

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Tod am Stauende | 9

Unfallbericht: KEP-Fahrer läuft vor einen Pkw | 16

Wie Corona den Alltag verändert | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8 Neue Transportvorschriften für Lithiumbatterien
- 9 Hintergrund
Notbremsassistenten könnten mehr Unfälle verhindern
- 12 Interview
So nützt die Gefährdungsbeurteilung dem gesamten Betrieb
- 14 Platz muss sein
Voraussetzungen für mobile Arbeitsplätze
- 16 Unfallbericht
Pkw überfährt Zusteller auf einer Wohnstraße

VERSICHERT & GESUND

- 18 Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 20 Ein Jahr mit Corona
Interview und Erfahrungsberichte

SERVICE

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





Titelbild: Shutterstock/Image Point Fr; Daimler; Adobe Stock (Guntar Feidmann); BG Verkehr (Klaus D. Wolf); picture alliance/SvenSimon | FrankHoermann/Sven Simon



S. Kudzielka

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der
BG Verkehr

Liebe Leserin, lieber Leser,

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

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

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



Arbeit auch am Wochenende

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

www.destatis.de

Kohlendioxid entweicht aus Trockeneis

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

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

COVID-19 Vaccines

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

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

Mehr Verkehrsmeldungen mit DAB+

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

www.dabplus.de

Übergangsregel für die Nutzung von Funkgeräten

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





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

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

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

Frankreich warnt vor totem Winkel



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

Aktuelle Unfallmeldungen

Hängen geblieben

Ein Lagerarbeiter sollte mit einem Schubmaststapler Paletten aus einem Regal in etwa sechs Meter Höhe entnehmen. Nach dem Auslagern fuhr er, ohne den Hubmast abzusenken, direkt durch das Hallentor. Da dessen Höhe nur etwa fünf Meter betrug, schlug der Hubmast an der Wand an. Der Stapler kippte um und der nicht angeschnallte Lagerarbeiter wurde vom Gerät geschleudert. Er zog sich mehrere Knochenbrüche zu.

Ins Auge gegangen

Ein Fahrer stand an der Heckseite seines Fahrmischers und befüllte über die Schwenkschur einen auf dem Boden stehenden Kübel mit Frischbeton. Plötzlich löste sich aus dem fließenden Beton ein Flüssigkeitsspritzer und traf den Fahrer am rechten Auge. Der Beton verätzte die Hornhaut so stark, dass die Verkehrsbehörde infrage stellte, ob er weiterhin körperlich zum Führen eines Lkw geeignet sei. Der Mann hatte keine Schutzbrille getragen.

Plötzlich angelaufen

Ein Kfz-Mechaniker wollte an einer Hubladebühne die Blinkleuchte erneuern. Er machte sich an die Arbeit, ohne die Stromversorgung zu unterbrechen. Im Schaltkasten der Hubladebühne befand sich etwas Wasser. Der Stromfluss setzte plötzlich die Hubladebühne in Bewegung. Der Mechaniker wurde zwischen der Plattform und dem Aufbau eingequetscht und schwer verletzt.

© contonova UG; Adobe Stock (Joe McUbed; sirastock) ; Deutsche Post AG; securite-routiere.gouv.fr ; iStock (bluecinema)

Hilfe beim Arbeitsschutz



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

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 14862498

Bund fördert neue Lkw

Die Bundesregierung unterstützt mit bis zu 15.000 Euro die Anschaffung eines neuen Lkw, der die Anforderungen der aktuellen Abgasstufe Euro VI erfüllt und mit einem Abbiegeassistenzsystem ausgestattet ist. Voraussetzung ist, dass gleichzeitig ein Bestandsfahrzeug der Abgasstufen Euro 0 bis Euro V/EEV verschrottet wird. Überdies wird ein Zuschuss von bis zu 5.000 Euro für die Anschaffung intelligenter Trailer-Technologie gewährt.

