

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der  BG Verkehr



Test deckt Mängel auf | 13

Ruhig bleiben in Konflikten | 10

Schnelles Körpertraining für zwischendurch | 22

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen
- 20 Verkehrsmeldungen

SICHER ARBEITEN

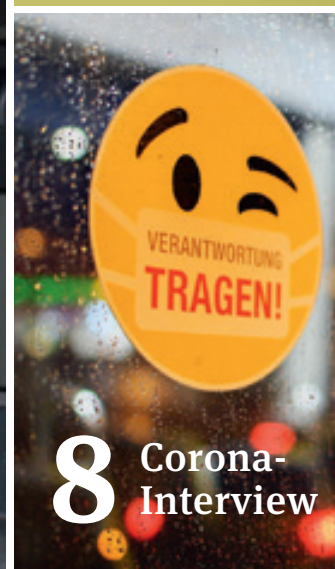
- 8 Bleiben Sie gesund!
Interview mit Dr. Jörg Hedtmann
- 10 Deeskalation
So lösen Sie entspannt Konflikte
- 12 Online lernen
Neue Angebote der BG Verkehr
- 13 KEP-Sicherheit im Test
Ausstattung reicht oft nicht
- 15 Zehn Einkaufstipps
Transporter optimal anpassen
- 18 Traurige Bilanz
Unfallstatistik 2019
- 22 Die schnellen Drei
Übungen gegen die Trägheit

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24 Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 26 Der Beitrag bleibt stabil
Hintergrund zur Berechnung
- 28 Pilot schafft nach Unfall den Neuanfang
Ulrich Kandolf über sein Leben im Rollstuhl

SERVICE

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





Konflikte **10**



Titelbild: ADAC/Uwe Rattay; picture alliance (ImageBROKER | Oliver Brandt; dpa/dpa-Zentralbild | Robert Michael); BG Verkehr/Reinhold Blaha; Gettyimages (Fanatic Studio/Gary Waters/SCIENCE PHOTO LIBRARY)



Die BG Verkehr bleibt ein verlässlicher Partner.

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir haben bereits vor ein paar Wochen in einem Schreiben an unsere Mitgliedsunternehmen darüber informiert: Trotz der Corona-Krise bleibt der Beitragsfuß – und damit das Beitragsniveau – der BG Verkehr stabil. Das ist angesichts vieler Unwägbarkeiten sicher eine gute Nachricht.

Es ist allerdings abzusehen, dass die Pandemie auch im Jahr 2021 in vielen Wirtschaftszweigen tiefe Spuren hinterlassen wird. Wie die Rechnung dann aussieht, steht noch in den Sternen. Sicher ist hingegen eines: Die BG Verkehr wird weiterhin ein verlässlicher Partner für ihre Mitgliedsbetriebe sein. Was wir tun können, werden wir tun. Die Möglichkeit von Beitragsstundungen für hart getroffene Unternehmen bleibt auch in diesem Jahr erhalten. Verwaltung und Selbstverwaltung haben zudem bei der Aufstellung des Haushalts für das Jahr 2021 alles getan, um durch Haushalts- und Kostendisziplin die Grundlage für weitere Stabilität zu schaffen.

Disziplin ist ohnehin ein Schlüssel bei der Bewältigung der Corona-Pandemie. Das macht auch Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr, in einem Interview für diese Ausgabe (Seite 8) deutlich. Jeder kann durch die konsequente Einhaltung der Schutzmaßnahmen dazu beitragen, dass das Infektionsgeschehen nicht außer Kontrolle gerät. Es geht um die Gesundheit der Menschen, aber auch um das wirtschaftliche Überleben des Unternehmens. Das sollte genug Motivation sein, jeden Schlendrian zu vermeiden.

Viele Grüße

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr



Umtauschfristen beachten!

Im kommenden Jahr werden Fristen für den Umtausch von Führerscheinen fällig. Bis zum 19. Januar 2022 müssen alle Autofahrer, die zwischen 1953 und 1958 geboren wurden, ihren alten Führerschein umgetauscht haben. Das gilt, wenn die Fahrerlaubnis vor dem 31. Dezember 1998 ausgestellt wurde. Zwischen 1959 und 1964 Geborene haben ein Jahr mehr Zeit. Hier endet die Umtauschfrist für Führerscheine, die bis Ende 1998 ausgestellt wurden, am 19. Januar 2023.

Mit Maske am Steuer

In einem Taxi kann der Mindestabstand von 1,5 Metern zwischen Fahrern und Fahrgästen nicht eingehalten werden. Deswegen müssen die Fahrgäste und das Fahrpersonal während der Fahrt mindestens medizinische Gesichtsmasken („Chirurgenmasken“) tragen. Die Sicht darf dadurch nicht eingeschränkt werden.

Das Bundesverkehrsministerium hat gegenüber der BG Verkehr klargestellt, dass das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes am Steuer eines Taxis, das Fahrgäste befördert, mit § 23 Absatz 4 StVO (Verhüllungsverbot) vereinbar ist.

Falls der Fahrgast keine medizinische Gesichtsmaske tragen kann, muss der Fahrer eine FFP2-Maske anlegen. Die FFP2-Masken sind filternde Atemschutzgeräte. Daraus folgen unter anderem aus dem staatlichen Arbeitsschutzrecht zwingende betriebliche Maßnahmen vor und während der Verwendung dieser Masken:

- Theoretische Unterweisung in der Handhabung – zum Beispiel zum Dichtsitz – verbunden mit praktischen Übungen,
- Registrierung der Maskenträger in der betrieblichen Vorsorgekartei,
- regelmäßige Angebotsvorsorgen,
- Festlegung der Tragezeitbegrenzung,
- technische und organisatorische Schutzmaßnahmen während der „Maskenpause“.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20259652



Wohin mit den Schnelltests?

An vielen Stellen werden derzeit Corona-Schnelltests eingesetzt. Wie werden sie nach Gebrauch so entsorgt, dass keine Infektionsgefahr von ihnen ausgeht? Dazu hat das Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit dem Robert-Koch-Institut und anderen Instituten Empfehlungen herausgegeben. Danach können die gebrauchten Testkits über die Restmülltonne entsorgt werden. Sie sollten in stabilen, möglichst reißfesten Müllsäcken gesammelt werden, die fest verschlossen werden müssen. Geringe Mengen an flüssigen Abfällen sollten tropfsicher verpackt sein, also zum Beispiel mit saugfähigem Material umwickelt werden. Schutzanzüge, Atemschutzmasken und Handschuhe können in dickwandigen Müllsäcken gesammelt werden und mit der regelmäßigen Restabfallabfuhr entsorgt werden. Es muss aber sichergestellt sein, dass diese Abfälle direkt einer Siedlungsabfallverbrennungsanlage zugeführt werden. Dies kann beim zuständigen Entsorgungsträger vorab erfragt werden.

www.umweltbundesamt.de



Aktuelle

Unfallmeldungen

Missglückte Reparatur

Als sie ins Büro kam, bemerkte eine Fahrlehrerin, dass die Glühlampe der Deckenleuchte durchgebrannt war. Obwohl der Hausmeister dafür zuständig ist, beschloss sie, die Birne schnell zu wechseln. Um an die Lampe zu kommen, benutzte die Frau einen zweistufigen Tritt. Als sie sich von dort aus weit nach oben reckte, verlor sie das Gleichgewicht, stürzte und brach sich das Handgelenk. Der komplizierte Bruch musste mit einer Metallplatte stabilisiert werden.

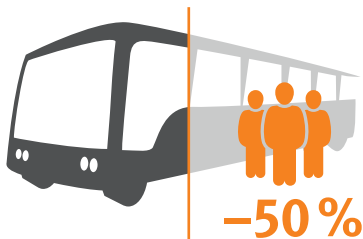
Fahrgast greift an

Während einer Linienfahrt entstand im hinteren Bereich des Busses Unruhe. Der Fahrer konnte nicht genau erkennen, was los war, und konzentrierte sich weiter auf den Verkehr. So wurde er von dem Angriff eines jungen Mannes völlig überrascht, der ihn mit dem Nothammer attackierte und beschimpfte. Der Busfahrer erlitt einen Schock und wurde mehrere Monate wegen einer posttraumatischen Belastungsstörung behandelt.

© Adobe Stock (lapencia; Yuriy; Syda Productions); IMAGO (Manngold; photothek)

Tragestuhl rollt weg

Zwei Kollegen wollten einen stark übergewichtigen Patienten im Tragestuhl über die rückwärtige Rampe des Krankentransportwagens entladen. Als der eine Sanitäter den Stuhl plötzlich losließ, versuchte sein Kollege allein, den Patienten mit aller Kraft zu halten. Dabei zog er sich einen schmerzhaften Muskelfaserriss in beiden Waden zu.



Fahrgastzahlen halbiert

Bedingt durch die Corona-Pandemie waren im Jahr 2020 nur etwa halb so viele Fahrgäste im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen unterwegs wie im Vorkrisenjahr 2019. Das teilt das Statistische Bundesamt mit. Im Linienverkehr mit Fernbussen ging die Fahrgastzahl sogar um 71 Prozent zurück.

www.destatis.de

Prävention im Reitstall

Nicht nur beim Umgang mit Pferden kommt es zu Arbeitsunfällen in der Reittierhaltung. Auch scheinbar banale Ursachen wie Ausrutschen, Stolpern, Verrenken oder Umknicken spielen oft eine Rolle. Eine gute Arbeitsorganisation, eine Gefährdungsbeurteilung für die unterschiedlichen Arbeitsbereiche und Unterweisungen helfen den Beschäftigten, die Arbeiten sicher auszuführen und damit Unfälle zu vermeiden.



© BVG/Oliver Lang; Adobe Stock (bignai; Photographee.eu); picture alliance/Photostand | Fotostand | Fotostand/Wagner; Johanniter-Akademie

Blaulichttraining am Simulator

Im Stress eines Blaulichteinsatzes kommt es manchmal zu brenzligen Situationen und Unfällen. Mithilfe von Fahrsimulatoren können Rettungs- und Notfallsanitäter auf solche Einsätze vorbereitet werden. Die Johanniter-Akademie Berlin/Brandenburg will nun das Training an Simulatoren in ihre Ausbildungskurse einbauen. Ein von der Akademie angeschaffter Simulator versetzt die Teilnehmer virtuell in das Cockpit eines Rettungsfahrzeugs.

Sie erleben unterschiedliche Gefahrensituationen, die auf sie zukommen können, und lernen, richtig zu reagieren. Die Trainings helfen den Fahrern, mehr Sicherheit zu gewinnen, meint Christian Ecke, Fachreferent bei der BG Verkehr. Verschiedene Hilfsorganisationen stellen ihre Simulatoren auch Externen für Schulungen zur Verfügung.

Produkte mit Mängeln

Die Anzahl der gemeldeten gefährlichen Produkte und der veröffentlichten Produktwarnungen und Rückrufe ist 2019 in Deutschland gestiegen. Insgesamt beanstandeten deutsche Marktüberwachungsbehörden 437 Produkte, weil von ihnen ein ernstes Risiko ausging. Dabei verstießen fast vier von fünf Produkten gegen Anforderungen des Produktsicherheitsgesetzes. Ein Großteil der Meldungen fiel in den Bereich Kraftfahrzeuge und hier in die Kategorie Fahrzeuge und Aufbauten. Über 40 Prozent der bemängelten Produkte stammten aus Deutschland. Es folgten Produkte aus China (11,2 Prozent), Frankreich (9,1 Prozent) und den USA (7,7 Prozent). Bei rund der Hälfte der Produkte zeigten sich Festigkeitsmängel. Sie können dazu führen, dass Teile brechen.

+ Bericht „Gefährliche Produkte 2020“
www.baua.de/dok/8844802

Brandschutzbeauftragte im Betrieb

Mindestanforderungen an die Qualifikation, Ausbildung und Bestellung von Brandschutzbeauftragten beschreibt eine Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Sie definiert die Aufgaben und gibt Hilfestellungen für die Umsetzung einer geeigneten betrieblichen Brandschutzorganisation.

+ DGUV Information 205-003
publikationen.dguv.de

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Die Verkehrsministerkonferenz hat im April auf Initiative Bremens beschlossen, den Fußverkehr in Deutschland sicherer und attraktiver zu gestalten. Die Kommunen sollen mehr Handlungsspielraum bei der verkehrssicheren Gestaltung des Straßenraums bekommen. So soll beispielsweise der Einsatz von Zebrastreifen oder die Anordnung von Tempo 30 auf Schulwegen vereinfacht werden. Nach Ansicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) sind mehr Zebrastreifen eine sinnvolle Maßnahme. Nach wie vor ereignen sich eine Vielzahl an Unfällen mit Fußgängern beim Überqueren von Straßen ohne solche Querungshilfen. Generell müsse der Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit bekommen, fordert der DVR. Deshalb wirbt der Verband dafür, dass es in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern künftig Beauftragte für den Fußverkehr geben sollte.





