. 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

Räumfahrzeuge nicht überholen, weil die Straße davor meistens schneebedeckt ist. Bei Stau ganz rechts stehen. So kommen Räumfahrzeuge besser durch.

Fahrtipp

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.

Ausrutscher beim Aussteigen

Natürlich ist optimale Bereifung kein Allheilmittel gegen winterliche Unfallgefahren. 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. 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.

Eis entfernen

Ein Dauerbrenner in jedem Winter: Die Fahrer sind dazu verpflichtet, vor Fahrtantritt den Aufbau und das Dach von Schnee und Eis zu befreien. Beginnt die Tour auf dem eigenen Betriebshof, ist das Problem noch relativ leicht zu lösen. Gerüste zum Entfernen von Schnee und Eis können gemietet oder gekauft werden. Die Standsicherheit des Gerüsts, der sichere Aufstieg sowie die Ausstattung mit einem rutschhemmen-



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

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

Björn Klockmann, Berufskraftfahrer

den Bodenbelag und einem umlaufenden Schutz gegen Absturz sind dabei die entscheidenden Komponenten für die Sicherheit der Beschäftigten.

Schwieriger wird es, wenn der Fahrer unterwegs von Schnee und Eis überrascht wird. Auf einigen deutschen Rasthöfen gibt es Gerüste, doch flächendeckend ist dieses Angebot leider nicht. In manchen Regionen hilft nur eine mitgeführte Leiter.

Problem: Wer einen Lkw von einer Leiter aus enteist, könnte dabei abstürzen. Oder



Damit die Montage der Schneeketten problemfrei gelingt, brauchen die Fahrer eine gründliche Unterweisung.

die Leiter könnte wegrutschen, besonders, wenn sie auf verschneitem oder gefrorenem Untergrund steht. Empfehlenswert sind deshalb Spezialleitern mit Standpodest und Rückenschutzbügel. Die BG Verkehr rät dringend dazu, einen Leitergurt zu nutzen, damit die Leiter weder wegrutschen noch umkippen kann.

Aufwendiger, aber auch bequemer und sicherer für den Fahrer ist die Ausrüstung der Auflieger mit einer Planenhubvorrichtung. Diese wird unter das Planendach montiert und drückt die Plane bei Bedarf hoch, so dass Eisplatten vom Dach fallen, ohne dass der Fahrer in die Höhe kraxeln muss. (bh)

+ **Liste der Schneeräumstationen**
www.bg-verkehr.de | Webcode 20826206

Flyer „Runter mit Eis und Schnee“:
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12262679

Förderprogramm De-minimis des BAG


- ▶ Eis-Reling (Nr. 1.3)
- ▶ Planenhubvorrichtung (Nr. 1.3)
- ▶ geräuscharme, rollwiderstandsoptimierte und runderneuerte Reifen (Nr. 1.8)

Richtig ausgerüstet

- ▶ Gesetzlich vorgeschrieben sind Winterreifen nur anlassbezogen bei winterlichen Wetterbedingungen. Da nicht bei jedem Wintereinbruch die Reifen gewechselt werden können, gilt die Empfehlung, von Oktober bis Ostern Winterreifen aufzuziehen.
- ▶ Je nach Einsatzgebiet sollten auch Schneeketten an Bord sein – zumindest dort, wo sie vorgeschrieben sind. Hier ist jedoch unbedingt eine Unterweisung des Fahrers notwendig, wie diese Traktionshilfen sicher montiert und demontiert werden.
- ▶ Werden Leitern mitgeführt, müssen sie der Höhe des Fahrzeugdachs angepasst sein. Im Fernverkehr sind das in aller Regel vier Meter. Die Leiter muss also länger als vier Meter sein.
- ▶ Auch Besen oder Schneeschieber müssen groß genug sein, damit der Fahrer das Dach aus dem sicheren Stand heraus reinigen kann.
- ▶ Komfortausstattung kann bei extremen Temperaturen zu Sicherheitsausrüstung werden. Ist das Führerhaus mit einer Standheizung ausgestattet, entfällt für den Fahrer das Enteisen der Fensterscheiben.

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





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

Das 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.



