


# SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



## Profi-Tipps | 8 für den Layover

Reportage: Bergung mit Spezialfahrzeugen | 16

Warum die Impfung wichtig ist | 26

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen

## SICHER ARBEITEN

- 8** Gute Laune im Layover  
Tipps für den Zwischenstopp
- 10** Kampagne Kommitmensch  
Die Ideen bleiben aktuell
- 11** Fahrsicherheitstraining für E-Autos  
Schulung vermittelt Praxiswissen
- 12** Neue Geräte auf dem Vorfeld  
Wir begleiten Innovationen
- 14** Warnkleidung  
Richtig auswählen für den Einsatz
- 16** Ein Hauch von Abenteuer  
Reportage über den Abschleppdienst Krüger
- 22** Seminare der BG Verkehr  
Programm für 2022 ist online

## GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 26** Corona:  
Gesundheitsschutz im Betrieb  
Warum die Impfung wichtig ist
- 29** Der neue Gefahrtarif  
Ab April 2022 wirkt er sich aus

## SERVICE

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



**12** Innovationen



Warnkleidung **14**



**26** Corona-



Reportage **16**

Impfung

© Titelbild; picture alliance / Westend61 | Jose Carlos Ichiro; Inhalt: Adobe Stock (Ronald Rampsch); BG Verkehr / Christoph Papsch; Adobe Stock (Halfpint)



***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 26 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

#### Fehlende Absprache

Bei Arbeiten im Fahrwerksschacht eines Flugzeugs stellten die Techniker der Frühschicht fest, dass sich eine Mutter nicht lösen ließ. Sie beschlossen, sie in der Nachtschicht mit einem Winkelschleifer aufzutrennen. In der dazwischenliegenden Spätschicht hängten aber Kollegen von anderen Gewerken das Fahrwerk aus und entfernten die Hebevorrichtung, ohne dies zu dokumentieren. Die Fachleute in der Nachtschicht begannen ahnungslos direkt mit der mechanischen Bearbeitung der Mutter. Sie löste sich schlagartig und verletzte zwei Männer schwer am Finger.

#### Glatter Boden

Auf dem Vorfeld kuppelte ein Frachtfahrer einen beladenen Anhänger an seinen Schleppzug. Der asphaltierte Verkehrsweg war glitschig, weil kurz vorher ein Flugzeug enteist worden war. Beim Ziehen des Anhängers rutschte der Mann aus und verdrehte sich das Knie. Er trug Verletzungen an Bändern und Sehnen davon, die seine Bewegungsfähigkeit monatelang einschränkten.

#### Rampe klappt weg

Während ein Fahrer das Cateringhubfahrzeug an der Vorlauframpe belud, klappte plötzlich die fahrzeugseitige Laderampe nach unten. Der Fahrer stürzte hart und verletzte sich am Oberkörper. Die Überlappung zwischen Blech und Rampe hatte nur einen Bruchteil der vorgeschriebenen zehn Zentimeter betragen.



## Wintergefahren auf dem Flugfeld

Die Beschäftigten der Winterdienste auf den Flughäfen arbeiten unter schwierigen Bedingungen: Neben den teilweise extremen Wetterverhältnissen müssen sie mit schichtweiser Rufbereitschaft, Nachtarbeit und Zeitdruck zurechtkommen. Sicheres Arbeiten setzt immer voll funktionsfähige Arbeitsmittel voraus. Gefährdungen bestehen besonders beim Aussteigen aus dem Fahrzeug, beim Beseitigen von Störungen und bei Kontrollen am

Gerät. In der Gefährdungsbeurteilung muss der Arbeitgeber festlegen, wie und mit welchen Schutzmaßnahmen die Beschäftigten ihre Tätigkeit sicher durchführen können. Vor Unfällen durch Abrutschen, Abstürzen oder Umknicken schützen zum Beispiel hochwertige Sicherheitsschuhe mit rutschhemmender Sohle. Wichtig ist außerdem, Trittbretter und Haltegriffe von Schnee und Eis zu befreien und tatsächlich zu benutzen.



## Sensoren erfassen Zustand der Piste

Schnee, Schneematsch, Eis und stehendes Wasser gehören zu den Risikofaktoren auf Flugplätzen. Eine neue Richtlinie der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO verpflichtet die europäischen Flughäfen, ganzjährig den wetterbedingten Zustand der Start- und Landebahnen zu melden und zu bewerten. Das neue Meldesystem namens „Global Reporting Format“ (GRF) soll den Piloten eine zuverlässigere Einschätzung über die richtige Performance des Flugzeugs bei Start und Landung geben. Als nach eigenen Angaben erster Flughafen Deutschlands hat der Airport in Hamburg nun ein neues System im Einsatz, das den Pistenzustand automatisiert erhebt. Das geschieht mittels eines mobilen Sensors, der an einem der Kontrollfahrzeuge des Flughafens befestigt ist.

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



Die Tücken des Winters sind 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.

© BG Verkehr: Adobe Stock (aapsky | Dmitry Vereshchagin, Minerva Studio); Getty Images (skynesher)

## 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.

## Adventszeit ist Blechschadenzeit

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

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

## Flughafen München setzt auf Klimaschutz

Der Flughafen München will noch mehr zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen. Zu den bisher umgesetzten Maßnahmen gehören moderne LED-Beleuchtung und Lüftungsanlagen in Gebäuden und Parkhäusern. Damit sollen erhebliche Einsparungen beim Stromverbrauch und bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen erzielt werden. Außerdem werden nach Angaben des Unternehmens mehr als 40 Prozent der flughafeneigenen Fahrzeuge und Vorfeldgeräte teilweise oder komplett elektrisch betrieben. Mit dem „Elephant e-BETA“ ist seit der Wintersaison 2020/21 auch erstmals ein elektrisches Flugzeug-Enteisungsgerät im Einsatz.

[+ www.munich-airport.de](http://www.munich-airport.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

### Den Anreiz zu einem Überfall reduzieren

Die am 1. August in Kraft getretene Unfallverhütungsvorschrift „Überfallprävention“ (DGUV Vorschrift 25) fasst die Inhalte zweier bisheriger Vorschriften zusammen. Gleichzeitig gilt sie jetzt auch für Verkaufsstellen im Handel. Begleitende Regeln (DGUV Regel 115-003 und 108-010) geben Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen.

+ [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.

+ Einen Artikel zum Thema finden Sie auf Seite 14.

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)

## Schnellere Abfertigung der Fracht

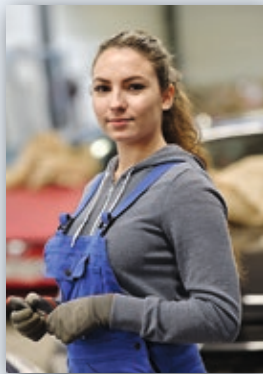
Mit einem neuen System zur Planung und Steuerung will Lufthansa Cargo die Kapazität der eingesetzten Ressourcen maximieren und den Frachtfluss am Drehkreuz in Frankfurt verbessern. Mithilfe von intelligenten Algorithmen solle mehr Fracht abgewickelt und die Pünktlichkeit verbessert werden, teilt das Unternehmen mit. Das neue Produktionsplanungssystem soll zudem helfen, die Arbeitslast besser zwischen Spitzen- und Randzeiten zu verteilen.

+ [www.lufthansa-cargo.de](http://www.lufthansa-cargo.de)

## 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)

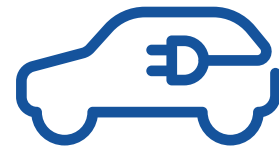


© BG Verkehr; Adobe Stock (goodluz | Gorodenkoff); BAST.de

## 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)

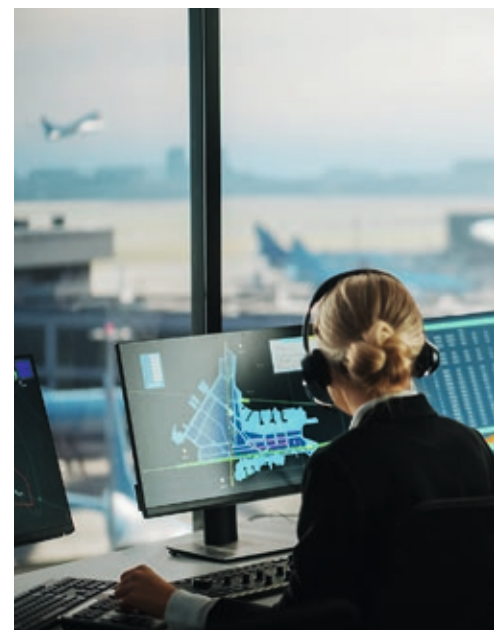


## 70 Millionen Europäer sind bis 2030 mit Elektroautos unterwegs ...

... 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.

## Tipps gegen trockene Augen

Der Wechsel von kalter Außen- und trockener Zimmerluft stresst im Winter die Augen. Lange Zeiten vor dem Computer und das Tragen von Masken verschärfen das Problem weiter. 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 die Luft. Das lässt Brillengläser beschlagen und reizt die Augen zusätzlich. Seh-Checks und eventuell eine Bildschirmbrille entlasten ebenfalls.



# Gute Laune im Layover

Damit der Zwischenstopp zum erholsamen Erlebnis wird, haben die meisten Flug-Profis ihre eigene Routine entwickelt. Aus Sicht der BG Verkehr gehören dazu auch ein paar einfache Maßnahmen zum Schutz Ihrer Gesundheit.

**A**usflüge machen den Layover zum unvergesslichen Erlebnis. Aber ungewohnte Wege, fremde Verhaltensweisen, unbekannte Regeln und Sicherheitsstandards erhöhen das Unfallrisiko im Ausland – vor allem im Straßenverkehr. Müdigkeit, Linksverkehr und Ablenkung durch die vielen fremden Eindrücke potenzieren die Risiken noch.

Unsere Empfehlungen:

- ▶ Mieten Sie Autos nur von zuverlässigen Unternehmen, die den gewohnten Sicherheitsstandard garantieren und im Schadensfall einen fairen Versicherungsschutz anbieten.
- ▶ Legen Sie stets den Sicherheitsgurt an, auch wenn es in dem Land nicht gesetzlich vorgeschrieben oder üblich ist.
- ▶ Informieren Sie sich vor Fahrtantritt über die Verkehrsregeln und machen Sie sich mit regionalen Gewohnheiten vertraut.
- ▶ Wenn Sie erschöpft sind, unter Jetlag leiden oder Ihnen das Klima zu schaffen macht, nehmen Sie besser die öffentlichen Verkehrsmittel oder ein Taxi.
- ▶ Wer zu Fuß unterwegs ist, sollte je nach Land und Tageszeit eine Taschenlampe dabei haben, denn nicht überall werden Baustellen, Löcher und andere Hindernisse so gut gesichert wie in Deutschland.

## Sicherheitscheck im Hotel

Wenn ein Feuer ausbricht, zählt buchstäblich jede Sekunde, um sich in Sicherheit zu bringen. Deshalb sollten die nachfolgenden Punkte beachtet werden.

- ▶ Checken Sie gleich nach der Ankunft im Hotel, wo der nächste Notausgang ist und wie Sie dort hinkommen.
- ▶ Merken Sie sich die Standorte der nächsten Feuerlöscher.
- ▶ Achten Sie darauf, dass Ihr Gepäck im Zimmer nicht im Fluchtweg steht.
- ▶ Legen Sie eine Taschenlampe griffbereit auf den Nachttisch.
- ▶ Packen Sie alles in eine Tasche, was Sie im Notfall oder bei einem Feueralarm mitnehmen wollen (Pass, Medikamente, Portemonnaie, Smartphone etc.).
- ▶ Legen Sie Kleidung und Schuhe bereit.

Packen Sie abends alles in eine Tasche, was Sie im Notfall mitnehmen wollen.





Alle Wege, die im Zusammenhang mit der Berufsausübung stehen, sind im Ausland versichert – private Ausflüge dagegen nicht.

Manche Crew-Mitglieder, die schon einmal ein Feuer im Hotel erlebt haben, nehmen seitdem eine Brandschutzhaube mit. Sie bietet Schutz vor giftigem Rauch und ätzendem Qualm.

Sollten Ihnen im Hotel unfallträchtige Mängel oder blockierte Notausgänge auffallen, machen Sie die Hotelleitung darauf aufmerksam und informieren möglichst zeitnah Ihre Fluggesellschaft.

### Andere Länder – andere Krankheiten

In tropischen Gebieten gibt es Krankheitserreger, auf die unser Immunsystem nicht vorbereitet ist, dementsprechend hoch ist das Risiko einer Infektion. Über die Infektionsrisiken sowie die Schutz- und Prophylaxemaßnahmen erhalten Sie kompetente Informationen von Ihrem Arbeitgeber sowie dem Betriebs- und Fliegerarzt. Zum Impf-Grundschutz gehören je nach Reiseland zum Beispiel Hepatitis A, Diphtherie, Tetanus, Polio, Masern, Covid und in den Wintermonaten auch eine Grippeimpfung.

Malaria ist die häufigste anerkannte Berufskrankheit bei Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern. Deshalb ist für einige Länder eine Malaria-Prophylaxe vorgesehen. Darüber hinaus sollte man Insektenstichen vorbeugen, zum Beispiel durch lange Kleidung und Schutzmittel.

### Tauchen und Fliegen

Sporttaucher wissen, dass mindestens 24 Stunden zwischen dem Auftauchen und einem Flug liegen müssen. Der erhöhte Stickstoffanteil im Blut nach dem Tauchen kann sonst in Verbindung mit dem verminderten Kabinendruck zum Ausbruch der sogenannten Taucherkrankheit führen. Die Symptome reichen von Schwindel über Seh-, Hör- und Sprachstörungen bis hin zu Herzbeschwerden und Bewusstlosigkeit. Um das zu vermeiden, beachten Sie Folgendes:

- ▶ Tauchen Sie nur, wenn Sie sich absolut sicher sind, dass Sie nicht kurzfristig zu einem Rückflug eingeteilt werden können. Achten Sie darauf, dass immer ein Zeitpolsler von mindestens 24 Stunden besteht.
- ▶ Am Tag vor dem Flug beschränken Sie sich aufs Schnorcheln.

Auch an den übrigen Tagen des ja meist kurzen Layovers sollten Sie sich aus beruflicher Verantwortung bei Ihren Tauchausflügen auf oberflächennahe Aktivitäten beschränken. Tieftauchgänge verlängern die Zeit, bis wieder geflogen werden darf, und jeder Dekompressionspflichtige Tauchgang erhöht das Risiko.

### Versicherungsschutz während des Layovers

Auch bei einem Unfall während des Layovers setzt der Versicherungsschutz über die BG Verkehr eine versicherte Tätigkeit voraus. Dies wird jedes Mal im Einzelfall geprüft. In der Regel bedeutet das, dass der direkte Weg vom Flugzeug bis ins Hotel und zurück unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung steht. Auch der Weg zu einem nahe gelegenen Restaurant kann darunterfallen. Falls Sie aber während eines Layovers einen Ausflug machen und sich beim Einsteigen in den Bus verletzen, bestehen keine Ansprüche gegenüber der BG Verkehr. Das gilt auch für Unfälle bei sportlichen Aktivitäten, etwa im Fitnessstudio oder Swimmingpool. In der Regel übernehmen in solchen Fällen die gesetzlichen Krankenkassen die Behandlungskosten. Wenn Sie Sportarten mit erhöhtem Risiko betreiben, sollten Sie sich über die Notwendigkeit einer privaten Unfallversicherung informieren.

**Anja Köhler**

Flugbegleiterin und Luftfahrtautorin

### + Weitere Infos für Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter

„Profis in der Luft“ (DVD): Der Film behandelt wichtige Themen rund um Arbeits- und Gesundheitsschutz.

„Sicher abheben – gesund landen“: Dieser Artikel im SicherheitsProfi basiert auf dem Kapitel „Im Layover“ aus der Broschüre. Die aktualisierte Neuauflage des Ratgebers erscheint 2022.

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



# Wertschätzung tut jedem gut

Die Präventionskampagne **kommmitmensch** läuft zum Jahresende aus. Ihre Themen bleiben weiter aktuell. Zum Beispiel geht es um Kommunikation und Beteiligung.

Die Arbeitswelt ist im Wandel. Während die Babyboomer-Generation in den Ruhestand geht oder sich darauf vorbereitet, kommen immer weniger junge Menschen nach. In manchen Berufen fehlt es bereits jetzt an Nachwuchs. Was kann man hier tun? Wer einen Beruf ergreift, möchte damit seinen Unterhalt sichern, aber meist möchte man damit noch mehr: Nicht nur bei jungen Leuten sind immer stärker die Sinnhaftigkeit der Tätigkeit und zeitliche Flexibilität gefragt. Viele Menschen möchten ihre familiären Pflichten mit dem Beruf verbinden können, möchten ihr in der Ausbildung erworbenes Wissen umsetzen und eigene Vorstellungen verwirklichen. Die erfolgreiche Kampagne des Handwerks, die junge Handwerkerinnen und Handwerker mit dem Stolz auf ihr Gewerbe zeigt, ist ein Ausdruck für dieses Selbstverständnis.

## Anerkennung freut jeden

Stolz auf die eigene Tätigkeit erwächst aus dem Können. Wer gut ausgebildet ist und seinen Job beherrscht, möchte im Gegenzug auch wertschätzend behandelt werden. Ist dies nicht der Fall, dann verlässt man entweder seinen Beruf ganz oder wechselt zu einem Arbeitgeber mit besseren Bedingungen. Von gut ausgebildeten Beschäftigten, die stolz auf

ihre Tätigkeit sind, profitiert auch ein Unternehmen. Gut ausgebildete Menschen behandeln ihre Arbeitsmittel pfleglicher, arbeiten umsichtiger und in der Regel auch sicherer. Sie repräsentieren ihr Unternehmen besser und kommen meist auch bei den Kunden gut an.

## Sind die Beschäftigten stolz auf ihre Arbeit, profitiert das gesamte Unternehmen.

### Die Kunden merken den Unterschied

Mit wertschätzendem Umgang, Kommunikation und gutem Betriebsklima beschäftigte sich in den letzten Jahren auch die Kampagne **kommmitmensch**. Sie hat gezeigt, wie wichtig die „weichen“ Faktoren für die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit sind und wie sie letztendlich auch Einfluss auf den Geschäftserfolg eines Unternehmens haben.

Beispiel Kommunikation: Nur wer sich immer wieder auf das Gespräch mit den Beschäftigten einlässt, wer sich anhört, was sie zu sagen haben, was sie für Verbesserungsvorschläge haben oder wo bei ihnen der Schuh drückt,

kann diese Vorschläge mit den eigenen Vorstellungen abgleichen und umsetzen. In den Verkehrsbranchen ist das bei vielen Berufen besonders wichtig, weil im Gegensatz zu stationären Betrieben die Beschäftigten oft unterwegs sind und der direkte Kontakt mit dem Arbeitgeber seltener ist. Sie müssen draußen beim Kunden, im Alltag, im Straßenverkehr, beim Verladern eigene Entscheidungen treffen. Von großer Bedeutung ist deshalb das gemeinsame Grundverständnis darüber, dass Sicherheit und Gesundheitsschutz wichtige Pfeiler des Handelns sind.

### Beliebte **kommmitmensch**-Medien weiter verfügbar

Zur Kampagne **kommmitmensch** entstand eine Reihe von Medien, die weiterhin bei der BG Verkehr bestellbar sind. Denn wertschätzende Kommunikation, Beteiligung, gesunde Führung und ein Betriebsklima, bei dem sich alle wohlfühlen, sind Kernaufgaben für Führungskräfte, die täglich gelebt werden müssen. (Bz)

komm **mit** mensch

+ Bestellung Kampagnenmaterial

E-Mail: [kommmitmensch@bg-verkehr.de](mailto:kommmitmensch@bg-verkehr.de)



## Fahrsicherheitstraining für Elektroautos

In speziellen Schulungen kann man lernen, was E-Autos von Verbrennern unterscheidet.

**D**as vergleichsweise hohe Gewicht, ein niedriger Fahrzeugschwerpunkt 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. Deswegen bietet beispielsweise die Telekom gemeinsam mit dem Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring ein spezielles Fahrtraining für Beschäftigte an, die sich einen ausschließlich elektrisch angetriebenen Geschäftswagen zulegen wollen oder bereits damit ausgestattet sind.

### In gute Reifen investieren

Energieeffizientes Fahren ist für Carlo Scherer, einen Instruktor des Fahrsicherheitszentrums, ein unausweichliches Thema. Dass vor allem flottes Fahren den Fahrzeug-Akku perfekt aufwärmt, der dann – zu gut zwei Drittel leer gefahren – besonders aufnahme-, sprich ladebereit ist, wisse erfahrungsgemäß noch nicht jeder.

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. Last, but not least: Auf die Reifen, den einzigen physischen Kontakt zwischen Auto und Umwelt, müsse man wie bei allen Fahrzeugen ein ganz besonderes

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

Augenmerk legen, mahnt Scherer. „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

## Interview

### 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 Instrukturen 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-Autos typische Reaktionen in Grenzsituationen, die man kennen und auch auf abgesichertem Areal wie unserem hier einmal unter den Augen erfahrener Instrukturen 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 Instrukturen in allen Segmenten des Kraftfahrzeugbereichs. Damit betreuen wir über 20.000 Kursteilnehmer pro Jahr.



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

**A**uf der Inter Airport wurde ganz deutlich: Die Technologietrends in den Bereichen Digitalisierung, Robotik, aber auch Künstliche Intelligenz (KI) sind richtungsweisend für die smarten Airports der Zukunft. Im gleichen Kontext stehen die „Cleaner, Greener Airports“: Strategen aus aller Welt entwickeln Konzepte, um Flughäfen unter Einsatz erneuerbarer Energiequellen klimaneutral werden zu lassen. Dazu wird auch die neue Generation der emissionsarmen oder -freien Bodengeräte einen Beitrag leisten.

## Arbeitsschützer sind erst zufrieden, wenn die neuen Geräte normgerecht und praxistauglich sind.

Der Flugverkehr wird sich nicht nur im Hinblick auf die Energiequellen der Flugzeuge ändern. Auch den Arten der Luftfahrzeuge steht ein Wandel bevor. Flughafenbetreiber werden sich mit Frachtdrohnen, Lufttaxis oder mobilen Air-One-Landeplätzen auseinandersetzen müssen. Die Hersteller von Luftfahrt-Bodengeräten beschäftigen sich zunehmend mit klimaneutralen Antriebssystemen und dem autonomen Fahren.

### BG Verkehr berät Hersteller und Anwender

Warum präsentiert sich die BG Verkehr auf einer Luftfahrtmesse? In den 80er-Jahren etablierte sich am Frankfurter Flughafen erstmalig eine Fachmesse für Flughäfen. Dort zeigten auch deutsche Hersteller von Luftfahrt-Bodengeräten ihre Exponate.

Der Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr arbeitet seit damals mit der Marktüberwachung zusammen und berät die Hersteller zu den Anforderungen aus der Maschinenrichtlinie, die es zu erfüllen gilt. Von der gemeinsamen Messekommission war es nur noch ein kleiner Schritt zu einem Beratungsangebot vor Ort in Form eines Messestands. Technische Innovationen und Arbeitssicherheit sind kein Widerspruch, aber dennoch gilt es, bei neuen Geräten genau zu prüfen, ob das bisher erreichte Sicherheitsniveau gehalten wird.

# Wir begleiten Innovationen

Die internationale Fachwelt bestaunte auf der Inter Airport in München die neuesten Technologietrends. Die BG Verkehr war ebenfalls mit einem Stand vor Ort.

© picture alliance / SZ Photo | Marco Einfeldt | Peter Kneffel



### Sicherheitsanforderungen schriftlich definieren

Um nachträglichen Aufwand und Folgekosten zu vermeiden, sollten Sie bei der Beschaffung neuer Bodengeräte die Einhaltung bestimmter Sicherheitsanforderungen einfordern. Es hat sich bewährt, direkt bei der Ausschreibung die Einhaltung der einschlägigen Fachnormen zu verlangen (zum Beispiel DIN EN 1915-1). Damit stellen Sie sicher, dass die Geräte den Mindestanforderungen der Maschinenverordnung entsprechen. Ein weiterer Vertragsbestandteil sollte die Prüfung durch eine unabhängige Prüfstelle sein, besonders bei der Beschaffung von komplexen Geräten.

In den letzten Jahren entwickelte die BG Verkehr zu den Bodengeräten verschiedene Informationsmedien. Besonders zu erwähnen ist hier

### Praxistipp

Vor dem ersten Einsatz neuer Luftfahrt-Bodengeräte müssen die Verantwortlichen

- ▶ die Eingangskontrolle der neuen Geräte organisieren (bei sehr komplexen Geräten zum Beispiel eine Baumusterprüfung durch eine unabhängige Prüfstelle),
- ▶ die interne Gefährdungsbeurteilung aktualisieren,
- ▶ eine Betriebsanweisung verfassen und
- ▶ das Personal schulen, das die neuen Geräte nutzen wird.

## Was vor dem Einkauf wichtig ist

Die grundlegenden Anforderungen an Sicherheit und Gesundheitsschutz in Bezug auf Luftfahrt-Bodengeräte stehen im Anhang I der Maschinenrichtlinie. Sie gelten verpflichtend

- ▶ beim Bereitstellen von Maschinen auf dem europäischen Binnenmarkt (in der Regel durch den Hersteller) sowie
- ▶ bei der Verwendung als Arbeitsmittel in Unternehmen in Deutschland (durch den Arbeitgeber).

Die produktspezifische Konkretisierung der Anforderungen aus der Maschinenrichtlinie findet man in den sogenannten harmonisierten europäischen Produktsicherheitsnormen. Für Luftfahrt-Bodengeräte sind das die Normreihen

- ▶ DIN EN 1915 – Teil 1 bis 4 und
- ▶ DIN EN 12312 – Teil 1 bis 20.

Die Sicherheitsanforderungen der Normen sind sowohl für die Hersteller als auch für die Betreiber verbindlich. Abweichungen von den Normen sind zwar möglich, sie müssen aber mindestens das gleiche Sicherheitsniveau einhalten!



Der elektrische Flugzeugschlepper Phönix E wird auf dem Münchner Flughafen getestet.

Entwickler auf der ganzen Welt arbeiten an Drohnen zum Passagiertransport. Hier das etwa 2,3 Tonnen schwere Lufttaxi-Modell von Airbus nach einem Testflug.



der Einkaufsratgeber für Luftfahrt-Bodengeräte. Darüber hinaus findet auch die zwölfteilige Serie der Info-Broschüren „Luftfahrt“ viele Abnehmer. Die Medien erhalten Sie kostenlos über den Medienkatalog der BG Verkehr.

**Helge Homann**  
Fachreferent Luftfahrt bei der BG Verkehr

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

Sicherheitsanforderungen an Luftfahrt-Bodengeräte –  
Hinweise für Käuferinnen und Käufer

Reihe Sicherheits-Info  
für die Luftfahrt (Nr. 1 bis 12)



# Nicht tarnen, sondern auffallen

Viele Tiere sind im Überlebenskampf erfolgreich, weil sie sich perfekt tarnen. Für Menschen im Straßenverkehr gilt das Gegenteil: Je auffällender, desto besser!

©Martin Dauber

Um Personen im Straßenverkehr besser erkennbar zu machen, ist das Tragen von auffälliger Warnkleidung eine der wirkungsvollsten Maßnahmen. Dies gilt besonders für passive Verkehrsteilnehmer, die Tätigkeiten in der Straßenunterhaltung, bei der Be- und Entladung, der Pannenhilfe oder der Abfallsammlung ausüben und deswegen nicht oder nicht rechtzeitig auf Gefährdungen durch Fahrzeuge reagieren können.

## Wie hoch ist die Gefährdung?

Bei der Auswahl von Warnkleidung sind die Umgebungsbedingungen von entscheidender Bedeutung. Daher sollten Sie im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zuerst beantworten, wie groß die Gefährdung der Person ist, deren Erkennbarkeit verbessert werden soll. Von erhöhter Gefährdung bei Tätigkeiten im Straßenverkehr spricht man, wenn

- ▶ die Sichtverhältnisse beispielsweise durch Regen, Nebel oder Schnee beeinträchtigt sind,
- ▶ bei Dunkelheit,
- ▶ bei hohem Verkehrsaufkommen (über 600 Fahrzeuge pro Stunde),

- ▶ bei höheren Verkehrsgeschwindigkeiten (ab 60 km/h) oder auch, wenn
- ▶ Teile der Warnkleidung tätigkeitsspezifisch verdeckt werden.

Eine einfache Gefährdung liegt dagegen nur vor, wenn tagsüber im Straßenverkehr ausreichende Sichtverhältnisse, ein geringes Verkehrsaufkommen sowie geringe Verkehrsgeschwindigkeiten vorherrschen.

## Auswahl der Kleidungsstücke

Bei einfacher Gefährdung oder im Fall von Notsituationen (zum Beispiel Fahrzeugpanne) muss man mindestens sogenannte hochsichtbare Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471, Klasse 2, benutzen. Diese Angabe findet sich auf den Etiketten von so unterschiedlichen Bekleidungsstücken wie Westen, T-Shirts, Jacken oder Hosen. Berücksichtigen Sie bei der Auswahl die üblichen Körperhaltungen des Trägers und die benutzten Arbeitsmittel. Meist ist es sinnvoller, den Oberkörper mit Warnkleidung zu bedecken statt nur die Beine und das Becken.

## Hochsichtbare Kleidung

Liegt eine erhöhte Gefährdung vor, ist hochsichtbare Warnkleidung der Klasse 3 gefordert: Das fluoreszierende und retroreflektierende Material befindet sich am Oberkörper und muss zudem auch im Bereich der Beine oder der Arme für gute Erkennbarkeit sorgen. Diese Anforderungen erfüllen Jacken mit langen Ärmeln, Overalls oder auch Kombinationen aus Westen, T-Shirts und Jacken mit Hosen. Beschäftigte von Pannenhilfsdiensten, Abschlepp- und Bergungsunternehmen sind bei der Arbeit so gefährdet, dass sie immer Warnkleidung der Klasse 3 tragen müssen.

## Farbe und Nutzung

Hochsichtbare Warnkleidung gibt es normgemäß nur in Orange-Rot, Gelb oder Rot. Im Güterkraftverkehr, auf Baustellen oder in der Entsorgungswirtschaft hat sich Orange-Rot bewährt, da es in der Umwelt selten vorkommt. Rot wird fast nur vom Rettungsdienst genutzt und ist bei der Abfallsammlung unzulässig. Warnkleidung in Gelb ist „im Grünen“ schlechter erkennbar.

Warnkleidung muss selbstverständlich so getragen werden, dass sie gut gesehen wird. Damit eine Person rundum sichtbar ist, müssen Reißverschluss, Knöpfe oder andere Mechanismen verschlossen sein. Leider sieht man immer wieder, dass jemand in der kalten Jahreszeit eine Jacke oder einen Pullover in dunkler Farbe über der Warnkleidung trägt, anstatt eine wärmende Warnjacke zu benutzen. Im Sommer werden dagegen oft die Hosenbeine hochgekrempt oder Oberteile ganz ausgezogen. Ein solches Verhalten ist im Bereich des Straßenverkehrs gefährlich und daher auch verboten! Außerdem kann die UV-Strahlung zu Sonnenbrand führen und langfristig das Risiko einer Hautkrebserkrankung begünstigen. UV-Strahlen lassen übrigens auch die fluoreszierenden Warnfarben verblassen, deshalb sollte die Kleidung nicht offen im Fahrzeug liegen.

## Warnkleidung kann nur schützen, wenn sie nicht verdeckt wird.

### Latz- oder Bundhose?

Bei hohen Temperaturen staut sich Warmluft im Bundbereich einer Hose, während sie in einer Latzhose nach oben austreten kann. Daher favorisieren viele Abfallwerker im Sommer Latzhosen. Allerdings fehlt dort heutzutage leider meist ein retroreflektierender Bauchstreifen (nach aktueller Norm DIN EN ISO 20471 nicht mehr zwingend erforderlich). Solche Hosen können zwar trotzdem zur Klasse 2 gehören, doch besser erkennbar sind Menschen, die auch am Oberkörper Warnkleidung tragen. Wichtig: Latzhosen mit nur zwei retroreflektierenden Beinstreifen mit 50 mm Streifenbreite gehören nur zur Klasse 1, sind also als alleinige Warnkleidung im Bereich des Straßenverkehrs nicht ausreichend. Für die Klasse 2 brauchen Latz- und Bundhosen zwei retroreflektierende Beinstreifen mit jeweils 70 mm Streifenbreite oder drei Streifen mit jeweils 50 mm Breite. Ausführliche Hinweise zu allen angesprochenen Themen gibt die Neuerscheinung „Warnkleidung“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

**Martin Dauber**

Aufsichtsperson und Fachreferent für persönliche Schutzausrüstung bei der BG Verkehr

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

## Kriterien für die Auswahl von Warnkleidung mit einigen Beispielen



Die Person mit orange-roter Warnkleidung ist besser zu erkennen als die mit gelber Warnkleidung.

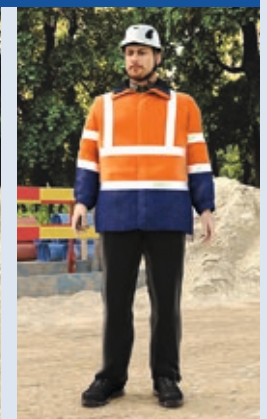
### Klasse 1



### Klasse 2



### Klasse 3



Bei schlechten Sichtverhältnissen, hoher Verkehrsgeschwindigkeit oder -dichte können Personen an der Straße leicht übersehen werden. Aus diesem Grund ist Warnkleidung der Klasse 2 oder 3 erforderlich (Klasse 1 reicht nicht aus).



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 Verwehr- 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:

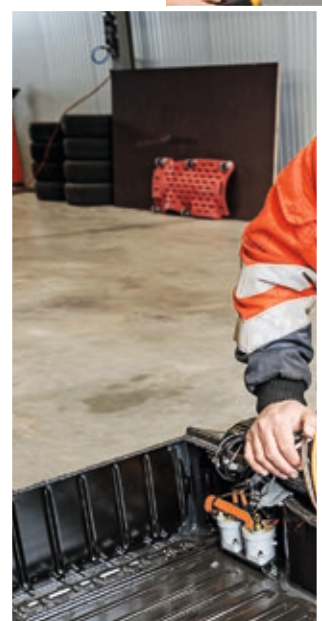
Ein Unternehmen aus der Region, das sich seit Jahren mit der Gefährdungsvermeidung bei Lithium-Ionen-Akkus beschäftigt, hat einen sogenannten RescueBag für E-Autos entwickelt, eine Art Rettungsbeutel.

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 Abschleppdiensts 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 Hochvolt-system 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.

# 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.



### Sicher und gesund arbeiten mit Technik und Fracht in der Luftfahrt

In diesem Seminar erhalten Sie einen Überblick über relevante Tätigkeitsbereiche und

die möglichen Gefährdungen. Sie lernen erforderliche Arbeitsschutzmaßnahmen kennen und können nach dem Seminar die Beschäftigten bzw. die Unternehmer/innen bei der Umsetzung unterstützen.

Themen sind unter anderem Gefährdungen im Frachtbereich, in der Technik und bei Instandhaltung, die Organisation der Ersten Hilfe im Unternehmen sowie vorbeugender Brandschutz.

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



### Sicher und gesund arbeiten beim Catering in der Luftfahrt

In diesem Seminar lernen die Teilnehmenden die Anforderungen an einen sicheren und gesunden Arbeitsplatz im Catering kennen. Anhand von Beispielen werden die typischen Gefährdungen und Belastungen beim Catering thematisiert. Dabei werden auch die Themen Lärm und elektrische Anlagen nicht ausgespart. Außerdem setzen sie sich mit dem innerbetrieblichen Transport auseinander.

**Zielgruppe:** Unternehmer/innen, Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte und sonstige 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.

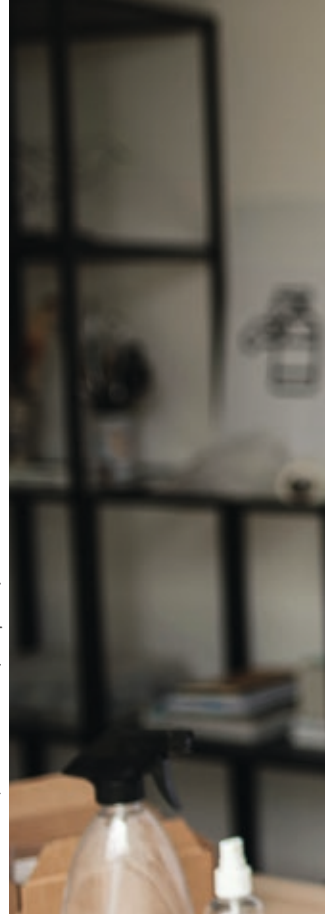
Selbst Fachärzte können nicht jeden Knochenbruch mit bloßem Auge erkennen. Zudem wird von Laien oft die Gefahr einer Gehirnerschütterung unterschätzt. Rufen Sie deshalb nach einem schweren Sturz immer den Rettungswagen.

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

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 Möbelspedition, 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



## Der neue Gefahrtarif

Unsere Mitgliedsunternehmen finanzieren die Leistungen der BG Verkehr als Solidargemeinschaft.

Bereits in der letzten Ausgabe des SicherheitsProfi (03/21) haben wir ihn angekündigt, jetzt ist er da: der neue Gefahrtarif der BG Verkehr. Er gilt für die Berechnung der Beiträge für die Unternehmen aus dem Zuständigkeitsbereich der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und erstmalig auch für die Unternehmen aus dem Zuständigkeitsbereich der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft. Der Gefahrtarif tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

### Lohnnachweis bis Februar 2022

Auf Basis des Lohnnachweises, den jedes Unternehmen, das Mitarbeiter oder Aushilfen beschäftigt, einmal im Jahr abgeben muss, berechnet die BG Verkehr die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung. **Die Meldefrist für den Lohnnachweis 2021 endet am 16. Februar 2022.** Die Übermittlung erfolgt ausschließlich auf digitalem Weg. Wird der Lohnnachweis über mehrere Jahre nicht eingereicht, leitet die BG Verkehr ein Bußgeldverfahren ein.

Die Bescheide über die Veranlagung nach dem neuen Gefahrtarif wurden bereits im Oktober 2021 an die Mitgliedsunternehmen versandt. Die amtliche Bekanntmachung des neuen Gefahrtarifs finden Sie auf unserer Homepage unter [www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/bekanntmachungen](http://www.bg-verkehr.de/die-bg-verkehr/bekanntmachungen),

### Was hat sich geändert?

Neben den neuen Gefahrklassen für die einzelnen Gefahrtarifstellen sind insbesondere folgende Änderungen gegenüber dem 25. Gefahrtarif hervorzuheben:

#### ► Unternehmen der Seefahrt

Für Unternehmen aus dem Zuständigkeitsbereich der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft wurden die neuen Gefahrtarifstellen 880 (Gefahrklasse 1,71), 890.1 und 890.2 (jeweils Gefahrklasse 10,14) geschaffen.

#### ► Briefdienste

Für Unternehmen, die mobile oder stationäre Briefdienste erbringen, wurde im 25. Gefahrtarif die neue Gefahrtarifstelle 516 (Gefahrklasse 2,96) eingeführt. Dieser Bereich wurde in den vergangenen Jahren hinsichtlich der Entwicklung der Entgelte und Entschädigungsleistungen gezielt beobachtet. Die gestiegenen Entschädigungsleistungen haben zu einer deutlichen Erhöhung der Gefahrklasse geführt. Um die Unternehmen, die zu dieser Gefahrtarifstelle veranlagt sind, nicht übermäßig zu belasten, wird die Gefahrklasse im neuen Gefahrtarif in drei Stufen auf den errechneten Wert von 7,07 angehoben.

### Auswirkungen auf den Beitrag

Der neue Gefahrtarif ist gültig für die Berechnung der Beiträge ab dem 1. Januar 2022. Die Gefahrklassen des neuen Gefahrtarifs werden daher für Unternehmen, die bereits Mitglied der BG Verkehr sind, erstmals im April 2022 bei der Berechnung des Vorschusses für 2022 herangezogen. Die Gefahrklassen sagen nicht unmittelbar etwas darüber aus, wie hoch die individuellen Beiträge ab 2022 tatsächlich sein werden, sondern geben lediglich wieder, in welchem Verhältnis die Gesamtausgaben der BG Verkehr unter den Mitgliedsunternehmen zu verteilen sind. Die Umlageforderung, das heißt der Finanzbedarf der BG Verkehr, ist von mehreren Faktoren abhängig. Gesicherte Vorhersagen über die Entwicklung des Beitrags sind daher nicht möglich.

Im April 2022 wird die Beitragsumlage für das Jahr 2021 abgerechnet. Für das Jahr 2021 gelten noch die Gefahrklassen des 25. Gefahrtarifs der BG Verkehr. Die Beitragsumlage für das Jahr 2022 auf Basis der Gefahrklassen des neuen Gefahrtarifs erfolgt erst im April 2023.

Franziska Mallmann  
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

### + Weiterführende Informationen

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 21730423

Sie erreichen Ihre Ansprechpersonen unter den Kontaktdaten auf Ihrem Veranlagungsbescheid oder unter [mitglieder@bg-verkehr.de](mailto:mitglieder@bg-verkehr.de) oder 040 3980-0.



© 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 gewühlt 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



© BG Verkehr/Ralf Höhne

Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz  
oder einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter unter  
Tel.: 040 3980-1010.

### 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