Gegen den Trend

Im Jahr 2020 sind in Deutschland 2.719 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts waren das 10,7 Prozent weniger als 2019. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren. Die Zahl der Verletzten ging um 14,7 Prozent zurück. Grund ist vor allem, dass wegen der Corona-Pandemie weniger Kilometer zurückgelegt wurden. Eine Ausnahme bei der Entwicklung bildeten Pedelecs. Die Zahl der getöteten Pedelec-Fahrer nahm im Zeitraum Januar bis November 2020 um 19,1 Prozent zu, die der Radfahrer ohne Hilfsmotor dagegen um 12,9 Prozent ab.

Farbe macht keinen Unterschied

In einem Fahrzeug, das bei 28 Grad Außentemperatur in der Sonne geparkt wird, klettert die Temperatur im Innenraum nach einer Stunde auf mehr als 50 Grad. Dabei ist unerheblich, ob es sich um ein weißes oder schwarzes Fahrzeug handelt. Das zeigen Tests des ADAC. Einen kleinen Effekt haben aber Wärmeschutzverglasung oder getönte Scheiben. Denn den größten Anteil bei der Hitzeentwicklung im Auto haben die Fensterflächen. Auch Folien an den Fenstern schützen, indem sie das Sonnenlicht, das für die Wärme sorgt, reflektieren.



Fahrausbildung: Birgt neue Regel Unfallrisiko?

Seit April gilt im Fahrschulbereich die neue Automatikregel. Anders als bisher dürfen Fahrschüler, die ihre praktische Fahrerlaubnisprüfung mit einem Automatikwagen absolviert haben, anschließend auch Fahrzeuge mit Schaltgetriebe fahren. Voraussetzung dafür sind mindestens zehn Fahrstunden mit einem Schaltwagen und eine 15-minütige Testfahrt bei der Fahrschule. Der TÜV-Verband befürchtet, dass fehlende Fahrpraxis in einem Auto mit Schaltung und Kupplung für Ungeübte schnell gefährlich werden könne. Ähnlich äußert sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Wenn in komplexen Situationen der falsche Gang gewählt oder nicht rechtzeitig geschaltet werde, birge dies Unfallrisiken.



Trauer um Gert Hüfner

Am 2. März 2021 ist völlig überraschend Gert Hüfner, der langjährige Vorstandsvorsitzende der See-Berufsgenossenschaft, wenige Tage vor seinem 70. Geburtstag verstorben. Als Vertreter der Arbeitnehmer kam der Nautiker 1990 in die Selbstverwaltung, drei Jahre später wurde er Mitglied des gemeinsamen Vorstands der See-Sozialversicherung, die die Unfall-, Kranken- und Rentenversicherung der Seeleute umfasste. Nachdem diese Versicherungszweige im Zuge von Fusionen in neue Träger übergegangen waren, vertrat Hüfner in mehreren Fachausschüssen der BG Verkehr kenntnisreich und engagiert die Interessen der Seeleute.

Regeln oft nicht bekannt

Wenn Nutzer von E-Scootern einen Unfall erleiden, ist häufig Alkohol im Spiel. Auf Platz zwei der Unfallstatistik folgt nach Angaben des Statistischen Bundesamts die falsche Benutzung der Fahrbahn oder des Gehwegs. Das spricht dafür, dass viele Nutzer von E-Scootern die für sie geltenden Verkehrsregeln nicht kennen oder sie bewusst missachten, gibt die Prüforganisation DEKRA zu bedenken.

Interview

Bleiben Sie gesund!

Eigentlich ist schon alles gesagt. Aber Corona ist immer noch da. Ein sehr großer Teil unserer Betriebe geht durchdacht und vorbildlich mit der Situation um. Aber auch die haben es nicht leicht. Deswegen haben wir unseren Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann gefragt, was unseren Mitgliedsbetrieben helfen könnte, durch die Krise zu kommen.

Manche Menschen finden die Corona-Schutzmaßnahmen übertrieben, andere gehen sie nicht weit genug. Wie geht man mit diesem Konflikt im Betrieb um?

Ein klares Bekenntnis der Unternehmensleitung und Führungskräfte, die mit gutem Beispiel vorangehen, sind eine wichtige Voraussetzung. Das gilt übrigens nicht nur für Corona-Regeln, sondern generell für den Arbeitsschutz. Kontroverse Diskussionen über Sinn und Zweck von Maßnahmen gibt es immer. Hier müssen die Verantwortlichen klar darstellen: Bei uns wird so gehandelt und nicht anders.

Das klingt in unserer diskussionsfreundigen Zeit etwas gewöhnungsbedürftig.

Über Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit können wir in den verantwortlichen Entscheidungsgremien gern diskutieren. Aber vor Ort müssen wir Einsicht erzeugen. Dafür reicht es auf keinen Fall, nur ein Plakat aufzuhängen. Sie brauchen Unterweisungen, klare Vorgaben und vor allem motivierende Vorbilder.

Und wenn das nicht klappt?

Nun ja, ob Sie ein Stoppschild plausibel und gerechtfertigt finden, entbindet Sie ja auch nicht von der Pflicht, dort zu halten. Wenn Sie es nicht tun, müssen Sie die Konsequenzen tragen. Bei den Corona-Schutzmaßnahmen ist das aus gutem Grund nicht anders. Und glauben Sie mir: Das Virus ist da unerbittlicher als jede Aufsicht.

Sind Arbeitgeber und Führungsverantwortliche ausreichend vorbereitet?

Diese Pandemie ist für uns alle eine komplett neue Situation. Niemand kann auf bisherige

Erfahrungen zurückgreifen, wir haben kein Gefühl für die Gefährdung. Anfangs haben wir eine gewisse Zurückhaltung beobachtet, so nach dem Motto: „Er will die Maske nicht aufsetzen? Okay, das ist ja sein Problem, nicht meins.“

Lässt sich diese Einstellung ändern?

Führungskräfte müssen ein Bewusstsein für die extreme Gefährdung durch das Virus entwickeln. In einem Labor, in dem bewusst mit gefährlichen Viren gearbeitet wird, hinterfragt ja auch keiner die Notwendigkeit von Schutzanzügen. Niemand dort wird sich freiwillig einer Infektion aussetzen. Das sollte in der Pandemie genauso sein.

Es gibt da diesen Irrglauben, unter Bekannten wird schon nichts passieren. Das ist vermutlich der häufigste Übertragungsweg.

Das erscheint vielen als Panikmache.

Ich weiß – aber im Betrieb haben die Vorgesetzten ein Weisungsrecht. Sie müssen den Infektionsschutz durchsetzen. Denn am Ende geht es um alles: um die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesundheit der eigenen Familie, um Arbeitsplätze und letztlich um die Existenz der Firma. Da spielt es keine Rolle, ob jemand einsieht, warum er die Maske tragen muss. Das Virus ist nicht fair. Ob jemand mit der Maske schwitzt oder Platzangst hat, ist ihm völlig egal. Deswegen muss ständi-

ge Wachsamkeit zur täglichen Selbstverständlichkeit werden.

Welche Maßnahmen sind am wichtigsten?

Wir haben jetzt weit über ein Jahr Erfahrung mit dem Virus, aber fachlich hat sich mit dem wachsenden Kenntnisstand wenig geändert: Abstand halten, Maske auf, Handhygiene, wenig Kontakte, Raum lüften. Aus der Forderung nach wenig Kontakten ergibt sich auch ohne explizite Aufforderung durch den Gesetzgeber die Notwendigkeit, wo immer es geht, Homeoffice anzubieten. Im Alltag ist gesunder Menschenverstand gefragt – Mallorca ist erlaubt, aber ist es vernünftig?

Und wo sehen Sie die größten Defizite?

Es gibt da diesen Irrglauben, unter Bekannten wird schon nichts passieren. Das ist vermutlich der häufigste Übertragungsweg: Man sitzt beim Essen kurz ohne Maske zusammen oder macht so wie früher eine gemeinsame Zigarettenpause. Dadurch entsteht natürlich eine zusätzliche Aerosolbelastung. Das Virus weiß nichts von netten Kollegen! Entscheidend ist die Erkenntnis der eigenen Verantwortung. Nur die führt zu vernünftigem Handeln und zur Einsicht in die Schutzmaßnahmen. Es sind ja keine unzumutbaren Dinge, die gefordert werden.

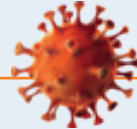
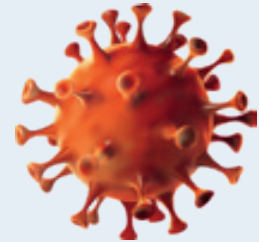
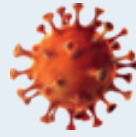
Was halten Sie von Selbsttests in Betrieben?

Das Testen ist wichtig, um Daten zur Ausbreitung des Virus zu gewinnen und gezielt Infektionsketten zu unterbrechen. Also ganz klar eine Maßnahme des Infektionsschutzes. Man sollte sich keine Illusionen machen. Auch negative





© DGUV; Adobe Stock (Gilang Prihardono)



**Wir werden das überstehen,
aber dafür müssen wir
ein paar Regeln einhalten.**

Testergebnisse entbinden im Betrieb niemanden davon, Maske zu tragen. Die Handhabung muss man üben, damit es nicht unnötig wehtut und das Ergebnis verlässlich ist. Nicht überall können Betriebsärztinnen und -ärzte die Tests machen. Dann muss eine geeignete Person geschult werden, die die Tests oder die Einweisung in die Selbsttests übernimmt.

Und Impfungen?

Die Impfungen sind der wichtigste Schritt in Richtung gewohnter Normalität. Ich gehe aber davon aus, dass wir uns, wie beim Grippe-schutz, auf regelmäßige Impfungen einstellen müssen. Dabei können die Betriebsärztinnen und -ärzte unterstützen.

Sind Betriebsärzte nicht ohnehin schon Mangelware?

Wir brauchen ein vernünftiges Impfmanagement, dann können wir den Berg abtragen. Dazu trägt auch bei, dass neben den Impfzentren auch Haus- und Betriebsärztinnen und -ärzte, die Impforganisation mittragen, denn für die ist das zum Teil geübtes Alltagsgeschäft.

Corona ist das dominierende Thema – sehen Sie die Gefahr, dass andere Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf der Strecke bleiben?

Wenn das Corona-Pflichtprogramm erledigt wird, dann sind wir schon ganz zufrieden. Wir haben dann immerhin den Status „Ich halte mich an das Gesetz“. Aber die Diskussion darüber ist extrem polarisierend und kann auch die Akzeptanz ganz anderer Maßnahmen ins Wanken bringen.

Bei den übrigen Pflichten im Arbeitsschutz drücken unsere Aufsichtspersonen ein Auge zu?

Nein, natürlich nicht! Es gibt keine Lockerungen, die verbindlichen Arbeitsschutzmaßnahmen müssen weiterlaufen. Ich sehe im Gegenteil den Bedarf an besonderer Wachsamkeit. Sonst könnte sich unter den Beschäftigten eine gewisse Krisenmentalität entwickeln, in der eigentlich akzeptierte Vorschriften nicht mehr ernst genommen werden. Aber immer noch gibt es schwerste und tödliche Arbeitsunfälle, werden Menschen zum Beispiel vom eigenen Lkw überrollt oder von der Ladung erschlagen! Es gibt keinen Anlass zu nachlassender Sorgfalt und in dem Sinne werden wir auch unseren ganzheitlichen Präventionsauftrag weiterhin konsequent wahrnehmen.

Ein gutes Ziel könnte sein: In unserem Unternehmen soll es keinen Corona-Fall geben.

Persönliche Kontakte soll man vermeiden. Gelingt denn eine Unterweisung auf Distanz genauso gut wie vor Ort?

Das geht eine Zeit lang und wir hätten wohl alle nicht gedacht, was online möglich ist. Aber es ist keine Dauerlösung. Viele Unterweisungen brauchen das konkrete Objekt, an dem bestimmte Handgriffe oder Tätigkeiten demonstriert und geübt werden. Da geraten Videokonferenzen an ihre Grenzen.

Motivationsforscher sagen, ein klares Ziel hilft, am Ball zu bleiben. Was wäre ein gutes Ziel?

Für mich liegt viel Sinnvolles im lapidar klingenden Satz: Bleiben Sie gesund! Darin steckt die Notwendigkeit, vernunftgemäß zu handeln, um ein klares Ziel zu erreichen. Wenn auf dem Test zwei Balken zu sehen sind, ist es zu spät. Je nach persönlicher Veranlagung kann das ein Todesurteil sein. Bei diesem Coronavirus geht es nicht um eine banale Erkältung – es gibt Dauer- und Spätfolgen, die wir noch gar nicht komplett überblicken. Übersetzt für ein Unternehmen bedeutet das Ziel: Bei uns soll es keinen Corona-Fall geben und dafür übernehmen wir alle die Verantwortung.

Zum Abschluss eine persönliche Frage: Welchen Begriff im Zusammenhang mit Corona können Sie nicht mehr hören?

Krisenstab! Damit möchte ich kein Steuerungsgremium infrage stellen, sondern es geht mir darum, dass wir den Krisenmodus nicht dauerhaft aufrechterhalten, denn das ist am Ende kontraproduktiv. Schließlich haben wir zum Beispiel mit dem Arbeitsschutzausschuss bewährte Strukturen auch für schwierige Themen. Es gibt eine neue Herausforderung und die müssen wir in unser Leben einbauen. Wir haben besonders hier in Deutschland schon lange Zeit keine Naturkatastrophen schlimmsten Ausmaßes mehr erlebt. Allerdings ist das kein Grund- oder Menschenrecht, das man einfordern könnte. Wir werden die Natur nie komplett im Griff haben und kontrollieren. Aber die Menschheit lernt seit Jahrtausenden, mit Bedrohungen zu leben. Und das wird auch diesmal gelingen. (dp)

Mit Konflikten professionell umgehen

Auseinandersetzungen am Arbeitsplatz sind oft Stress pur. Wer sich für den Ernstfall eine Strategie zurechtlegt, ist klar im Vorteil.

Beim täglichen Kontakt mit Kunden, Fahrgästen, Kollegen und Vorgesetzten entstehen auch Konflikte. Oft werden sie emotional und nicht immer lösungsorientiert ausgefochten. Manche Kunden pöbeln, schimpfen und schlimmstenfalls werden sie auch handgreiflich.

Warum kommt es zu einer solchen Eskalation? Oft sind es persönliche Gründe, die mit dem Konflikt gar nichts zu tun haben (Stress, Zeitdruck, Frustration). Damit ein Konflikt nicht eskaliert, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefordert, eine Strategie zur Deeskalation parat zu haben und lösungsorientierte Maßnahmen zu ergreifen. Bestimmte Gesprächstechniken, Körpersprache und Stimme helfen, die Kontrolle zu behalten und Auseinandersetzungen friedlich zu lösen.

Ruhig und respektvoll bleiben

Ein Angriff trifft uns oft vollkommen überraschend. Beobachten Sie deswegen Ihre Kunden und achten Sie auf typische Anzeichen wie Unruhe, hochroten Kopf, schnelle, flache Atmung oder angespannte Stimme.

Wenn Sie mit Worten angegriffen werden, versuchen Sie, ruhig und höflich zu bleiben und gelassen und souverän zu wirken. Begeben Sie sich nicht in eine Opferrolle. Verhalten Sie sich auch aggressiven Personen gegenüber respektvoll. Wer es dem anderen mit gleicher Münze zurückzahlen will, wird das Gegenteil bewirken: Der Konflikt schaukelt sich auf.

Zeit gewinnen und die Perspektive wechseln

Ein verbaler Angriff trifft uns persönlich und wir reagieren emotional. Überrumpelt versuchen wir, uns zu rechtfertigen. Was Sie stattdessen brauchen, ist die Kontrolle über die Situation. Verschaffen Sie sich Zeit, indem Sie nicht gleich „zurückschießen“. Atmen Sie durch, zählen Sie innerlich bis fünf und versuchen Sie, sich selbst zu beruhigen. Ein weiterer Tipp: Wenden Sie die „Keyword-Methode“ an. Dabei nimmt man einen zentralen Begriff aus dem Angriff des Gegners und gibt ihn als ruhige Frage zurück (siehe Kasten). Danach warten Sie. Ihr Schweigen signalisiert, dass der Ball jetzt beim Gesprächspartner liegt und Sie erwarten, dass er seine Anschuldigungen begründet.

Meist gibt es für aggressives Verhalten eine nachvollziehbare Ursache. Vielleicht würden Sie selbst in einer vergleichbaren Situation auch emotional reagieren. Sie erkennen: Der meint mich gar nicht, sondern es geht um etwas ganz anderes, da er Sie ja gar nicht persönlich kennt. Danach gelingt es leichter, innerlich aus der Situation herauszutreten. Man fühlt sich nicht mehr in seiner Persönlichkeit angegriffen und kann rationaler reagieren.

Mit dem Körper sprechen

Ihr Gegenüber darf sich durch Ihre Körperhaltung weder herausgefordert noch bedroht fühlen. Dafür gibt es ein paar „Werkzeuge“:

- ▶ Signalisieren Sie Friedfertigkeit, indem Sie die Hände mit den Handflächen nach oben ruhig vor dem eigenen Körper halten. Das ist ein Kommunikationsangebot und ermöglicht Ihnen zugleich schnelle Abwehrreaktionen.
- ▶ Vermeiden Sie hektische Bewegungen oder Drohgebärden.
- ▶ Halten Sie ausreichend Abstand, um auf einen Angriff reagieren zu können. Wichtig: Lassen Sie einen Fluchtweg offen (den beide nutzen können).
- ▶ Suchen Sie Blickkontakt, natürlich nicht angriffsbereit, sondern mit einem freundlichen Lächeln. Nicken Sie zustimmend beim Zuhören.
- ▶ Versuchen Sie, ruhig, langsam und bestimmt zu sprechen. Ihre Stimme darf dabei keinesfalls streng oder zurechtweisend wirken. Lauter werden oder anschreien ist tabu!

Lösungen anbieten

Oft hilft es, jemandem zu sagen, dass man ihn und sein Problem versteht und ernsthaft an einer Lösung interessiert ist. Fragen Sie, ob es einen Vorschlag dafür gibt. Hören Sie zu und





© Gettyimages (Fanatic Studio/Gary Waters/SCIENCE PHOTO LIBRARY);
Quelle: www.iwd.de

Typische Konflikte und mögliche Lösungen

Die folgenden Beispiele sind aus dem Alltag gegriffen. Nicht jeder stressige Dialog wird sich auf diese Weise auflösen lassen. Unsere Vorschläge für eine angemessene Reaktion sind aber zumindest einen Versuch wert.

„Mann, die Ampel war doch noch gelb!“

Ein Fahrgast steigt sichtlich nervös ins Taxi, er will zum Flughafen. Der Verkehr ermöglicht nur mäßiges Tempo. An einer Ampel stoppt der Fahrer. Der Kunde schreit von hinten. „Mann, die Ampel war doch noch gelb, wegen dir werde ich jetzt mein Flugzeug verpassen.“

Falls der Fahrer jetzt im gleichen Ton reagiert, wird wahrscheinlich ein Wort das andere geben und der Streit findet kein Ende. Besser macht er sich bewusst, dass der Fahrgast eigentlich nicht seinen Fahrstil kritisiert – er reagiert unnötig gereizt, weil er keinen Puffer eingeplant hat und jetzt auf heißen Kohlen sitzt.

Also erst mal durchatmen und die Keyword-Methode anwenden: „Sie haben Angst, dass Sie Ihr Flugzeug verpassen? Wann geht denn Ihr Flug?“ – So gewinnen Sie Zeit und signalisieren gleichzeitig, dass Sie daran interessiert sind, eine Lösung zu finden. Sagen Sie dem Gast weiter, dass Sie seine Ungeduld verstehen und den Feierabendverkehr selbst stressig finden. Vielleicht können Sie auch anbieten, auf eine weniger befahrene Strecke auszuweichen.

„Du hast mir überhaupt nichts zu sagen.“

Ein Jugendlicher steigt an der hinteren Tür ein. Der Fahrer bittet ihn, den Fahrschein zu zeigen. „Lass mich in Ruhe, du Penner, du hast mir überhaupt nichts zu sagen“, antwortet er und setzt sich hin.

Der Fahrer kann nun im gleichen Ton weitermachen: „Du zeigst mir sofort dein Ticket oder du fliegst raus!“ Das wirkt schnell hilflos statt souverän und die Fortsetzung des Streitgesprächs geht an die Nerven. Auch hier hilft es abzuwarten und sich bewusst zu machen, in welcher Verfassung der Jugendliche eventuell gerade ist: Vielleicht hatte er Ärger auf seiner Lehrstelle, zu viel Alkohol getrunken oder möchte gegenüber seinen Kumpels angeben? Anschließend versuchen Sie, direkten Blickkontakt mit ihm aufzunehmen, und sprechen ihn freundlich, aber bestimmt an: „Wer Bus fahren will, braucht einen Fahrschein. Das ist die Abmachung. Ich kann Ihnen gern einen verkaufen. Wenn Sie das nicht möchten, muss ich Sie bitten, den Bus wieder zu verlassen. Vorher kann ich nicht weiterfahren und das hilft weder Ihnen noch den anderen Fahrgästen.“

„Die Maske hilft doch gar nicht.“

Eine Frau kommt mit Corona-Maske in den Bus, setzt sie aber während der Fahrt wieder ab. Auch hier hilft wie immer, ruhig zu bleiben und Verständnis und Solidarität zu zeigen. Sprechen Sie die Kundin beim nächsten Halt freundlich, aber bestimmt an: „Junge Frau, ziehen Sie bitte Ihre Maske wieder auf. Ich weiß, heute ist es heiß. Aber so sind die Regeln, die gelten für alle und das ist gut so. Gerade hier im Bus mit den vielen Leuten ist die Gefahr einer Ansteckung relativ groß.“

Zeigt sich die Frau im weiteren Gesprächsverlauf als Corona-Leugnerin, die aus Prinzip die Maske verweigert, lassen Sie sich auf kein Grundsatzgespräch ein. Weisen Sie nochmals auf die geltenden Regelungen hin, die alle Fahrgäste betreffen, und zeigen Sie die Konsequenzen auf: Erst wenn alle Fahrgäste ihre Maske ordnungsgemäß tragen, können Sie weiterfahren. Weigert sich die Kundin immer noch, rufen Sie Unterstützung bei Ihrem Disponenten.

lassen Sie den anderen ausreden. Wenn möglich, schlagen Sie von sich aus eine Lösung oder wenigstens einen Kompromiss vor.

Verallgemeinerungen, Beleidigungen, Schuldzuweisungen und Ironie verstärken das Problem. Ein „Na, schlecht geschlafen heute Nacht?“ wirkt eher provozierend und kann das Fass zum Überlaufen bringen. Und schließlich: Sprechen Sie nur Drohungen aus, die Sie auch umsetzen können.

Selbstschutz und Hilfe

Leider beobachten wir seit Jahren eine zunehmende Gewaltbereitschaft im öffentlichen Leben. Falls Ihnen körperliche Gewalt angedroht wird, schützen Sie sich als Erstes selbst. Spielen Sie nicht den Helden. Verlassen Sie den Ort des Geschehens, holen Sie sich Hilfe bei anderen Personen und rufen Sie die Polizei. Ist eine Flucht nicht möglich, gilt es auch hier, Ruhe zu bewahren, den Täter nicht zu provozieren und auf seine Forderungen einzugehen.

Diplom-Psychologe Uwe Lennartz
Deeskalationstrainer,
Rhetorik- und Kommunikationscoach

Trauma-Lotsen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16238205



© Adobe Stock (nenetus)

Online lernen

Fortbildungen bei der BG Verkehr sind trotz Corona möglich – einige Themen bieten wir mittlerweile als Online-Schulungen an. Die ersten Erfahrungen sind durchweg positiv.

Zu Beginn dieses Jahres sind die ersten Online-Schulungen für Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte gestartet. Sie bieten unseren Mitgliedsunternehmen – auch unter Coronabedingungen – die Möglichkeit wichtige Zielgruppen fortzubilden. Inhaltlich ist die Ausrichtung je nach Adressaten unterschiedlich.

Schulungen für Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte

Die Online-Schulungen für Sicherheitsbeauftragte stellen einen thematischen Ausschnitt des Grundseminarkonzepts dar. Die Schulungen behandeln wesentliche Themen, etwa die Aufgaben und Rolle der Sicherheitsbeauftragten. Außerdem vermitteln sie Grundlagenwissen über die betrieblichen Akteure des Arbeitsschutzes sowie zur Gefährdungsbeurteilung.

In den Online-Schulungen für Führungskräfte stehen die Themen Verantwortung und Organisation im Arbeits- und Gesundheitsschutz im Mittelpunkt. Es handelt sich hierbei um neu entwickelte Kurzformate, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Inhalte sind unter anderem:

- ▶ „Online-Unterweisungen lebendig und im Dialog“
- ▶ „Die Gefährdungsbeurteilung als Kerninstrument des Arbeitsschutzes“
- ▶ „Verantwortung und Pflichten von Unternehmen und Führungskräften im Arbeitsschutz“

Die Nachfrage steigt

Selbstverständlich haben sich die Leiterinnen und Leiter der Seminare gründlich auf die Durchführung der Online-Schulungen vorbereitet. Trotzdem stellt diese Art der Wissensvermittlung alle Beteiligten vor neue Herausforderungen. Denn es geht keineswegs darum, passiv am eigenen Rechner zu sitzen und zuzuhören: Wer teilnimmt, ist in der Regel positiv überrascht, wie interaktiv die Schulungen gestaltet sind. Die neuen Angebote sind daher bereits gut nachgefragt.

Angebot wird ausgebaut

Die BG Verkehr arbeitet intensiv daran, weitere Themen des Seminarprogramms im Online-Format anzubieten. Aktuelle Informationen, Themen und Termine finden Sie direkt auf unserer Buchungsplattform sowie auf der neuen Übersichtsseite „Online lernen“. Diese Seite bündelt die Online-Angebote mit Informationen zu den Online-Schulungen, einem Lernpfad zum Selbststudium ausgewählter Inhalte sowie einem neu programmierten, interaktiven Quiz mit dem Titel „So geht's mit Online-Unterweisungen“.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und über Ihr Interesse an unseren neuen Angeboten.

Referat Aus- und Fortbildung
der BG Verkehr

„Endlich ein Schulungsangebot für Führungskräfte, für das ich nicht fahren muss und nach dem ich mich nach zwei Stunden wieder meinem Unternehmen widmen kann!“

„Vielen Dank für die schön gestaltete und informative sowie interessante Schulung.“

„Tolle Referenten!“

„Sehr kompakt, aber dennoch informativ.“



Online-Lernformate im Internet
www.bg-verkehr.de
Webcode: 21789702

Gefährlich schlank unterwegs

Viele Transporter haben zumindest in der Serienausstattung erhebliche Defizite in der Sicherheitsausstattung – besonders in Deutschland. Das ist das Ergebnis des Euro NCAP-Tests. Die BG Verkehr fordert: Verfügbare Fahrerassistenzsysteme sollten serienmäßig angeboten werden.

Gewogen und für zu leicht befunden: Die Crashtest-Organisation Euro NCAP hat europaweit die Sicherheit von 19 Transportern mit bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht getestet. Das Ergebnis ist enttäuschend. Sogar in der Vollausstattung erreichte kein einziges Fahrzeug das Platin-Label der Tester. Drei Modelle bekamen immerhin das Gold-Label, fünfmal gab es Silber und sechsmal Bronze. Fünf Modelle fielen glatt durch. Kein tolles Ergebnis für die Lastesel des E-Commerce und des Handwerks. Aber es wäre noch schlimmer geworden, wenn in der Serienausstattung getestet worden wäre. „Bei einem Euro NCAP-Test mit der deutschen Serienausstattung hätte kein einziger Transporter ein Label bekommen. Ausrufezeichen!“, schreibt der ADAC, der den Test begleitet hat.

„Die Testergebnisse zeigen auf, dass die Hersteller bezüglich der Ausrüstung der Transporter mit sicherheitsrelevanter Technik viele Möglichkeiten ungenutzt lassen. Besonders überrascht bin ich von der Tatsache, dass die in Deutschland angebotene Serienausstattung der Fahrzeuge so spartanisch ist und länderspezifisch große Unterschiede bestehen“,

kommentiert Eberhard Brunck, Fachreferent für Transporter bei der BG Verkehr.

In Deutschland ist die Serienausstattung besonders mager

In der Tat deckt der Test eine bislang unbekannte Spielart der Preispolitik der Fahrzeughersteller auf. Jede Länderorganisation entscheidet selbst, welche Ausstattung sie ihren Kunden in der Basisversion anbietet. Ein Beispiel: Während ein Hersteller für den Sprinter den englischen Kunden Notbremsassistenten, Spurassistenten und Geschwindigkeitsassistenten als Serienausstattung anbietet, müssen die deutschen Käufer dafür einen Haken in der Zubehörliste machen. Über die Motive lässt sich spekulieren. Vermutlich wollte der Hersteller in Deutschland ein besonders günstiges Einstiegsmodell anbieten, dessen Käufer dafür auf gewisse Sicherheitsfeatures verzichten müssen.

Keine gute Idee, denn das Unfallgeschehen in der Transporterklasse ist weiterhin hoch. Im Jahr 2019 gab es in Deutschland 14.128 Unfälle

mit Personenschäden, an denen Transporter in der Gewichtsklasse bis 3,5 Tonnen beteiligt waren. Das entspricht zwar einem Rückgang von 8,4 Prozent gegenüber dem Jahr 1995. Vergleiche zu anderen Fahrzeugklassen zeigen aber, dass die Transporterfahrer und ihre Unfallgegner vergleichsweise wenig vom allgemein steigenden Sicherheitsniveau profitieren: Bei den Lkw und Sattelzugmaschinen über 3,5 Tonnen gingen die Unfälle mit Personenschäden beispielsweise im gleichen Zeitraum um 38,9 Prozent zurück.

Crashtest dokumentiert hohes Verletzungsrisiko

Ein Crashtest, den der ADAC für Euro NCAP durchführte, zeigt die Gefahren für die Transporterfahrer und ihre Unfallgegner. Der ADAC ließ einen modernen Pkw mit einem halb beladenen Transporter mit jeweils 50 Stundenkilometer kollidieren. Fahrer und Beifahrer des Pkw zeigten im Vergleich zu einem „normalen“ Pkw-Crash ein deutlich erhöhtes Risiko für Verletzungen an Brust, Becken, Oberschenkel, Knie und den unteren Extremitäten. Der Grund: Transporter sind größer und schwe-





Mängelliste

Folgende Punkte kritisierten die NCAP-Tester besonders:

- Notbremsassistenten mit Radfahrererkennung gibt es nur für fünf Modelle.
- Die Spurhalteassistenten schneiden für einige Modelle schlecht ab: Sie erfüllen die Testkriterien nicht und fahren zu weit über die Spurmarkierung.
- Nur zwei von 19 getesteten Transportern haben einen Gurtwarmer für Beifahrer.
- Für nur sechs Modelle wird ein Beifahrerairbag angeboten.
- Kein einziges Transportermodell hat serienmäßige Seitenairbags.

Die in Deutschland angebotene Serienausstattung ist im Vergleich zu anderen Ländern bescheiden.

rer, außerdem liegen in der Regel ihre steifen Strukturen höher als bei Pkw. Doch obwohl das größere Auto den Unfall klar dominiert: Fahrer und Beifahrer des mit einem halb beladenen Gewicht von 2,8 Tonnen fast doppelt so schweren Transporters weisen ebenfalls ein hohes Verletzungsrisiko für Brust, Becken, Oberschenkel und Knie auf.

Ein Verletzungsrisiko, das bei mangelhafter Sicherheitsausstattung natürlich zunimmt. „Moderne Rückhaltesysteme sollten wie im Pkw Standard sein, wodurch die Unfallfolgen deutlich reduziert werden könnten. Auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung in Verbindung mit einem Notbremsassistenten wäre in

Serie wünschenswert und könnte viele Unfälle verhindern“, fasst Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr zusammen. Sein Appell an die Hersteller: Möglichst viele der vorhandenen Fahrerassistenzsysteme in Serie anbieten und die im Pkw-Bereich üblichen Ausstattungen grundsätzlich auch im Transporter ermöglichen.

Sicherheitsniveau an Pkw angleichen

Der ADAC will es mit einem Appell nicht bewenden lassen. „Ohne gesetzliche Regelungen geht es wohl nicht“, sagt Andreas Rigling, Projektleiter Aktive Sicherheit im ADAC Technik Zentrum. Seiner Einschätzung nach würde die Sicherheit im Transporter einen großen Sprung

machen, wenn der Transporter bei der Sicherheitsausstattung auf das Niveau von Pkw gehoben würde. Immerhin: Ab 2022 werden für neue Fahrzeugtypen (N1) in der EU zahlreiche Fahrerassistenzsysteme verpflichtend eingeführt. Bis dahin müssen sich Fuhrparkchefs den sicheren Transporter selbst aus der Zubehörliste konfigurieren. „Es lohnt sich auch wirtschaftlich, optionale Assistenzsysteme mitzubestellen. Das vermeidet Unfälle mit den entstehenden hohen Folgekosten“, sagt BG-Verkehr-Experte Eberhard Brunck. (bjh)

+ Die Details sind auf der Homepage von Euro NCAP zu finden: www.euroncap.com/de

Goldbewertung – Testergebnis Euro NCAP in möglicher Vollausrüstung (europaweit)

Marke & Modell	zulässiges Gesamtgewicht	Notbremsassistenten			Spurassistent	Geschwindigkeitsassistent	Insassenstatus (Gurtwarmer)	Ergebnis	Euro NCAP-Bewertung
		Autos	Fußgänger	Radfahrer					
Gewichtung		30 %	10 %	10 %	20 %	15 %	15 %		
Volkswagen Transporter T6	3,0 t	52 %	73 %	82 %	94 %	73 %	33 %	66 %	● Gold
Ford Transit	3,5 t	74 %	90 %	86 %	19 %	100 %	33 %	64 %	● Gold
Mercedes-Benz Vito	3,0 t	84 %	53 %	76 %	13 %	42 %	100 %	62 %	● Gold



Zehn Einkaufstipps für Transporter



Durch richtige Konfiguration beim Kauf sind die Fahrzeuge der Klasse bis 3,5 Tonnen wesentlich sicherer unterwegs. Die Präventionsfachleute der BG Verkehr geben zehn Ausstattungstipps, die Sie beherzigen sollten.

Sie sind die Lastesel des E-Commerce und auch für viele andere Nutzungszwecke erste Wahl: Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen haben in Deutschland in den letzten Jahren einen unglaublichen Boom hingelegt. Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie wurden allein im Jahr 2019 rund 300.000 dieser Fahrzeuge neu zugelassen – im Jahr 2010 waren es noch 192.000.

Allerdings gibt es auch eine Schattenseite: Nach Angaben des Statistischen Bundesamts waren Transporter allein im Jahr 2019 deutschlandweit an 14.128 Verkehrsunfällen mit Personenschäden beteiligt. Die vielen schweren Verkehrsunfälle sind nur ein Teil des Problems. Hinzu kommt: Transporter sind nicht nur Verkehrsmittel, sie sind auch Arbeitsmittel. Rund um Transporter ereignen sich viele Arbeitsunfälle – beispielsweise beim Be- und Entladen, beim Rückwärtsfahren und Rangieren, durch Wegrollen, bei Pannen oder Instandhaltungsarbeiten.

Gefahr durch die eigene Ladung

Fachleute sehen zwei Hauptursachen für Unfälle:

- ▶ Transporter bis 3,5 Tonnen dürfen mit einem Führerschein der Klasse B gefahren werden, und viele gelernte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer sind mit der durchaus anspruchsvollen Fahrphysik der Transporter nicht ausreichend vertraut.
- ▶ Zum anderen sind auch heute noch nicht alle Transporter/Kastenwagen in der serienmäßigen Grundausstattung dem Stand der Technik gemäß ausgerüstet. Dies gilt zum Beispiel für den Schutz des Fahrers vor nicht gesicherter Ladung, etwa bei starkem Abbremsen: Airbag und Knautschzone vorne nutzen wenig, wenn wegen einer mangelhaften Trennwand von hinten Gefahr durch die eigene Ladung droht.

Abhilfe schaffen können die Fahrzeugbetreiber selbst. Sie müssen ihre Anforderungen an Sicherheitsausstattung definieren und entsprechend investieren. Das verteuert zwar

die Anschaffung, ist aber gut angelegtes Geld. Unfälle treiben die Kosten für die Kfz-Versicherung hoch und im Fall von Verletzungen der Beschäftigten auch die Mitgliedsbeiträge für die gesetzliche Unfallversicherung. Dazu kommen Ausfallzeiten für das Personal und das Fahrzeug, Schäden an der Ware und vieles mehr.

Viele Unfälle wären vermeidbar oder weniger schlimm, wenn am Anfang des Bremsvorgangs mit vollem Bremsdruck gebremst würde.

Die Zubehörlisten der Fahrzeughersteller und der Fahrzeugausrüster enthalten eine reiche Auswahl an Sicherheitsausstattung. Nicht jede Option ist für jeden Einsatz gleichermaßen sinnvoll. Folgende zehn Features sollten aber bei keiner Bestellung fehlen.

Qualifizierungsmaßnahmen für Fahrerinnen und Fahrer rechnen sich immer.

1 Rückfahrassistentensystem

Sensorgesteuerte Systeme und Kamera-Monitor-Systeme senken das Risiko beim Rückwärtsfahren, haben aber auch ihre Schwächen. Sensorgesteuerte Einrichtungen reagieren auf alle Objekte, die sich im Fahrbereich befinden, auch wenn diese nicht sicherheitsrelevant sind (zum Beispiel Laub oder Kartons).



Bei Kamera-Monitor-Systemen muss das Fahrpersonal die Displays zusätzlich zu den beidseitig angebrachten Außenspiegeln im Auge behalten. Eine Kombination beider Systeme ist am effektivsten und wird als Rückfahrassistentensystem bezeichnet. Nach dem Prüfgrundsatz GS-VL 40 „Anforderungen an Rangier- und Rückfahrassistentensysteme für Nutzfahrzeuge“ zertifizierte Systeme stellen sicher, dass der Stand der Technik eingehalten ist.

2 Bremsassistent und Notbremsassistent

Sehr viele Unfälle wären vermeidbar oder weniger folgenschwer, wenn am Anfang des Bremsvorgangs nicht zu zaghaft gebremst würde. Ein Bremsassistent erkennt die Absicht, eine Gefahrenbremsung durchzuführen und unterstützt diese durch Einsteuerung des vollen Bremsdrucks. Der Notbremsassistent erweitert den Bremsassistenten in seiner Funktion durch Kopplung mit anderen Assistenzsystemen. Besteht die Gefahr, auf ein vorausfahrendes Fahrzeug aufzufahren, wird dabei vorbeugend visuell und akustisch gewarnt, eine Notbremsung unterstützt oder selbsttätig eingeleitet.

3 Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)

Dieses Programm ist eine sogenannte Fahrdynamikregelung. Es wirkt Schleuderbewegungen entgegen durch Eingriff der Elektronik in die Bremsanlage und das Motormanagement. Neueste ESP-Generationen umfassen beispielsweise herstellerabhängig einen Kippschutz, einen Seitenwindassistenten, eine adaptive Lastenkontrolle sowie eine Anhängerstabilisierung. ESP ist ein hochwirksames Instrument zur Unfallvermeidung, weil sehr vielen Unfällen ein Schleudern des Fahrzeugs vorausgeht.

4 Geschwindigkeitsbegrenzer (120 km/h)

Die Geschwindigkeit eines Transporters bis 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse – bei 120 Stundenkilometern zuzüglich Toleranz – elektronisch abzuregeln ist technisch einfach. In einer kritischen Situation kann ein Fahrzeug sehr viel früher zum Stehen gebracht werden, wenn es als Ausgangsgeschwindigkeit 120 Stundenkilometer statt Höchstgeschwindigkeit fährt. Beispiel: Der Anhalteweg, der sich aus Reaktionsweg und Bremsweg zusammensetzt, ist um 68 Prozent länger, wenn die Ausgangsgeschwindigkeit 160 statt 120 Stundenkilometer beträgt. Vom niedrigeren Kraftstoffverbrauch ganz zu schweigen.

5 Reifendruckkontrollsystem

Fahrverhalten, Sicherheit, Handling, Komfort – das alles ist in entscheidendem Maße abhängig von richtigen Reifen (Winterreifen in der kalten Jahreszeit!) und dem Reifenluftdruck. Platzt ein Reifen oder verliert schlagartig Luft bei hoher Geschwindigkeit, ist ein schwerer Unfall kaum zu vermeiden. Ein Reifendruckkontrollsystem übernimmt die Luftdruckkontrolle und warnt, sobald bei einem der Reifen durch Druckverlust der Grenzwert unterschritten wird.

6 Heckseitiger Aufstieg mit Haltegriffen

Für Ein- und Aufstiege gibt es in der DGUV Vorschrift 70 und 71 „Fahrzeuge“ festgelegte Grenzmaße. So muss eine zusätzliche Aufstiegsstufe vorhanden sein, wenn die Ladefläche 50 Zentimeter oder höher über dem Boden liegt. Wird der heckseitige Einstieg (wie zum Beispiel in der KEP-Branche) häufig oder mit Lasten in der Hand genutzt, besteht Bedarf nach einer Aufstiegsstufe schon bei Ladeflächenhöhen von höchstens 40 Zentimetern. Die Stufen oder Tritte müssen ausreichend breit sein; empfohlen werden etwa vier Fünftel der Fahrzeugbreite. Sie müssen zudem eine ausreichende Fußraumtiefe aufweisen, Mindestmaß sind 15, empfohlen werden 20 Zentimeter. Die Fußraumtiefe soll hinter dem Ladeflächenabschluss liegen, um das Fahrzeug auch vorwärts sicher verlassen zu können. Die Trittfläche muss aus rutschhemmendem Rostmaterial mit Verdrängungsraum für Schnee und Eis bestehen. Jedem



© Adobe Stock (leremy; DigitalGenetics; Oli_ok); picture alliance/dpa Themendienst | Christin Klose

Zugang zum Laderaum sollte ein geeigneter Haltegriff zugeordnet sein.

7 Navigationssystem

Navigationssysteme sind äußerst nützlich, wenn ständig wechselnde Be- und Entladestellen angefahren werden müssen. Sie ersparen den lästigen und während der Fahrt gefährlichen Umgang mit Straßenkarten und Stadtplänen. Wichtig: Die eingesetzten digitalen Karten müssen bei einem Einsatz in Nutzfahrzeugen Höhen- oder Gewichtsbeschränkungen abbilden. Moderne Systeme berücksichtigen bei der Routenberechnung Verkehrsinformationen in Echtzeit. Das Navigationsgerät darf nicht im Hauptsichtbereich der Frontscheibe angebracht sein.

8 Trennwand

Eine stabile und gut verankerte Trennwand ist der wichtigste Basisschutz vor Einflüssen der Ladung. Eine Trennwand muss serienmäßig mitgeliefert werden und den Mindestanforderungen genügen, die in der Norm zur Ladungssicherung in Straßenfahrzeugen definiert werden (siehe Infos am Ende des Artikels). Ein offener Durchgang zwischen Fahrerhaus und Laderaum ist nicht zulässig! Ist eine Schiebetür vorhanden, gelten für sie die gleichen Anforderungen wie für die Trennwand. Natürlich muss die Schiebetür während der Fahrt stets geschlossen sein.

9 Zurrpunkte

Ladungssicherung spielt eine wichtige Rolle. In vielen Fällen kann die Ladung nur durch Zurrmittel, beispielsweise Zurrgurte aus Chemiefasern, durch Nieder- oder Direktzurren gesichert werden. Dies ist nur effektiv,

Die Festigkeit von Zurrgurten spielt eine entscheidende Rolle bei der Sicherung.



wenn sowohl die Verpackung, die Ladeeinheit als auch die Zurrpunkte geeignet sind, die durch die Sicherungsmethode bzw. die durch Beschleunigungsvorgänge hervorgerufenen Kräfte aufzunehmen. Mindestanzahl und Mindestfestigkeit der Zurrpunkte sind für Kastenwagen in den bereits erwähnten Normen festgelegt. Achtung beim Fahrzeugkauf: Lassen Sie sich bestätigen, dass die Zurrpunkte die Normanforderungen erfüllen!

10 Laderaumboden mit Antirutschhemmung

Je höher der Reibwert zwischen Ladung und Laderaumboden ist, desto geringere Zurrkräfte müssen beim Niederzurren aufgebracht werden. Das wirkt sich auf die Anzahl der erforderlichen Zurrgurte aus. Beim Reibwert des Laderaumbodens gilt es abzuwägen: Für die Ladungssicherung sollte der Reibwert möglichst hoch sein, für einfaches Be- und Entladen (Verschieben der Ladung) ist ein hoher Reibwert eher hinderlich. Den

besten Kompromiss bietet meistens ein oberflächenrauer Siebdruckboden. Das, was an optimaler Rutschhemmung dann noch fehlt, kann durch reibwerterhöhende Materialien, etwa sogenannte Anti-Rutsch-Matten, erreicht werden.

Rahmenbedingungen müssen stimmen

Die genannten Sicherheitsausstattungen sind natürlich nur ein kleiner Ausschnitt der verfügbaren Möglichkeiten. Einen weitaus umfassenderen Einblick bietet die Broschüre „Der sicherheits-optimierte Transporter“.

Allerdings gilt auch für einen perfekt ausgestalteten Transporter: Letztlich entscheidend für die Sicherheit ist immer der, der hinter dem Lenkrad sitzt! Qualifizierungsmaßnahmen für den Fahrer in Sachen Sicherheit sind Investitionen, die sich immer rechnen. Und last but not least: Die Tourenplanung muss so angelegt sein, dass die gesetzlichen Vorgaben zu den Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden und Zeitpuffer für unvorhergesehene Situationen bleiben.

Dr. Klaus Ruff

Stellvertretender Präventionsleiter
der BG Verkehr

+ DGV Information 214-083 –
Der sicherheits-optimierte Transporter
www.bg-verkehr.de | Webcode: 11144964

DIN ISO 27956:2011-11, Straßenfahrzeuge –
Ladungssicherung in Lieferwagen
(Kastenwagen) – Anforderungen und
Prüfmethoden (ISO 27956:2009)
www.beuth.de



**Technisch simpel und in kritischen
Situationen entscheidend: ein
Geschwindigkeitsbegrenzer auf 120 km/h.**

Kommentar

Arbeitsschutz kann mehr leisten

Man könnte verzweifeln: Wir informieren, beraten, hinterfragen, helfen und diskutieren, um irgendwann das Ziel der Vision Zero zu erreichen. Kein einziger Mensch soll dann mehr sterben, weil er bei der Arbeit einen Unfall hatte. Aber die Zahlen für 2019 zeigen das Gegenteil, wir haben gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 18 Prozent.

Fast immer lässt sich die Unfallursache zum Schluss auf mangelnde Konzentration oder zu laxen Umgang mit Sicherheitsvorschriften zurückführen. Nehmen Sie zum Beispiel die Auffahrunfälle auf Autobahnen. Warum fährt ein Berufskraftfahrer ungebremst auf ein Stauende auf? Gemäß der polizeilichen Untersuchung sind Unachtsamkeit und Ablenkung die häufigsten Unfallursachen. Ein vermehrter Einsatz von Fahrerassistenzsystemen wie auch die Teilnahme an Fahrtrainings würden vermutlich eine Vielzahl dieser Unfälle vermeiden können.

Ist das der Weg der Vision Zero? Künstliche Intelligenz als Lebensretter? Eindeutig ja, wir brauchen die elektronischen Helfer, um menschliche Schwächen auszugleichen. Allein damit werden wir nicht zum Ziel kommen, auch wenn technische Lösungen immer Priorität haben. Ganz unbedingt brauchen Sie – als Verantwortliche für den Arbeitsschutz im Betrieb – oder Sie – der nicht einen völlig sinnlosen Tod sterben will – Ausdauer, Konsequenz und Kreativität.

Dasselbe gilt für uns Präventionsfachleute bei der BG Verkehr. Die Daten geben uns Anlass, das eigene Handeln zu hinterfragen, noch intensiver und individueller für Sicherheit zu werben und Anreize zu schaffen. Ein wichtiger Baustein dafür sind praktische Erfahrungen, wie sie die Beschäftigten zum Beispiel in Fahrsicherheitstrainings machen können. Deswegen werbe ich ganz besonders dafür, dass unsere Mitgliedsunternehmen eigene Konzepte zur Verkehrssicherheit entwickeln, die wir übrigens finanziell unterstützen. Mein Appell: Lassen Sie nicht locker, machen Sie weiter! Denn nur so können wir etwas ändern.

Martin Küppers
Leitung Arbeitssicherheit und Regelwerk
bei der BG Verkehr

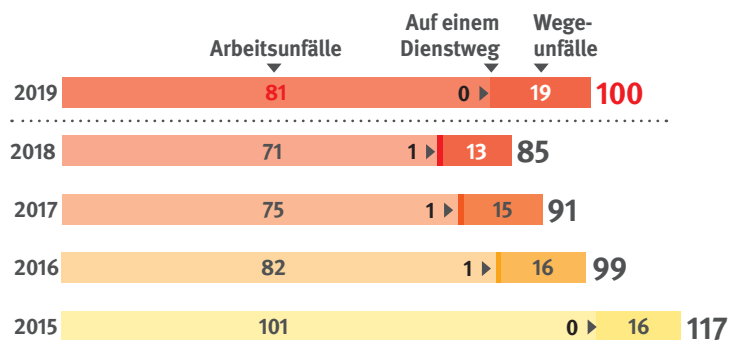
Hundert tödliche Unfälle

Im Jahr 2019 starben 100 Menschen bei der Arbeit oder auf dem Arbeitsweg. Das ist gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg um 18 Prozent.

Nachdem in den Jahren 2016 bis 2018 die Zahl der tödlich verunglückten Versicherten mit rund zehn Prozent pro Jahr stark rückläufig war, stieg sie 2019 wieder sprunghaft um 18 Prozent an. Auslöser dafür war vor allem ein starker Anstieg bei den Arbeitsunfällen in den Betrieben unserer Mitgliedsunternehmen. Die Aufschlüsselung der Daten soll helfen, die Unfallursachen zu erkennen, um rechtzeitig etwas dagegen zu unternehmen.

Carolin Krause
Referentin für Unfallanalysen bei der BG Verkehr

WIE VIELE TÖDLICHE UNFÄLLE GAB ES?



An **71** Unfällen war ein Lkw beteiligt,
dabei starben **33** Fahrer.

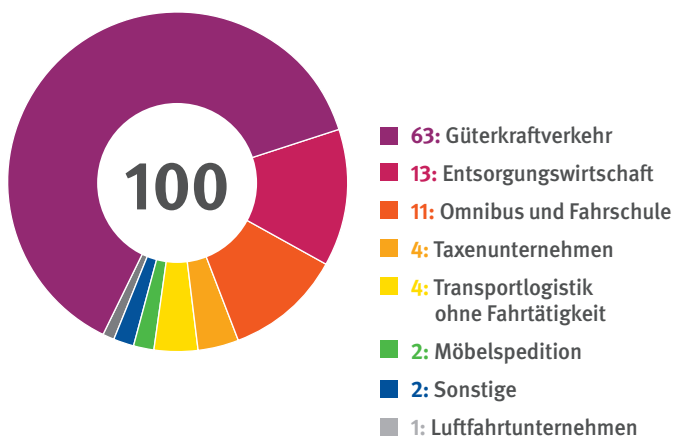


An **23** Unfällen war
dabei starben
10 Fahrerinnen



UNFÄLLE AUFGETEILT NACH BRANCHEN

Diese Verteilung entspricht in etwa den Vorjahren: Der Güterkraftverkehr verzeichnet die meisten Unfallopfer. Die Unfallzahl korrespondiert mit der Tätigkeit der Versicherten im Straßenverkehr und der hohen Anzahl der Beschäftigten.



Das jüngste Unfallopfer war **21**, das älteste **76** Jahre alt.

Getötet wurden **94** Männer und **6** Frauen.



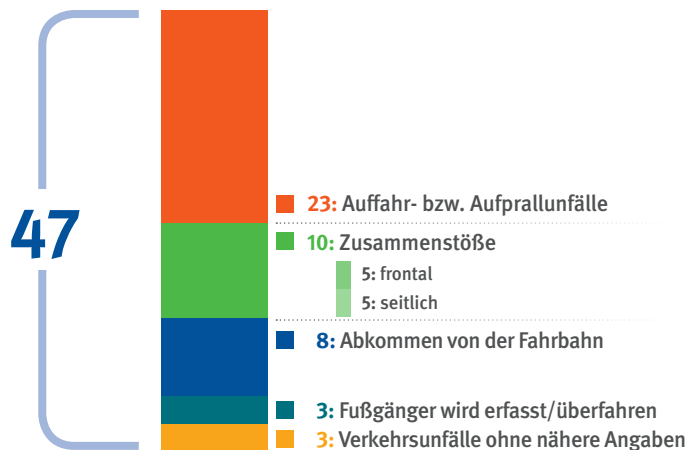
ein Pkw beteiligt, und Fahrer.



An **14** Unfällen war ein Kleintransporter beteiligt, dabei starben **12** Fahrerinnen und Fahrer.

ARBEITSUNFÄLLE IM STRASSENVERKEHR

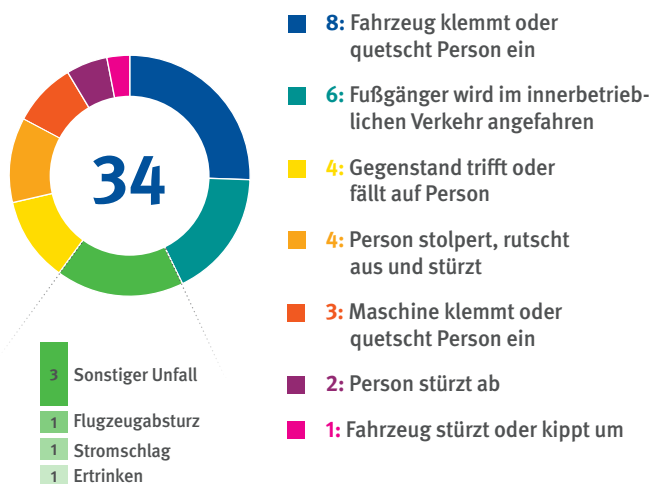
47 Menschen starben während der Arbeit im Straßenverkehr. Unfallschwerpunkt sind in dieser Kategorie die Auffahrunfälle auf Autobahnen: 18 Lkw-Fahrer starben, weil sie ungebremsst auf ein Stauende auffuhren.



ARBEITSUNFÄLLE IM BETRIEB

2019 stieg vor allem die Zahl der tödlichen Unfälle an, die sich während der Arbeit in den Betrieben ereignet haben – zum Vorjahr um 31 Prozent!

Einer der Unfallschwerpunkte dieser Kategorie waren Unfälle, bei denen Versicherte von Transportmitteln eingeklemmt oder eingequetscht wurden. An sieben der acht Unfälle war ein Lkw beteiligt, der meist durch Wegrollen das Unfallopfer zwischen Fahrzeugen, Aufbauten oder Gebäuden einklemmte. Die Unfallursache ist dabei immer, dass der Fahrer vergaß, das Fahrzeug gegen Wegrollen zu sichern.





Anhängerkupplung prüfen und pflegen

Eine Anhängerkupplung muss starken Belastungen gewachsen sein. Deswegen sollte man besonders den Kugelkopf am Zugfahrzeug regelmäßig auf Schäden prüfen und pflegen. Der Durchmesser des Kugelkopfs beträgt normalerweise 50 Millimeter. Verringert sich dieses Maß durch Abrieb um mehr als einen Millimeter, ist wegen des erhöhten Unfallrisikos Vorsicht geboten. Der Anhänger könnte sich schlimmstenfalls vom Fahrzeug lösen. Prüfen kann man den Durchmesser mit einem Messschieber.

Mechanische Einwirkungen, Umwelteinflüsse, Verschmutzung und Rost schädigen die Kupplung. Wichtig ist deshalb eine regelmäßige Sichtprüfung auf Korrosion oder sonstige erkennbare Beschädigungen. Das gilt besonders, wenn die Anhängerkupplung im Winter mit Salz in Berührung kommt. Etwas Fett pflegt und sorgt für Leichtgängigkeit. Eine Schutzkappe am Kugelkopf verzögert die Abnutzung und sorgt für saubere Hosenbeine. Wichtig: Bei Benutzung einer Antischlingerkupplung wird nicht gefettet, um die Funktion nicht zu gefährden.



Füße besser auf dem Boden lassen

Füße des Beifahrers auf dem Armaturenbrett: Das ist zwar nicht verboten, kann aber bei einem Unfall schwerwiegende Folgen haben. Ein Crash-Versuch des ADAC zeigte, dass in so einer Sitzposition bei einem Aufprall mit 64 km/h der Airbag im Armaturenbrett nicht schützt, sondern das Verletzungsrisiko sogar erhöht. So kann diese Sitzposition zu schwersten bis tödlichen Verletzungen an Kopf, Wirbelsäule oder Beinen führen.

Kinder nehmen Geschwindigkeiten anders wahr

Auch ältere Kinder zwischen 13 und 14 Jahren haben noch Schwierigkeiten zu entscheiden, ob sie eine Straße sicher überqueren können – vor allem, wenn Fahrzeuge von rechts kommen. Das zeigt eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Nähert sich ein langsames Fahrzeug mit 30 Kilometern pro Stunde, entscheiden sich Kinder häufiger dazu loszulaufen als bei schnelleren Fahrzeugen. Das sei problematisch, weil oft riskante Entscheidungen getroffen werden, die zu einer Kollision geführt hätten. Die Forscher empfehlen deshalb, neben Tempo 30 in Wohn- und Freizeitquartieren sichere Fußgängerüberwege vor Kitas und Schulen einzurichten. Außerdem sollten Erwachsene Straßenquerungen oft und realitätsnah mit den Kids trainieren.

Wie ein Stau bei dichtem Verkehr entsteht

PHASE 1: Ein Autofahrer bremst abrupt oder wechselt plötzlich die Spur:

Die nachfolgenden Fahrer müssen bremsen – der Stau beginnt.



PHASE 2: Der Verursacher hat wieder freie Fahrt, dahinter verdichtet sich der Verkehr.



PHASE 3: Der Stau wird immer länger. Dort, wo er ausgelöst wurde, läuft der Verkehr wieder. Der Verursacher ist auf und davon.



© picture-alliance/dpa-infografik | dpa-infografik | Datenquelle: ADAC; www.adac.de; Ra Boe/Wikipedia.org

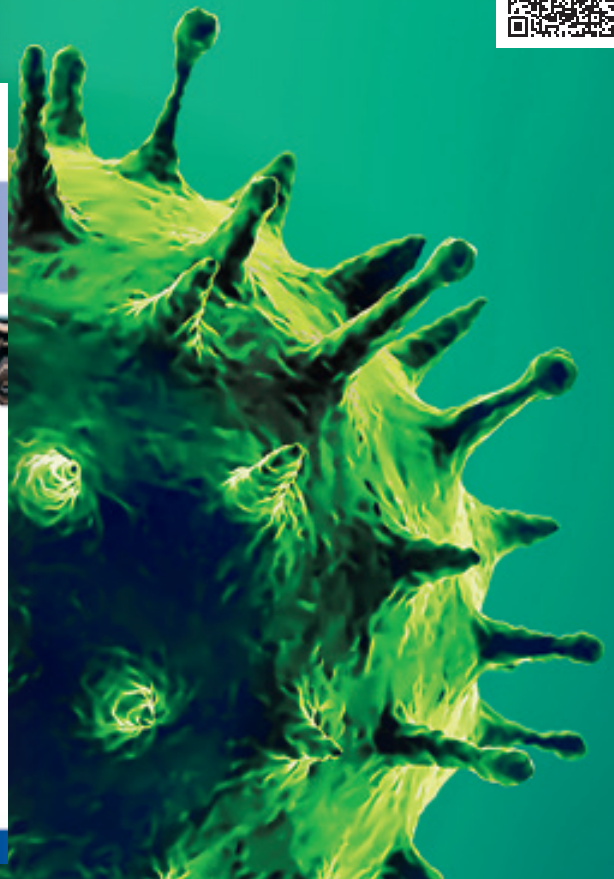
Die BG Verkehr hilft So schützen Sie Ihre Beschäftigten vor Covid-19



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



Tricks gegen die Trägheit

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

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

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

Wie man es schafft, neue Gewohnheiten zu entwickeln

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

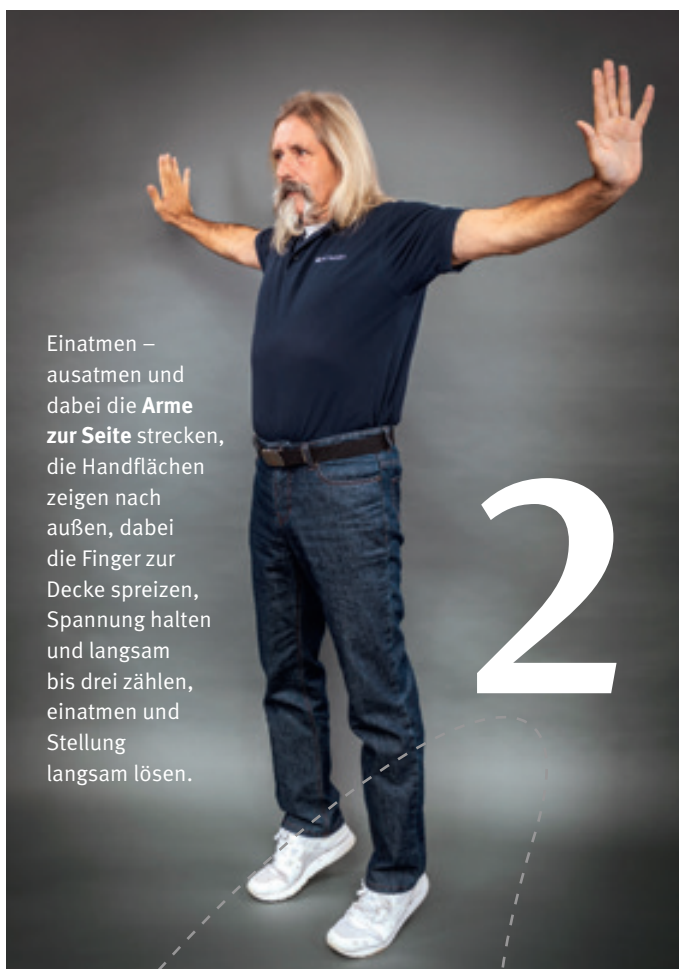
Als Mini-Fitnessprogramm hat sich Draxler „Die schnellen Drei“ ausgedacht. „Wer diese Übungen dreimal täglich dreimal macht, merkt schon bald einen Unterschied“, sagt er. „Sie verbessern die Körperhaltung, können Muskelverspannungen lösen und geben neue Energie.“ (dp)

Die 1 schnellen Drei

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

Alternativ die Übungen im normalen Stand oder im Sitzen ausführen.