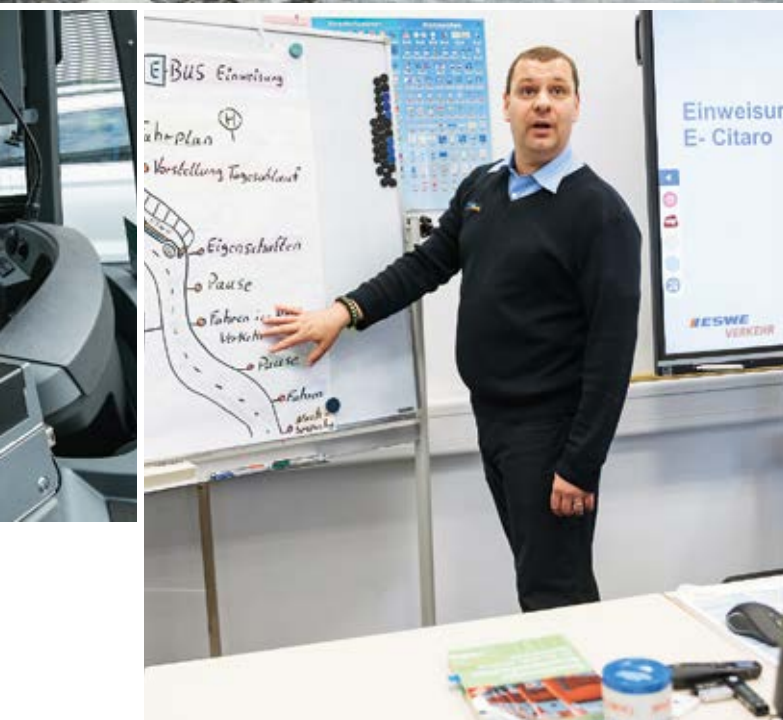
Fahrlehrer Jürgen Steinemer erklärt seinem Schüler Andreas Deibele die Besonderheiten des Elektrobusses.

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

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

Richtig kuppeln!

Wer zwischen Anhänger und Zugmaschine eingeklemmt wird, hat kaum Überlebenschancen. Nur konsequent sicherheitsbewusstes Handeln kann schwere Unfälle verhindern. Dabei unterstützt die DGUV Information „Kuppeln – aber sicher!“.

Warum kommt es beim Kuppeln von Nutzfahrzeugen jedes Jahr zu schweren und tödlichen Unfällen? Untersuchungen zeigen, dass nicht technische Mängel, sondern größtenteils Verhaltensfehler die Ursache sind. Unwissenheit über das richtige Vorgehen oder die

nicht sofort erkennbaren Gefahren werden schnell zum Verhängnis. Die Fahrerinnen und Fahrer müssen also bestimmte Regeln und Hinweise kennen und befolgen. Das Sachgebiet Fahrzeuge im Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

Es ist ohne Ausnahme verboten, Anhänger zum Kuppeln auflaufen zu lassen!

hat die DGUV Information 214-080 „Kuppeln – aber sicher!“ umfassend überarbeitet. Sie unterstützt Fahrer und Führungsverantwortliche bei der Prävention im Alltag. Anhand zahlreicher Abbildungen wird erläutert, welche technischen Besonderheiten es beim Kuppeln von Nutzfahrzeugen gibt und worauf man achten muss.

Sichere Prozesse definieren

Um Unfälle zuverlässig zu vermeiden, müssen sich Fahrerinnen und Fahrer eigentlich nur stur an bestimmte Abläufe halten. Es liegt an den Führungsverantwortlichen im Betrieb, das Bewusstsein dafür zu schärfen und wach zu halten. Hier eine kurze Übersicht mit den wichtigsten Punkten.

1. Feststellbremsen betätigen – im Zugfahrzeug und am Anhänger

Sowohl die Feststellbremse im Zugfahrzeug als auch die am Anhänger muss eingelegt werden. So ist der Lkw verlässlich gegen Wegrollen gesichert.

Für den Anhänger gibt es Systeme, die die Feststellbremse automatisch nach dem Trennen der Bremsluftleitungen betätigen



und nur bewusst wieder gelöst werden können. Da dies jedoch nicht erkennbar ist, muss immer kontrolliert werden, ob die Feststellbremse des Anhängers betätigt ist.

2. Unterlegkeile anlegen

Legen Sie immer Unterlegkeile an – sie sind im Zweifel Ihre Lebensversicherung. Sie dürfen nur an Rädern der starren Achse angelegt sein, nie an einer lenkbaren Achse oder an einer Liftachse. Unterlegkeile sollten leicht zugänglich in der Nähe der Hinterachse bzw. des Zentralachsaggregats untergebracht sein.

3. Gelb zuerst, Rot nie allein

Die Fahrer müssen diese Regel für die Reihenfolge beim Anschließen der Leitungen quasi im Schlaf beherrschen: Zuerst muss die gelbe Bremsleitung angeschlossen werden! Die rote Vorratsleitung darf nie allein verbunden sein, weil der Fahrzeugzug sonst wegrollen könnte.

4. Zurücksetzen des Zugfahrzeugs

Vor dem Ankuppeln wird das Zugfahrzeug bis auf circa einen Meter Abstand zwischen Kupplung und Zugöse gefahren. Die Zugöse wird gegebenenfalls mittels Höheneinstelleinrichtung auf Kupplungshöhe eingestellt. Gekuppelt wird ausschließlich durch Zurücksetzen des Zugfahrzeugs! Es ist strikt untersagt, dass eine zweite Person während des Ankuppelvorgangs die Zuggabel manuell hochhält. Auch das Verwenden eines Stützholzes ist nicht erlaubt. Wenn die Höheneinstelleinrichtung defekt ist, darf nicht gekuppelt werden, bis eine Instandsetzung erfolgt ist.



© BG Verkehr/Wolfgang Bellwinkel

Viele extrem schwere Unfälle werden beim Ankuppeln von Gelenkdeichselanhängern durch Auflaufenlassen verursacht. Unter „Auflaufenlassen“ ist in diesem Zusammenhang das Heranführen des Anhängers im Gefälle durch Abrollen an das stehende Zugfahrzeug zu verstehen. Es ist ohne Ausnahme verboten, Anhänger zum Kuppeln auflaufen zu lassen!

5. Abfahrtskontrolle

Vor der Abfahrt wird der technische Zustand des Lkw-Zuges kontrolliert, zum Beispiel, ob die Kupplung ordnungsgemäß geschlossen und gesichert ist. Es darf sich niemand mehr auf der Ladefläche befinden, das Be- oder Entladen muss vollständig abgeschlossen und der Anhänger abfahrtsbereit sein.

Hans Heßner

Referent für Straßenverkehr
bei der BG Verkehr

+ DGVU Information 214-080 „Kuppeln – aber sicher!“
<https://publikationen.dguv.de>

Weitere Informationen im Medienkatalog der BG Verkehr

- Schulungsfilm „Kuppeln – aber sicher!“ der BG Verkehr
 - Flyer „Kuppeln – aber sicher!“ der BG Verkehr
 - Animationsfilm „Wegrollen beim Kuppeln“
 - Unterweisungskarte G1 „Kuppeln von Gelenkdeichselanhängern (Mehrachsenanhängern)“
- www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Gefährliche Fehler

Manchmal versuchen Fahrer, mit ihrer Körperkraft einen Anhänger oder sogar ein wegrollendes Zugfahrzeug aufzuhalten. Ist das nicht völlig verrückt?

Ja, das beobachten wir leider häufig. Die Fahrer wollen einen Sachschaden vermeiden und vergessen die Gefahr. Aber das eigene Leben ist unendlich viel wichtiger! Nie, wirklich niemals, darf man in den Gefahrenbereich eines unkontrolliert rollenden Lkw treten.

Spielt auch Leichtsinn eine Rolle?

Oh ja! Leider recht oft. Typisch für diesen tödlichen Leichtsinn ist zum Beispiel das Auflaufenlassen eines Mehrachsanhängers auf das Zugfahrzeug: Jemand versucht, bei leichtem Gefälle einen Anhänger zum Zugfahrzeug rollen zu lassen und zu kuppeln. Ein kleiner Stein, eine Unebenheit im Boden reicht aus, um die Zuggabel herumschwenken zu lassen, sodass sie das Fangmaul verfehlt. Oft hat der Betroffene keine Zeit mehr, den Gefahrenbereich zu verlassen, und wird im schlimmsten Fall zwischen Zugfahrzeug und Anhänger eingeklemmt.

Warum tut jemand so etwas?

Vermutlich wollte der Fahrer einfach nur Zeit sparen. Manchmal gibt es auch technische Gründe wie eine defekte Höheneinstelleinrichtung.

Was raten Sie Führungsverantwortlichen, um so ein Verhalten zu unterbinden?

Zuallererst rate ich, die Beschäftigten sorgfältig und regelmäßig zu unterweisen. Die BG Verkehr hat dazu eine Reihe von Materialien im Angebot. Auf Fehlverhalten müssen schnelle und konsequente Reaktionen folgen. Andererseits muss die innerbetriebliche Organisation stimmen, damit zum Beispiel generell kein Zeitdruck besteht.



Joachim Zander ist Referent im Bereich Arbeitssicherheit und analysiert bei der BG Verkehr seit Jahren die Unfallschwerpunkte im Güterkraftverkehr.

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 | 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 €

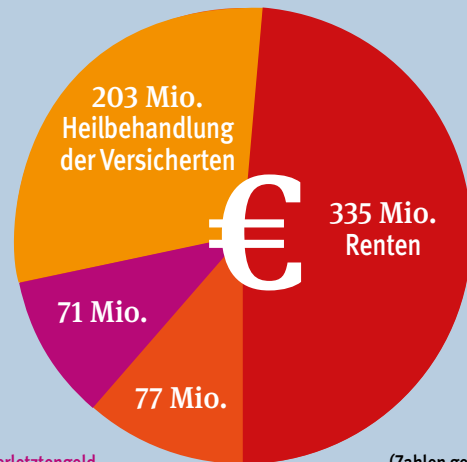
Beim Beladen von Paletten getroffen

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.

Hendrik 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.



Mit der Handprothese hält Donkers auch sensible Gegenstände sicher fest.



© 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

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
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



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



„Wo finde ich neue Medien für die Unterweisung?“

Ein Klick und Sie wissen mehr.



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter