

# SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr



## Sicher fahren mit E-Autos | 8

Reportage: Bergung mit Spezialfahrzeugen | 16

Das neue Seminarprogramm | 24



# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit  
und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen

- 15** Verkehrsmeldungen

## SICHER ARBEITEN

- 8** Fahrsicherheitstraining  
für E-Autos  
Telekom bietet Schulungen an

- 16** Ein Hauch von Abenteuer  
Reportage über den  
Abschleppdienst Krüger

- 22** Überfälle durch  
Prävention verhindern  
So machen Sie es den  
Tätern schwer

- 24** Seminare der BG Verkehr  
Programm für 2022 ist online

## GUT VERSICHERT & GESUND

- 12** Corona:  
Gesundheitsschutz im Betrieb  
Warum die Impfung wichtig ist

- 26** Rechtstipp und Kurzmeldungen

- 28** Interview:  
Sind Beamte besser dran?  
Juristin zu Dienst- und  
Arbeitsunfällen

## SERVICE

- 30** Prävention aktuell  
Dr. Jörg Hedtmann

- 30** Impressum

- 31** Kontaktübersicht  
So erreichen Sie die BG Verkehr



**8** E-Autos  
fahren

**12** Corona-





Reportage **16**



Überfälle vermeiden **22**



Impfung

© Titelbild: BG Verkehr/Christoph Papsch; Inhalt: BG Verkehr/Heinz E. Studt; picture-alliance / Sven Simon | SVEN SIMON ; Adobe Stock (Halpoin)



**Im Interesse unserer Versicherten treten wir mit Nachdruck für das Impfen ein.**

**Klare Linie beim Impfen**

In der vergangenen Ausgabe des SicherheitsProfi hatte sich unser Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann sehr pointiert zum Thema Impfen geäußert. Wie zu erwarten war, gab es für seine Zeilen nicht nur Applaus. Hedtmann und die BG Verkehr sollten sich in dieser Frage an ihre „Neutralitätspflicht“ halten, empfahl ein Leser.

Nun ist die BG Verkehr in der Frage des Impfens alles andere als neutral. Unsere Aufgabe ist es, unsere Mitgliedsunternehmen in Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes zu beraten. Dazu gehört, dass wir uns bei relevanten Themen auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse eine Meinung bilden und diese dann im Interesse unserer Versicherten vertreten. Wenn es sein muss, auch mit Nachdruck.

Daran halten wir uns auch beim Thema Impfen. Führende Institute wie das RKI betonen, dass die Impfung der schnellste und sicherste Weg aus der Corona-Pandemie heraus ist. Die vollständige Impfung schützt unsere Versicherten. Und sie ermöglicht Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen bereits heute, Erleichterungen für Geimpfte und Genesene in ihre Gefährdungsbeurteilung aufzunehmen. Das ist für unsere Mitgliedsunternehmen auch wirtschaftlich relevant. Lesen Sie dazu den Beitrag auf Seite 12 dieser Ausgabe.

Erleichterungen gibt es übrigens auch für die Redaktion des SicherheitsProfi. Weil Außentermine wieder möglich sind, können Sie auf Seite 16 eine interessante Reportage zu den Risiken bei der Bergung von Elektroautos lesen. Viel Spaß mit dieser Ausgabe.

Viele Grüße

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

## Aktuelle

### Unfallmeldungen

#### Den Halt verloren

Ein Mitarbeiter hatte einen Lkw bereits fast voll beladen. Als er versuchte, zwei schwere Rollbehälter gleichzeitig in den Laderaum zu schieben, verkeilten sie sich. Beim Versuch, die Behälter zu trennen, rutschte der Mann mit der Hand ab, geriet ins Straucheln und stürzte von der Ladebordwand zu Boden. Er zog sich diverse Prellungen zu.

#### Fehlende Umsicht

Am frühen Morgen betrat eine Mitarbeiterin das Betriebsgelände. Es hatte über Nacht gefroren und war immer noch sehr kalt. Sie eilte zur Eingangstür, übersah dabei aber eine Eisplatte am Boden. Blitzartig zog es ihr die Füße weg und sie fiel hin. Bei dem Sturz verletzte sie sich am Rücken und am Fuß.

#### Defekter Schrank

In der Handsortierung öffnete eine Mitarbeiterin einen Schubladenschrank, um einen neuen Infoträger für ihre Briefbehälter zu holen. Als sie die Schublade aufzog, machte sich eine zweite Schublade in Brusthöhe selbstständig. Der Schrank begann zu kippen. Die Frau konnte den Schrank gerade noch mit dem Körper abfangen, zog sich aber schmerzhafte Prellungen zu. Die Mechanik, die verhindert, dass mehr als eine Schublade gleichzeitig herausgezogen werden kann, war defekt. Der Schrank war nicht gegen Umstürzen gesichert.



## Wintergefahren: Unternehmer in der Pflicht

Eis und Schnee sind tückisch. Das zeigen die Unfallzahlen. Wer im Winter wie etwa Zusteller viel draußen unterwegs ist, hat ein erhöhtes Risiko zu stürzen und dabei Verletzungen wie einen Knochenbruch zu erleiden. Umso notwendiger ist eine angepasste Ausrüstung. Gutes Schuhwerk und bei Bedarf auch Schuh-Spikes gehören ebenso dazu wie geeignete Winterreifen am Fahrzeug. In der Gefährdungsbeurteilung muss der Arbeitgeber festlegen, wie und mit welchen Schutz-

maßnahmen die Beschäftigten ihre Tätigkeit sicher durchführen können. Die Tücken des Winters sind auch ein sinnvolles Thema für betriebliche Unterweisungen. „Beschäftigte sollten möglichst frühzeitig darüber informiert werden, wie sie sich bestmöglich schützen können“, sagt Martin Küppers, Leiter des Kompetenzfeldes Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr. Wichtig auf dem Betriebshof: Schnee und Eisplatten auf den Fahrzeugen müssen vor Fahrtbeginn



## Smarte Liefer- und Ladezonen

Der Online-Handel boomt und entsprechend sind immer mehr Kurier-, Express- und Paketdienstleister unterwegs. Liefer- und Ladezonen sind oft von Pkw blockiert. Das häufige Halten in der zweiten Reihe führt zu Staus und ist unfallträchtig, die ständige Suche nach einem Parkplatz lässt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ansteigen. Die Stadt Hamburg will das Problem nun mit dem Projekt „Smarte Liefer- und Ladezonen“ angehen. In vier Zonen in einem Testbezirk sollen Plätze vorab oder von unterwegs gebucht werden können. Dazu werden sie mit Sensoren versehen, die Auskunft über die Verfügbarkeit geben. Probeweise sollen auch Poller eingesetzt werden, um eine Fehlnutzung der Ladezonen zu vermeiden. Das Projekt läuft bis Ende Dezember 2023.

[+ www.hamburg.de/bwi](http://www.hamburg.de/bwi)





entfernt werden. Lösen sich diese während der Fahrt, gefährden sie nämlich den nachfolgenden Verkehr. Das Unternehmen sollte dafür sorgen, dass die Entfernung problemlos möglich ist. Räumstationen, wie sie in vielen Frachtzentren zur Verfügung stehen, sind hier eine gute Maßnahme.

**+** Hinweise, wie Lkw-Dächer sicher geräumt werden, gibt der Flyer „Runter mit Eis und Schnee“:  
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12262679

## Mehr Mängel an Nutzfahrzeugen

Vor allem Kleintransporter sind mit zahlreichen technischen Mängeln unterwegs, so der aktuelle „TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2021“. Aber auch in den anderen Klassen gibt es erhebliche Defizite. Besonders oft betroffen sind Beleuchtungsanlagen und Bremsen. Einen Grund für die Zunahme der Defekte sieht der TÜV-Verband darin, dass immer mehr Nutzfahrzeuge geleast werden. Fahrzeughalter oder Fuhrbetriebe fühlten sich dann weniger verantwortlich. Anstatt in regelmäßige Pflege zu investieren, geben sie die Fahrzeuge am Ende der Leasingzeit in schlechtem Zustand zurück.

**+** www.tuev-verband.de



© BG Verkehr; Adobe Stock (studio v-zwoelf, Minerva Studio); BMW/Dirk Wittowsky; Getty Images (skynesher); picture alliance / Wolfram Steinberg | Wolfram Steinberg

## Schutzmasken im Verbandskasten

Die Mitnahme von Schutzmasken im Auto soll künftig zur Pflicht werden. Plänen des Verkehrsministeriums zufolge sollen künftig zwei Mund-Nase-Bedeckungen zum vorgeschriebenen Inhalt des Verbandskastens im Pkw, Lkw und Bus gehören. Die Vorgabe soll mit der nächsten Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung umgesetzt werden.

## Brücken werden modernisiert

Mit seinem Sonderprogramm „Brücken-Link“ will das Bundesverkehrsministerium die Modernisierung von Brücken auf viel befahrenen Strecken vorantreiben. Bis 2026 sollen nach Angaben des Ministeriums Brücken auf fünf Streckenabschnitten der A 1, A 3 und A 7 modernisiert und dafür mehr als zwei Milliarden Euro investiert werden.

**+** www.bmvi.de

## Gute Noten für Corona-Schutz



Zwischen Ende März und Anfang Juni 2021 haben die Aufsichtspersonen der BG Verkehr bei den Betriebsbesuchen in den Mitgliedsunternehmen erfasst, wie gut die Vorgaben zum Infektionsschutz umgesetzt wurden und 18 Mängelpunkte überprüft. Die Auswertung der Dokumentation zeigt: Die meisten Betriebe haben die Vorgaben zum Schutz ihrer Beschäftigten konsequent umgesetzt. Rund 90 Prozent der Erfassungsbögen enthielten maximal zwei Mängel, etwa die Hälfte überhaupt keine. Nur in neun Prozent der Bögen waren drei oder mehr Mängel aufgeführt. „Das Ergebnis zeigt, dass sich die Unternehmen intensiv mit der Gefährdung auseinandergesetzt und wirksame Schutzmaßnahmen ergriffen haben“, kommentiert Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. Am häufigsten wurde beanstandet, dass Schutz- und Hygienemaßnahmen nicht in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt bzw. dokumentiert wurden.



## Neu erschienen

### Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen

Eine aktualisierte Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Information 209-093) beschreibt, wie auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilung sicheres Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen organisiert werden kann. Ferner legt sie Mindestanforderungen zum Inhalt und Umfang des jeweiligen Qualifizierungsbedarfs fest.

+ <https://publikationen.dguv.de> |  
Webcode: p209093

### Arbeitsschutz managen

Ein betriebliches Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) sorgt für mehr Sicherheit und Gesundheit im Unternehmen, hinterfragt und verbessert betriebliche Prozesse oder bietet Rechtssicherheit im Arbeitsschutz. Ausführliche und aktuelle Informationen zu den Vorteilen eines AMS gibt eine aktualisierte Broschüre der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

+ <https://publikationen.dguv.de> |  
Webcode: p211019

### Mehrsprachige Tipps zum sicheren Kuppeln

Der Flyer „Kuppeln – aber sicher!“ der BG Verkehr demonstriert mit vielen Illustrationen, worauf es beim unfallfreien Kuppeln ankommt. Neben der deutschen Version steht der Flyer nun auch in einer englischen, spanischen, französischen, polnischen, russischen und rumänischen Fassung zur Verfügung.

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



## Bessere Sichtbarkeit

Aktiv leuchtende Warnkleidung ist besonders im Herbst und Winter eine gute Ergänzung zu herkömmlichen Modellen. Sie ist mit Lichtbändern oder LED ausgestattet. Das hat den Vorteil, dass sie bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen ohne eine Reflexion von Scheinwerferlicht oder anderen Lichtquellen für ausreichende Erkennbarkeit sorgen kann. Achten Sie bei der Auswahl darauf, dass die Kleidung bei Gefährdungen durch Tätigkeiten im Straßenverkehr auch den Anforderungen für hochsichtbare Warnkleidung gemäß mindestens der Klasse 2 der DIN EN ISO 20471 entspricht.

+ DGUV Information 212-016 „Warnkleidung“:  
<https://publikationen.dguv.de>

## Unfallursache Müdigkeit

Müdigkeit spielt bei vielen schweren und tödlichen Verkehrsunfällen eine Rolle, so das Ergebnis einer Auswertung der Berufsgenossenschaft Energie, Textil, Elektro, Medienerzeugnisse. Sie untersuchte schwere und tödliche Wege- und Dienstwegeunfälle mit Pkw und Lkw zwischen 2014 und 2019. Danach fanden sich in 24,2 Prozent der Unfälle Indizien, dass der Fahrer eingeschlafen war. In weiteren 17,4 Prozent ließ sich auf müdigkeitsbedingte Fahrfehler schließen. Mit 76,4 Prozent saßen überwiegend Männer am Steuer. Ein erhöhtes Risiko für müdigkeitsbedingte Verkehrsunfälle haben Beschäftigte mit langen Arbeitszeiten. Fast 40 Prozent der Unfallverursacher hatten mehr als 8,5 Stunden gearbeitet, weitere sieben Prozent über zehn Stunden.

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

## Deutsche sitzen immer länger

Auch wenn die meisten Menschen in Deutschland ihren Gesundheitszustand als gut einschätzen: Die genauere Betrachtung ihres Lebensstils spricht eine andere Sprache. Das zeigt eine Studie der DKV Deutsche Krankenversicherung und der Sporthochschule Köln. Danach führen nur elf Prozent einen „rundum gesunden“ Lebensstil. Deutschland sei in den letzten zehn Jahren zunehmend träge geworden, sagt DKV-Vorstandschef Clemens Muth. Im Schnitt sitzen die Deutschen 8,5 Stunden pro Tag, eine Stunde länger als noch 2018. Junge Erwachsene bringen es sogar auf 10,5 Stunden.



## Hautschutz ist Thema an Berufsschulen

Hauterkrankungen gehören zu den am häufigsten gemeldeten Berufskrankheiten. Das Präventionsprogramm der gesetzlichen Unfallversicherung „Jugend will sich-er-leben“ widmet sich im Berufsschuljahr 2021/22 deshalb dem Thema Hautschutz. Für den alljährlichen Kreativwettbewerb können sich Berufsschulklassen bis zum 28. Februar 2022 bewerben. „Jugend will sich-er-leben“ feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Das größte branchenübergreifende Präventionsprogramm für Auszubildende wird über die Landesverbände der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung den Berufsschulen in Deutschland angeboten.



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

© BG Verkehr, Adobe Stock (goodluz | Mladen); BASt.de

## Sicherheitsrisiko Fachkräftemangel

Der Fachkräftemangel ist auch für den Arbeitsschutz ein Problem. Das zeigt eine Befragung von mehr als 800 Fachleuten für Prävention, die das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung ausgewertet hat. Danach stellt das Fehlen von qualifiziertem Personal in 33 von 42 untersuchten Branchen absehbar ein Risiko für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit dar.

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

## 14 Menschen



pro eine Million Einwohner starben im ersten Halbjahr 2021 im Durchschnitt in Deutschland im Straßenverkehr. Das größte Risiko, tödlich zu verunglücken, bestand in Sachsen-Anhalt mit 27 Verkehrstoten je eine Million Einwohner, das niedrigste mit vier Toten in Hamburg.

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

## Tipps gegen trockene Augen

Der Wechsel von kalter Außen- und trockener Zimmerluft stresst die Augen. Lange Zeiten vor dem Computer und das Tragen von Masken verschärfen das Problem. Außerdem ändert sich mit steigendem Alter die Menge und Zusammensetzung der Tränenflüssigkeit. Betroffene sollten auf regelmäßige Pausen von der Bildschirmarbeit achten, oft lüften und bewusst blinzeln. Wird eine Schutzmaske getragen, soll sie fest anliegen. Schließt der obere Rand nicht richtig ab, entweicht hier Luft. Das lässt Brillengläser beschlagen und reizt die Augen zusätzlich. Seh-Checks und eine Bildschirmbrille entlasten ebenfalls.





# Fahrsicherheitstraining für Elektroautos

Elektromobilität hat in Deutschland absolute Priorität. Um eventuelle Vorbehalte abzubauen, bietet der Telekom Konzern spezielle Trainings für Fahrerinnen und Fahrer von Geschäftswagen an.

**D**as vergleichsweise hohe Gewicht, ein niedriger Fahrzeug-Schwerpunkt sowie die ansatzlose Verfügbarkeit von Drehmoment oder auch rekuperativer Bremsleistung sind unter Fahrsicherheitsaspekten die größten Unterschiede zwischen Verbrenner- und E-Autos. Zugegeben: Unterschiede, die sich im Alltag wenig, in Gefahrensituationen allerdings deutlich bemerkbar machen können. Grund genug für die

Telekom, bereits 2019 gemeinsam mit dem Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring ein spezielles Fahrtraining für Beschäftigte zu entwickeln, die sich einen ausschließlich elektrisch angetriebenen Geschäftswagen zulegen wollen oder bereits damit ausgestattet sind.

Gemeinsam mit den erfahrenen Instruktorinnen und Instruktorinnen des Fahrsicher-

heitszentrums wurden Theorie- und Praxis-Bausteine zu einem wahlweise halb- oder auch ganztägigen Seminar zusammengestellt, das einen Schwerpunkt auf die Besonderheiten von E-Autos legt. Und zwar vor allem in Gefahrensituationen.

Dann kam Corona und erst im Frühjahr 2021 war es möglich, die Trainingseinheiten endlich aktiv anzubieten und durchzuführen.





### Das bewusste Herantasten an Grenzsituationen ist extrem hilfreich.

„Technikaffinen Menschen wie mir macht der Wagen riesigen Spaß, nur die Reichweite ist für Vielfahrer ungenügend. Für große Strecken, wie den Skiurlaub mit der Familie, nehmen wir den schwedischen Familien-Diesel. Vor dem Praxisteil des eTrainings hatte ich tatsächlich etwas Schiss, das bewusste Herantasten an Grenzsituationen ist extrem hilfreich, gerade auch bei einem mit Assistenzsystemen vollgestopften Auto, auf die man sich zwar verlassen kann, aber nicht ausschließlich sollte.“

**Thomas Küppers**  
(T-Systems Security)

### Echt günstig oder einfach Kult – die Gründe für ein E-Auto sind vielfältig

Im Theorieblock diskutierte man neben den sicherheitsrelevanten Besonderheiten auch über die Motivation zum Umstieg auf einen elektrischen Dienstwagen. Die Gründe, beinahe so vielfältig wie die aktuelle Palette an E-Autos, reichen vom „günstigsten Angebot“ bis zur intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema und aktiven Entscheidung für ein Modell des inzwischen wohl berühmtesten Automobil-Quereinsteigers. Schwerpunktthema aller Diskussionen der Teilnehmer untereinander: Reichweite in Theorie und Praxis, sommers wie winters, sowie eng damit verknüpft das verfügbare Netz der Ladestationen.

### Den Akku schonen bedeutet nicht, durchs Leben zu schleichen

Energieeffizientes Fahren war an diesem Tag Ende September zwar kein expliziter Seminarbaustein, aber für Carlo Scherer, den kursleitenden Instruktor des Fahrsicherheitszentrums, dennoch unausweichliches Thema. Dass vor allem flottes Fahren den Fahrzeug-Akku perfekt aufwärmt, der dann – zu gut zwei Drittel leer gefahren – ganz besonders aufnahme-, sprich ladebereit ist, war so manchen Teilnehmenden neu. Dass Ladestationen bereits als die Kontaktbörsen des 21. Jahrhunderts gehandelt werden – verbringt man doch nicht selten Stunden voller Langeweile dort –, hörte wiederum der Instruktor zum ersten Mal.



Spezielle Areale von Deutschlands legendärer Rennstrecke sind heute Übungsgelände für Sicherheitstrainings.

© Heinz E. Studt/BG Verkehr



Übungen auf unterschiedlich griffigen Fahrbahnen fordern Fahrer und Assistenzsysteme gleichermaßen.



## Ich werde nur noch elektrisch fahren.

„Ich habe mich vorab intensiv mit dem Thema E-Auto auseinandergesetzt. Design, Komfort, Spritzigkeit, Konnektivität und vor allem auch die Reichweite begeistern mich als Vielfahrerin total. Das Training hat meine Erwartungen absolut erfüllt, die praktischen Übungen waren sehr hilfreich, um das Auto möglichst perfekt zu beherrschen. Ich werde nur noch elektrisch fahren, auch weil's richtig Spaß macht.“

**Waltraud Schreiber**  
(Telekom Finanzmanagement)

Im Praxisteil des Trainings ging es auf das weitläufige Gelände des Fahrsicherheitszentrums direkt am berühmten Nürburgring. Kurvenfahren über extra noch gewässerte Gleitbeläge oder Brems- und Ausweichübungen auf unterschiedlich griffigen Fahrbahnen forderten volle Konzentration und erzeugten oftmals recht verkrampte Sitzpositionen. Die erkannte Instruktor Scherer aber rasch und lockerte sie mit zahlreichen Tipps wieder auf. Brems- und Ausweichübungen auf Asphalt offenbarten zu guter Letzt die Vorteile schwerer Akkus direkt am Fahrzeugboden und damit einhergehender tiefer Fahrzeug-Schwerpunkte. Eine wichtige Erkenntnis: Entschlussfreudiges kraftvolles Bremsen ist in Gefahrensituationen generell

alternativlos. E-Autos haben die Besonderheit, dass dank der Rekuperation (Energierückgewinnung mit Selbstbremswirkung) eine zusätzliche Bremsleistung zur Verfügung gestellt wird. Und dass auf den Reifen, dem einzigen physischen Kontakt zwischen Auto und Umwelt, wie bei allen Fahrzeugen ein ganz besonderes Augenmerk liegen müsse, mahnte Carlo Scherer unermüdlich an: „E-Autos mit hochmodernen Assistenzsystemen sind sehr sicher, kommen aber rasch an ihre Grenzen, wenn wir an der Reifenqualität sparen.“

**Heinz E. Studt**  
Journalist mit Schwerpunkt  
Transport und Verkehr



Beherrztes Bremsen in Gefahrensituationen will geübt sein.



# Interview



Im Gespräch mit Ralph Paulus (53), Geschäftsführer des Fahrsicherheitszentrums am Nürburgring.

## Wie kamen Sie auf die Idee, spezielle Sicherheitstrainings für E-Autos zu entwickeln?

Die Telekom kam 2019 auf uns zu mit dieser Idee. Da sich unsere erfahrenen InstruktorInnen damals schon mit dem Thema beschäftigten, war es für uns ein Heimspiel, ein spezielles Trainingskonzept zu entwickeln.

## Sind die Unterschiede zwischen Verbrenner- und E-Autos tatsächlich derart groß, dass sich ein eigenes Trainingskonzept lohnt?

Jeder von uns kann natürlich ohne separate Schulung ein E-Auto fahren. Aber es gibt für E-Auto typische Reaktionen in Grenzsituationen, die man kennen und auch auf abgesichertem Areal wie unserem hier einmal unter den Augen erfahrener InstruktorInnen trainieren sollte.

## Schulen Sie außer der Telekom noch weitere Unternehmen mit eTrainings?

Sehr gern, wir entwickeln das Konzept ständig weiter. Unsere Stärke ist, derartige Trainings in ein Eventpaket einbinden zu können, zum Beispiel auch mit Trainingseinheiten draußen im Leben für energieeffizientes Fahren eines E-Autos.

## Wie viele Mitarbeiter stehen Ihnen dafür zur Verfügung?

Wir haben zehn fest angestellte Mitarbeiter, hauptsächlich ausgebildete Eventmanager, sowie gut 25 freiberufliche InstruktorInnen in allen Segmenten des Kraftfahrzeugbereichs. Damit betreuen wir über 20.000 Kursteilnehmer pro Jahr.



Drei Fragen an Christof Groß,  
Leiter Arbeitsschutz  
Deutsche Telekom AG

## Wem bietet die Deutsche Telekom Fahrsicherheits- bzw. eTrainings an?

Aktuell bieten wir die Sicherheitstrainings denjenigen an, die bei uns Geschäfts- und Dienstwagen fahren. Aber auch Azubis, Rollstuhlfahrer sowie Gehörlose können sie beantragen.

## Warum ausgerechnet Trainings für Elektrofahrzeuge?

Weil es dazu bisher im Markt kein flächendeckendes Angebot gibt und eine vorausschauende Fahrweise gerade auch bei E-Autos zur Unfallprävention beiträgt.

## Gibt es schon Pläne für die Zukunft?

Wir werden uns wie bisher den Herausforderungen stellen, also weiterhin auf neue Mobilitätskonzepte reagieren und zeitgemäße Trainings anbieten.

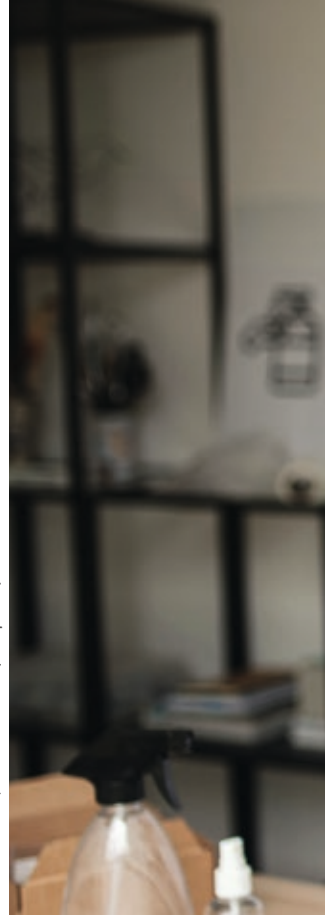


© Heinz E. Stude/BG Verkehr

Eine hohe Impfquote der Beschäftigten ist nicht nur ein entscheidender Baustein im Gesundheitsschutz, sondern senkt auch die wirtschaftlichen Risiken in der Corona-Pandemie. Der Weg zu einer durchgeimpften Belegschaft ist allerdings mitunter steinig. Die BG Verkehr hilft mit neuem Infomaterial.

# Corona: Warum die Impfung wichtig ist

© BG Verkehr; Adobe Stock (Halfpoint)



**F**rank Schäfer ergriff die Initiative bereits, als Begriffe wie 2G oder 3G noch unbekannt waren und der Impfstoffmangel die Schlagzeilen bestimmte. „Wir haben mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bereits sehr frühzeitig über das Thema Impfen gesprochen. Und nicht nur gesprochen. Wir haben ihnen alle Unterstützung gegeben, die denkbar war, und uns um Impftermine für sie gekümmert“, sagt der Geschäftsführer der Möbelspedition L. Spangenberg aus Pattensen, der gleichzeitig Präsident des Verbands AMÖ ist.

Die vielen Stunden auf der Website der Impfzentren und am Telefon haben sich für Schäfer, seine Beschäftigten und das Unternehmen gleichermaßen ausgezahlt. Bis auf einen Mitarbeiter ist das komplette Team der Möbelspedition durchgeimpft. Das minimiert die Risiken für die Betriebsabläufe und erhöht die Flexibilität in der Disposition. Doch betriebswirtschaftliche Aspekte sind für Schäfer nicht dominierend. „Für unser Unternehmen war die hohe Impfbereitschaft unter zweierlei Gesichtspunkten extrem wichtig: zum einen für den Gesundheitsschutz unserer Beschäftigten und der Kunden, zum anderen für die Gesellschaft insgesamt. Ich finde es wichtig, dass das Impfangebot angenommen wird.“

## Risiken realistisch einschätzen

Arbeitsmediziner Dr. Christoph Caumanns von der BG Verkehr warnt davor, Covid-19 zu unterschätzen. Eine Infektion sei vor allem für ältere und vorerkrankte Personen mit dem hohen Risiko einer dauerhaften Schädigung bzw. eines tödlichen Ausgangs verbunden. Long-Covid-Erscheinungen mit dauerhaften, schweren Folgen trafen auch jüngere Menschen.

Trotz des Risikos, schwer an Covid-19 zu erkranken, zögern noch viele Deutsche mit der Impfung. Sie befürchten schwere Nebenwirkungen. Der Arbeitsmediziner Caumanns hat hier eine klare Meinung. Aus seiner fachlichen Sicht überwiegt der Nutzen der Impfung eindeutig das geringe Risiko, aufgrund von Nebenwirkungen dauerhaften Schaden zu nehmen (siehe Interview).

## Sind alle geimpft, können die Schutzmaßnahmen gelockert werden.

### Lockerung der Schutzmaßnahmen

Neben dem Nutzen für den Einzelnen hilft eine hohe Impfquote auch bei einer Rückkehr zu einer normalen Zusammenarbeit in den Unternehmen. Eine Stellungnahme des Koordinierungskreises für Biologische Arbeitsstoffe der

Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vom 30. August zeigt: Sind die Beschäftigten durch die Impfung (oder eine durchgestandene Erkrankung) geschützt, können die Corona-Arbeitsschutzmaßnahmen unter bestimmten Voraussetzungen gelockert werden.

Beispielsweise müssen keine Masken mehr getragen und die Abstandsregeln nicht mehr eingehalten werden. Vollständig geimpfte oder genesene Personen könnten auch wieder im festen Team gemeinsam Fahrzeuge nutzen, ohne die AHA-L-Regeln umsetzen zu müssen. Für die Arbeit in Büros, aber auch in Fahrzeugen mit Mehrpersonenbesatzung ist das eine gewaltige Erleichterung.

Diese Lockerungen sind nur möglich, wenn fünf Voraussetzungen erfüllt sind:

- ▶ Alle Beschäftigten in einem Raum müssen vollständig geimpft oder genesen sein.
- ▶ Die zugrunde liegende Schutzimpfung ist mit einem oder mehreren in Deutschland zugelassenen Impfstoffen erfolgt.
- ▶ Es kommt kein beruflicher Kontakt von geimpften oder genesenen Personen mit nicht vollständig geimpften oder bisher nicht erkrankten Personen vor.
- ▶ Die Beschäftigten weisen ihre Impfung oder den Genesenenstatus freiwillig gegenüber dem Arbeitgeber nach.





## Infos zur Impfung

### Welche Impfstoffe gibt es und wie wirken sie?

Es gibt mRNA-Impfstoffe (Comirnaty von Biontech-Pfizer und Spikevax von Moderna) und Vektorimpfstoffe (Vaxzevria von AstraZeneca und Janssen von Johnson & Johnson). Alle Impfstoffe bringen durch die Impfung einen winzigen Abschnitt der viralen mRNA in die Zellen, der das sogenannte Spikeprotein herstellt. Mit diesem Oberflächenprotein dockt auch das Coronavirus an befallene Körperzellen an. Dieser winzige Erbgutabschnitt veranlasst die genannten Körperzellen, das Spikeprotein des Virus herzustellen, das dann wieder aus den Zellen ausgeschleust wird. Das Immunsystem der Geimpften erkennt diese ausgeschleusten Spikeproteine als Fremdeiweiße und produziert schützende Antikörper.

Bei einer natürlichen Infektion dringt im Gegensatz dazu das gesamte Virus mit seiner RNA – und nicht nur wie bei der Impfung der kleine „Genschnipsel“ zur Herstellung des Spikeproteins – in die Zellen ein. Das Virus veranlasst die Zellen quasi, „Raubkopien“ seiner selbst, also des kompletten Virus, zu erzeugen, die dann die befallenen Zellen verlassen, um andere zu infizieren.

- ▶ Rechtsverordnungen oder Erlasse von Bund, Ländern oder Kommunen zur jeweils aktuellen Pandemielage sprechen nicht gegen eine solche Regelung.

Das bedeutet: Solange zwei nachgewiesenermaßen geimpfte Beschäftigte zusammen in einem Büro sitzen, sind Maske und Mindestabstand verzichtbar. Kommt ein ungeimpfter Kollege oder eine Person hinzu, deren Impfstatus unklar ist, müssen alle Anwesenden Masken aufsetzen und Mindestabstände einhalten. Gleiches gilt analog für die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen. Taxi- oder Busfahrer werden deswegen nicht von den genannten Lockerungen profitieren. In der Möbelpedition, der Entsorgung oder der Fahrschule sind die Voraussetzungen jedoch erfüllbar.

### Personalausfällen vorbeugen

Von dem entscheidenden Vorteil der Impfung profitieren Betriebe und Mitarbeiter gemeinsam: Mit jeder Impfung sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass Beschäftigte erkranken und ihre Kollegen anstecken. Das wiederum hält die betrieblichen Prozesse stabil und verhindert, dass das Geschäft wegen Personalausfällen plötzlich stillsteht. Eines der vielen Beispiele, in denen Gesundheitsschutz und wirtschaftlicher Erfolg Hand in Hand gehen. (bjh)



Paragraf 5 Absatz 2 der SARS-CoV-2-Arbeitschutzverordnung verpflichtet Unternehmerinnen und Unternehmer, ihre Beschäftigten im Rahmen der Unterweisung über die Gesundheitsgefährdung bei der Erkrankung an Covid-19 aufzuklären und über die Möglichkeit einer Schutzimpfung zu informieren. Die BG Verkehr hat einen Infolyer erarbeitet, der über die wesentlichen Aspekte der Impfung informiert. Er ist im Medienkatalog der BG Verkehr kostenlos erhältlich.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 21173598

# Interview

## Rückkehr in ein normales Leben

Viele Vorbehalte gegen die Impfung verschwinden, wenn man die Fakten kennt. Lesen Sie dazu das Interview mit unserem Arbeitsmediziner Dr. Christoph Caumanns.



© Adobe Stock (Jacob Lund)

### Herr Dr. Caumanns, warum ist es wichtig, sich impfen zu lassen?

Eine Coronavirusinfektion ist insbesondere für ältere und vorerkrankte Personen mit einem hohen Risiko dauerhafter Schädigung bzw. tödlichen Ausgangs verbunden. Aber auch bei weniger schwerem Verlauf und bei jüngeren Personen treten häufig „Long Covid“-Erscheinungen mit dauerhaften, schweren Beeinträchtigungen bis hin zur Erwerbsunfähigkeit auf.

Manche Personen können durch bestimmte Erkrankungen oder Medikamente keinen ausreichenden Immunschutz nach einer Impfung aufbauen, sodass es wichtig ist, der Weiterausbreitung und vor allem der Entwicklung eventuell gefährlicherer Mutanten Einhalt zu gebieten und der Gesellschaft insgesamt wieder ein normales Leben zu ermöglichen.

### Welche Impfnebenwirkungen treten auf?

Unterschieden werden muss zwischen normalen Impfreaktionen wie Schmerzen und Schwellung an der Einstichstelle, Müdigkeit, Kopf-, Glieder-, Gelenkschmerzen, Temperaturerhöhung oder Fieber, Frösteln, Schüttelfrost und Magen-Darm-Beschwerden auf der einen Seite. Diese Nebenwirkungen findet man analog bei natürlichen Virusinfekten. Sie dauern in der Regel zwei bis drei Tage an, sind unschädlich und können gegebenenfalls mit Paracetamol oder Ibuprofen gelindert werden. Regelrechte Nebenwirkungen mit negativen Folgen sind sehr selten. Das Risiko einer Herzmuskelentzündung nach mRNA-Impfstoffen (Comirnaty) wird für jün-

gere Männer mit einem Fall pro mehreren 10.000 Dosen, für andere Personen sogar noch geringer veranschlagt.

Bei den Vektorimpfstoffen wird das Risiko für die Bildung eines Blutgerinnsels im Gehirn, Lunge oder Bauchraum mit circa einem Fall pro 60.000 Dosen für Frauen jünger als 60 Jahre genannt. Bei anderen Personen ist das Risiko deutlich geringer. Es ist allerdings zu bedenken, dass eine Infektion mit dem Coronavirus ebenfalls zu Blutgerinnselbildungen und Herzmuskelentzündungen führen kann – und zwar sechsmal häufiger als nach Impfungen.

### Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit eines allergischen Schocks bei der Impfung?

Die Wahrscheinlichkeit einer allergischen Kreislaufreaktion innerhalb von 15 Minuten nach einer Coronaimpfung beträgt 1 zu 50.000 bis 100.000. Die impfenden Ärzte sind darauf vorbereitet, während der 15-minütigen Beobachtungsphase nach der Impfung eine entsprechende Behandlung durchzuführen.

### Wieso konnten die Impfstoffe so schnell zugelassen werden?

Üblicherweise schalten die Firmen die verschiedenen Phasen der Zulassung von Impfstoffen und Medikamenten hintereinander, um zwischendurch die erhaltenen Ergebnisse wissenschaftlich und wirtschaftlich zu evaluieren. Es wird dabei geprüft, ob bedenkliche Nebenwirkungen oder absehbare Unwirtschaftlichkeit wie zum Beispiel ausufernde Kosten drohen. So könnte man den Prozess rechtzeitig abbrechen. Bei den

Corona-Impfstoffen wurden einerseits die verschiedenen Phasen parallel gefahren. Die Ergebnisse wurden von der Europäischen Zulassungsbehörde sofort geprüft und nicht erst nach Abschluss aller Phasen. Andererseits gab es für die Firmen infolge der von der EU zur Verfügung gestellten Mittel und Garantien kein finanzielles Risiko, das die langwierigere Prozedur erfordert hätte.

### Kann mRNA das Erbgut verändern?

Nein, da mRNA nicht in den Zellkern eindringt. Im Übrigen bringen die Viren ihre RNA bei jedem banalen Virusinfekt wie zum Beispiel Schnupfen in die befallenen menschlichen Zellen ein, um dort Kopien ihres Erbguts herzustellen.

### Machen die Impfstoffe unfruchtbar?

Nein, hierfür gibt es keine wissenschaftlich ernst zu nehmenden Hinweise.

### Kann man auch nach zweimaliger Impfung das Virus übertragen?

Ja, aber die Wahrscheinlichkeit ist äußerst gering, jedoch nicht gleich null.



Dr. Caumanns,  
Arbeitsmediziner bei der BG Verkehr





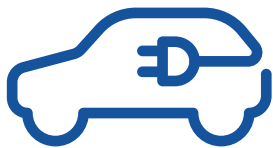
## Bei Schnee gilt: Abstand halten!

Auf Schnee ist der Bremsweg bis zu viermal so lang wie auf trockener Straße. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h verlängert er sich schnell auf mehr als 100 Meter. Einschließlich der Reaktionszeit beträgt der gesamte Anhalteweg dann schon etwa 115 Meter. Eine Rolle spielt dabei der Zustand des Schnees, also ob er festgefahren, griffig oder matschig ist. Die Faustregel, dass der Sicherheitsabstand dem halben Tachowert entsprechen sollte, funktioniert nur bei optimalen Straßenbedingungen, nicht bei schneebedeckten Fahrbahnen und schon gar nicht bei Eisglätte. Dann sollte man den Abstand mindestens verdoppeln.

## Adventszeit ist Blebschadenzeit

In der Adventszeit häufen sich die Verkehrsunfälle. Dunkelheit, Regen, Reifglätte und nasses Laub sorgen dafür, dass die Zahl der Blebschäden um 14 Prozent über dem Durchschnitt liegt. Das teilt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft mit.

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



## 70 Millionen Europäer bis 2030 mit Elektro- autos unterwegs ...

... das ist das Ergebnis einer Studie von McKinsey. Bei den neu zugelassenen Fahrzeugen wird nach Einschätzung der Unternehmensberatung der Anteil der E-Autos 75 Prozent betragen.

© Adobe Stock (Azat Valeev); Guido Rosemann, BASt; IMAGO / localpic

## Keine Ausrede für Ablenkung

Auch Dienstgespräche zählen nicht: Wer beim Autofahren Telefonate führt, muss mit Strafe rechnen. So erging es einem Polizeibeamten, der auf einer Autobahn fast 40 Stundenkilometer über der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit fuhr. Der Mann gab an, er habe sich mit einem zivilen Dienst-Kfz auf dem Weg zu einem Dienstgeschäft befunden und sei wegen eines Staus in Zeitverzug gewesen. Die Sicht auf die Verkehrszeichen sei ihm durch einen Lkw verwehrt gewesen. Zudem sei er durch ein „wichtiges dienstliches Telefonat“ abgelenkt gewesen. Das zuständige Amtsgericht folgte dieser Argumentation nicht und verurteilte den Beamten wegen vorsätzlicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften zu einer Geldbuße von 240 Euro. Die unbekannte Örtlichkeit hätte eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordert, die der Polizist durch das Telefonat vorsätzlich abgesenkt habe.

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



## Temperierte Straße

Im Winter setzt Frost den Straßen zu, im Sommer starke Aufheizung. Auf einer Versuchsanlage testet die Bundesanstalt für Straßenwesen nun, wie mithilfe einer Temperierung der Straße die Auswirkungen extremer Temperaturen reduziert werden. In einer dreijährigen Testphase sollen Systeme entwickelt werden, die auf besonders exponierten Abschnitten eingesetzt werden können. Das sind zum Beispiel Strecken, die immer wieder von Blitzeis betroffen sind. Nach Angaben der Bundesanstalt erfolgt die Temperierung zumeist nur um wenige Kelvin. Die benötigte Energie stammt aus umweltfreundlicher Erdwärme.

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





Eine spezielle Brandschutzdecke verhindert, dass das Fahrzeug nach einer Selbstentzündung der Lithium-Ionen-Akkus in Flammen aufgeht.



# Ein Hauch von Abenteuer

Sein Team birgt Schmuggelfahrzeuge, steuert 580-PS-Motoren und schleppt verirrte Lkw aus dem Wald. Seit Kurzem gehört auch das Verpacken von E-Autos zum Programm. Wir besuchten das Berge- und Abschleppunternehmen Krüger in Westfalen.