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

Abschluss

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



©BG Verkehr/Reinhold Blaha



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

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

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



Ihre Frage:

„Warum kann man seine Mitgliedschaft bei der BG Verkehr nicht kündigen?“

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Das liegt an der sogenannten Ablösung der Unternehmerschaftspflicht. Im Unterschied zu allen anderen Sozialversicherungszweigen zahlen für die Unfallversicherung nur die Unternehmer die Beiträge. Im Gegenzug werden sie von ihrer zivilrechtlichen Haftung für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten freigestellt. Ohne die gesetzliche Unfallversicherung müssten sie Schadenersatz leisten, falls sie einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit schuldhaft verursachen. Aber das Verschulden wäre oft nur schwer vom Verletzten nachzuweisen. Zudem würden solche Streitigkeiten den Betriebsfrieden belasten. Aus diesen Gründen wurde Ende des 19. Jahrhunderts die gesetzliche

Unfallversicherung ins Leben gerufen. Sie kommt als finanzkräftige öffentlich-rechtliche Versicherung für die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten auf. So sind die Betroffenen unabhängig von der Zahlungsfähigkeit oder vom Verschulden des Arbeitgebers abgesichert.

Es gibt neun verschiedene Berufsgenossenschaften: Die BG Verkehr ist zuständig für die Branchen Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation. Alle Unternehmen in Deutschland sind kraft Gesetzes (SGB VII) Mitglieder der für ihre Branche zuständigen Berufsgenossenschaft. Ein Wahlrecht besteht nicht.

712 Millionen Arbeitstage fielen nach Schätzungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin 2019 durch Arbeitsunfähigkeit aus.

Das entspricht im Durchschnitt 17,3 Tagen pro Arbeitnehmer. Krankheiten des Muskel-Skelettsystems waren der häufigste Grund. An zweiter Stelle folgte die Diagnose „Psychische und Verhaltensstörungen“, gefolgt von Krankheiten des Atmungssystems.

Lassen Sie sich nicht stören!

Das Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund untersuchte, wie sich Unterbrechungen auf die Arbeitsqualität auswirken. Dazu mussten Versuchspersonen eine Aufgabe bearbeiten, plötzlich etwas anderes machen und dann die Aufgabe fortsetzen. Ergebnis: Nach der Unterbrechung machten die Versuchspersonen statistisch signifikant mehr Fehler. Die Wissenschaftler empfehlen, im Alltag Notizen und Checklisten zu nutzen, um schneller zur eigentlichen Aufgabe nach einer Unterbrechung zurückzufinden. Zudem sei es hilfreich, eine Aufgabe wenn möglich zumindest teilweise zu beenden und sich erst dann dem neuen Thema zu widmen. Konkret: zuerst den Absatz zu Ende lesen und dann auf die Frage der Kollegin eingehen.




Knochenzellen wachsen an Prothese

In der BG Klinik Tübingen haben Mediziner eine neuartige Prothese entwickelt. Die Prothese eines Bauhelfers, der bei einem Arbeitsunfall einen Arm verloren hatte, wurde durch eine sogenannte Osseointegration mit dem Körper verbunden. Dafür wurde eine stabile Halterung im Knochen des Stumpfs verankert. An dieser Verankerung montierten die Chirurgen einen Titanstab, der durch die Haut nach außen tritt. An diesem Stab wurde anschließend die Prothese befestigt. Im Heilungsprozess wachsen die Knochenzellen an der metallischen Verankerung an. So entsteht eine direkte Verbindung der Prothese mit dem Skelett. Der leitende Oberarzt Dr. Jonas Kolben-schlag berichtet, dass die Patienten mit dieser Versorgung wesentlich mobiler seien und seltener über Schmerzen klagten.

Krebs durch Rauchen

Das Deutsche Krebsforschungszentrum ermittelte, dass fast 20 Prozent aller Krebserkrankungen auf den Tabakkonsum zurückzuführen sind. Das bedeutet in Zahlen: Von den knapp 500.000 Krebserkrankungen pro Jahr wären rund 85.000 Fälle vermeidbar, wenn die Betroffenen Nichtraucher wären. Der Anteil der Raucher hat zwar abgenommen, aber immer noch raucht rund ein Viertel (23,8 %) der Erwachsenen in Deutschland. Zu den Berufsgruppen mit den meisten Rauchern gehören Abfallentsorger (51,9 %) und Berufskraftfahrer (46 %).

 **Tabakatlas 2020 des Deutschen Krebsforschungszentrums**
www.dkfz.de

Zecken auf dem Vormarsch

Experten rechnen damit, dass es in diesem Jahr besonders viele Zecken geben wird. Besonders der Süden Deutschlands ist betroffen. Lange Hosen und Ärmel sowie Strümpfe können schützen. Auf jeden Fall sollte man den Körper nach dem Aufenthalt im Freien konsequent absuchen und Zecken so schnell wie möglich entfernen. Die Parasiten können eine gefährliche Hirnhautentzündung (FSME) und die Infektionskrankheit Borreliose übertragen. Wer Symptome wie Wanderröte, Fieber oder Kopfschmerzen entwickelt, sollte unbedingt einen Arzt aufsuchen. Gegen FSME gibt es eine Impfung.

 www.zecken-radar.de

 **Erste Hilfe
aktuell**

25 %

der Deutschen leiden unter gesteigerten Reaktionen.

20 

Deutsche sterben etwa pro Jahr an den Folgen eines Insektenstichs.

Erstickungsgefahr durch Insektenstich

Notarzt rufen und kühlen – das sind die beiden ersten Maßnahmen, wenn ein Insekt im Mund-Rachen-Raum zugestochen hat. Im Sommer sollten deswegen Eiswürfel und kühlende Kompressen im Gefrierfach vorrätig sein. Denn durch das Insektengift schwellen oft in sehr kurzer Zeit die Schleimhäute und/oder die Zunge an. Dadurch verengen sich die Atemwege und drohen zu verschließen. Es besteht akute Erstickungsgefahr. Allergikern drohen zusätzlich noch schwere Reaktionen des Herz-Kreislauf-Systems, die auch nach einem Stich in einen anderen Körperteil auftreten können. Das Statistische Bundesamt verzeichnet etwa 20 Todesfälle jährlich durch den sogenannten anaphylaktischen Schock nach einem Insektenstich. Eine spezifische Immuntherapie kann davor schützen.

So helfen Sie richtig:

Notruf: Alarmieren Sie sofort den Rettungsdienst.

Kühlen: Das Kühlen der Mund-Rachen-Schleimhäute mit Eis unterdrückt die Schwellung. Lassen Sie Betroffene Speiseeis oder Eiswürfel lutschen, aber nichts zusätzlich trinken. Kühlen Sie den Hals mit einem Eisbeutel, kalten Umschlägen oder einer eiskalten Flasche von außen.

Beatmung: Sollte ein Atemstillstand eintreten, müssen Sie unverzüglich beatmen und den Kreislauf kontrollieren, bis der Rettungsdienst eintrifft.

Ingo Tappert

Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

Der Beitrag bleibt stabil

Gute Nachricht in schweren Zeiten: Trotz der Corona-Pandemie bleibt der für die Errechnung der Umlagebeiträge wichtige Beitragsfuß unverändert beim Wert von 3,00.

Der Vorstand hat den Beitragsfuß für das Umlagejahr 2020 festgelegt: Er beträgt unverändert 3,00. Bei identischer Entgeltsumme und Gefahrklasse bleibt der Beitrag damit konstant. Der Beitragsfuß ist eine zentrale Berechnungsgröße für die Ermittlung der Beiträge. Die wichtigsten Fakten dazu haben wir für Sie zusammengestellt.

Auf welchen Geschäftszahlen basiert der Beschluss des Vorstands?

Bedingt durch die Pandemie sanken die Gesamtentgelte gegenüber 2019 um 4,1 Prozent und die Beitragseinheiten um 0,6 Prozent. Die Entwicklung in den einzelnen Branchen stellt sich sehr unterschiedlich dar. Besonders stark betroffen sind die Luftfahrt, das Taxigewerbe und die Fahrgastschifffahrt. Den pandemiebedingt rückläufigen Unfallzahlen standen steigende Kosten im Gesundheitswesen und laufende Rentenzahlungen gegenüber, sodass die Gesamtausgaben der BG Verkehr für 2020 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres lagen.

Welche Berechnungsgrundlagen gelten?

1. Versicherung der Arbeitnehmer: Grundlage der Beitragsberechnung für 2020 sind die von den Unternehmen nachgewiesenen Lohnsummen in den einzelnen Gefahrklassen.
2. Unternehmensversicherung: Der Beitragsberechnung liegt die für das Jahr 2020 gültige Versicherungssumme von 26.000 Euro zugrunde (vorher 23.000 Euro, die Vertreterversammlung der BG Verkehr hatte Ende 2019 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 die Anhebung auf 26.000 Euro beschlossen).

Gibt es Zahlungserleichterungen?

Die Vorschussforderung für 2021 kann in elf Monatsraten gezahlt und damit gleichmäßig auf einen längeren Zeitraum gestreckt werden. Allerdings müssen zwei Bedingungen erfüllt sein:

Die Beiträge für die Mitgliedsunternehmen aus den Branchen Seeschifffahrt und Post, Postbank, Telekom wurden gesondert festgelegt und unterliegen besonderen Regelungen. Wie gewohnt erhalten Sie die Informationen auf unserer Homepage.

DIE WICHTIGSTEN DATEN ZUR BEITRAGSUMLAGE 2020 IM VERGLEICH ZU 2019

	2020	2019	Änderung
Anzahl Unternehmen am 31.12.	203.928	197.168	+ 2,3 %
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	36,36 Mrd. €	37,91 Mrd. €	- 4,1 %
Umlageforderung	696,24 Mio. €	700,66 Mio. €	- 0,6 %
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	3,00	3,00	-
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	58,80 Mio. €	62,63 Mio. €	- 6,1 %
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	2,40	2,40	-
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	229.500 €	224.500 €	+ 2,2 %

Interview

Stabilität bei den Kosten ist wichtig

- Die Vorschussforderung beträgt mindestens 300 Euro und
- zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung befinden sich keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung.

Der Vorstand hofft, dass diese Regelung den Unternehmen angesichts der aktuellen Situation entgegenkommt. Falls Sie der BG Verkehr ein Lastschriftmandat erteilt haben, werden die Forderungen jeweils pünktlich zum Fälligkeitstermin eingezogen.

Haben Unternehmen Einfluss auf die Höhe des Beitrags?

Unternehmen erhalten einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmersversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmensversicherung sowie die Zusatz- und freiwillige Versicherung. Dafür gelten drei Bedingungen:

- Das Unternehmen bzw. der oder die Versicherte gehört seit mindestens drei vollen Umlagejahren zur BG Verkehr,
- es sind keine Arbeitsunfälle zu berücksichtigen und
- der Mindestbeitrag von 62 Euro wird durch die Nachlassgewährung nicht unterschritten.