+ www.bmvi.de

Haushalt und Gefahr-tarif beschlossen

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



Harms zum Vorstands- vorsitzenden gewählt



© Mario Dirks Photographie/Oldenburger

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

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

Telekommunikation im Fachbereich Telekommunikation/IT der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi im Landesbezirk Niedersachsen/Bremen.

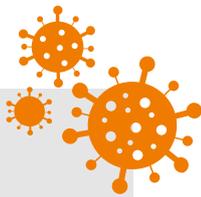
„Ich bin ein leidenschaftlicher Anhänger der sozialen Selbstverwaltung.“

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

Zusteller trainieren den Umgang mit Hunden

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

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 20469203



Neu erschienen

Corona-Medien zum Download

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

+ www.bg-verkehr.de |
Webcode: 20259652



Fensteranhänger zum richtigen Lüften

Ein Fensteranhänger zum Ausdrucken erinnert daran, dass gerade in Pandemie-Zeiten regelmäßig gelüftet werden sollte. Der

Anhänger gibt praktische Tipps zum angemessenen Lüftungsintervall sowie zur Lüftungsdauer und weist per QR-Code den Weg zu einer CO₂-Timer-App.

+ <https://publikationen.dguv.de>

Checkliste zur Arbeit im Homeoffice

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

+ <https://publikationen.dguv.de>



Neu: Onlineschulungen bei der BG Verkehr

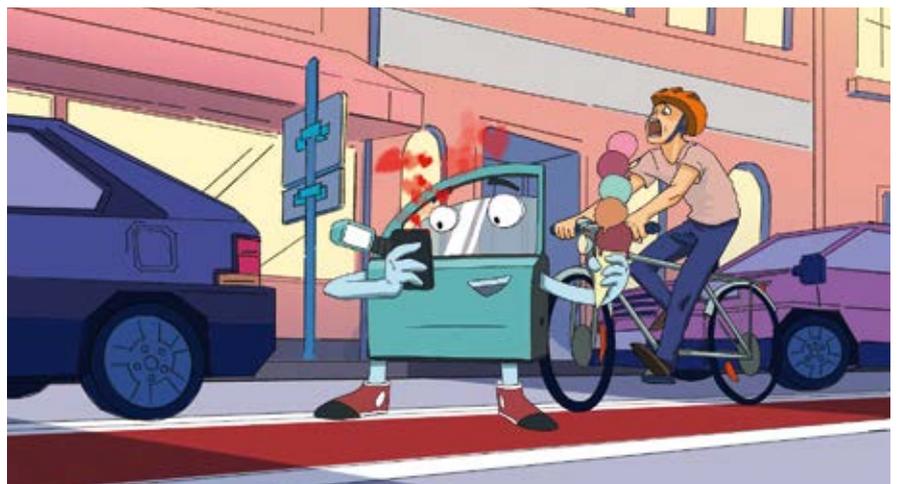
Im Februar 2021 sind die ersten Onlineschulungen der BG Verkehr zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit gestartet. Das Angebot richtet sich zunächst an Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte und stellt eine Alternative zu den pandemiebedingt stornierten Seminaren dar. Die Onlineschulungen für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

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 20279827

Schlüsselzahl 95 wird abgeschafft

Als Nachweis für die Qualifikation als Berufskraftfahrer gilt bislang der Eintrag der Schlüsselzahl 95 im Führerschein. Ab Mai ersetzt ein Fahrerqualifizierungsnachweis diesen Eintrag. Eine Abholung bei der Fahrerlaubnisbehörde ist nicht mehr erforderlich, denn der Nachweis kann per Post zugestellt werden. Weiterer Vorteil: Die Ausstellung ist auch bei ausländischen Führerscheinen möglich. Im Mai wird nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums ein zentrales Register beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) seinen Betrieb aufnehmen.

+ www.bmvi.de



Wenn die Autotür zum Leben erwacht

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

+ www.dvr.de



Neue Vorschriften für den Transport von Lithiumbatterien

Für den Transport von Lithiumbatterien gibt es Sondervorschriften. Einige davon wurden zum Jahresbeginn geändert.

Seit dem 1. Januar 2021 gelten Neuregelungen in den Anlagen zum „Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR 2021). Einige Änderungen, die ab dem 1. Juli verpflichtend eingehalten werden müssen, betreffen den Transport von Lithiumbatterien. Die neuen Sondervorschriften regeln die Gefahreinschätzung bei Altbatterien und bieten Erleichterungen in den Begleitpapieren. Das Kennzeichen für Lithiumbatterien wird verkleinert.

Zustand entscheidet über Verpackung

Beim Transport von Lithiumbatterien wird nicht nur nach der Zusammensetzung, sondern auch nach deren Zustand unterschieden: Muss die Lithiumbatterie zum Recycling, weil sie nicht mehr hinreichend ladefähig ist, ist sie defekt oder sogar „kritisch defekt“? Je nachdem, wie die Antwort ausfällt, gelten verschiedene Verpackungsanweisungen.

Für die Beurteilung, ob eine Zelle oder Batterie beschädigt oder defekt ist, gibt es nun in der Sondervorschrift 376 Kapitel 3.3 ADR eine Hilfestellung: Es muss

nun eine Einschätzung oder Bewertung auf der Grundlage von dort genannten Sicherheitskriterien des Herstellers oder eines technischen Sachverständigen durchgeführt werden.

Bei der Beförderung von Lithiumbatterien besteht immer Brandgefahr.

Bei der Beförderung von Lithiumbatterien besteht stets Brandgefahr, deshalb sollte man beim Transport unbedingt Sicherheitsmaßnahmen vornehmen. Besonders gefährlich wäre ein Kurzschluss. Um den zu vermeiden, sollten grundsätzlich die Pole der Batterien gesichert werden, zum Beispiel durch Abkleben.

Anpassung der Kennzeichnung

Eine weitere neue Sonderregelung (SV 390) betrifft Versandstücke, die Lithiumbatterien sowohl in der Ausrüstung (zum Beispiel eingesetzt im Akkuschauber) als auch als Ersatz (zweiter

Powerpack) enthalten. Hier reicht nun im Begleitpapier als Beschreibung „mit Ausrüstung verpackt“. Je nach Batterietyp ist die zutreffende Nummer anzugeben, also Lithium-Ionen-Batterien (UN 3481) oder Lithium-Metall-Batterien (UN 3091), bzw. auch beide UN-Nummern.

Die Mindestabmessung des Kennzeichens für Lithiumbatterien wird auf die allgemeine Größe 100 x 100 Millimeter reduziert. Wenn die Größe des Versandstückes es erfordert, kann auf bis zu 100 Millimeter in der Breite und 70 Millimeter in der Höhe verkleinert werden (siehe 5.2.1.9.2 ADR). Da es sich um Mindestgrößen handelt, können die bisherigen Aufkleber weiterverwendet werden.

Dr. Brigitte Baumgarten
Referentin für Gefahrgut und
Gefahrstoffe bei der BG Verkehr

+ Leitfaden des Bundesverbands
Spedition und Logistik
www.dslv.org

Infos zum Umgang mit
Lithiumbatterien und Unfallgefahren
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20946361

Tod am Stauende

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

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

Es ist eine schockierende Zahl. 47 Lkw-Fahrer sind allein im Jahr 2020 auf deutschen Autobahnen nach Auffahrunfällen an Stauenden gestorben – nach 45 Toten in 2019, meldet der Kölner Fachjournalist

Jan Bergrath, der die Unfallzahlen anhand von Pressemeldungen auswertet. Auch Analysen von Unfallforschern zeigen, dass die Zahl der Auffahrunfälle mit schweren Personenschäden mit Lkw-Beteiligung nicht zurückgeht.

Die Landesverkehrswacht Niedersachsen und das niedersächsische Innenministerium berichten für das Jahr 2019 über 55 solcher Auffahrunfälle auf niedersächsischen Autobahnen mit zwölf getöteten

und 61 schwerverletzten Beteiligten – das ist exakt die gleiche Zahl wie 2016. Ein Blick in die bundesweite amtliche Unfallstatistik mit Zahlen von 2015 bis 2018 zeigt bei den von Sattelzugmaschinen-Fahrern verursachten Auffahrunfällen mit Personenschäden sogar einen steigenden Trend.

Ernüchternde Entwicklung

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



© picture alliance/imageBROKER | Helmut Meyer zur Capellen

Was Unternehmer und Fahrer tun können

- ▶ **Umfassende Einweisung.** Leider unterscheiden sich die Notbremsassistenten von Hersteller zu Hersteller und darüber hinaus dadurch, welche Systemgeneration verbaut ist. Bei der Übernahme eines Fahrzeugs muss der Fahrer genau in die Funktionalitäten und Spezifika eingewiesen werden.
 - ▶ **Praktisch üben.** Eine theoretische Einweisung ist gut, praktische Übungen sind besser. Um die Fahrer auf eine Gefahrensituation vorzubereiten, sollte der Umgang mit dem AEBS in Fahrsicherheitstrainings geschult werden – beispielsweise das gleichzeitige Bremsen und Ausweichen mit AEBS-Unterstützung.
-
- ▶ **Entschlossen bremsen.** Es sind in verschiedenen Internetforen Empfehlungen zu finden, man möge bei einer nicht rechtzeitig erkannten Kollisionsgefahr das AEBS einfach machen lassen. Experte Dr. Erwin Petersen hält dagegen: „Wird der Fahrer in kollisionskritischen Situationen gewarnt, sollte er sofort eine Vollbremsung einleiten und aufrechterhalten, bis das Fahrzeug steht oder die Situation entschärft ist.“
-
- ▶ **Nie abschalten.** Einige Systeme machen es den Fahrern leicht, das AEBS durch das Betätigen einer Taste abzuschalten. Ein abgeschalteter Notbremsassistent bedeutet vor allem auf der Autobahn ein zusätzliches Risiko. Die Fahrzeugbetreiber sollten dies mit einer klaren Anweisung unterstreichen – und die Fahrer im ureigenen Interesse die Finger von Abschaltvorrichtungen lassen.
 - ▶ **Vorausschauend fahren.** Auch wenn es langweilig klingt: Angepasste Geschwindigkeit, Einhalten der Abstandsregeln und das Vermeiden von Nebentätigkeiten am Steuer bieten eine gute Chance, dass das AEBS gar nicht erst eingreifen muss.



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

© Daimler

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

Steigende Unfallzahlen trotz eines wirksamen Assistenzsystems? Des Rätsels Lösung: Die Gefahrensituation hat sich geändert. Statistisch greifbar sind steigende Fahrleistungen und die zunehmende Zahl

an Staus. Lkw-Fahrer berichten zudem über zunehmende Rücksichtslosigkeit der Verkehrsteilnehmer. Neben unangepasster Geschwindigkeit und zu geringem Fahrabstand bleibt auch das Thema Ablenkung ein heißes Eisen. Nach wie vor finden Einsatzkräfte neben einem tödlich verunfallten Fahrer dessen eben noch benutztes Handy oder eine angebissene Bockwurst in der zerstörten Fahrerkabine.

Frühere und deutlichere Warnung nötig

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



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

Training für Fahrer optimieren

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

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

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

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

Lebensgefahr beim Übersteuern

Im Blickpunkt des Experten steht auch die Übersteuerungsfunktion. Übersteuern bedeutet: Der Fahrer greift durch eine bestimmte Reaktion in den Notbremsassis-

tenten ein und unterbricht die Bremsung. Das kann in seltenen Fällen erwünscht sein – beispielsweise wenn das AEBS fehlerhaft ein nicht relevantes Ziel erkennt und eine unnötige Notbremsung einleitet.

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

Interview

Arbeitsschutz schützt auch den Betrieb

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

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

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

Woran hakt es?

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

Und wie wird aus einem Ordner oder Datenträger gelebter Arbeitsschutz?

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



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

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

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

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

Das zeigt: Sind die Verantwortlichen überzeugt, dass der Schutz der Beschäftigten unmittelbar der Firma nützt, sind sie motivierter für den Arbeitsschutz. In einem großen Unternehmen sieht man den Zusammenhang oft an Kennzahlen. Im Klein-

betrieb dauert es eventuell länger. Fällt ein gut eingearbeiteter Mitarbeiter plötzlich für Wochen aus, ist das für ein Familienunternehmen ein harter Schlag. Arbeitsschutz schützt deswegen nicht nur die Menschen, sondern auch den Betrieb.

Ist die Gefährdungsbeurteilung zu kompliziert angelegt?

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



Was muss man denn ändern?

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

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

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

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

dass sie im Bewusstsein der Verantwortlichen verankert ist.

Wer überprüft die Qualität und welcher Maßstab wird angelegt?

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

Eine fundierte Gefährdungsbeurteilung trägt zum wirtschaftlichen Erfolg der Firma bei.

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

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

Wo bekommt man Unterstützung?

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

Reicht das aus?

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

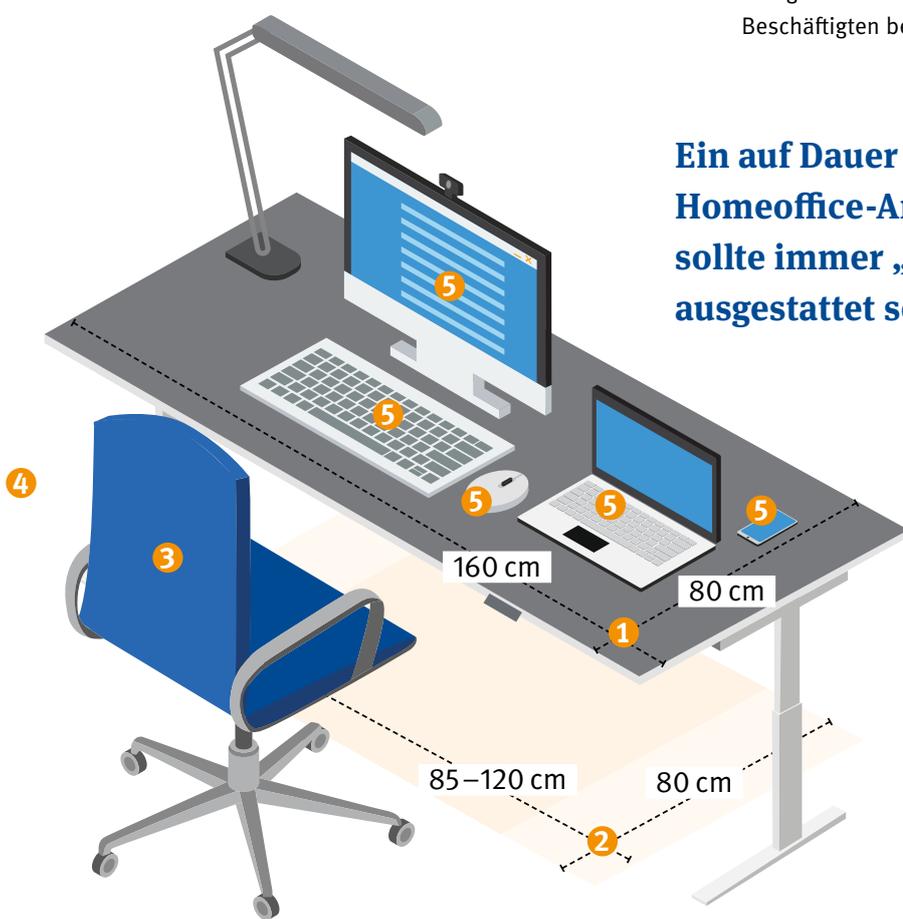


Platz muss sein

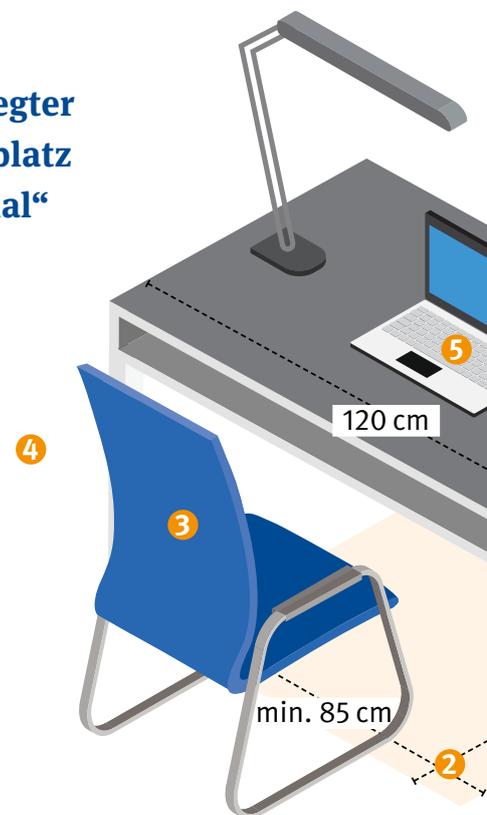
In der Corona-Krise arbeiten immer mehr Menschen aus dem Homeoffice oder mobil von unterwegs. Das wird auch in Zukunft so sein. Eine ergonomische Ausstattung ist das A und O, damit es nicht zu gesundheitlichen Beschwerden kommt.

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

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



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



„Optimal“: entspricht Büroarbeitsplatz

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

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

„Funktional“: befristet geei

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

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

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

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

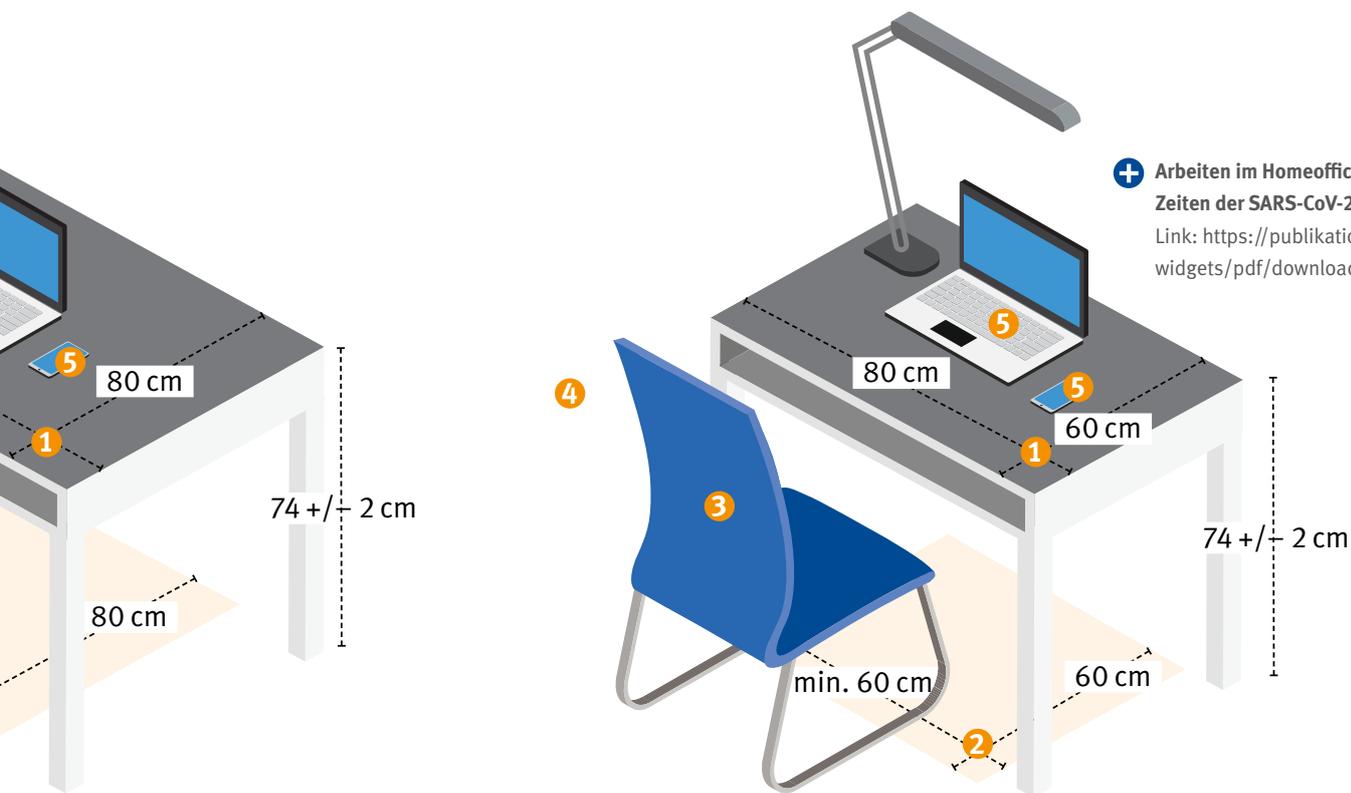
künstliches Licht sollten im Bildschirm vermieden werden. Achten Sie darauf, dass Ihre Unterarme, wenn Sie tippen oder die Maus benutzen, nicht zu abgeknickt sind. Die Oberarme sollten mit den Unterarmen einen rechten Winkel bilden. Dieses gilt auch für Ober- und Unterschenkel, wobei die Füße fest auf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

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

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

Dipl.-Ing. Günter Ströhnisch

Fachleiter Post, Postbank, Telekom bei der BG Verkehr



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

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

Eignet für Homeoffice

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

„Minimal“: nur als Notlösung geeignet

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

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

Nicht geschaut und mit dem Leben bezahlt

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

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

Analyse des Unfallhergangs

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

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

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

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

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

Tempo der Situation anpassen

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

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen für

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



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

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

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

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

Regeln für das Warnblinklicht

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

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

Routine für Fußgänger

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

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

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

Konsequenzen für den Betrieb

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

Dipl.-Ing. Günter Heider

Fachgruppe Straßenverkehr der BG Verkehr





Ihre Frage:

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

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

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

Der Fall liegt anders, wenn der sonst übliche Arbeitsweg genommen wird, um etwas Privates zu erledigen, oder wenn nicht geklärt ist, wohin der Versicherte wollte. Einen solchen Fall hatte das Bundessozialgericht kürzlich zu entscheiden. Ein Mann

hatte ohne ersichtlichen Grund während der Schicht bei laufender Maschine vorzeitig seinen Arbeitsplatz verlassen. Warum er das tat, konnte nicht ermittelt werden, denn er hatte weder seine Kollegen über sein verfrühtes Arbeitsende informiert noch ausgestempelt. Während er sich auf seinem normalen Heimweg befand, hatte er einen tödlichen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Lkw. Weil nicht mehr festgestellt werden konnte, ob der Verstorbene am Unfalltag nach Hause oder an einen dritten Ort fahren wollte, wurde ein Arbeitsunfall abgelehnt. *Urteil des Bundessozialgerichts vom 6.10.2020, Az. B 2 U 9/19 R*

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

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

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



Krebserzeugende Stoffe: Vorsorgeportal der DGUV

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

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

 www.dguv-vorsorge.de

BG Verkehr hilft bei Umschulung

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

Im Wald Kraft tanken

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

Verdienstgrenze wurde erhöht

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

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

**9.041
Personen
starben
2019 durch
Selbstmord.**

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

+ www.telefonseelsorge.de
Hotline: 0800 1110111



**Erste Hilfe
aktuell**

Was tun bei Verbrennungen?

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

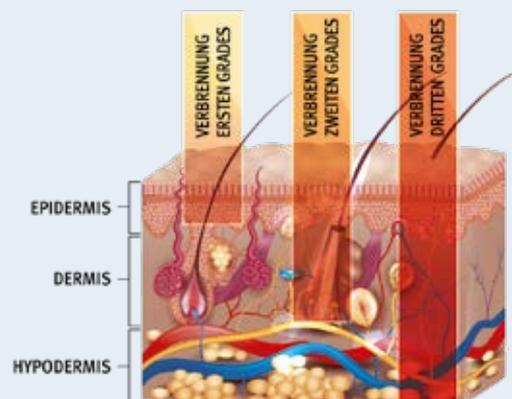
Zur Kühlung eignet sich am besten Leitungswasser (kein Eis oder Kühlakku verwenden). Es dauert meist einige Minuten, bis die Betroffenen die Schmerzen aushalten können. Zur Kühlung des Gesichts kann man ein feuchtes Tuch benutzen.

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

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

Ingo Tappert

Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



Ein Jahr mit Corona

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

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

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

Was kann man dem entgegensetzen?

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

Ganz besonders wichtig in Krisensituationen ist Kommunikation, und zwar mit verschiedenen Personen im sozialen oder beruflichen Umfeld: Partner oder Partnerin, Familie, Freunde, Kollegen und Kolleginnen, Vorgesetzte. Kommunizieren dient nicht nur dem Austausch von Informationen, son-

dern kann auch Stimmungen regulieren. Wenn man merkt, anderen geht es ähnlich wie mir, ich bin mit meinen negativen Gedanken und Gefühlen nicht allein, hilft das ungemein. Vielleicht erhält man auch ein paar Tipps, was man gegen den Corona-Blues tun kann. Eine gute Therapie ist auch, selber anderen zu helfen, zum Beispiel, für ältere Menschen einzukaufen.

Wann sollten Betroffene sich professionelle Hilfe holen?

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

und Psychotherapeuten, Fachärztinnen und Fachärzte oder Selbsthilfegruppen an. Das kann man heute oder gerade in Corona-Zeiten manchmal auch online machen. Erkundigen Sie sich bei Ihrer Krankenkasse.

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

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

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

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

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



... und Erfahrungsberichte

Die Fahrer können inzwischen besser mit der Situation umgehen

Wolfram Dischner, Geschäftsführer der Dischner Speditions- und Handelsgesellschaft

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

Die Menschen achten mehr auf sich und ihre Umgebung

Peter Beck, Logserv Verwaltungs- und Service GmbH

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

Positive Gedanken geben Kraft

Alina Schuldes, Spedition Schuldes

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

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

Informationen des Bundesministeriums für Gesundheit
www.zusammengegenecorona.de

Tägliche Besprechungen nehmen Druck raus

Thomas Zach, Spedition Rüdinger

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

Regelmäßige Tests würden uns helfen

Jens Wietig, Linienbusfahrer bei CeBus Celle

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



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Alle noch fit für den Job?

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

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

Impressum

Herausgeber:

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

Birgitta Angenendt (ba), Renate
Bantz (Bz), Günter Heider (Hd)
Björn Helmke (bjh)

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

redaktion@sicherheitsprofi.de
Bei Adressänderungen oder Abbestel-
lungen bitte den Zustellcode (steht
oberhalb der Adresszeile) angeben.

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
info@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
+ www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
+ www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Abo-Hinweise

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

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung der
BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
E-Mail: praevention-duisburg@
bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Sparte Post, Postbank, Telekom

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Juni 2021



Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Plakatserie zu den Hygienemaßnahmen in der Corona-Pandemie.



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



www.bg-verkehr.de/coronaplakate