Jörg Krüger (36) steht in der sogenannten Verwahr- und Sicherstellungshalle zwischen verstaubten und teilweise arg demolierten Pkw. Neben Unfallwagen stehen teure Limousinen, zu denen er interessante Geschichten erzählen kann: Dort wurden 20.000 Ecstasy-Tabletten gefunden, hier in der Stoßstange 500.000 Euro in kleinen Scheinen. Die Fahrzeuge wurden von der Staatsanwaltschaft beschlagnahmt oder vom Zoll sichergestellt und werden hier verwahrt, bis der Fall von den Behörden abgeschlossen ist.

Krüger wird als künftiger Chef das Unternehmen zum Jahreswechsel von seinem Vater Gerhard übernehmen. In den 18 Jahren seit der Gründung ist die Firma aus Anröchte im südlichen Westfalen kontinuierlich gewachsen. Heute sind die Bergung und Pannenhilfe für den Güterverkehr das Kerngeschäft. Die Polizei ruft Krüger als „Nächstgelegenen“ im Fall einer Panne oder eines Unfalls im gesamten Kreis Soest – für manche Spezialeinsätze fährt er noch weiter raus.



Jörg Krüger und Ulrich Schulz vom Präventionsdienst der BG Verkehr schauen sich an, welche Gefahren von diesem Unfallfahrzeug ausgehen können.

**„Wenn es schneit, steht das Telefon nicht mehr still. Manchmal bergen wir dann mehr als 100 Lkw pro Woche.“**

### **Schwere Fahrzeuge, faszinierende Technik**

Auf dem Hof stehen mächtige Fahrzeuge, zum Beispiel der MAN TGX 33.580 mit 16 Liter Hubraum und 580 PS. So ein Fahrzeug kann bis zu 70 Tonnen ziehen. Krüger hat das Abschleppfahrzeug kürzlich für 400.000 Euro bei einem niederländischen Fahrzeugausrüster erworben. Ein weiteres Prachtexemplar ist ein Sattelanhänger mit sehr niedrigem Tiefbett. Mit dem Spezialfahrzeug aus italienischer Produktion kann ein Pann-Lkw ruckzuck aufgeladen und transportiert werden, ohne dass die zulässige Höhe überschritten wird. Doch die eigentlichen Stars sind zwei Mercedes-Benz-Lkw in gesetztem Alter: Den allradgängigen MB 1929, Baujahr 1994, hat das Unternehmen der Flughafen-Feuerwehr Köln abgekauft, der MB 2628, Baujahr 1989, stammt vom dänischen Militär. Beide Autos sind für den Bergedienst fachgerecht umgebaut und frisch lackiert worden. Bei Bergungen kommen sie da zum Einsatz, wo die Straße aufhört.

### **Standardsituationen gibt es kaum**

Bei den Einsätzen sind die Mitarbeiter körperlich hart gefordert, sie sind Tag und Nacht in Bereitschaft, müssen spontan in den Einsatz gehen und situativ und sicher entscheiden. Standardsituationen sind selten, kein Auftrag ist wie der andere. „Außerdem findet Lkw-Bergung immer dann statt, wenn du abends etwas vorhast“, sagt Krüger lachend. „Wer geregelte Arbeitszeiten will, der ist bei uns falsch.“

Jörg Krüger weiß, wie wichtig zufriedene Mitarbeiter sind. Fast alle der rund elf Leute haben als Mechatroniker-Azubis im Unternehmen begonnen, sind geblieben und mittlerweile mehrere Jahre dabei. Wegen des stressigen Bereitschaftsdienstes achtet der Chef penibel darauf, auch die Erholungszeiten einzuhalten. Er fördert die Weiterbildung, die Mitarbeiter besuchen zum Beispiel Lehrgänge zum Berge- und Abschleppdienst, Bergungsleiter-Ausbildungen mit Themen wie Handhabung von Kranen, Rechtsgrundlagen und physikalische Grenzen von Kran und Fahrzeug, ADR-Schulungen für Gefahrguttransporte oder Hochvolt-Qualifizierung. So überträgt der junge Chef viel Verantwortung auf seine Leute. Aber die Sicherheit der Menschen steht immer an oberster Stelle.

Den Anstoß zu diesem konsequenten Vorgehen gab ein eigener Arbeitsunfall. „Bei einem Einsatz habe ich die Situation völlig falsch eingeschätzt“, erzählt Krüger, „obwohl ich schon zehn Jahre Berufserfahrung hatte und mir absolut sicher war, dass nichts passieren kann. Und dann wurde ich unter einem Lkw eingeklemmt.“ Schon im Krankenhaus analysierte er die Zusammenhänge. Mit Unterstüt-



zung der BG Verkehr wurden die Arbeitsabläufe anschließend optimiert. Und zum Sicherheitskonzept gehört nun auch die Weiterbildung. „Meine Mitarbeiter und ich müssen abends immer gesund nach Hause kommen. Das hat oberste Priorität.“

### Herausfordernder Alltag

Wenn Jörg Krüger von den Einsätzen erzählt, jagt eine Anekdote die nächste. Er erzählt von zwei Silolastern, die im Abstand weniger Stunden an derselben Stelle in den Graben gefahren sind (und geborgen werden mussten). Von Lkw-Fahrern, die dem Navi vertraut haben und deshalb auf Waldwegen stecken geblieben sind. Oder davon, dass das Telefon nicht mehr stillsteht, sobald die ersten Schneeflocken fallen, und Krügers Männer manchmal in einer Woche weit über 100 Lkw-Bergungen fahren.

Aber es gibt auch andere Einsätze, schwere Unfälle mit Verletzten und Toten. Das ist Stress ganz anderer Art und eine enorme psychische Belastung, die mit Unterstützung der BG Verkehr beurteilt wurde. „Durch die Routine wissen wir uns zu schützen“, sagt Krüger. „Man konzentriert sich auf die Technik.“ Schlimmer findet er, wenn die Angehörigen des Unfallopfers auf den Hof kommen, um das Auto abzuholen oder noch einmal einen Blick auf das Wrack zu werfen. Da fühlt er sich oft hilflos. „Wir haben einen sehr guten Kontakt zur Notfallseelsorge hier im Landkreis“, sagt Krüger. „An das Team können wir uns jederzeit wenden.“ Bis jetzt hat noch niemand von dem Angebot Gebrauch gemacht. Doch achtet der

Chef sehr genau darauf, wie seine Mitarbeiter mit belastenden Situationen umgehen, und würde bei Bedarf sofort das Gespräch suchen.

### Spezialgebiet Bergung von E-Fahrzeugen

Für die Bergung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb – einfach gesagt: E-Autos – ist Jörg Krüger mittlerweile weit über die Grenzen seines eigentlichen Einsatzgebiets bekannt. Aus ganz Deutschland und teilweise aus dem europäischen Ausland rufen ihn Interessierte an.

Krüger hat sich viele Fragen schon in der Anfangszeit gestellt, als es kaum Regeln oder erprobte Verfahren gab: „Wie bilde ich meine



Der mächtige Abschlepptruck kann bis zu 70 Tonnen Last ziehen (oben). In den seitlichen Staufächern findet sich alles, was zur Bergung von Lkw benötigt wird: Die Ausrüstung für die Absicherung einer Unfallstelle ist auf der rechten Fahrzeugseite untergebracht (oben), Anschlagmittel, Gurte, Keile usw. für die eigentliche Bergung finden sich in den Fächern auf der linken Fahrzeugseite (links).

Leute aus, welche Fachkräfte brauche ich? Worauf muss ich bei der Bergung von E-Autos achten, wie können sie fachgerecht gelagert werden? Als Erstes schaffte er die notwendigen Schutzausrüstungen an: Warnkleidung mit Schutz vor Störlichtbögen, Elektriker-

## Die E-Autos werden in einer Art Rettungsbeutel verpackt.

Schutzhelme mit störlichtbogengeprüften Visieren, isolierende Elektriker-Schutzhandschuhe, später kam isoliertes Werk- und Rüstzeug hinzu. Er beteiligte sich an der Erarbeitung eines Lehrgangs zur Fachkunde und lernte einen Experten bei Daimler in Dortmund kennen, der sich wie kein anderer auf Arbeitssicherheit in der alternativen Fahrzeugtechnik spezialisiert hat. In vielen und intensiven Gesprächen kommt bald die Sprache auf ein ganz neues System:

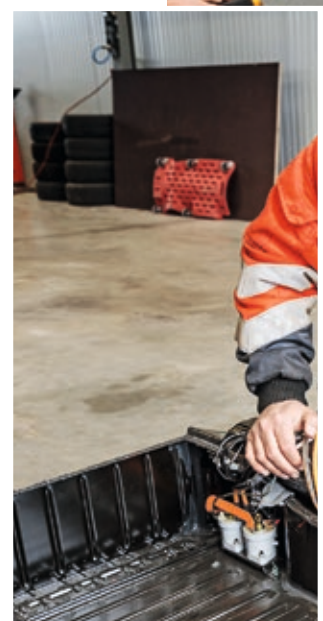
Ein Unternehmen aus der Region, das sich seit Jahren mit der Gefährdungsvermeidung bei Lithium-Ionen-Akkus beschäftigt, hat einen sogenannten RescueBag für E-Autos entwickelt, eine Art Rettungsbeutel.

Wird der Akku bei einem Unfall beschädigt, besteht höchste Gefahr, denn der Akku kann sich noch Tage später selbst entzünden. Gängiges Vorgehen war, das Fahrzeug tagelang in einem mit Wasser gefüllten Container zu versenken. Das allerdings hat etliche Nachteile, denn das Auto wird zum Totschaden, das Wasser im Container ist kontaminiert, es entstehen hohe Kosten für Entsorgung und Versicherung und ein Recycling einzelner Teile ist kaum noch möglich. Auch im Hinblick auf die erwartete Zunahme bei der Zulassung von E-Autos ist das keine optimale Lösung.



Mit dem Kran des Plateauwagens wird das havarierte E-Auto geborgen und anschließend auf den Hof des Abschleppdienstes gefahren. Im RescueBag sicher verpackt kann das Unfallauto dort für mehrere Tage gelagert werden.

© BG Verkehr Papsch; Florian Hirsch



### „Erst mal Finger weg!“

Im Juli 2021 wird der Abschleppdienst Krüger zu einem Unfall mit E-Fahrzeug gerufen. Auf der A44 wurde ein Hybrid-Fahrzeug stark beschädigt. Krüger ist als Bergungsleiter der technisch Verantwortliche vor Ort. „Erst einmal Finger weg!“, entscheidet er damals. „Zuerst mussten wir den Zustand des Akkus sowie der elektrischen Leitungen sichten und den Trennschalter finden, um das Hochvoltsystem spannungsfrei zu machen.“ Schnell ist klar: Hier kann das RescueBag-System optimal zum Einsatz kommen.

Die Hülle, in die das havarierte Fahrzeug noch an der Unfallstelle eingepackt wird, schützt als Erstmaßnahme gegen die Selbstent-





Mit dem Tieflader kann der Abschleppdienst defekte Lkw schnell und sicher bergen und in die Werkstatt oder direkt zu seinen Kunden befördern. Dafür fährt Jörg Krüger auch schon mal ins europäische Ausland.



Wichtig für seine Mitarbeiter: An ausrangierten Gehäusen von Pkw-Akkus zeigt Jörg Krüger deren Aufbau und Funktionsweise und erklärt, wie eine Selbstentzündung abläuft.

zündung des Lithium-Ionen-Akkus. Für den Notfall steht zudem ein Gel-Sprühgerät zum Löschen bereit. Der Sack besteht aus einem speziellen, nicht brennbaren Gewebe, das die Sauerstoffzufuhr unterbindet, gleichzeitig aber Batteriegas entweichen lässt. Ein so geborgenes Fahrzeug wird anschließend für einige Tage auf dem Hof des Unternehmens abgestellt, bis der Akku abgekühlt ist und die Gefahren gebannt sind. Anschließend kann der Akku entnommen und je nach Zustand Fachbetrieben zur Reparatur übergeben werden. Bei Bedarf kommt er in einen kleineren RescueBag, der in einem ADR-konformen Behälter gelagert wird.

### Bereit für die Zukunft

Seit dem ersten Einsatz hält Krüger zwei Gehäuse von Fahrzeug-Akkus bereit, um mit ihnen Schulungen durchzuführen und Interessierten die Technik zu demonstrieren. Ein eigens angeschaffter Anhänger mit sämtlichem Rüstzeug für den Havariedienst an E-Fahrzeugen steht ebenfalls bereit – einmalig in der Branche. Darin finden sich unter anderem die erforderliche Persönliche Schutzausrüstung, spezielles Werkzeug für HV-Systeme, ein Gel-Sprühgerät und natürlich der RescueBag.

Jörg Krüger hat hohe Ansprüche – an die Technik, an die Arbeit, an die Sicherheit, an seine Mitarbeiter und an sich selbst. Der Erfolg seines Unternehmens gibt ihm recht, ebenso die Beziehung zu seinen treuen Kunden, aber vor allem das gute Miteinander und Vertrauen im Team. Ohne eine Spur Ironie sagt er: „Meine Mitarbeiter sind der Schlüssel zum Glück.“

**Christoph Papsch**  
Fotojournalist mit Schwerpunkt  
Unternehmensreportage



Krügers Havariedienst für E-Fahrzeuge ist eine einmalige Dienstleistung. Der dafür angeschaffte Anhänger enthält neben dem nötigen Rüstzeug auch Schutzausrüstungen mit Lichtbogenschutz.





# Den Anreiz zu einem Überfall reduzieren

Ein Überfall bei der Arbeit:  
Für die Betroffenen ist das ein  
traumatisches Erlebnis. Eine  
neue Vorschrift hilft, solchen  
Gewaltakten vorzubeugen.

„Überfall auf Postfiliale“ – „Täter verbarri-  
kadiert sich mit zwei Personen in Bank“.  
Auch wenn sie in den letzten Jahren weni-  
ger geworden sind: Wer kennt nicht diese  
Schlagzeilen? Die Beschäftigten, die von  
Überfällen betroffen sind, tragen zum Teil  
physische, fast immer aber psychische Ver-  
letzungen davon. Auch Beschäftigte, die  
nicht direkt beim Überfall zugegen waren,  
können von solchen traumatischen Erleb-  
nissen betroffen sein.

Die am 1. August 2021 bei der BG Verkehr in  
Kraft getretene Unfallverhütungsvorschrift  
„Überfallprävention“ (DGUV Vorschrift 25)  
setzt zusammen mit den ergänzenden Re-  
geln für verschiedene Branchen und Unter-





© IMAGO/Reiner Zensen

nehmen den Rahmen, wie die Sicherheit beim Umgang mit Bargeld gestaltet und erhöht werden kann. Das mit 24 Seiten kompakte Regelwerk ersetzt die Inhalte der bisher gültigen Unfallverhütungsvorschriften „Kassen“ (DGUV Vorschrift 25/26) und „Spielhallen, Spielcasinos, Automatensäle und Spielbanken“ (DGUV Vorschrift 20). Gleichzeitig wurde der Geltungsbereich auf viele Bereiche erweitert, in denen mit Bargeld umgegangen wird.

### Mehr Entscheidungsspielraum für Unternehmen

Das wesentliche Ziel des „neuen“ Regelwerks besteht in der Reduzierung des Anreizes zum Überfall. In den bisherigen Vorschriften wa-

ren dazu die Bedingungen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb genau festgeschrieben. Das ist in der neuen Vorschrift nicht mehr der Fall. Stattdessen werden dort Schutzziele vorgegeben. „So können Unternehmen situationsgerechter entscheiden, wie sie diese erreichen“, sagt Wolfgang Laske, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.

Einige Grundpflichten benennt die Vorschrift dennoch. Dazu gehört zum Beispiel, dass Betriebsstätten so gestaltet werden müssen, dass Banknotenbestände von Externen grundsätzlich nicht eingesehen werden können und Personen mit krimineller Absicht, also Täter, möglichst früh bemerkt werden. Andere Pflichten betreffen zum Beispiel die Alarmierung und Aufzeichnung von Überfällen sowie besondere Aspekte der Gefährdungsbeurteilung. Zudem werden Fristen für die Unterweisung von Beschäftigten, die Umgang mit Geld haben oder der Gefährdung durch einen Überfall ausgesetzt sind, verbindlich festgelegt.

Neu hinzugekommen ist die Verpflichtung, einen Überfall unmittelbar an die zuständige Berufsgenossenschaft zu melden. Auch müssen Unternehmen nun einen Notfallplan haben, der die Betreuung von Beschäftigten nach einem Überfall sicherstellt. Den Betroffenen soll so nach einem Überfall zielgerichtet geholfen werden. Damit verbessert sich mit der Vorschrift auch die Nachsorge im Falle eines traumatischen Ereignisses.

### Regeln erleichtern die Umsetzung in der Praxis

Zu der neuen Vorschrift hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung ergänzende Regeln für einzelne Branchen herausgebracht. Relevant für Bankinstitute wie zum Beispiel die Filialen der Postbank AG ist die DGUV Regel „Überfallprävention in Kreditinstituten“. Für Verkaufseinrichtungen wie etwa T-Shops der Deutschen Telekom AG ist dies die DGUV Regel „Überfallprävention in Verkaufsstellen“. Diese Regeln konkretisieren und erläutern die Vorschrift und helfen

den Unternehmen bei der Umsetzung der Schutzziele im Tagesgeschäft. Hier werden beispielhaft Sicherungskonzepte für die Ausgabe, Annahme, Verwahrung und den Transport von Bargeld sowie für die Versorgung von Automaten mit Banknoten beschrieben.

## Unternehmen können flexibler entscheiden, wie sie Schutzziele erreichen.

„Für die Aufsichtspersonen der BG Verkehr wird die neue Unfallverhütungsvorschrift ein zentrales Instrument zur Prävention von Raubüberfällen sein“, sagt Wolfgang Laske. „An der Vorschrift wird sich das Aufsichtshandeln gegenüber Finanzdienstleistungsinstituten sowie Verkaufsstellen orientieren, in denen Versicherte Umgang mit Bargeld oder mit sonstigen Zahlungsmitteln bzw. Zugriff auf Wertsachen haben.“

Die neue Unfallverhütungsvorschrift war im Mai von der Vertreterversammlung der BG Verkehr beschlossen worden und wurde vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales genehmigt. (ba)

**+** Die **neue Vorschrift** sowie die **ergänzenden Regeln** sind im Medienkatalog der BG Verkehr abrufbar.

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

# Seminarangebot der BG Verkehr

Im kommenden Jahr bieten wir unseren Mitgliedsunternehmen wieder mehr Präsenz-Seminare an. Buchungen sind über unsere Webseite möglich.

**K**ompetenzen zum sicheren und gesunden Arbeiten im Betrieb kann man auf vielen Wegen erwerben. Eine der nachhaltigsten Formen ist das Lernen im Alltag: Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie effektiv sich Unternehmen und ihre Beschäftigten neues Wissen aneignen, gemeinsam ungewohnte Wege erproben und immer wieder aufs Neue Regelungen und Vereinbarungen rund um Sicherheit und Gesundheit aushandeln.

Seminare und Schulungen sind eine wertvolle Ergänzung zum Lernen in der Praxis: Fachwissen wird systematisch und strukturiert vermittelt und Sie können Ihre Handlungskompetenzen gezielt erweitern. Bei der BG Verkehr werden Sie dabei durch Aufsichtspersonen und andere ausgewiesene Fachleute unterstützt.

Wir freuen uns, Ihnen ab 2022 wieder mehr Präsenz-Seminare anbieten zu können. Zusätzlich können Sie auch aus unseren Online-Angeboten auswählen. Darüber hinaus stehen Ihnen auf unserer Webseite Lernpfade zum selbst organisierten Lernen zur Verfügung.

## Beispiele für Online-Seminare

Die Online-Schulungen zu Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit richten sich an Führungskräfte, Sicherheitsbeauftragte und weitere Akteure im Arbeitsschutz aus Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr.



### Sicherheitsbeauftragte online: Überblick über arbeitsbedingte psychische Belastungsfaktoren

Sie erhalten in dieser Schulung einen Überblick über arbeitsbedingte psychische Belastungsfaktoren in Abgrenzung zu deren möglichen Auswirkungen. Sie können nach der Schulung den Prozess der Gefährdungsbeurteilung in Ihrer Rolle als Sicherheitsbeauftragte unterstützen. Themen sind:

- ▶ Überblick über psychische Belastungsfaktoren,
- ▶ Anforderungen an die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung sowie
- ▶ Rolle der Sicherheitsbeauftragten rund um das Thema.

### Führungswissen online: Die Schulungsreihe für Führungskräfte

Das Wichtigste aus dem Arbeitsschutz wird exklusiv für Führungskräfte kurz und übersichtlich von Aufsichtspersonen der BG Verkehr vermittelt: In unserer Schulungsreihe „Führungswissen online“ erhalten Sie einen systematischen Überblick über Ihre zentralen Aufgaben und Verantwortlichkeiten für sicheres und gesundes Arbeiten im Betrieb.

In einer Videokonferenz in kleiner Runde erhalten Sie innerhalb von ein bis zwei Stunden einen Input über die wichtigsten Grundlagen. Außerdem ist Zeit für Ihre Fragen und für einen kurzen Austausch mit anderen Führungskräften zum jeweiligen Thema. Die Schulungsreihe wird laufend über das Jahr angeboten. Sie können jederzeit einsteigen, einzelne Module besuchen oder alle Einheiten in beliebiger Reihenfolge buchen.

1. Arbeitsschutzrecht – zwischen dürfen, müssen und sollen
2. Wer, wie, was – Akteure und Organisation des Arbeitsschutzes
3. Verantwortung und Pflichten von Unternehmen und Führungskräften im Arbeitsschutz
4. Die Gefährdungsbeurteilung als Kerninstrument des Arbeitsschutzes
5. Arbeitsschutzausschuss effektiv und sinnvoll nutzen



## Ein Ausschnitt aus unserem Seminarangebot



### Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte

Für die Ausbildung der Sicherheitsbeauftragten wird ein Grundseminar für alle Branchen und Betriebsgrößen angeboten.

Folgende Themen in Anlehnung an die DGUV Information 211-042 werden dort erarbeitet:

- ▶ die Rolle der Sicherheitsbeauftragten im Betrieb,
- ▶ Partner im Arbeitsschutz (inner- und außerbetrieblich),
- ▶ die Grundlagen der Gefährdungsbeurteilung,
- ▶ Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie
- ▶ Kommunikation.

Das Seminar dauert inklusive An- und Abreise drei Tage.

Daneben gibt es ein vielfältiges Angebot an Fachseminaren, die unterschiedlichen Zielgruppen offenstehen und auch von Sicherheitsbeauftragten für ihre Fortbildung genutzt werden können.



### Ausbilder für Gabelstaplerfahrer

Der Umgang mit Gabelstaplern stellt einen Gefahrenhotspot im Lager dar. Umso wichtiger ist es, dass die Beschäftigten kompetent ausgebildet werden.

In diesem Seminar erfahren Teilnehmende alles über Gliederung und Umfang der Ausbildung. Nach einer Einführung in die Grundlagen der Erwachsenenbildung erarbeiten sie beispielhaft eigene Seminarpläne. Im Praxisteil werden in der Halle und auf dem Hof der Schulungsstätte Übungsparcours erstellt und mit dem Stapler befahren.

**Zielgruppe:** Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie andere Akteure im Arbeitsschutz.

**Wichtig:** Dieses Seminar ist für Beschäftigte aus Mitgliedsbetrieben vorgesehen, die mehrmals im Jahr Gabelstaplerfahrer für den eigenen Bedarf ausbilden!



### Sicher und gesund zu Fuß unterwegs

Ein Großteil der meldepflichtigen Unfälle in unseren Mitgliedsbetrieben ist auf Stolpern, Rutschen, Stürzen und Umknicken (SRSU) zurückzuführen. Die Folgen dieser Unfälle für die Wirtschaftskraft der Unternehmen und die Lebensqualität der Betroffenen sind dabei erheblich.

Das Seminar zielt auf die Wahrnehmung von Gefährdungen und macht Risiken erfahrbar. Es regt zum sicherheitsgerechten Verhalten beim Unterwegssein zu Fuß an und zeigt Möglichkeiten der Motivation von Beschäftigten zum sicheren Gehen auf.

**Zielgruppe:** Führungskräfte, Sicherheitsbeauftragte sowie andere Akteure im Arbeitsschutz.

### Wie melden Sie sich an?

In unserer Seminardatenbank finden Sie das Präsenz-Seminar-Angebot sowie die Online-Termine. Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören.

Das Präsenz-Seminar-Angebot umfasst Seminare in Ihrer Region sowie im gesamten Bundesgebiet. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, die Unterbringung, die Verpflegung, die Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

**Wichtig für Sie: Die Präsenz-Seminare werden nur dann durchgeführt, wenn es die aktuelle Lage und der Infektionsschutz erlauben. Dazu werden wir Sie rechtzeitig vor jedem Termin informieren.**

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



Ihre Frage:

**„Zahlt die Unfallversicherung auch, wenn ich ohne Licht mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren bin?“**

**Tanja Sautter,**

Juristin bei der BG Verkehr,  
antwortet:

Ja. Wer auf dem Weg zur Arbeit einen Unfall erleidet, steht grundsätzlich unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Mit welchem Verkehrsmittel er den Arbeitsweg zurücklegt, kann der Beschäftigte frei entscheiden. Wählt er das Fahrrad und fährt dabei versehentlich oder vorsätzlich ohne Licht, so wirkt sich das nicht negativ auf den Unfallversicherungsschutz aus. Denn nach § 7 Abs. 2 Sozialgesetzbuch VII schließt selbst verbotswidriges Handeln einen Versicherungsfall nicht aus. Entscheidend ist stets, dass sich der Unfall infolge einer versicherten Tätigkeit

ereignet. Das Gleiche gilt übrigens, wenn der Radfahrer keinen Helm getragen hat und deshalb schwerere Verletzungen davonträgt. Zumal es bislang keine gesetzliche Pflicht zum Tragen eines Fahrradhelms gibt. Auch hier gilt aber, dass ein Unfall nur dann als Arbeitsunfall anerkannt werden kann, wenn er sich infolge einer versicherten Tätigkeit ereignet hat. Ratsam ist das Fahren ohne Licht in der dunklen Jahreszeit natürlich genauso wenig wie Radfahren ohne Helm. Die teilweise tragischen Folgen sehen wir jeden Tag bei den Unfallmeldungen, die bei uns eingehen.

## Spitzenreiter Hand

Bei 33,7 Prozent aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle, die Beschäftigte 2020 im Betrieb erlitten, haben sich die Betroffenen an der Hand verletzt. Nach Zahlen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung nehmen Handverletzungen zwar den Spitzenplatz in der Statistik ein. Ein großer Teil, wenn auch nicht alle, verheilt jedoch folgenlos. Anders bei Kopfverletzungen, die mit 7,6 Prozent zwar vergleichsweise selten sind, bei den tödlichen Arbeitsunfällen im Betrieb aber mit 40,3 Prozent die Statistik anführen.



## 20,7 Prozent weniger Unfälle ...

... erlitten die Beschäftigten der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr im vergangenen Jahr auf ihrem Arbeitsweg. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass viele Beschäftigte während der Corona-Krise im Homeoffice arbeiteten.

## Haushaltshilfe nach Unfall

Wer nach einem Arbeitsunfall wegen der notwendigen stationären oder ambulanten medizinischen Rehabilitation den Haushalt nicht weiterhin führen kann, hat nach dem Sozialgesetzbuch Anspruch auf eine Haushaltshilfe. Für diese Leistung müssen zwei weitere Voraussetzungen erfüllt sein: Im Haushalt lebt ein Kind unter zwölf Jahren oder ein Kind, das behindert und auf Hilfe angewiesen ist, und es gibt keine andere im Haushalt lebende Person, die den Haushalt führen kann.

**+** Fragen beantwortet unser Service-Center unter  
Tel.: 040 3980-1010.



## Lippenherpes abheilen lassen

Wer die lästigen kleinen Bläschen an der Lippe aufsticht, um sie schneller loszuwerden, riskiert das Gegenteil: Die freigesetzte Flüssigkeit ist hoch ansteckend und das Virus kann sich leicht weiter verteilen. Entzündungen an der Nase oder dem Auge können als Komplikation hinzukommen. In der Apotheke sind Salben erhältlich, die den Heilungsverlauf beschleunigen, zum Beispiel durch Austrocknen der Bläschen. Wichtig: Tragen Sie einen Mundschutz, falls Sie trotz einer akuten Herpes-Erkrankung Kontakt zu Säuglingen haben. Weil deren Immunsystem erst aufgebaut werden muss, sind sie durch die Viren besonders gefährdet.

## Bewegung wirkt

Drei schnelle Übungen, die jeder nachmachen kann, sorgen nachweislich für eine Steigerung des Wohlbefindens. Im Rahmen ihrer Bachelor-Arbeit untersuchte eine Studentin, ob die Bewegungsfolge „Die schnellen Drei“, eine einfache Kombination aus Atem- und Haltungsübungen, Einfluss auf das persönliche Wohlbefinden hat. Ergebnis: Fast die Hälfte der Personen, die drei Wochen lang täglich die Übungen machte, fühlte sich danach körperlich, psychisch und sozial besser – in der Kontrollgruppe waren es nur acht Prozent. Weitere Untersuchungen sollen folgen. „Die schnellen Drei“ entwickelte unser Mitarbeiter Dr. Thomas Draxler vor einem Jahr für die Leserinnen und Leser des SicherheitsProfi.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) → SicherheitsProfi 4-2020 →  
Branchenausgabe Post, Postbank, Telekom



Auf die Fußspitzen stellen, die Arme nach oben dehnen (1), danach zur Seite (2) und nach hinten (3), dabei tief und ruhig atmen.

## Knochenbruch – was tun?

Unsere Knochen können viel aushalten, aber bei einem Sturz auf hartem Untergrund ist die Belastung oft zu hoch. Wie erkennen Sie einen Knochenbruch und was ist zu tun?

In der Regel hat die verletzte Person starke Schmerzen oder nimmt eine Schonhaltung ein. Manchmal sind die Gliedmaßen unnatürlich verdreht oder nicht mehr voll beweglich, schwellen an oder verfärben sich bläulich. Beim offenen Bruch ist der Knochen durch eine Wunde sichtbar oder ragt sogar ein Stück heraus.

Erste Hilfe, bis der Rettungswagen kommt:

- ▶ **Abdecken:** Falls eine offene Wunde zu sehen ist, muss sie mit einem sterilen Verbandstuch abgedeckt werden. Versuchen Sie, dabei möglichst wenig Druck auszuüben.
- ▶ **Ruhigstellen:** Bewegung ist für die Betroffenen nicht nur sehr schmerzhaft, sondern könnte die Verletzung auch vergrößern. Einen gebrochenen Arm kann man mit dem Dreieckstuch ruhigstellen. Sind Beine, Becken oder Hüfte betroffen, soll die Person ruhig liegen. Soweit möglich, polstern Sie ein gebrochenes Bein von beiden Seiten mit zusammengerollten Decken, Kleidung oder Ähnlichem ab. Seien Sie vorsichtig und fragen Sie den Betroffenen nach seinen Bedürfnissen.
- ▶ **Warmhalten:** Achten Sie außerdem darauf, dass der Verletzte nicht friert oder auskühlt, und halten Sie Kontakt, um Veränderungen des Zustands sofort wahrnehmen zu können. Starke Schmerzen können zu einem Schock führen!
- ▶ **Erstickungsgefahr:** Ist die Person bewusstlos, bringen Sie sie so vorsichtig wie möglich in die Seitenlage, damit die Atemwege frei gehalten werden.

Selbst Fachärzte können nicht jeden Knochenbruch mit bloßem Auge erkennen. Zudem wird von Laien oft die Gefahr einer Gehirnerschütterung unterschätzt. Rufen Sie deshalb nach einem schweren Sturz immer den Rettungswagen.

**Ingo Tappert**  
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

## Interview

# Sind Beamte

# besser dran?

Arbeitnehmer erleiden Arbeitsunfälle, Beamte Dienstunfälle. Kein unerheblicher Unterschied, wie Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, erläutert.

### Warum spielt es überhaupt eine Rolle, ob man bei einem Unfall bei der Arbeit Beamtin oder Beamter ist oder Arbeitnehmerin oder Arbeitnehmer?

Weil es in Deutschland zwei unterschiedliche Sicherungssysteme für berufsbedingt erlittene Unfälle gibt. Beamte unterliegen der Dienstunfallfürsorge nach dem Beamtenversorgungsgesetz. Für die anderen Beschäftigtengruppen ist bei einem Arbeitsunfall die gesetzliche Unfallversicherung zuständig. Rechtliche Grundlage ist hier das Sozialgesetzbuch VII. Zwar gibt es bei den gesetzlichen Kriterien für einen Dienst- bzw. Arbeitsunfall zunächst keine großen Unterschiede. Diese werden aber anhand der Rechtsprechung deutlich.

### Weil bei Beamten und Angestellten unterschiedliche Gerichte – Verwaltungs- bzw. Sozialgerichte – zuständig sind?

Ja, und die setzen mit ihrer Rechtsprechung den Rahmen für die Anerkennung von Dienst- und Arbeitsunfällen. So kommt es nach der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts für die Bejahung eines Arbeitsunfalls auf die sogenannte „objektivierte Handlungstendenz“ des Versicherten an. Also darauf, ob der oder die Beschäftigte eine dem Unternehmen dienende Tätigkeit ausüben wollte und dies durch die objektiven Umstände des Einzelfalls bestätigt wird. Das Bundesverwaltungsgericht bejaht dagegen einen generellen Dienstunfallschutz während der Dienstzeit innerhalb des Dienstgebäudes.

**Die Rechtsprechung setzt den Rahmen für die Anerkennung von Unfällen.**



### Sind Beamte also besser dran?

Das kann man so generell nicht sagen. Besser dran sind Beamte zum Beispiel, wenn sie beim Essen einen Unfall erleiden. Denn von den Sozialgerichten wird die Nahrungsaufnahme während der Arbeit als sogenannte eigenwirtschaftliche und daher unversicherte Tätigkeit bewertet. Anders bei Beamten: Nach der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung besteht Dienstunfallschutz für die Nahrungsaufnahme sowohl in einer vom Dienstherrn bereitgestellten Kantine als auch am eigentlichen Arbeitsplatz oder an einem beliebigen anderen Ort innerhalb des Dienstgebäudes. Dem scheint allerdings eine geänderte Verwaltungsvorschrift zum Beamtenversorgungsgesetz zu widersprechen. Es bleibt abzuwarten, wie die Gerichte damit umgehen werden.

### Wo gibt es weitere Unterschiede?

Der wohl „berühmteste“ Unterschied zwischen Arbeitnehmern und Beamten dürfte der auf der Toilette sein. Auch hier sind die Beamten im Vorteil. Nach einhelliger sozialgerichtlicher Rechtsprechung ist der Aufenthalt in der Toilettenanlage typisch eigenwirtschaftlich und damit unversichert. Versicherungsschutz besteht nur auf den Wegen von und zur Toilettenanlage, wobei der Weg mit dem Durchschreiten der Toilettenaußentür endet beziehungsweise beginnt. Nach verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung umfasst der Dienstunfallschutz von Beamten dagegen auch den Aufenthalt im Toilettenraum des Dienstgebäudes.

Auch bei der Frage, wie betriebliche Veranstaltungen gefasst werden bzw. was hier versichert ist, gibt es unterschiedliche Urteile, die Beamte besserstellen.

### Haben Arbeitnehmer denn immer schlechtere Karten bei der Anerkennung von Unfällen?

Nein, es gibt auch andere Beispiele. Beamte sind im Gegensatz zu gesetzlich Unfallversicherten auf dem Weg zum Dienst nicht geschützt, wenn sie sich auf privaten Flächen befinden. Denn nach Auffassung der Richter in einem vom Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall einer verunglückten Beamtin sind private Parkhäuser, Parkplätze und sonstige private Flächen vom Dienstunfallschutz ausgeschlossen. Hier sind die Arbeitnehmer im Vorteil. Wäre die Frau Versicherte in der gesetzlichen Unfallversicherung gewesen, wäre die Sache mit Sicherheit anders ausgegangen.

Ein weiterer Vorteil für nicht beamtete Beschäftigte: Bei einem Arbeitsunfall ist es grundsätzlich möglich, diesen noch Jahre später zu melden und auch anzuerkennen. Bei Dienstunfällen von Beamten geht das nur innerhalb von zwei Jahren.



Tanja Sautter leitet die Dienststelle Unfallfürsorge bei der BG Verkehr.

© Adobe Stock (nmann77); privat

### Wie wirken sich die unterschiedlichen Systeme bei den Leistungen aus?

Im Leistungsumfang zeigen sich ebenfalls deutliche Unterschiede zwischen gesetzlicher Unfallversicherung und beamtenrechtlicher Dienstunfallfürsorge. Im Unterschied zu gesetzlich Versicherten, die grundsätzlich nur eine Entschädigung für Körperschäden bekommen, können Beamte zum Beispiel auch für Sachschäden Ersatz erhalten. Etwa für bei einem Dienstunfall beschädigte Kleidungsstücke.

### Und in Bezug auf die Rente?

Da gibt es wieder einen Vorteil für Arbeitnehmer: Wenn nach einem Arbeitsunfall dauerhafte Einschränkungen verbleiben, haben sie als gesetzlich Versicherte Anspruch auf eine Rente, sofern die Erwerbsfähigkeit über die 26. Woche nach dem Versicherungsfall hinaus um wenigstens 20 Prozent gemindert ist. Ein Beamter muss dagegen aufgrund des Dienstunfalls in seiner Erwerbsfähigkeit länger als sechs Monate um mindestens 25 Prozent gemindert sein, um einen Unfallausgleich zu erhalten.

Der Unfallausgleich für Beamte wird als Festbetrag nach dem Bundesversorgungsgesetz gewährt, unabhängig vom Einkommen. Bei Arbeitnehmern ist das nicht so. Die Rentenhöhe in der gesetzlichen Unfallversicherung richtet sich nach dem Jahresarbeitsverdienst. Dieser errechnet sich aus dem Gesamtbetrag des Einkommens in den zwölf Kalendermonaten vor dem Versicherungsfall. Wer vor dem Unfall mehr verdient hat, bekommt somit auch mehr Rente.

Ein ausführlicher Beitrag von Tanja Sautter zur Thematik erschien erstmalig in der Zeitschrift „ARP – Arbeitsschutz in Recht und Praxis“, 8/2021, S. 244.



© BG Verkehr/Marco Grundt

**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

# Augen auf die Straße!

**Assistenzsysteme können bereits sehr viel, aber trotzdem fahren sie nicht selbst – noch nicht.**

Dieser eine Moment, den man nicht mehr rückgängig machen kann. Und der einen für den Rest des Lebens verfolgt. Die Verantwortung für den Tod oder die schwere Verletzung eines Menschen wiegt schwer. Und man war doch nur einen Moment abgelenkt, nicht bei der Sache, hat eine neue Route ins Navi getippt, in der abgelegten Tasche auf dem Nebensitz nach dem letzten Schokoriegel gewählt oder nur mal eben nachsehen wollen, wer da so hartnäckig Nachrichten schickt oder anruft. Und genau in dem Moment kommt es zu der einen Situation, die man als Profi problemlos im Griff gehabt hätte – wenn Augen und Aufmerksamkeit auf die Straße gerichtet gewesen wären.

Auch wenn jeder Mensch anders mit einem solchen Erlebnis umgeht, die Erinnerung daran belastet. Damit das möglichst vielen erspart bleibt, haben wir Assistenzsysteme in den Fahrzeugen, die warnen, korrigieren oder sogar handfest ins Geschehen eingreifen. Gut so, diese Entwicklung muss konsequent weitergehen. Aber es bleiben Assistenten! Sie können uns helfen, unterstützen und uns im äußersten Fall vor einem schweren Unfall bewahren. Aber sie fahren nicht selbst – noch nicht. Geben Sie die Verantwortung nicht ab – es funktioniert nicht. Keiner von uns ist vor Unaufmerksamkeit sicher – das ist menschlich, und genau dafür sind die meisten der derzeit verbauten Assistenzsysteme konstruiert. Nutzen Sie sie, aber respektieren Sie die Grenzen. Sie fahren! Ihre Fähigkeiten sind gefragt! Augen und Aufmerksamkeit sind auf die Straße gerichtet. Dann sind Ihre Assistenzsysteme Ihre Freunde.

## Impressum

### Herausgeber:

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

### Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,  
Vorsitzende  
der Geschäftsführung

### Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

### Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

### Redaktion:

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

### Gestaltung/Herstellung:

contenova UG  
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

### Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

### Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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



## So erreichen Sie die BG Verkehr

### Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0  
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de  
info@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

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

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

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

### Bezirksverwaltung Hamburg

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

### Bezirksverwaltung Hannover

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

### Bezirksverwaltung Berlin

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

## Abo-Hinweise

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

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) |  
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung  
der BG Verkehr in  
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

### Bezirksverwaltung Dresden

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

### Bezirksverwaltung Wuppertal

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

### Außenstelle Duisburg

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

### Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

### Bezirksverwaltung München

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

### Sparte Post, Postbank, Telekom

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

© 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](http://www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi)



*„Als Taxifahrer habe ich jeden Tag Kontakt zu vielen verschiedenen Fahrgästen. Ich habe mich impfen lassen, weil ich meine Fahrgäste, meine Familie und mich selbst vor einer Infektion schützen möchte. Ich bin davon überzeugt, dass wir gemeinsam gegen die Pandemie kämpfen müssen und die Impfung ein wichtiger Beitrag dazu ist.“*

Süleyman Karaca, Taxifahrer