2/2021 | 31320

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr

Risiko raus beim Staplerfahren | 10

Ruhig bleiben in Konflikten | 14

Notfallmanagement im Betrieb | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

8 **Bleiben Sie gesund!**
Interview mit Dr. Jörg Hedtmann

10 **Gabelstapler**
Tödlicher Unfall eines Jugendlichen

13 **Online lernen**
Neue Angebote der BG Verkehr

14 **Deeskalation**
So lösen Sie entspannt Konflikte

16 **Wenn es brennt, ist es zu spät**
Notfallmanagement

20 **Traurige Bilanz**
Unfallstatistik 2019

22 **Platz muss sein**
Voraussetzungen für mobile Arbeitsplätze

GUT VERSICHERT & GESUND

24 **Rechtstipp und Kurzmeldungen**

26 **Der Beitrag bleibt stabil**
Hintergrund zur Berechnung

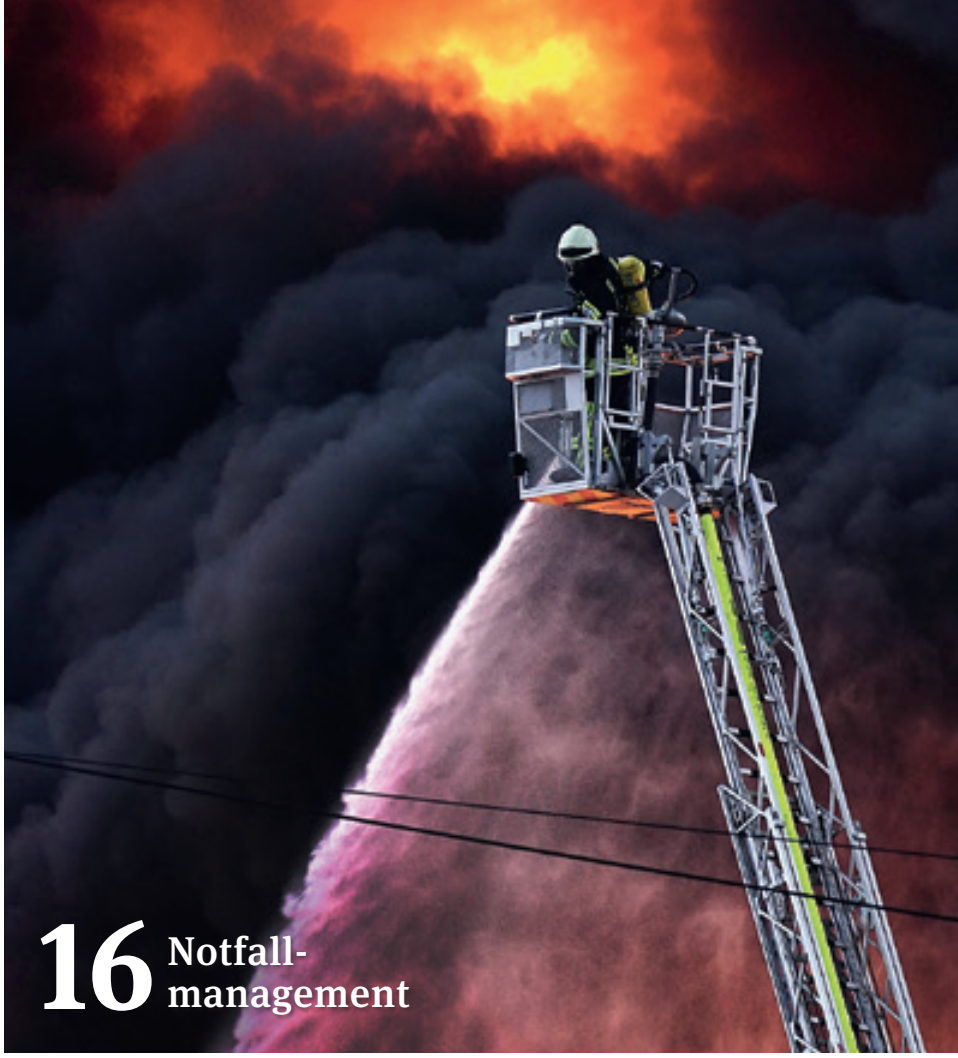
28 **Pilot schafft nach Unfall den Neuanfang**
Ulrich Kandolf über sein Leben im Rollstuhl

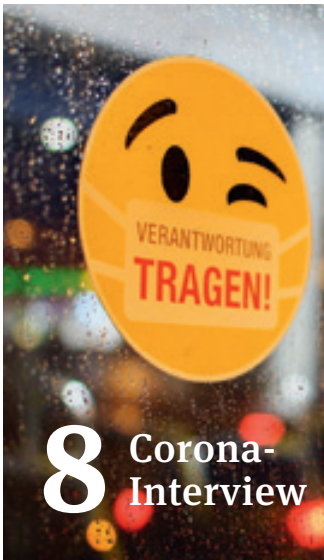
SERVICE

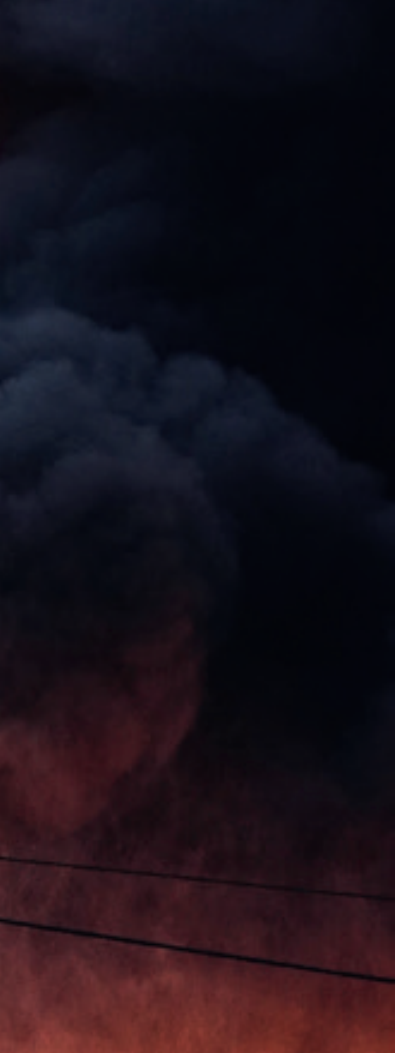
30 **Prävention aktuell**
Dr. Jörg Hedtmann

30 **Impressum**

31 **Kontaktübersicht**
So erreichen Sie die BG Verkehr







Titelbild: Adobe Stock (Image Source); Gettyimages (Fanatic Studio/Gary Waters/SCIENCE PHOTO LIBRARY); picture alliance (dpa/dpa-Zentralbild | Robert Michael; Hasan Bratic | Hasan Bratić); Adobe Stock (Tom Bayer)

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.

Entsorgung von Schnelltests und Impfabfällen

Wie müssen Corona-Schnelltests und Impfstoff-Abfälle entsorgt werden, damit von ihnen kein Risiko für Müllwerker ausgeht? Dazu hat das Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit dem Robert-Koch-Institut und anderen Instituten Empfehlungen herausgegeben. Danach können gebrauchte Testkits – ebenso wie Schutzanzüge, Atemschutzmasken und Handschuhe – mit der regelmäßigen Restmüllabfuhr 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.

Auch für gebrauchte Impfstoff-Durchstechflaschen ist laut den Verfassern der Empfehlungen davon auszugehen, dass diese als nicht gefährliche Abfälle eingestuft werden müssen. Sie können ebenfalls gemeinsam mit Siedlungsabfällen entsorgt werden. Falls spitze und scharfe Gegenstände wie Kanülen anfallen, müssen bei der Abfallentsorgung die notwendigen Arbeitsschutzmaßnahmen beachtet werden. Hier gilt es, das Verletzungsrisiko durch eine bruch- und durchstichfeste Verpackung zu minimieren. Bei der Entsorgung sollte auch sichergestellt sein, dass die entsprechenden Abfälle ohne weitere Verdichtung (Presscontainer, Presssammelfahrzeug) auf direktem Weg einer Abfallverbrennungsanlage zugeführt werden.

www.umweltbundesamt.de

Mülltonnen müssen auf den Bürgersteig

Ein Grundstückseigentümer kann durch die kommunale Abfallbewirtschaftungssatzung verpflichtet sein, die Mülltonnen zur Abholung auf dem Bürgersteig bereitzustellen. Das hat das Verwaltungsgericht Lüneburg entschieden. In dem Fall hatte die zuständige Behörde dies angeordnet, weil die Abfalltonnen auf dem Grundstück des Klägers mehrmals zugeparkt waren. Das führte zu einem erheblichen Rangieraufwand. Zwar müssten die Tonnen nicht zwingend im öffentlichen Raum bereitgestellt werden. Erforderlich sei aber, dass das Sammelfahrzeug an die Abstellplätze heranfahren könne und das Verladen sowie der Abtransport ohne Schwierigkeiten und Zeitverlust möglich seien.

https://verwaltungsgericht-lueneburg.niedersachsen.de

Mehr Müll durch Corona

Während der Corona-Krise wird weltweit mehr Müll produziert als davor. Das zeigt eine internationale Studie, die von der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg koordiniert wurde und an der 23 Länder beteiligt waren. Danach führten die Lockdowns zu einem um fast 48 Prozent höheren Konsum von verpackten Produkten und von Essen zum Mitnehmen. Entsprechend nahmen die Lebensmittelabfälle und Plastikverpackungen zu.

www.haw-hamburg.de

Fehlwürfe in Gelben Tonnen

In Deutschland landen jährlich rund 2,6 Millionen Tonnen Abfall in den Gelben Tonnen. Davon sind etwa 30 Prozent Fehlwürfe, berichtet die Initiative „Mülltrennung wirkt“. Gefährlich für die Abfallwerker seien wegen der Brandgefahr vor allem Lithiumbatterien und Akkus, aber auch Einweg-Injektionsspritzen.

© Adobe Stock (amorphis); IMAGO (Manngold; photothek); picture alliance/Norbert Schmidt | Norbert Schmidt

Aktuelle Unfallmeldungen

Palette stürzt ab

Ein Staplerfahrer belud einen am Boden stehenden Abrollcontainer von der Seite mit defekten Paletten. Mit den Gabelzinken drückte er die über den Behälterrand hinausragenden Paletten in Richtung Mitte. Dabei rutschten zwei Paletten über den gegenüberliegenden Behälterrand und fielen aus einer Höhe von etwa 2,5 Metern zu Boden. Ein zufällig vorbeigehender Müllwerker wurde getroffen und im Gesicht schwer verletzt.

Misslungenes Fahrmanöver

Eine Abfallsammeltour führte für rund zwei Kilometer über einen schmalen Schotterweg. Unmittelbar rechts neben dem etwa drei Meter breiten Weg befand sich eine tiefe Böschung. Als Äste von links in den Fahrweg hineinragten, wich der Fahrer instinktiv nach rechts aus. Das Sammelfahrzeug überfuhr bei diesem Manöver mit den rechten Rädern den Böschungsrand und stürzte den Abhang hinab. Der Fahrer war wochenlang arbeitsunfähig.

Durch die Frontscheibe

Ein erfahrener Mitarbeiter war mit seinem Abrollkipper mit Anhänger unterwegs. Er transportierte Container, die mit Schrott beladen waren. Allerdings war der Container auf dem Lkw nicht so weit nach vorne gezogen, dass die Sicherungsdorne des Aufbaus in die Behälterösen einfuhren. Beim Abbiegen kippte der Container vom Fahrzeug und riss dieses mit um. Der Fahrer war nicht angegurtet, fiel mit dem Kopf voraus durch das Führerhaus und zog sich tiefe Schnittwunden im Gesicht zu.

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 folgen 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

Lagerung von Gefahrstoffen

Die Technische Regel für Gefahrstoffe (TRGS) 510 beschreibt die richtige Lagerung von Gefahrstoffen in beweglichen Behältern. Seit Dezember 2020 liegt sie nun in einer vom Ausschuss für Gefahrstoffe überarbeiteten Version vor. Die Neufassung gibt unter anderem der Gefährdungsbeurteilung mehr Gewicht. Zudem werden nun erstmals auch Lithiumbatterien in der TRGS behandelt. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin stellt die TRGS auf ihrer Website zur Verfügung.

www.baua.de

Müllabfuhr ohne Emissionen

Die Stadt Reutlingen setzt nun bei der Abfallsammlung ein klimafreundliches Fahrzeug ein, das mit Wasserstoff betrieben wird. Bei dem Sammelfahrzeug wird ein vollelektrisches Fahrgestell mit der Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technik kombiniert. Die Reichweite liegt nach Herstellerangaben innerstädtisch bei rund 370 Kilometern.

Ein Abfallsammelfahrzeug mit dieser Technologie in der Kategorie „Schwere Nutzfahrzeuge“ sei zwar kein Prototyp mehr, so der Reutlinger Oberbürgermeister Thomas Keck. Für einen dauerhaften Einsatz im Bereich der Abfallsammlung lägen weltweit jedoch noch keine Erfahrungen vor. Das Fahrzeug kostete mit 875.000 Euro fast dreimal so viel wie ein konventionelles Abfallsammelfahrzeug. Allerdings seien 90 Prozent der Mehrinvestitionskosten vom Bund über das Sofortprogramm „Saubere Luft“ bezuschusst worden.

www.reutlingen.de

© Pressestelle Stadt Reutlingen; Adobe Stock (Herb; Goss Vitalij)

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.

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 Pedelecfahrer 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.

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.

Neu erschienen

Kreislaufwirtschaft im Überblick

Rund 10.700 private und kommunale Unternehmen sorgen in Deutschland für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft. Eine neue Publikation gibt eine Übersicht über die Aufgaben, Leistungen und Ziele der Branche. Erstellt wurde der „Statusbericht der deutschen Kreislaufwirtschaft 2020“ vom Prognos-Institut mit Unterstützung von 15 Verbänden, Vereinen und Unternehmen.

www.statusbericht-kreislaufwirtschaft.de

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

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, anderen 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 diskussionsfreudigen 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.

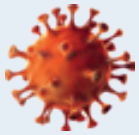
Das erscheint vielen als Panikmache.
Ich weiß – aber im Betrieb haben die Vorgesetzten ein Weisungsrecht. Sie müssen den Infektionsschutz durchsetzen. Denn am Ende geht es um alles: um die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesundheit der eigenen Familie, um Arbeitsplätze und letztlich 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 ständige Wachsamkeit zur täglichen Selbstverständlichkeit werden.

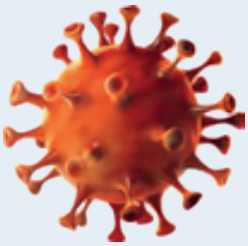
Welche Maßnahmen sind am wichtigsten?
Wir haben jetzt weit über ein Jahr Erfahrung mit dem Virus, aber fachlich hat sich mit dem wachsenden Kenntnisstand wenig geändert: Abstand halten, Maske auf, Handhygiene, wenig Kontakte, Raum lüften. Aus der Forderung nach wenig Kontakten ergibt sich auch ohne explizite 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.

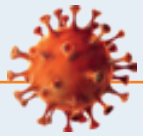
Was halten Sie von Selbsttests in Betrieben?
Das Testen ist wichtig, um Daten zur Ausbreitung des Virus zu gewinnen und gezielt Infektionsketten zu unterbrechen. Also ganz klar eine Maßnahme des Infektionsschutzes. Man sollte sich keine Illusionen machen. Auch negative

© 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 Grippeschutz, 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)

Jugendlicher von Gabelstapler getötet

Junge Leute schätzen Gefahren oft falsch ein. Vor allem müssen sie lernen, dass Leichtsinn tödliche Folgen haben kann. Wer mit Praktikanten und Auszubildenden arbeitet, trägt deswegen eine große Verantwortung.

Vor wenigen Wochen berichteten die Medien über einen dramatischen Unfall: An einem Freitagabend fuhr ein 17-jähriger Praktikant auf einer öffentlichen Straße einen Gabelstapler durch ein Industriegebiet. Auf den Gabelzinken saß sein 16-jähriger Kumpel, der ein Praktikum in demselben Betrieb absolvierte. Beim Abbiegen an einer Kreuzung fiel der 16-Jährige herunter und wurde von dem Stapler überrollt. Er starb noch an der Unfallstelle.

Eine schreckliche Tragödie für die Familie, den Betrieb und letztendlich für den heranwachsenden Fahrer, die ihn sein Leben lang verfolgen wird. Jugendlicher Leichtsinn einer Spaßgeneration – oder haben auch andere versagt? Der Unfall wirft viele Fragen auf.

Durfte der 17-jährige Praktikant den Gabelstapler verwenden?

Wer ein Flurförderzeug mit Fahrersitz bedienen soll, muss mindestens 18 Jahre alt sein. Dies geht auf das Jugendarbeitsschutzgesetz zurück und wird entsprechend in der DGUV Vorschrift 68 „Flurförderzeuge“ berücksichtigt. Natürlich sind zusätzlich die Eignung sowie eine Ausbildung und der Nachweis der Befähigung erforderlich.

Für Ferienjobber unter achtzehn Jahren ist der Stapler tabu.

Jugendliche unter 18 Jahren dürfen einen Gabelstapler nur steuern, wenn es zu berufsbildbezogenen Ausbildungszwecken erforderlich ist. Dabei müssen sie beaufsichtigt werden. Wer die Aufsicht führt, muss die jeweilige Arbeitsaufgabe beschreiben und vorgeben sowie sich regelmäßig der ordnungsgemäßen Durchführung des Auftrags vergewissern. Der Einsatz muss örtlich und zeitlich begrenzt sein. Die Beauftragung von Jugendlichen mit dem Steuern von Gabelstaplern als Ferienjob dient sicherlich nicht der beruflichen Ausbildung und ist daher nicht zulässig.

Durfte der 17-jährige Praktikant den Gabelstapler im öffentlichen Straßenverkehr fahren?

Bei dem Unfallgerät handelte es sich um einen dieselmotorisch betriebenen Gabelstapler, dessen durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit etwa 20 Stundenkilometer betragen dürfte. Für das Führen solcher Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr ist mindestens eine Fahrerlaubnis der Klasse L erforderlich, die bereits 16-Jährige erwerben dürfen. Wer ein Fahrzeug ohne Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis im öffentlichen Straßenverkehr fährt, begeht eine Straftat. Gleiches gilt für den Halter eines Kraftfahrzeugs, der anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug ohne die erforderliche Fahrerlaubnis führt.

Aber Vorsicht! Die Vorlage einer Fahrerlaubnis der Klasse L oder höherwertig genügt

noch lange nicht, um innerbetrieblich einen Gabelstapler steuern zu können. Hierzu gehört mehr als nur das Fahren nach verkehrsrechtlichen Regeln. Auch das sichere Transportieren von Lasten, das Einbringen sowie die Entnahme von Lasten in und aus Regalen, das Be- und Entladen von Fahrzeugen und vieles mehr wollen gelernt sein. Diese Fähigkeiten können nur durch eine zusätzliche Ausbildung vermittelt werden.

Darf ein Gabelstapler im öffentlichen Straßenverkehr fahren?
Ja, wenn er die straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen erfüllt. Dies wird durch eine Typ- oder Einzelgenehmigung nachgewiesen. Gabelstapler mit einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 Stundenkilometern müssen sogar ein eigenes Kennzeichen führen. Details zu den Besonderheiten bei Gabelstaplern stehen im „Merkblatt für Stapler mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Sind regelmäßig nur kurze Wege auf öffentlichen Straßen zurückzulegen, kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde eine Sondergenehmigung erteilen.

Darf jemand auf den Zinken eines Gabelstaplers mitfahren?
Natürlich nicht! Das verbietet schon der gesunde Menschenverstand. Personen dürfen auf Gabelstaplern nur mitgenommen werden, wenn hierfür besondere Sitz- oder Standplätze mit Haltegriffen vorhanden sind. Diese müssen so gestaltet sein, dass sich alle Körperteile der Mitfahrenden innerhalb der Kontur des Gabelstaplers befinden. Auch das „elegante“ Stapler-Surfen ist damit tabu. Die Mitnahme von Personen auf Standplätzen (zum Beispiel Arbeitsbühnen) ist nur dann zulässig, wenn die durch die Bauart bedingte Höchstgeschwindigkeit 16 Stundenkilometer nicht überschreitet.

Immer den Schlüssel abziehen, wenn der Stapler abgestellt wird!

Wer erteilte dem Jugendlichen den Auftrag, den Gabelstapler zu fahren?
Nach den Medienberichten ist unklar, ob die Jugendlichen zum Zeitpunkt des Unfalls noch arbeiteten. Aber wie konnten sie dann den Gabelstapler in Betrieb setzen? Steckte vielleicht der Schlüssel im Zündschloss? Vor dem Verlassen muss der Fahrer einen Gabelstapler gegen unbefugte Benutzung sichern. Und dies nicht nur am Ende des Arbeitstages, sondern immer dann, wenn er sich nicht in unmittelbarer Nähe des Staplers aufhält. Der Fahrer muss den Schlüssel aus dem Schalt- oder Anlassschloss abziehen und mitnehmen. Sofern mehrere Fahrer denselben Gabelstapler benutzen müssen, bieten sich Zugangssysteme mittels RFID-Chips, Transponders oder Eingabe eines persönlichen PIN-Codes an.

Wussten die Jugendlichen, in welche Gefahr sie sich begeben?
Offensichtlich nicht. Der Gesetzgeber nimmt den Arbeitgeber bei der Beschäftigung von Jugendlichen daher besonders in die Pflicht. Die allgemeinen Unfall- und Gesundheitsgefahren, denen die Jugendlichen im Betrieb ausgesetzt sind, sowie die besonderen Gefahren beim erstmaligen Arbeiten an Maschinen, gefährlichen Arbeitsstellen oder mit gesundheitsgefährdenden Stoffen gehören genauso zur Unterweisung wie die erforderlichen Maßnahmen und sicherheitsgerechtes Verhalten. Es müssen klare Regelungen getroffen werden, was getan werden darf und was zu unterlassen ist. Die Unterweisungen müssen vor Beginn der Beschäftigung und bei wesentlicher Änderung der Arbeitsbedingungen erfolgen und in angemessenen Zeitabständen, mindestens aber halbjährlich, wiederholt werden.

Fazit
Das Unfallbeispiel sollte niemanden abschrecken, Jugendliche auszubilden oder als Praktikanten zu beschäftigen. Denn nur so lässt sich qualifizierter Nachwuchs gewinnen. Unsere Antworten zeigen, dass dies bei einer sorgfältigen Planung auch gelingen kann. (Hd)

© Adobe Stock (Daniel; Image Source)

Jugendliche müssen bei der Ausbildung am Stapler immer beaufsichtigt werden.

Gesetz zum Schutze der arbeitenden Jugend
(Jugendarbeitsschutzgesetz – JArb-SchG)

DGUV Vorschrift 68 „Flurförderzeuge“

DGUV Information 211-008
„Jugendliche in Betrieben der Holz- und Metallbranche“

Info der DGUV: Gefährdungsbeurteilung U18
www.dguv.de

Info der BG ETEM: Gabelstapler im öffentlichen Straßenverkehr
www.bgetem.de

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

Online lernen

© Adobe Stock (nenetus)

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 Unternehmern 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

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

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

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.

„Geht’s auch schneller, ihr Idioten?“

Die Männer in Orange schieben die Tonnen zum Abfallsammelfahrzeug, das die schmale Straße komplett blockiert. An ein Vorbeikommen ist nicht zu denken. Statt sich in das Gegebene zu fügen, hupen und schimpfen mehrere Autofahrer: „Geht’s auch schneller, ihr könnt doch hier nicht stundenlang die Straße blockieren, ihr Idioten!“ Da öffnet sich an einer breiteren Einfahrt eine kleine Lücke. Mit aufbrausendem Motor versucht eine Frau erfolglos, am Abfallsammelfahrzeug vorbeizukommen, und stoppt kurz vor einem Müllwerker.

Der reagiert empört, haut mit der Faust auf das Autodach: „Spinnst du, du Schnepfe, kannst du nicht aufpassen?“ So gibt ein Wort das andere und der Konflikt schaukelt sich auf. Jeder beharrt auf seiner Position.

Der Müllwerker könnte auch auf die Autofahrerin zugehen und sie freundlich und in ruhigem Ton ansprechen: „Ich kann ja Ihre Ungeduld verstehen, aber sie riskieren damit, einen von uns zu überfahren. So schlimm sind wir doch nun auch wieder nicht, oder?“ Er kann ihr außerdem eine Lösung vorschlagen: „Bei der nächsten Gelegenheit lassen wir die Pkw vorbei, aber hier ist es ausgeschlossen.“

„Seid ihr jetzt zu blöd zum Rückwärtsfahren?“

Rückwärtsfahren mit dem Abfallsammelfahrzeug ist gefährlich. Immer wieder kommt es zu schweren oder tödlichen Unfällen. Betroffen sind davon oft auch Anwohner, ältere Menschen oder Kinder. Deshalb fahren viele Unternehmen nicht mehr in schmale Straßen ohne Wendemöglichkeit ein und die Anwohner müssen ihre Tonnen zu Sammelplätzen bringen. Das gibt oft Ärger, Abfallwerker werden als faul oder unfair beschimpft. Wie kann man hier deeskalieren?

Machen Sie sich zunächst bewusst, warum die Anwohner so ärgerlich sind. Verständlich, wenn man bedenkt, dass die Wege jetzt weiter sind und es manchen Menschen schwerfällt, bei Dunkelheit oder schlechtem Wetter die Tonnen zu ziehen. Sie als Abfallwerker sollten bedenken, dass Sie sich für Ihr Verhalten nicht rechtfertigen oder entschuldigen müssen. Sprechen Sie den wütenden Kunden in ruhigem und freundlichem Ton an, zeigen Sie Verständnis und erklären Sie die Hintergründe. Erläutern Sie, warum Rückwärtsfahren für die Anwohner gefährlich ist und dass die Maßnahme zum Schutz der Menschen getroffen wurde. Und falls Sie das Gefühl haben, nicht durchzudringen? Dann sagen Sie sachlich, dass Sie an der Vorschrift nichts ändern können, und verweisen den Anwohner darauf, sich bei Ihrem Arbeitgeber zu beschweren.

„Hör auf mit dem Krach und verschwinde!“

Der Fahrer eines Containerfahrzeugs möchte einen Wechselbehälter mit Bauschutt abholen, kommt aber nicht an den Standplatz heran. Er hupt, um die Fahrer der Autos, die den Standplatz zustellen, zu alarmieren. Das kommt nicht gut an. Fenster öffnen sich und er wird beschimpft: „Ruhe! Hast du noch alle Tassen im Schrank, was soll das Getöse?“ Was also tun? Zurückbrüllen oder das Rufen mit weiterem Hupen übertönen? Keine gute Idee.

Vielleicht gelingt es, das Problem vor Ort zu lösen, also an einem der Häuser zu klingeln und nachzufragen, wem die störenden Autos gehören. Sofern diese Menschen erreichbar sind, könnte man sie bitten, sofort wegzufahren. Oder Sie reichen das Problem weiter an den Auftraggeber: Fragen Sie den Vorgesetzten oder Disponenten, wie man den Weg freibekommen kann und was Sie als Nächstes tun sollen.

Ein großer Notfall im Betrieb ist eine seltene Ausnahme. Aber treffen kann es jeden. Am Beispiel eines Großbrands zeigen wir, wie gutes Notfallmanagement gelingt.

So sind Sie im Ernstfall handlungsfähig

Was stinkt hier so? Die Mitarbeiter schauen sich fragend an. Plötzlich bemerken sie, wie Rauchschwaden in der Halle aufsteigen. Die Augen brennen. Der Hustenreiz ist kaum auszuhalten. Und jetzt? Versuchen zu löschen oder flüchten?

Nach Angaben des Deutschen Feuerwehrverbands mussten die Einsatzkräfte im Jahr 2018 circa 250.000-mal ausrücken, um kleinere und größere Brände zu bekämpfen. Dabei kamen im gleichen Zeitraum 355 Menschen ums Leben. 95 Prozent der Brandopfer sterben an den Folgen einer Rauchgasvergiftung und nicht durch die Flammen selbst.

Die Feuer brachen in Haushalten, landwirtschaftlichen Anwesen, Waldgebieten und an vielen anderen Stellen aus. Lager, Werkstätten und Entsorgungsbetriebe, aber auch Lastkraftwagen, Omnibusse und Abfallsammelfahrzeuge blieben nicht verschont. Schlagzeilen wie „Großbrand bei Spedition“, „Explosionen bei Brand in Lagerhalle“ oder „Rauchsäule über Recyclinganlage“ findet man fast täglich in den Medien. Niemand kann sagen, so was passiert bei uns nicht! Wissen Sie und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was zu tun ist, wenn der Fall der Fälle eintritt? Und das schnell und effektiv, ohne die eigene Gesundheit und das Leben anderer zu gefährden?

Jedes Jahr brennen Lager, Werkstätten und Entsorgungsbetriebe, aber auch Lastkraftwagen, Omnibusse und Abfallsammelfahrzeuge.

Grundsätzlich vorbeugen

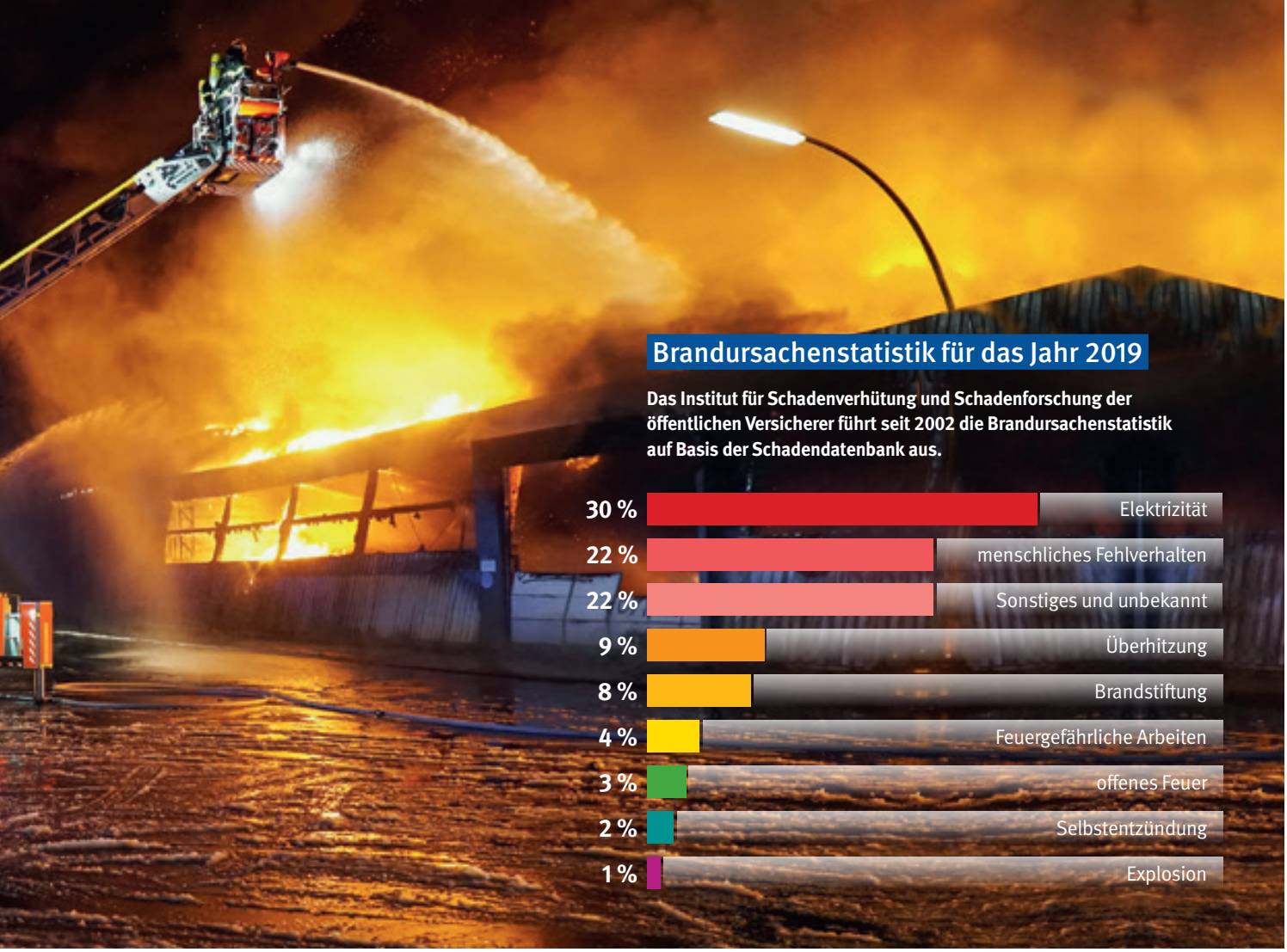
Ein Feuer braucht drei Voraussetzungen: brennbares Material, Wärmeenergie durch eine Zündquelle und Sauerstoff. Abgesehen von Steinen, Erde und Wasser kann fast alles in Flammen aufgehen. Wie viel Wärme (Energie) der vorhandene Stoff dabei freisetzt, nennen die Experten Brandlast. Beim Brandverhalten kommt es auch auf den Zerteilungsgrad an. Jeder Ofenbesitzer spaltet deshalb sein Holz zum Anheizen in kleine Stücke.

Die kleinsten Formen vieler Stoffe – Staub, Nebel, Dampf oder Gas – brennen so gut, dass es unter Umständen sogar zu einer Verpuffung oder Explosion kommt. Daraus folgen einfache Maßnahmen:

- Brennbares Material vor Zündquellen geschützt lagern.
- Stäube durch Aufsaugen beseitigen.
- Brennbare Flüssigkeiten nicht versprühen.
- Dämpfe aus Ottokraftstoff und Flüssiggas sind schwerer als Luft und können sich unbemerkt in Gruben und Schächten ansammeln. Eventuell müssen hier geeignete Lüftungseinrichtungen eingesetzt werden.

Elektrische Geräte als Zündquelle

Zündquellen werden häufig nicht als solche erkannt. Das Institut für Schadenverhütung und Schadenforschung der öffentlichen Versicherer führte 2019 annähernd 2.000 Brandermittlungen durch – mit einem bemerkenswerten Ergebnis: Defekte oder falsch benutzte elektrische Anlagen und Geräte verursachten rund 30 Prozent der untersuchten Brände. Sofort fällt einem die Brandkatastrophe von Kaprun mit 155 Todesopfern ein, die ein unsachgemäß



© picture alliance

eingebauter Heizstrahler auslöste. An zweiter Stelle rangiert mit 22 Prozent menschliches Fehlverhalten. Das reicht von sorglos durchgeführten Schweißarbeiten bis zur achtlos weggeworfenen Zigarette. Letzteres steht auch in Verdacht, den Großbrand von Notre-Dame ausgelöst zu haben. In jedem Betrieb sollte es deswegen selbstverständlich sein:

- elektrische Anlagen und Betriebsmittel durch befähigte Personen zu prüfen,
- klare Anweisung zur Vermeidung von Zündquellen zu geben und
- sogenannte Feuerarbeiten sicherheitsgerecht zu erledigen.

Sauerstoff als Brandvoraussetzung in der Luft lässt sich leider nicht vermeiden, denn den brauchen wir zum Atmen. Eine Sauerstoffreduktion kommt deshalb nur in bestimmten Bereichen wie zum Beispiel in IT- und Serverräumen oder Gefahrstofflagern zum Einsatz.

Gedankenspiele: Was wäre, wenn ...?

Wenn Sie das Thema Notfall anpacken wollen oder müssen, holen Sie sich die Betriebskundigen und Fachleute an einen Tisch. Hier bietet sich der Ausschuss für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (Arbeitsschutzausschuss) an. Beginnen Sie mit dem Durchforsten Ihres Betriebs nach brennbaren Stoffen. Wie bereits erwähnt, brennen auch Elektrogeräte oder die Isolierungen von Elektrokabeln gut.

Anschließend gilt es abzuschätzen, welches Szenario sich entwickeln kann, wenn die gefundenen Materialien in Brand geraten. Das Gefahrenpotenzial hängt dabei von den räumlichen Gegebenheiten sowie der Menge, den Eigenschaften und dem Brandverhalten der identifizierten Stoffe ab. Der in Rauch aufgehende Inhalt eines Papierkorbs im Büro ist sicherlich anders zu bewerten als mehrere Tonnen qualmender Kunststoffabfall. Der brennende Putzlappen in der Werkstatt ist vergleichsweise harmlos gegenüber einem in Flammen stehenden Gefahrstofflager.

Falls die Möglichkeit von Großschadensereignissen besteht, müssen zahlreiche Vorschriften für die Vorbeugung und den Notfall beachtet werden. Die Sachversicherer und die örtliche Feuerwehr stehen hier beratend zur Seite.

Das fordert die DGUV Vorschrift

Verantwortung im Unternehmen gemäß DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention", § 22 Notfallmaßnahmen:

(1) Der Unternehmer hat entsprechend § 10 Arbeitsschutzgesetz die Maßnahmen zu planen, zu treffen und zu überwachen, die insbesondere für den Fall des Entstehens von Bränden, von Explosionen, des unkontrollierten Austretens von Stoffen und von sonstigen gefährlichen Störungen des Betriebsablaufs geboten sind.

(2) Der Unternehmer hat eine ausreichende Anzahl von Versicherten durch Unterweisung und Übung im Umgang mit Feuerlöscheinrichtungen zur Bekämpfung von Entstehungsbränden vertraut zu machen.

Elektrizität ist die häufigste Ursache für die Entstehung eines Brands. Als Nächstes folgt menschliches Fehlverhalten.

Handeln bei Notfällen

Gehen wir zu dem anfangs geschilderten Beispiel zurück: Plötzlich entwickelt sich in einer Halle stark reizender Qualm. In so einem Fall muss schnell entschieden und gehandelt werden – aber nicht nach Intuition, sondern nach einem vorbereiteten Konzept. Dabei haben die Sicherheit und die Gesundheit von Menschen absolute Priorität! Zwei wesentliche Aufgaben gilt es jetzt zu bewältigen:

1. Man muss die Situation in den Griff bekommen, damit keine unmittelbare Gefahr mehr besteht.

Entstehungsbrände wie der rauchende Papierkorb oder der brennende Putzlappen kann jeder schnell abdecken und dadurch das Feuer zum Erlöschen bringen (Ersticken durch Sauerstoffentzug). Kleinbrände lassen sich durch den Einsatz von Feuerlöschern bekämpfen. Was darüber hinausgeht, gehört in die Hände von professionellen Einsatzkräften. Aber wer setzt einen Notruf ab? Welche Informationen brauchen die Rettungskräfte?

Hier zeigt sich: Eine Person muss entscheiden, muss allein den Hut aufhaben und natürlich über die erforderliche Fachkenntnis verfügen. Ob dies der Unternehmer oder eine andere Führungskraft übernimmt, ist letztendlich egal. Die Beschäftigten müssen nur wissen, an wen sie sich im Notfall wenden müssen.

Auch die Schadensbegrenzung darf nicht vergessen werden. Durch Schließen der Fenster und Türen entzieht man zum Beispiel dem Feuer den notwendigen Sauerstoff. Spätestens jetzt erkennt man, wie absurd die Idee ist, selbstschließende Brandschutztüren durch Unterlegen von Keilen offen zu halten.

2. Alle unbeteiligten Personen müssen die Gefahrenzone schnellstmöglich verlassen.

Als Erstes werden die gefährdeten Beschäftigten alarmiert. Wer löst diese Warnung wie und in welchem Umfang aus? Wie kommen die Gefährdeten problemlos in einen sicheren Bereich? Sicherlich nicht durch verstellte oder abgeschlossene Notausgänge. Haben auch alle Unbeteiligten die Gefahrenzone verlassen oder besteht für Personen unmittelbare Lebensgefahr? Fragen über Fragen, für die nicht erst im Notfall Antworten gefunden werden dürfen.

Notfallplan schriftlich festhalten

Zurück zum Expertenteam. Nach der eingehenden Betrachtung der betrieblichen Gegebenheiten steht es vor der Aufgabe, die konkrete Vorgehensweise bei Vorliegen eines Notfalls und die dafür notwendigen Voraus-

In diesen Lagerhallen brach am frühen Morgen ein Brand aus. Schnell stürzten Teile der Halle ein, was die Löscharbeiten erschwerte. Die Feuerwehr war mit einem Großaufgebot vor Ort.

© Adobe Stock (tangoas; 3d_kot; ONYXpr; Aleksandr; undrey; savanno; am54; kornkun); picture alliance/dpa | Boris Roessler

setzungen vorzuschlagen. Die verbindlichen Festlegungen müssen die Verantwortlichen treffen und unter anderem:

- die auf die brennbaren Stoffe abgestimmten Feuerlöschmittel bereitstellen,
- Brandschutzhelfer benennen und qualifizieren,
- Verantwortlichkeiten auf Bereiche und Funktionen übertragen sowie
- Verhaltensanweisungen für alle Anwesenden, aber auch für Beschäftigte mit Spezialaufgaben festlegen.

Alle Maßnahmen und Entscheidungen sollten schriftlich niedergelegt und zu einem Notfallplan zusammengefasst werden. Dies ist kein unnötiger Formalismus, sondern schafft Sicherheit in Stresssituationen.

Übung macht den Meister

Ob alles so funktioniert, wie man es geplant hat, ob alle Räder so ineinandergreifen, dass der sichere Zustand schnell erreicht wird, kann man ausprobieren, indem man einen Notfall simuliert. Das kann vom Test der Meldekette bis zu Evakuierungsübungen reichen. Auch ein regelmäßiges Training der Hilfskräfte festigt deren Fertigkeiten.

Wer selbstschließende Brandschutztüren durch untergelegte Keile offen hält oder Notausgänge verstellt, handelt grob fahrlässig.

Falls es trotz aller vorbeugenden Maßnahmen zu einem Zwischenfall kommt, sollte dieser detailliert analysiert werden. Dies kann wertvolle Erkenntnisse liefern. Wurde die Ursache bisher nicht erkannt, falsch eingeschätzt oder wurden durch betriebliche Änderungen Ursachen gelegt, die bisher nicht berücksichtigt wurden? Ging der vorbereitete Notfallplan auf oder zeigten sich Schwachstellen? Nichts ist auf Anhieb perfekt, alles lässt sich aber kontinuierlich optimieren.

Seminar „Betriebliches Notfallmanagement“

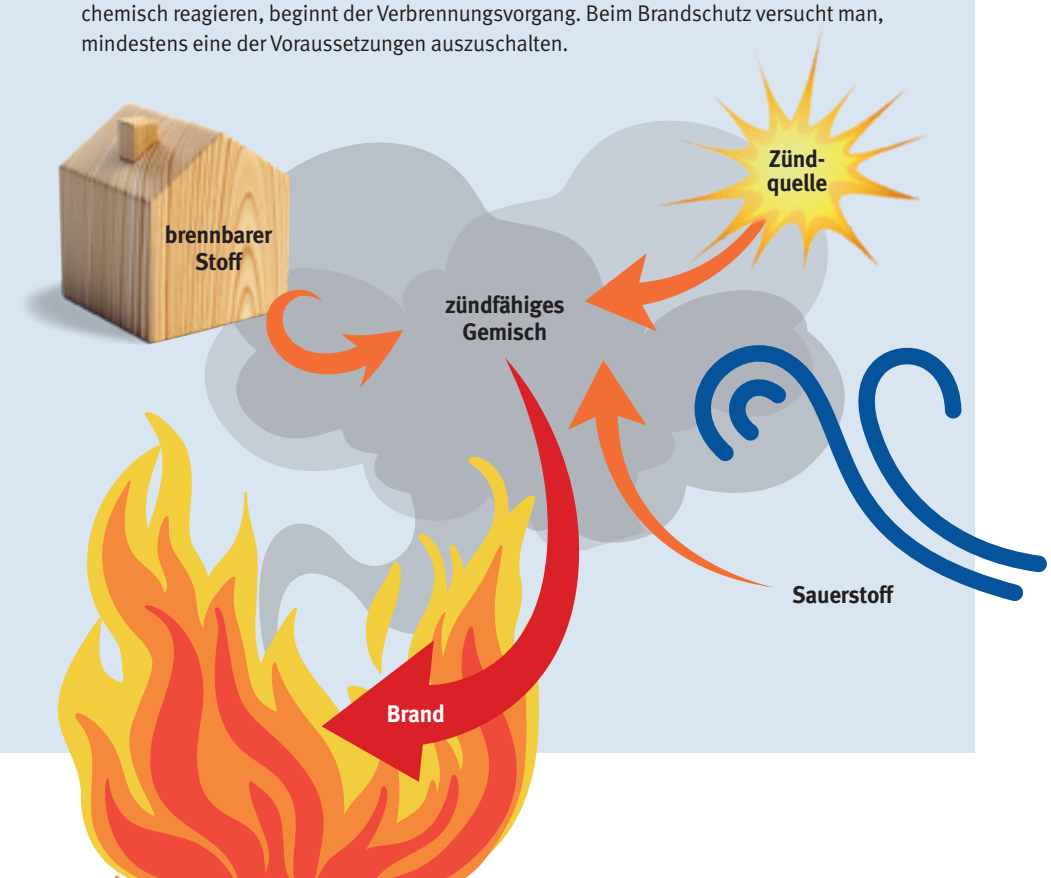
Die Systematik der Notfallplanung kann man auf alle unvorhersehbaren Situationen anwenden, die ein schnelles, zielgerichtetes Handeln notwendig machen (zum Beispiel Austritt von Gefahrstoffen, extreme Wetterereignisse, schwere Unfälle). Das Seminar „Betriebliches Notfallmanagement – Handlungshilfen für die Praxis“ der BG Verkehr vermittelt hierzu die notwendigen Kenntnisse. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen insbesondere die Erstellung von Ablaufplänen für die Notfallbewältigung.

Das Seminar im Dezember 2021 war bei Redaktionsschluss fast ausgebucht. Eine Wiederholung ist im Herbst 2022 geplant.

Horst Schramen
Referent für Brandschutz bei der BG Verkehr

Bedingungen für die Entstehung eines Brands

Ein Verbrennungsvorgang ist nur möglich, wenn drei Bestandteile in der richtigen Menge zusammentreffen: ein brennbarer Stoff, ausreichend Sauerstoff und eine Zündquelle (zum Beispiel Wärme, mechanische Funken oder Elektrizität). Wenn diese Faktoren miteinander chemisch reagieren, beginnt der Verbrennungsvorgang. Beim Brandschutz versucht man, mindestens eine der Voraussetzungen auszuschalten.



Weitergehende Informationen und Hilfestellungen

- DGUV Information 205-001 „Betrieblicher Brandschutz in der Praxis“
- DGUV Information 205-023 „Brandschutzhelfer“
- DGUV Information 205-033 „Alarmierung und Evakuierung“
- DGUV Information 208-050 „Notfallmanagement beim Umschlag und innerbetrieblichen Transport von Gefahrgütern und gefährlichen Stoffen“
- VBG-Fachwissen „Zwischenfall, Notfall, Katastrophe – Leitfaden für die Sicherheits- und Notfallorganisation“
- „Handlungshilfe Betriebliche Notfallplanung“ der IHK Hagen

VISION ZERO
Safety.Health.Wellbeing.

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

© Adobe Stock (motorama; oxinoxi; far700); picture alliance/Benedikt Spether | Benedikt Spether

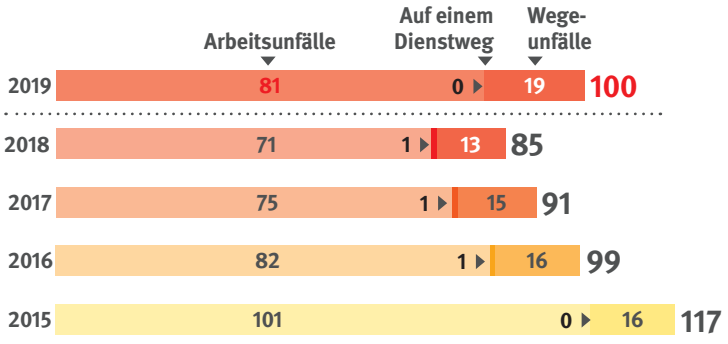
Hundert tödliche Unfälle

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?

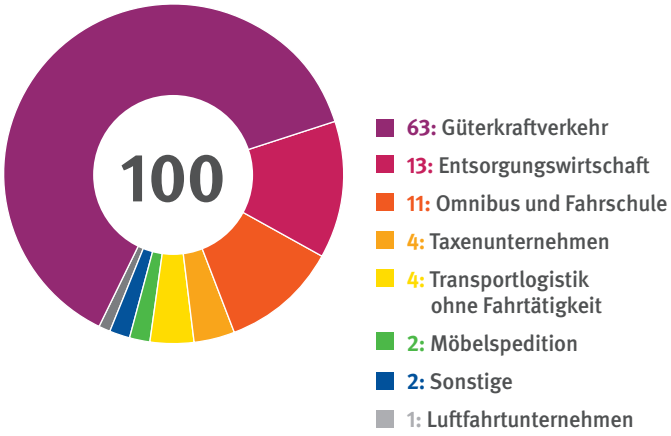


An **71** Unfällen war ein Lkw beteiligt, dabei starben **33** Fahrer.

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.

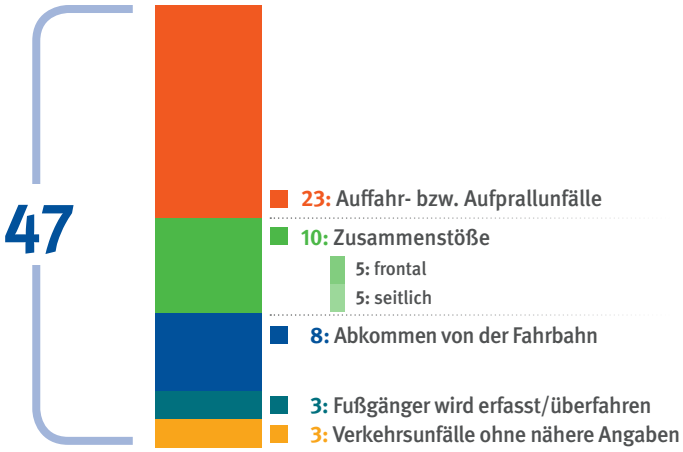
ein Pkw beteiligt,

und Fahrer.

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

ARBEITSUNFÄLLE IM STRASSENVERKEHR

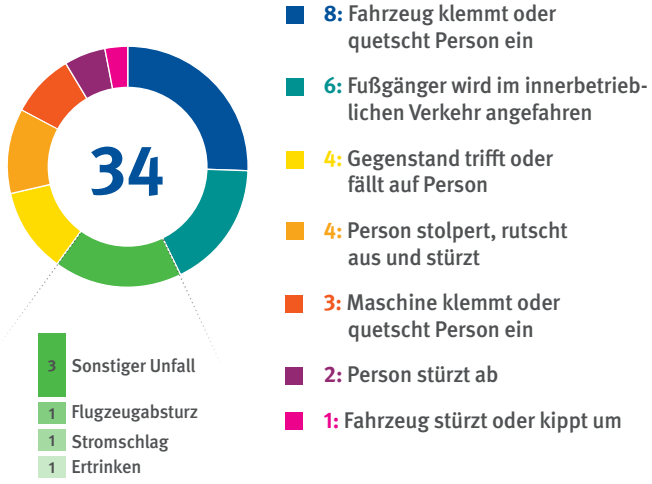
47 Menschen starben während der Arbeit im Straßenverkehr. Unfallschwerpunkt sind in dieser Kategorie die Auffahrunfälle auf Autobahnen: 18 Lkw-Fahrer starben, weil sie ungebremst auf ein Stauende auffuhren.



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.



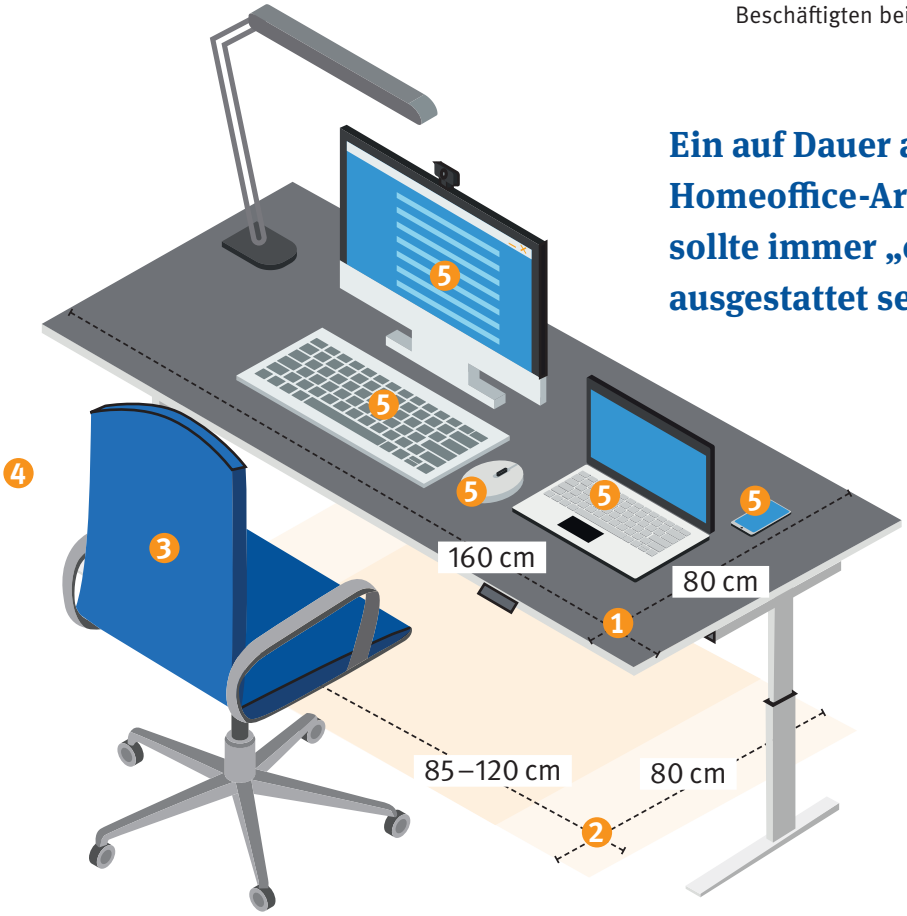
Platz muss sein

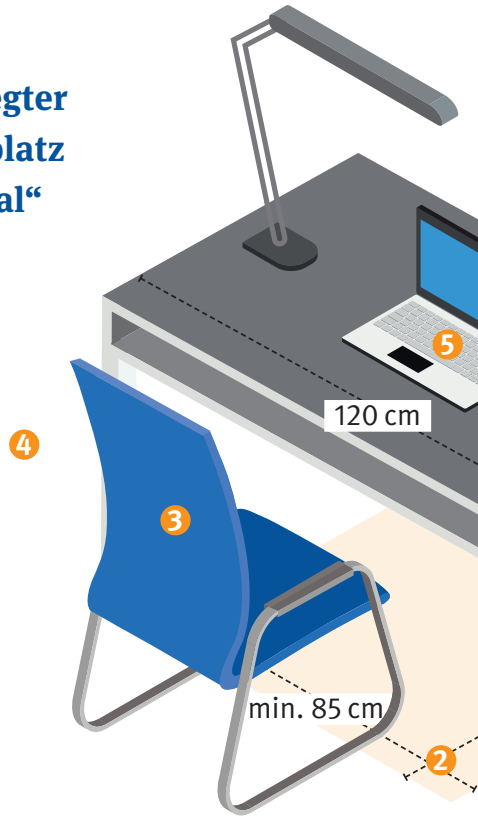
In der Corona-Krise arbeiten immer mehr Menschen aus dem Homeoffice oder mobil von unterwegs. Das wird auch in Zukunft so sein. Eine ergonomische Ausstattung ist das A und O, damit es nicht zu gesundheitlichen Beschwerden kommt.

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 160 x 80 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:** 160 x 100 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 120 x 80 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:** 120 x 80 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.

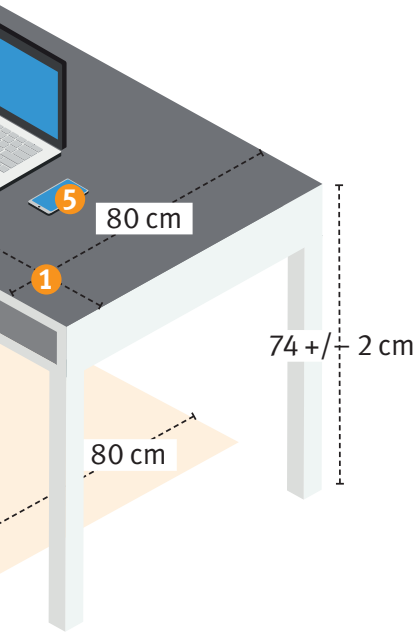
Schauen Sie in einem Sehabstand von 50 bis 70 cm entspannt von oben auf den Bildschirm herab, als würden Sie ein Buch lesen. Für einen optimalen Blickwinkel ist er leicht nach hinten geneigt. So ist sichergestellt, dass der Kopf beim Blick auf den Monitor leicht gesenkt ist, was Verspannungen vorbeugt.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

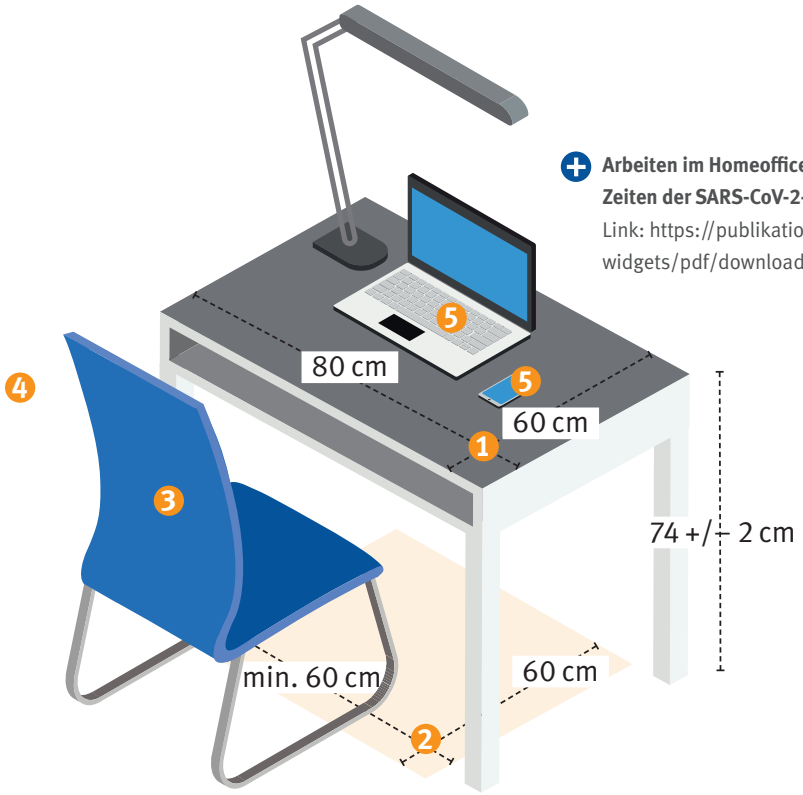
In jedem Fall muss die Arbeitsfläche auch im Homeoffice möglichst gut ausgeleuchtet sein. Empfohlen werden mindestens 500 Lux. Eine Schreibtischleuchte sollte ihr Licht immer direkt auf die Arbeitsfläche abgeben.

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.

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





gnet 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 80 x 60 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:** 80 x 80 cm
5. **Arbeitsgeräte:** Notebook, Smartphone

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

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 Unternehmerhaftpflicht. 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-Skelett-Systems 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 Kolbenschlag 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

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

© Adobe Stock (endstern; Tryfonov; klesign; Andrey Popov; pressmaster; freshidea)

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. Unternehmerversicherung: 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 %

- 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 Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmerversicherung 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

© Adobe Stock (penofoto.de)

Interview

Stabilität bei den Kosten ist wichtig

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.

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

Der Tag war lang und anstrengend gewesen: seit dem frühen Morgen kurze Rundflüge, Start in einer kleinen Waldlichtung, rechtzeitig vor den Baumwipfeln den Hubschrauber 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.

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 Luftlandeeinsätze, Nacht- und Aufklärungsflüge und war als schnelles „Taxi“ für den deutschen General unterwegs. Für seine tausendste unfallfreie Flugstunde erhielt er eine Medaille „for excellence“.

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.“

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.

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)

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

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

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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im **September 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

„Wie schütze ich mein Team vor Covid-19?“
Ein Klick und Sie wissen mehr.
www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

BG Verkehr