Die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen wirkt sich also auf den Beitrag aus – das reicht von einem geringeren Nachlass bis zu Zuschlagszahlungen (ausgenommen davon ist die Zusatzversicherung). Gute Prävention lohnt sich somit auch in Bezug auf die Beitragszahlung.

Worum handelt es sich bei der Lastenverteilung?

Die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der Branchen, die von Strukturveränderungen besonders betroffen sind. Der Vorstand hat den Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2020 auf 2,40 festgesetzt. Der Beitrag bleibt auch hier konstant.

Gibt es bei der Lastenverteilung einen Lohnsummen-Freibetrag?

Ja, der Lohnsummen-Freibetrag für das Jahr 2020 beträgt 229.500 Euro. Bis zu dieser Lohnsummengrenze besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage also keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor zusätzlichen finanziellen Belastungen geschützt.

Franziska Mallmann
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Informationen zu den aktuellen Beiträgen und zur Beitragsberechnung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

BGdirekt: Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de → **BGdirekt**

Die Berechnung der Umlageforderung für das Jahr 2020 liegt auf dem Tisch. Wie sieht Ihr Fazit aus?

Ich bin, ehrlich gesagt, erleichtert. Es ist uns gelungen, die Umlageforderung und den Beitragsfuß stabil zu halten. Das bedeutet: Bei identischer Entgeltsumme und Gefahrklasse bleibt der Beitrag für unsere Mitgliedsunternehmen damit konstant. Das hätte angesichts der schwer absehbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie auch ganz anders aussehen können. Wir sind wirklich froh, den Unternehmen angesichts der schweren Zeit ein stabiles Beitragsniveau bieten zu können.

Was hat die BG Verkehr getan, um die Beiträge stabil zu halten?

Unser Problem ist, dass unsere Rentenverpflichtungen, die mehr als die Hälfte unserer Ausgaben ausmachen, kurzfristig nicht beeinflussbar sind – auch nicht dadurch, dass die Unfallzahlen vor allem bis Mai 2020 spürbar gesunken sind. Nicht reduzieren können wir die Behandlungs- und Rehabilitationskosten nach Unfällen und die finanzielle Absicherung unserer schwer verletzten Versicherten. Was wir beeinflussen können, sind unsere Verwaltungskosten. Hier haben wir schnell mit einem straffen Kostenmanagement reagiert und den Gürtel enger geschnallt. Was an Ausgaben verschiebbar war, haben wir verschoben. Das bildet sich auch in unserem Haushalt für 2021 ab, den unsere Selbstverwaltung verabschiedet hat.

Ist aus Ihrer Sicht die Corona-Krise finanziell überstanden?

Nein, auf keinen Fall. Wir machen uns besonders um das Taxengewerbe, die Luftfahrt und andere personenbefördernde Branchen große Sorgen. Hier sind die an den Lohnsummen erkennbaren Einbrüche exorbitant hoch. Hingegen sind wir froh, dass unsere größte Branche, der Güterkraftverkehr, stabil geblieben ist. Wir erhalten auf jeden Fall unser bereits 2020 gemachtes Angebot aufrecht, Unternehmen, die sich in einer Notlage befinden, unbürokratisch mit Beitragsstundungen und Reduzierung der Vorauszahlung zu helfen. Die ersten Monate dieses Jahres zeigen, dass diese Unterstützung weiterhin bitter nötig ist.



Sabine Kudzielka
Vorsitzende der
Geschäftsführung
der BG Verkehr

Der besondere Fall Bibliothekar mit Kampfgeist

Als Flieger hat er die Welt von oben betrachtet – heute muss er zu den meisten Menschen aufschauen. Der Versicherte Ulrich Kandolf erzählt, wie er mit dem Leben im Rollstuhl zurechtkommt.

Der Tag war lang und anstrengend gewesen: seit dem frühen Morgen kurze Rundflüge, Start in einer kleinen Waldlichtung, rechtzeitig vor den Baumwipfeln den Hub-schrauber in die Höhe ziehen. Ulrich Kandolf arbeitet konzentriert. Er hat das Fliegen bei der Bundeswehr gelernt, hat dort sein Fluggerät ungezählte Male in den verschiedensten Situationen sicher gelandet. Als die Maschine statt zu steigen in eine gefährliche Kreiselbewegung gerät, reagiert er sofort. „Alles lief so ab, wie ich es im Notfalltraining tausendmal geübt hatte“, erinnert er sich. Autorotation einleiten, Kontrolle behalten. So gelingt es ihm, auf den Kufen zu landen, aber der Aufprall ist hart. Viel zu hart.

Das kann lange dauern.

Direkt nach dem Unfall ist Kandolf ansprechbar, kann sich aber nicht mehr bewegen. Weil er Berührungen auf seinen Beinen noch spürt, denkt er, das wird schon nicht so schlimm. Der Schmerz kam später. Im Krankenhaus wird er sofort notoperiert, nach ein paar Wochen verlegt und wieder operiert. Der erste Lendenwirbel ist völlig zertrümmert, weitere beschädigt.

Kandolf strukturiert seinen Tag, so wie er es als Soldat in der Vorbereitung auf Extremsituationen gelernt hat. So gut es geht, trainiert er bereits im Krankenbett und glaubt lange Zeit, dass er die Klinik zu Fuß verlassen wird. „Das kann lange dauern“, sagten die Ärzte, die ihn nicht völlig entmutigen wollen. „Ich dachte, ich habe eine echte Chance“, erinnert er sich. Er macht jedes Training mit, übt und übt. Als ihm klar wird, dass er nie mehr als Pilot arbeiten kann, beginnt er – noch in der Reha-Klinik – mit einem Fernstudium zum Wissenschaftlichen Bibliothekar. Ulrich Kandolf verlässt die Klinik im Rollstuhl.

Vor 20 Jahren hatte Ulrich Kandolf einen Arbeitsunfall und ist seitdem auf den Rollstuhl angewiesen.



Danke, dass Sie mich unterstützen.

Kandolfs Geschichte mit der BG Verkehr ist nicht frei von Spannungen. Denn jeder Antrag wird geprüft und nicht jede Leistung bewilligt. Als er die Umschulung zum Wissenschaftlichen Bibliothekar beantragt, erhält er eine Ablehnung, weil nach einer Stellungnahme des Landesarbeitsamts die Chance auf einen Arbeitsplatz nicht gut genug aussah. Kandolf legte Widerspruch ein und erhielt schließlich recht. Er arbeitet durchgehend im Bibliothekswesen, zuletzt als stellvertretender Bibliotheksdirektor der Stadtbibliothek Hannover.

Weil der normale Rollstuhl ihn im Alltag oft ausbremst („zum Beispiel, wenn ich meinen Kindern auf dem Spielplatz oder im Wald auf lockerem Untergrund folgen möchte“), hat er sich einen Rollstuhl-Segway mit Sitz besorgt. Damit ist er im Gelände viel mobiler. Zu seinem Bedauern eine Anschaffung, für die die BG Verkehr keine Unterstützung gewährt. Reha-Berater Reiner Boeck begründet: „Wir tragen die Kosten für Hilfsmittel, wenn eine medizinische Indikation und Verordnung vorliegen. Aber zum Zeitpunkt des Antrags galt der Segway als Mittel zur Freizeitgestaltung, es gab keine ärztliche Verordnung dafür.“ Das Vertrauensverhältnis zum Versicherten werde dadurch aber nicht gestört.

Ulrich Kandolf sieht das genauso. Für sein E-Handbike und die dazugehörige Fahrradgarage vor der Haustür überwies die



© Ulrich Kandolf



Ulrich Kandolf flog als Pilot der Heeresflieger im Kosovo unter anderem Luftlandeinsätze, Nacht- und Aufklärungsflüge und war als schnelles „Taxi“ für den deutschen General unterwegs. Für seine tausendste unfallfreie Flugstunde erhielt er eine Medaille „for excellence“.

Als meine Kinder noch klein waren, habe ich sie oft auf dem Schoß mitgenommen. Das haben wir alle genossen.

Wenn hilfsbereite Leute mir die Tür öffnen wollen, stehen sie mir oft eher im Weg und ich muss irgendwie unter ihren Armen durchtauchen. Dennoch freue ich mich über die nette Geste.

BG Verkehr zum Beispiel rund 16.000 Euro. „Wir sind zu wirtschaftlichem Handeln verpflichtet“, fasst Reiner Boeck zusammen, „aber wir finanzieren alles, was im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sinnvoll und notwendig ist, um die berufliche und soziale Selbstbestimmung zu ermöglichen.“ Nach einem Blick in die Akte fügt er hinzu: „Insgesamt haben wir inklusive Rentenzahlung, Verletztengeld, Heilbehandlung und Hilfsmittel seit 2001 rund eine Million Euro ausgegeben.“

Ich sitze zu viel.

Sitzen ist das neue Rauchen, mahnen Ärzte. Wenn es danach geht, ist der Nichtraucher Ulrich Kandolf ein Kettenraucher. Um sich fit zu halten, muss er täglich diszipliniert trainieren. Am liebsten geht er schwimmen. Kürzlich hat er beschlossen, seine Arbeitszeit zu reduzieren. „Die Gesundheit und die Familie sind wichtiger“, erklärt er. Die Familie – ohne den Unfall gäbe es sie in dieser Form wahrscheinlich nicht, denn Kandolf hat seine Frau in der Reha kennengelernt, wo sie als Ergotherapeutin arbeitete. Inzwischen hat das Paar zwei Kinder und lebt in einem Einfamilienhaus in Hannover. Alles ebenerdig, betont Kandolf, das war wichtig. Die Finanzierung gelang mithilfe der BG Verkehr, die einen Teil der Unfallrente kapitalisierte und für den behindertengerechten Umbau des Badezimmers sorgte. „Ich bin mit der BG Verkehr sehr zufrieden. Danke, dass Sie mich unterstützen“, sagt er gleich zu Beginn unseres Gesprächs.

Wenn Ulrich Kandolf von seinem Leben spricht, tut er das ohne Groll oder Bitternis. Aber es gibt Situationen, an die er sich auch 20 Jahre nach dem Unfall nicht gewöhnt hat – zum Beispiel daran, dass es viel zu wenig behindertengerechte Toiletten gibt. „Ich möchte ein möglichst normales Leben führen wie jeder andere auch“, sagt er zum Abschied und ergänzt sachlich: „Für einen Rollstuhlfahrer ist es sehr vorteilhaft, hier in Norddeutschland auf dem flachen Land zu wohnen.“ (dp)



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Gemeinsam

Schon mal was von der GDA gehört? Damit geht es jetzt wieder los. Es lohnt sich vielleicht, sich zu informieren.

Es geht wieder los! Bund, Länder und Unfallversicherungsträger haben sich auf die Inhalte und Verfahren für die mittlerweile dritte Periode der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) geeinigt. Sie startet in diesen Wochen. Noch nie gehört? Es handelt sich um eine Aufgabe, auf die der Staat die zuständigen Länderbehörden und Unfallversicherungsträger verpflichtet hat. Neben der Vermeidung von Doppelregelungen soll dabei auch ein arbeitsteiliges Vorgehen in der Aufsicht erreicht werden. Darüber hinaus sind Fachthemen identifiziert worden, die besonders aufmerksam beobachtet werden. In dieser Periode sind das neben physischen und psychischen Belastungen vor allem krebserzeugende Gefahrstoffe.

Damit eine einheitliche Bewertung möglich ist, haben sich die beteiligten Präventionsdienste Leitlinien gegeben, die als Grundlage gemeinsamen Handelns dienen. So betrachtet könnten Sie diese Information einfach nur mit einem Schulterzucken zur Kenntnis nehmen. Wenn aber unsere Aufsichtspersonen oder Mitarbeitende der staatlichen Gewerbeaufsicht Sie demnächst in Ihrem Unternehmen aufsuchen sollten, besteht allerdings eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass diese Besichtigung nach den Regeln der GDA abläuft.

Selbstverständlich behält die BG Verkehr ihre eigenen Schwerpunkte und legt Inhalt und Umfang ihres Präventionshandelns wie bisher selbst fest. Aber ein Teil unserer Aufgaben wird durch die GDA bestimmt und unser Aufsichtshandeln beeinflussen. Die Inhalte sind kein Geheimnis. Sie können, dürfen und sollen sich vorbereiten.

Sehen Sie mal nach: www.gda-portal.de

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

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
September 2021

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



„Wie schütze ich mein Team vor Covid-19?“

Ein Klick und Sie wissen mehr.



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter