

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der  BG Verkehr



Starke Tipps | 11 für Stapler

Gute Praxis: Ballenware sicher verladen | 6

Wenn nichts mehr ist wie vorher | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6 Der Haken hilft
Mitgliedsunternehmen entwickelt einfache Lösung für Verladung von Ballenware
- 8 Abrollbehälter
Wenn der Verschlussbügel zur Peitsche wird
- 11 Gabelstapler
So vermeiden Sie Unfälle
- 14 Pedelecs
Sicher unterwegs mit Elektroantrieb
- 16 Maschinenverordnung
Ab 2027 gelten neue Regeln

GUT VERSICHERT & GESUND

- 18 Gesundheitstipps & mehr
- 20 Schwerer Motorradunfall
Ein Fahrlehrer berichtet über das Leben im Rollstuhl

SERVICE

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



8 Abrollbehälter
gefährlos öffnen



6 Der Haken
hilft



Leben im
Rollstuhl 20



16



© Titel: picture alliance/dpa | Sebastian Kahnert; Inhalt: Adobe Stock (kama71); Beate Basenau | BG Verkehr; Veolia; DGUV



***Auch im Zeitalter
der Digitalisierung
haben gute Ideen
nicht immer etwas
mit Hightech zu tun.***

Neue Ideen für gute Arbeit

Vielleicht liegt es ja am herannahenden Frühling. Beim Blättern in den Branchenausgaben des SicherheitsProfi (die Sie alle kostenlos im Internet finden) blieb ich mehrfach an Artikeln hängen, die sich um das Thema Innovationen drehen. In unserer Schifffahrtsausgabe finden Sie beispielsweise einen Bericht über die Branchenkonferenz Binnenschifffahrt. Fast 200 Profis informierten sich in Hamburg über die Herausforderungen durch neue Antriebe und die Möglichkeiten der Digitalisierung an Bord – wichtige Impulse für das bodenständige Gewerbe.

Im Güter- und Personenverkehr hilft modernste Technik, schwere Unfälle beim Rechtsabbiegen zu vermeiden. Mitte des Jahres wird endlich der Abbiegeassistent Pflicht in neu zugelassenen Lkw, Bussen und Transportern. Unser Artikel beschreibt aber auch, was Mitgliedsunternehmen ganz analog auf die Beine stellen, um schwächere Verkehrsteilnehmer für die Gefahren an Kreuzungen und Einmündungen zu sensibilisieren.

Aber es muss ja nicht immer Hightech sein: In der Branchenausgabe Entsorgung lesen Sie, wie man mit einem kleinen Stück Blech die Risiken beim Verladen von Altpapierballen senken kann.

Übrigens weiß ich seit der Lektüre der Post-Postbank-Telekom-Ausgabe, was ein Gemba Walk ist. Sie auch? Ich hoffe, ich habe Sie ausreichend neugierig gemacht und wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine anregende Lektüre – und jederzeit viel Innovationskraft in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Hand verloren

Mechaniker P. sollte die Dichtlippen an einem Bauteil einer Recycling-Anlage ersetzen. Dafür wurde dieser Teil der Anlage abgeschaltet und im dazugehörigen Leitstand erschien eine Fehlermeldung. Während P. mit beiden Händen in der geöffneten Anlage arbeitete, lief die Maschine plötzlich an – sie war nicht ausreichend gegen Wiedereinschalten gesichert. Seine rechte Hand konnte P. noch retten, die andere wurde in die Maschine hineingezogen. In einer Notoperation mussten P. die linke Hand und der Unterarm amputiert werden.

Arm geprellt

Während der Sammeltour von Leichtverpackungen stellte Mitarbeiter C. einen Abfallbehälter an die Kammschüttung des Abfallsammelfahrzeugs. Er achtete nicht auf die korrekte Positionierung des Behälters. Trotzdem startete er den Entleerungsvorgang. Als er merkte, dass er den Abfallbehälter nicht richtig eingehakt hatte, war es bereits zu spät. Der Behälter löste sich, traf C. und verletzte ihn am Oberarm.

Eingequetscht

Der Mitarbeiter eines Entsorgungunternehmens war gerade dabei, die Sammelbehälter in das Fahrzeug zu entleeren. Plötzlich fuhr eine Pkw-Fahrerin von hinten auf das stehende Abfallsammelfahrzeug auf. Offenbar hatte sie Gas und Bremse verwechselt. Der Mitarbeiter wurde zwischen Pkw und Lkw eingeklemmt und schwer verletzt.



Wer Abfallsammelfahrzeuge mit Seitenladeeinrichtung und Kehrmaschinen fährt, muss sich grundsätzlich anschnallen. Die Ausnahme von der Anschnallpflicht – wie die Straßenverkehrs-Ordnung sie für Personen im sogenannten Haus-zu-Haus-Verkehr vorsieht – gilt hier nicht. Auch dann, wenn Abfallsammelfahrzeuge in die jeweiligen Sammelbezirke fahren, ist dies kein Haus-zu-Haus-Verkehr. Beschäftigte in der Abfallsammlung könnten nur dann von der Anschnallpflicht befreit sein, „wenn sie im jeweiligen Leistungs- oder Auslieferungsbezirk regelmäßig in kurzen Zeitabständen ihr Fahrzeug verlassen müssen“. Dies gilt zum Beispiel, wenn ein Fahrer den Lader unterstützt und dafür ständig ein- und aussteigen muss. Die Unternehmensleitung sollte in der Gefährdungsbeurteilung und gegebenenfalls einer Arbeitsanweisung dokumentieren, wann die Ausnahmen von der Anschnallpflicht gelten.

+ Das Sachgebiet „Abfallwirtschaft“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) hat diese und weitere alltagspraktische Fragen in FAQs gesammelt. www.dguv.de | Webcode: d1183633



BG Verkehr auf der IFAT

Vom 13. bis zum 17. Mai präsentiert sich die BG Verkehr auf der Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft (IFAT) in München. In Halle A6, Stand 208, informiert sie rund um die Themen Arbeitsschutz und Gesundheit in der Entsorgungswirtschaft. Ein Schwerpunkt in diesem Jahr: der Schutz vor natürlicher ultravioletter Strahlung bei der Arbeit im Freien.

+ www.ifat.de

Urteil zum Fahren auf Fußgängerüberweg

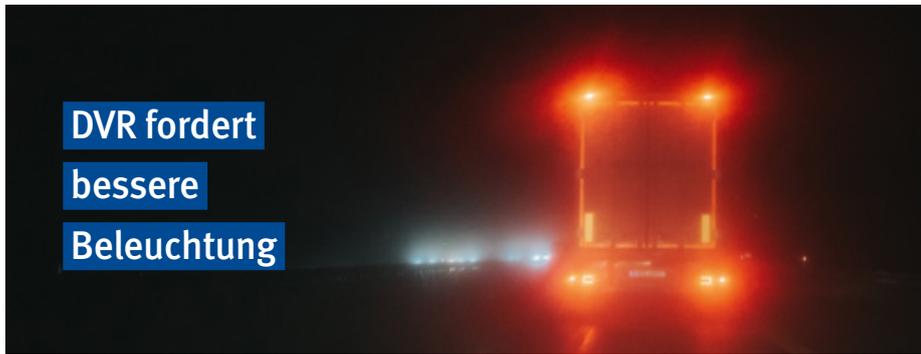
In einem Fall, in dem ein Lkw bei stockendem Verkehr eine Person auf dem Fußgängerüberweg überrollt hat, muss der Unfallfahrer für die Unfallfolgen haften. Dies hat das Landgericht Lübeck entschieden. Das Landgericht Lübeck lastete dem Beklagten einen Verstoß gegen § 26 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung an. Danach dürfen Fahrzeuge bei stockendem Verkehr nicht auf den Fußgängerüberweg fahren, wenn absehbar ist, dass sie darauf zum Stehen kommen werden. Der Beklagte hätte sich außerdem vor dem Anfahren vergewissern müssen, dass er niemanden gefährdet.



Online fachsimpeln

Bei dem Gesprächsformat „Fachsimpelei für Sifas“ können sich Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) online über aktuelle Fragestellungen austauschen. Für 2024 sind vier Termine als Webex-Konferenz geplant: am 6. März, am 6. Mai, am 4. September und am 4. Dezember, jeweils zwischen 13:30 und 15 Uhr. Eine Referentin und eine erfahrene Aufsichtsperson der BG Verkehr moderieren den aktiven Erfahrungsaustausch.

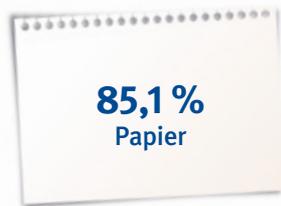
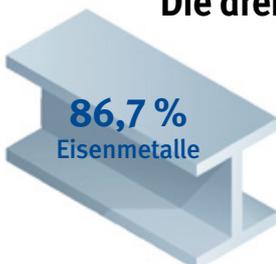
+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 21975943



Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) fordert, dass sich die Begrenzungs-, Seitenmarkierungs- und Umrissleuchten von Nutzfahrzeugen und Omnibussen bei einem Unfall automatisch aktivieren müssen. Unabhängig von der Tageszeit könnten diese Leuchten die Erkennbarkeit großer Fahrzeuge deutlich verbessern. Die mangelnde Sichtbarkeit nach Unfällen mit Lkw sei für den nachfolgenden Verkehr eine Unfallursache. Das automatische Aktivieren sollte daher in Neufahrzeugen sichergestellt sein. Außerdem sollte die Straßenverkehrs-Ordnung eine entsprechende Pflicht für das Einschalten vorsehen.

+ www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse

Die drei höchsten Recycling-Quoten



Kulturelle Vielfalt bei der Arbeit

Um das Zusammenspiel von Migration und Arbeitsschutz geht es vom 27. bis zum 29. Mai auf einem internationalen Symposium in Dresden. Themen sind unter anderem Kommunikationsschwierigkeiten etwa beim Be- und Entladen, die Integration ausländischer Beschäftigter und die Anwerbung aus dem Ausland. Gelungene Beispiele aus der Praxis ergänzen das Programm. Die Sektionen für Prävention im Transportwesen und im Gesundheitswesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) organisieren die Konferenz. Die Teilnahme ist digital und in Präsenz möglich.

+ www.issa.int/de/events/prevention/cultural_diversity_2024

Testen Sie Ihr Wissen!



1. Bei stockendem Verkehr müssen bestimmte Bereiche frei gehalten werden. Welche?

- a Bahnübergänge
- b Grundstückseinfahrten
- c Kreuzungen



2. An einem Unfallfahrzeug mit der dargestellten orangefarbenen Tafel tritt eine Flüssigkeit aus. Wie verhalten Sie sich richtig?

- a Ich gebe beim Notruf die Zahlen auf der Tafel an
- b Ich vermeide es, den Bereich mit der ausgelaufenen Flüssigkeit zu betreten
- c Ich versuche, das Leck am Fahrzeug abzudichten



3. Wie verhalten Sie sich bei diesem Verkehrszeichen?

- a Ihren Vorrang dürfen Sie nur dann nutzen, wenn die Engstelle frei ist
- b Sie müssen dem Gegenverkehr Vorrang gewähren
- c Trotz Vorrang müssen Sie sich auf ein Anhalten einstellen

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 22!

Geschickt eingefädelt

Manchmal ist ein kleines Stück Blech schon die Lösung. Zum Beispiel bei Veolia: Um das Unfallrisiko beim Beladen von Ballenware zu verringern, hat unser Mitgliedsunternehmen ein Hilfsmittel eingeführt, mit dem sich die Zurrgurte gefahrlos in Position bringen lassen.

Beim Entsorgungsunternehmen Veolia ereignete sich ein schwerer Unfall, als ein Gabelstaplerfahrer Altpapierballen auf einen Sattelanhänger mit Schiebep lane auf lud. Die Beladung war noch in vollem Gange. Da verzurte der Lkw-Fahrer bereits die ersten beiden Ballen auf der Ladefläche. Das bemerkte der Gabelstaplerfahrer nicht und lud die nächsten Ballen in den Auflieger. Der Lkw-Fahrer wurde zwischen den Ballen und der Stirnwand seines Aufliegers eingequetscht.

Mit dem Gurtheber lässt sich die Ladungssicherung gefahrlos vorbereiten.

Häufig ereignen sich Unfälle, wenn Beschäftigte verschiedener Arbeitgeber zusammenarbeiten und sich über die Abläufe verständigen müssen – etwa beim Beladen. Innerhalb kürzester Zeit muss das Transportgut nicht nur verstaut, sondern auch für den Transport gesichert werden. So auch hier: Altpapier und andere Ballenware werden in der Regel nur von einer Seite eingeladen, zum Beispiel über die Fahrerseite des Lkw. Zuerst zwei Ballen übereinander, die auf die Beifahrerseite durchgeschoben werden. Danach musste der Fahrer die Zurrgurte über diesen ersten Stapel legen. Dann folgten zwei weitere Ballen auf der Fahrerseite. „Ohne diesen Zwischenschritt war es unmöglich, die Gurte über das Ladegut zu legen“, erklärt Matthias Thun, Fachkraft für Arbeitssicherheit bei Veolia. Denn die Ballen

müssen formschlüssig zur Stirnwand hin geladen werden. „Da ist kein Platz mehr, wenn alle vier Ballen eingeladen sind.“ Der Staplerfahrer musste also warten, bis die Gurte über der ersten Lage Ballen liegen. Solange der Lkw-Fahrer auf der Ladefläche arbeitete, musste die Beladung stoppen. Das bedeutete: enge und eindeutige Abstimmung. Missverständnisse konnten fatale Folgen haben.

Ein Kollege hat die Lösung

Unser Mitgliedsunternehmen hat mit einer technischen Maßnahme reagiert. Diese basiert auf der Idee eines Mitarbeiters: Nico Rühl, Produktionsleiter und Sicherheitsbeauftragter, konzipierte einen Haken als Hilfsmittel. „Damit kann der Fahrer den Lkw vorbereiten, bevor der Ladevorgang startet“, sagt Rühl. „Das Ganze dauert etwa 15 Minuten, kein Zeitverlust zu vorher, als die Beladung immer wieder für die Ladungssicherung unterbrochen werden musste.“ Der Fahrer oder die Fahrerin klemmt den Zurrgurt zwischen die Deckenspriegel und die Plane des Aufliegers. Auf diese Weise hängen die Gurte über der Ballenware und sind nach der Beladung leicht zugänglich, um das Ladegut zu verzurren.

Der Einsatz des Hakens hat wesentliche Vorteile:

- ▶ Der Fahrer betritt und verlässt den Auflieger durch die Hecktüren und muss somit nicht in der Nähe einer Absturzkante arbeiten.
- ▶ Der Lkw-Fahrer kann sich während der kompletten Gabelstapler-Aktivitäten außerhalb des Gefahrenbereichs aufhalten.



- ▶ Für die finale Ladungssicherung muss er die Gurte lediglich vom Boden aus herunterziehen und vermeidet auch hier die Absturzgefahr vom Auflieger.

„Natürlich gibt es auch Lösungen von Trailerherstellern, die direkt ab Werk eine Gurtführung unter der Decke anbieten, zum Beispiel mit Expandergummi. Nur in der Praxis auf unseren Betriebshöfen haben die wenigsten Lkw diese an Bord“, sagt Thun.

Praxisgerecht und unkompliziert

Für Michael Urbansky, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr, ist die technische Lösung ein vorbildliches Beispiel dafür, wie die Berufsgenossenschaft und der Betrieb gemeinsam ein Problem aus dem Weg schaffen können. „Das Unternehmen hat in enger Abstimmung mit uns eine praxisgerechte, unkomplizierte Schutzmaßnahme entwickelt, die eine große Wirkung hat“, sagt Urbansky. Begleitend dazu erhalten alle Fahrer bei der Einfahrt an der Lkw-Waage ein Infoblatt. Ohne Text und lange Worte. Stattdessen erklären Bilder die Funktionsweise. Ein QR-Code verlinkt bei Bedarf auf eine



Schritt 1: Vor dem Beladen klemmt der Fahrer die Gurte zwischen Spriegelgestell und Plane ein.

„Das Unternehmen hat eine praxisgerechte, unkomplizierte Schutzmaßnahme entwickelt, die eine große Wirkung hat.“

Michael Urbansky, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

sprachneutrale Videoanleitung. Der entsprechende Haken steht dann am Verladeplatz zur Verfügung. Mittlerweile haben alle Betriebe der Region Nord bei Veolia diese Lösung im Einsatz. Geplant ist, das Vorgehen bundesweit an allen Standorten zu etablieren.

Verlader ist auch verantwortlich

Ein weiteres Infoblatt erklärt den Staplerfahrern, was beim Kontrollieren der Zurrgurte wichtig ist. Sie müssen sich vom einwandfreien Zustand der Gurte überzeugen, bevor der Lkw-Fahrer mit der Ladungssicherung beginnt. Das Blatt umgeht mögliche Sprachbarrieren, indem sich Ladepersonal und Fahrer notfalls auch mit dem Zeigen auf Beispielbil-

der über den Zustand verständigen können. „Mit defekten oder auffälligen Gurten lassen wir die Lkw nicht vom Hof“, sagt Thun. Aufsichtsperson Urbansky begrüßt das Vorgehen: „Das Unternehmen zeigt damit, dass es seine Verladerverantwortung ernst nimmt. Denn nach dem Handelsgesetzbuch muss der Verlader für die beförderungssichere Verladung sorgen, während der Transporteur für die betriebssichere Verladung zuständig ist.“

Für die Ladungssicherung von Altpapierballen gibt es Verladeempfehlungen, auf die André Schemel, Ladungssicherungsexperte bei der BG Verkehr, hinweist (siehe Link am Ende des Textes): „Das ideale Sicherungsverfahren hängt immer von den Aufbaufestigkeiten des Fahrzeugs und der Charakteristik des Ladeguts ab“, sagt Schemel. „Altpapierballen als komprimierbares Ladegut eignen sich grundsätzlich nicht zum Niederzurren. Deshalb sollte man sie, wenn möglich, immer formschlüssig laden und sichern. Die eingesetzten Gurte sollen die Ladung lediglich niederhalten und ein ‚Hochspringen‘ etwa bei Straßenunebenheiten verhindern. Wichtig ist die Einhaltung des Lastverteilungsplans!“ Und dank des Veolia-Hakens liegen die Gurte jetzt auch an der richtigen Stelle. (mh)

+ Verladeempfehlungen Altpapierballen
www.bgl-ev.de/laden-und-sichern

Gütertransport im Straßenverkehr

DGUV Regel 114-615
www.bg-verkehr.de | Webcode: 21255570

Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal

DGUV Grundsatz 314-002
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12478175



Schritt 2: Nach dem Beladen lassen sich die Gurte problemlos herunterziehen und festzurren.



Wenn der Verschlussbügel zur Peitsche wird

Beim Beladen von Abrollbehältern mit schwerem Gerät geht es rau zu.
Die Folge: Verformte und beschädigte Behälter können unter
Spannung stehen. Das unterschätzen viele Beschäftigte beim Öffnen.
Im schlimmsten Fall schlägt ihnen der Bügel mit voller Wucht ins Gesicht.

Seit Mai 2020 fährt Markus R. (Name geändert) einen Abrollkipper. Am Unfalltag hatte er den Auftrag, mehrere mit Metallschrott beladene Abrollbehälter von einer Abbruchbaustelle zum Betriebshof zu fahren und dort abzukippen. Die Kollegen des Abbruchunternehmens hatten die Behälter zuvor mit Abbruchbaggern beladen. Um das Ladevolumen ausnutzen zu können, verdichteten sie den Schrott von oben mit den Sortiergreifern. Dabei wurden die Seitenwände bleibend verformt. Nicht ohne Folgen für R.!

Hecktürverschluss unter Spannung

Nachdem er den Behälter zur Entladestelle auf dem Betriebshof transportiert hatte, wollte R. die heckseitigen Behältertüren (Hecktüren) vor der Entladung öffnen. Dabei kam es zu einem schweren Unfall, den der Präventionsdienst der BG Verkehr untersucht und dabei die Ursachen analysiert hat. Um den Heckverschluss mit dem Bügel öffnen zu können, musste R. zunächst den Sicherungsbolzen am Verriegelungs-

schluss ziehen. Dieser klemmte jedoch fest, sodass er sich händisch nicht lösen ließ. R. trieb den Bolzen mithilfe eines Hammers aus dem Schloss. Dabei geschah das Unglück: Der Heckverschlussbügel war nun entriegelt und schlug dem Versicherten aufgrund der Verformung des Behälters und des aufgebauten Ladungsdrucks peitschenartig ins Gesicht. Die lebensbedrohlichen Kopfverletzungen beeinträchtigten R. auch noch Monate nach dem Unfall massiv.

Vergleichbare Arbeitsunfälle mit schwerwiegenden Verletzungsfolgen haben sich in den letzten Jahren in mehreren Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr ereignet. Zeit, die Sache genauer unter die Lupe zu nehmen.

Wie die Unfallanalysen ergaben, lassen sich all diese Unfälle auf zwei wesentliche Ursachen zurückführen:



Die Spannungen in den Verschlusssystemen können durch den Ladungsdruck oder den mangelhaften Zustand der Behälter derart groß werden, dass schwere Verletzungen beim Öffnen drohen.



© Adobe Stock (kama71; gettyimages (Martin Leigh); contentnova



Der harte Einsatz hinterlässt Spuren an den Abrollbehältern – mit Folgen für die einwandfreie Funktion.

- ▶ Enorme Druckkräfte auf die Behälterwände, die zum Teil beim Verdichten der Ladung, beispielsweise Metallschrott oder Altholz, entstehen. Diese spreizen die Hecktüren förmlich auf. Der Heckverschluss verhindert diesen Vorgang zwar in erster Linie, doch die Bauteile des Verschlusses werden dadurch massiv vorgespannt. Die Gefahr lauert dann beim Öffnen des Behälters auf Kopfhöhe der Bediener.
- ▶ Vorschäden an den Abrollbehältern, wie sie auch bei dem geschilderten Unfall vorlagen. Die Untersuchung ergab eine verbogene Verschlusswelle, deformierte, nicht formschlüssig schließende Hecktüren sowie ein verbogenes Schlossmaul. Damit war der Behälter in keinem betriebs-sicheren Zustand mehr! Schnell war klar: Neben dem Ladungsdruck hatte auch die Beschaffenheit des Behälters und seiner Bauteile maßgeblich zum Unfall beigetragen. >>

Defekte Behälter nicht mehr einsetzen

Beschädigungen am Behälter sind nicht mehr tolerierbar, sobald sich Verschlusselemente im Leerzustand nicht mehr einwandfrei bedienen lassen oder eine ordnungsgemäße Schließfunktion nicht mehr gegeben ist. Derartige Schäden erhöhen die Gefahr von Unfällen durch zu hohe Verspannungen erheblich! Grundsätzlich gilt, dass der Mitgliedsbetrieb den Abrollbehälter aus dem Verkehr ziehen und reparieren lassen muss, wenn die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet ist.



© Adobe Stock (dbalinda); contentnova

» Gefahr trotz Zentralverriegelung

Um die Gefährdung durch Ladungsdruck zu minimieren, kommen an den Abrollbehältern sogenannte Zentralverriegelungen zum Einsatz. Mithilfe dieser Sicherheitseinrichtung können die Beschäftigten die Hecktüren von einem sicheren Standplatz aus öffnen, ohne sich dabei im Gefahrenbereich der aufschlagenden Türen zu befinden. Die richtige Reihenfolge zum sicheren Öffnen des Abrollbehälters ist dabei ein wichtiges Thema für die betriebliche Unterweisung: Erst der Türverschluss, dann die Zentralverriegelung! Ansonsten wirkt die Kraft durch den Ladungsdruck uneingeschränkt auf die Verschlusselemente.

Wie das dargestellte Unfallbeispiel zeigt, können die Spannungen in den Verschlusssystemen durch den Ladungsdruck und den mangelhaften Behälterzustand jedoch derart groß werden, dass trotz eingelegerter Zentralverriegelung die Gefahr schwerer Verletzungen droht. Kräfte auf die Hecktüren lassen sich im Alltag nicht gänzlich vermeiden. Um die Gefährdung durch den vorgespannten Heckverschlussbügel zu verringern, bieten sich unter anderem technische Lösungen wie etwa die oben dargestellte Sicherheitsverriegelung an. Die Öffnungsbewegung des Verschlussbügels erfolgt dabei in zwei Schritten und lässt den Anwender die Spannungen infolge von Ladungsdruck besser erkennen. Der Verschlussbügel legt sich beim Öffnen zuerst in eine Sicherheitsmulde und schlägt nicht direkt auf. Dieses Prinzip kennt man bereits aus dem Bereich der Ladungsdruckerkenner an Bordwänden. Eine Maßnahme, die mit wenig Aufwand schlimme Unfälle verhindern kann.

+ Unterweisungskarte E10
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12679492

Sicherheitsverriegelung kann helfen

Beim Ziehen des Sicherungsbolzens kann der Bügel schlagartig ausschwenken. Abhilfe kann eine Sicherheitsverriegelung schaffen, die es ermöglicht, dass der Verschlussbügel nicht sofort aufschlägt, sondern in einer „Parkposition“ einrastet (Bild oben). Diese Öffnung in zwei Stufen fängt den Druck der Tür zunächst ab, bevor der Bügel dann druckentlastet geöffnet werden kann.

Fazit

Das Verdichten von Ladegut kann zu hohen Spannungen im Abrollbehälter und auf dessen Verschlusselemente führen. Bei formstabilen Schrotten wie Altmetall oder massiverem Altholz sollte man deshalb auf das Verdichten nach Möglichkeit verzichten – gerade im Heckbereich des Behälters.

Wie groß der tatsächliche Ladungsdruck auf die Hecktüren am Abrollbehälter ist, zeigt sich erst beim Öffnen. Dann ist es jedoch für die Anwender oftmals zu spät. Einfache und verschleißarme Bauteile wie die gezeigte Sicherheitsverriegelung helfen dem Fahrpersonal, die Gefährdung zu erkennen und entsprechend zu handeln. Grundsätzlich: Immer auf die richtige Reihenfolge beim Öffnen der Behälter achten!

Beulen und Dellen bleiben bei Abrollbehältern nicht aus. Sind Verformungen am Behälter allerdings derart massiv, dass der Verschluss nicht mehr einwandfrei funktioniert, bleibt nur der Weg in die Werkstatt.

Christian Küffner
Fachreferent für Abrollkipperfahrzeuge bei der BG Verkehr



© Adobe-Stock (mattisi); picture alliance / CHROMORANGE | KHSPR

Klein, aber gefährlich

Dass Staplerunfälle verheerende Folgen haben können, ist schon lange bekannt. Dennoch bleiben die Unfallzahlen hoch. Wir haben die wichtigsten Tipps für die sichere Praxis zusammengestellt.

Auf einmal war der Gabelstapler da. Gehört hatte ihn Lkw-Fahrer G. nicht. Und auch nicht mit ihm gerechnet – schließlich stand G. ganz korrekt neben seinem Lkw. Trotzdem wurde G. vom Staplerfahrer angefahren. Diese Rückwärtsfahrt hatte nicht nur für den Fahrer des Gabelstaplers rechtliche Folgen. Dessen Arbeitgeber konnte nicht nachweisen, dass er sich regelmäßig mit Kontrollen vom sicherheitsgerechten Verhalten des Staplerfahrers überzeugt hatte, und musste sich gegenüber der Staatsanwaltschaft dafür rechtfertigen. Das Beispiel zeigt: „Der Unternehmer hat die Verantwortung. Er kann die Aufgaben delegieren, aber er bleibt hauptverantwortlich für die Auswahl und Beauftragung des Bedienpersonals. Das legen die DGUV Vorschrift 68 ‚Flurförderzeuge‘ und die Technische Regel für Betriebssicherheit (TRBS) 1116 fest“, erklärt Frank Lewandowski. Er ist Fachreferent für Flurförderzeuge bei der BG Verkehr und qualifiziert in Seminaren unter anderem die Beschäftigten, die danach ihrerseits in den Betrieben Staplerfahrerinnen und -fahrer ausbilden dürfen. „Mein Eindruck ist, dass oft Personen einen

„Mein Eindruck ist, dass oft Personen einen Gabelstapler fahren, die nicht ausreichend qualifiziert sind.“

Frank Lewandowski,
Fachreferent bei der BG Verkehr

Gabelstapler fahren, die nicht ausreichend qualifiziert sind“, sagt Lewandowski. „Eine gute Ausbildung ist aber extrem wichtig. So ein Gerät fährt ganz anders als ein Lkw oder Pkw. Und die Präzision beim Stapeln oder Be- und Entladen erfordert viel Übung.“

Beauftragung nur mit Staplerschein

Wer einen Gabelstapler fährt, muss seine Qualifikation mit einem Staplerschein nachweisen können und mindestens 18 Jahre alt sein. Diese Dokumente müssen der Unternehmensleitung vorliegen. Erst dann darf sie einen schriftlichen Auftrag zum Fahren mit einem Gabelstapler erteilen. Ein Grundsatz

der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung definiert die Anforderungen für die Qualifizierung und Ausbildung sowie für die Beauftragung. Allerdings handelt es sich nicht um eine Vorschrift. Aber es ist ein Standard, der den Begriff „Ausbildung“ ausfüllt. „Ich empfehle ausschließlich Ausbildungen, die dem Grundsatz entsprechen. Ein günstiger Preis und eine kurze Ausbildungsdauer sind verlockend, reichen aber nicht!“

Auf gute Ausbildung achten

Die fehlende Kenntnis kann schlimme Folgen haben. Insgesamt registrierte die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung im Jahr 2022 rund 20.000 Unfälle mit Flurförderzeugen. Wer zu Fuß unterwegs ist, lebt besonders gefährlich: Etwa 10.000 Menschen wurden angefahren, überfahren oder eingequetscht. Allein in den Jahren 2022 und 2023 starben vier Versicherte der BG Verkehr bei Gabelstaplerunfällen. Viele dieser Unfälle wären vermeidbar gewesen, ist sich Lewandowski sicher. „Eine gute Ausbildung des Bedienpersonals könnte das Unfallgeschehen deutlich reduzieren.“

(mh)



Drei häufige Praxis-Fragen

1 Wann brauche ich eine Qualifikation für Mitgänger-Flurförderzeuge mit Fahrerstandplattform?

Das hängt von der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ab. Bis sechs Stundenkilometer reicht es, wenn Personen „geeignet und in der Handhabung unterwiesen“ sind. Erst bei einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als sechs Stundenkilometern ist eine Ausbildung zum Flurförderzeugfahrer notwendig.

2 Wann dürfen Jugendliche unter 18 Jahren mit einem Gabelstapler fahren?

Nur unter „fachlicher Aufsicht“, wenn sie in einer Berufsausbildung sind, in der sie das Gabelstaplerfahren lernen müssen. Es muss schriftlich festgelegt sein, wer die Aufsicht hat und wie die jeweilige Arbeitsaufgabe konkret aussieht. Wichtig: Die Aufgabe muss zeitlich sowie örtlich begrenzt sein und ist definitiv keine Aufgabe für Schülerpraktikanten.

3 Werden Qualifikationen aus dem Ausland anerkannt?

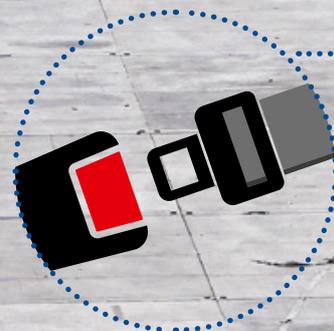
Eine generelle Anerkennung von Staplerfahrerausweisen aus dem Ausland gibt es nicht. Bei vorhandener Erfahrung kann eine Gabelstaplerfahrerschule oder ein innerbetrieblicher Staplerfahrer-Ausbilder den Wissensstand testen. Aus den Wissenslücken ergibt sich der Schulungsbedarf. Eine theoretische und eine praktische Prüfung sind nötig. Sonst gibt es kein Zertifikat über die Teilnahme und keinen Ausbildungsnachweis.

© picture alliance / CHROMORANGE | KHSPR; Adobe Stock (insemar; lpajoel; fFedels; prabath; blumen1979);

Gegen Absturz sichern

Nur Arbeitsbühnen nutzen, die für das Anheben mit einem Gabelstapler geeignet sind. Das vermeidet Abstürze von Personen aus großer Höhe. Um den Absturz des ganzen Gabelstaplers von einer Laderampe zu verhindern, bedarf es eindeutiger Abstimmung und klarer Einweisung.

So vermeiden Sie Unfälle

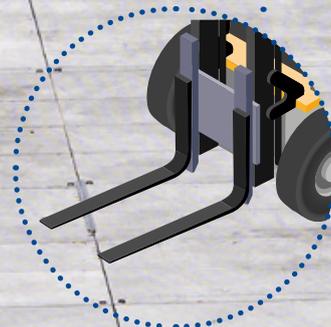


Gabelzinken absenken

Auch ohne Ladung müssen die Gabeln unten bleiben. Zur Sicherung der Gabelzinken und für bessere Sichtbarkeit ist im öffentlichen Straßenverkehr ein rot-weiß gestreifter Gabelwarschutzbalken nötig.

Tempo rausnehmen

Geschwindigkeit immer an die Umstände anpassen, vorausschauend fahren, Abstand halten und bremsbereit sein. Empfohlen ist eine automatische Drosselung auf maximal zehn Stundenkilometer.



Am Boden lassen

Ladegut bodennah transportieren, bei Gefällestrucken mit der Last in Richtung der Steigung fahren. Je höher die Last gehoben wird, desto eher kann sie herunterfallen oder der Stapler umkippen (Schwerpunktverlagerung).

Überlegt fahren

Vor allem in engen Kurven langsam fahren, nicht an Steigungen wenden, Beschleunigen oder Bremsen bei starkem Lenkeinschlag vermeiden, nicht einseitig auf Hindernisse auf- oder durch Vertiefungen hindurchfahren.

Gurt anlegen

Vorhandene Rückhaltesysteme bei jeder Fahrt nutzen, um nicht herausgeschleudert oder beim Kippen eingequetscht zu werden. In Unterweisungen sollte das immer Thema sein und auch konsequent kontrolliert werden. Vollkabinen oder Bügeltüren sind gute Investitionen.

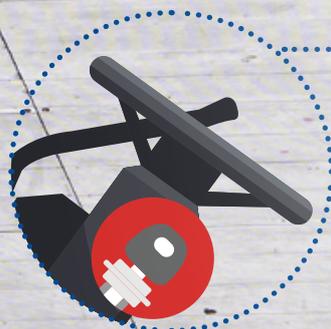


Schlüssel abziehen

Beim Parken darauf achten, dass Verkehrs- und Fluchtwege frei bleiben. Den Gabelstapler vor dem Verlassen immer sichern. Feststellbremse anziehen, Gabeln auf Bodenhöhe absenken, Schlüssel abziehen und mitnehmen.

In Fahrtrichtung schauen

Auch beim Rückwärtsfahren den Blick in Fahrtrichtung richten, beispielsweise über die Schulter. Idealerweise Ladungsgrößen und Formate so wählen, dass man vorwärts gefahrlos fahren kann. Hilfsmittel: drehbare oder erhöhte Sitze, Spiegel, Rückfahrcheinwerfer und eine Lichtpunktprojektion, die andere frühzeitig warnt.



+ Häufig gestellte Fragen zum Arbeitsgebiet Flurförderzeuge
www.dguv.de | Webcode: d925481

Qualifikation, Unterweisung und Beauftragung von Beschäftigten für die sichere Verwendung von Arbeitsmitteln
Technische Regel für Betriebssicherheit 1116
www.baua.de/DE/Angebote/Regelwerk/TRBS/TRBS-1116.html

„Qualifizierung und Beauftragung der Fahrerinnen und Fahrer von Flurförderzeugen außer geländegängigen Teleskopstaplern“
DGUV Grundsatz 308-001
www.bg-verkehr.de | Webcode: 22421182

Einsatz von Arbeitsbühnen an Flurförderzeugen mit Hubmast
DGUV Information 208-031
www.dguv.de | Webcode: p208031

Schneller, als man denkt

Je schneller ein Rad fährt, desto heftiger sind die Folgen bei einem Sturz. Wer mit elektrischer Unterstützung unterwegs ist, sollte deswegen besonders umsichtig fahren. Was auf einem konventionellen Rad im Straßenverkehr wichtig ist, gilt auf einem Pedelec umso mehr.



+ Sicher unterwegs mit dem
Transport- und Lastenfahrrad
DGUV Information 208-055
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20451092

**Pedelec25 – Fahrrad, Transportmittel –
Elektromobilität**
DGUV Information 208-047
www.bg-verkehr.de | Webcode: 17850934

Tipps zur Anschaffung eines Pedelecs
lia.nrw.de > Service > Publikationen
und Downloads > LIA.tipp > „Pedelec 25“

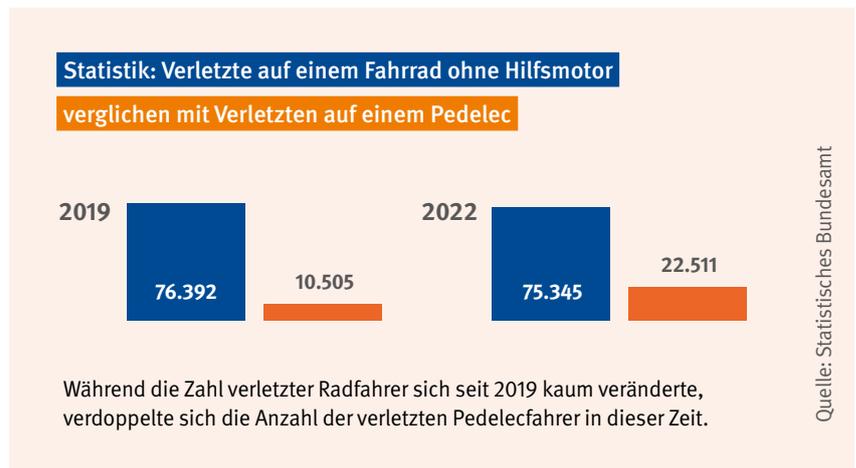
Stellen Sie sich vor, Sie sehen einen Menschen, der über die Straße geht. Wie lange braucht er, um die Straße zu überqueren? Sicher haben Sie eine bestimmte Geschwindigkeit als Erfahrungswert im Kopf. Auf keinen Fall rechnen Sie damit, dass der Mensch im Tempo eines Dauerläufers vorankommt. Ähnlich verhält es sich bei vielen Pedelec-Unfällen. An einer Kreuzung beispielsweise rechnet ein Autofahrer oder eine Fußgängerin nicht damit, dass sich Fahrräder mit E-Antrieb so schnell bewegen wie ein Mofa. Unvorsichtiges Fahren und Missachten von Verkehrsregeln kommen häufig hinzu. In typischen Unfallsituationen wird das besonders deutlich, etwa bei unvorsichtig geöffneten Autotüren, beim Fahren auf dem Gehweg oder beim Abbiegen.

Die Zahl der Pedelecs nimmt stetig zu. Seit 2014 stieg beispielsweise der Anteil der Fahrräder mit Elektromotor in Privathaushalten von zwei auf zwölf Prozent. Die wachsende Beliebtheit von Pedelecs spiegelt sich in den Unfallzahlen wider: Verglichen mit 2019 hatte sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer im Jahr 2022 verdoppelt (siehe Grafik). Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung stellt bei den gemeldeten Wegeunfällen mit E-Bikes oder Pedelecs eine ähnliche Tendenz fest. Diese Zahl hat sich innerhalb von vier Jahren vervierfacht.

Aufeinander Rücksicht nehmen

Wer mit einem elektrounterstützten Zweirad unterwegs ist, muss das Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme schon im eigenen Interesse besonders ernst nehmen und noch konzentrierter fahren sowie für andere mitdenken. Nicht nur für andere Verkehrsteilnehmer sind das höhere Tempo und das damit verbundene Anhalten ungewohnt. Die sichere Fahrt beginnt deshalb bei den eigenen Fähigkeiten.

Die elektrische Unterstützung verändert das Verhalten des Zweirads. Vor Ihrer ersten Fahrt mit dem Pedelec sollten Sie üben, selbst wenn Sie es gewohnt sind, viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen. Bei einem Privatkauf gehört eine ausgiebige Testfahrt zum Beispiel beim Händler dazu. Dabei lernen Sie das Anfahr- und Kurvenverhalten sowie das Anhalten kennen. Wann schaltet sich der Antrieb ein oder aus und was passiert dann? Beschleunigt der Motor zu häufig und zu ruckartig, kann sich das im Rücken bemerkbar machen. Auch die Ergonomie eines Pedelecs wirkt sich auf die



„Ich empfehle grundsätzlich, beim Radfahren einen Helm zu tragen. Das gilt erst recht, wenn Sie mit Elektroantrieb unterwegs sind.“

Eberhard Brunck, Fachreferent für Kurier-, Express- und Postdienste bei der BG Verkehr

Fahrsicherheit aus. Sattel, Lenker und Lenkergriffe müssen sich individuell an die Körpermaße der Nutzerinnen und Nutzer anpassen lassen. Nur dann lässt sich das Fahrrad sicher kontrollieren und bewegen.

Fahren trainieren

Vorausschauendes Fahren wird auf dem Sattel eines Pedelecs noch wichtiger. Wie sind die Reaktionszeiten? Wie macht sich das höhere Eigengewicht gegenüber konventionellen Fahrrädern bemerkbar? Starke Bremsen verkürzen den Bremsweg, die richtige Dosierung kann aber längere Eingewöhnungszeit benötigen. Wird das Pedelec vom Unternehmen gestellt, sind eine Einweisung in das genutzte Modell und daran anschließende Unterweisungen in regelmäßigen Abständen Pflicht. Bei gewerblicher Nutzung muss eine Betriebsanweisung in verständlicher Form und Sprache zur Verfügung stehen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet Unternehmen spezielle Fahrsicherheitstrainings an, in denen das Anfahren und Bremsen, enge Kurvenfahrten sowie das Umfahren von Hindernissen geübt wird.

Funktionieren Licht und Bremse?

Keine Abfahrt ohne Funktionstest. Es sollte zur Routine gehören, Licht und Bremsen zu prüfen. Auch die Reifen verschleifen durch größere Beanspruchung beim Beschleunigen und Verzögern stärker, als man das möglicherweise von konventionellen Fahrrädern gewohnt ist. Bei beruflicher Nutzung sollten Beschäftigte

wissen, wo sie festgestellte Mängel melden können und wie sie sich bei Pannen oder Notfällen verhalten müssen.

Vor allem in der kalten Jahreszeit kommen zur schwer einzuschätzenden Geschwindigkeit der Pedelecs weitere Gefährdungsfaktoren hinzu: schlechte Sichtverhältnisse, rutschige Fahrbahn, Kälte und Nässe. Angemessene Schutzkleidung verhindert ein Auskühlen und sorgt für bessere Erkennbarkeit. Die Fahrweise unbedingt der Witterung anpassen, auch wenn eine höhere Geschwindigkeit dank elektrischer Unterstützung verlockend leicht erreicht werden kann. Im Zweifel bei Glätte absteigen und schieben.

Akku aufladen

Eine weitere Besonderheit für Pedelec-Einsteiger ist der Umgang mit dem Akku. Was es bei Lithiumbatterien zu beachten gibt, haben wir im SicherheitsProfi 4/2023 ausführlich dargestellt. Ein wichtiger Aspekt ist das Laden. Der Akku darf nur nach Herstellerangaben mit originaler Ladeeinrichtung und idealerweise bei Raumtemperatur geladen werden. Am besten steht der Akku dabei auf einer schwer entflammabaren Unterlage an einem festen Ladeplatz. War das Fahrrad in einen Unfall verwickelt, kann der Akku beschädigt worden sein und sollte genau überprüft werden. Beschädigte oder verformte Akkus müssen fachgerecht entsorgt werden. Sonst kann es zu einem Brand kommen – und auch das schneller, als man denkt. (mh)

Auch für Abfallsammelfahrzeuge
gilt die EU-Maschinenverordnung.

Neue Regeln für Maschinen

Aus der Maschinenrichtlinie wurde 2023 die neue EU-Maschinenverordnung. Ab 2027 müssen sich Hersteller und Händler daran halten. Und was hat das mit der BG Verkehr zu tun?

Mit der Auswahl eines Arbeitsmittels beginnt die Kette der Maßnahmen, mit der eine Unternehmerin oder ein Unternehmer dafür sorgt, dass den Beschäftigten ein Unfall erspart bleibt. Maschinen und die dazugehörigen Produkte sollen innerhalb Europas einheitlichen Standards genügen. Dazu dient unter anderem die neue EU-Maschinenverordnung (EU) Nr. 2023/1230. Sie enthält vor allem für Hersteller, Importeure und Händler von Maschinen wichtige Änderungen.

Wer in seinem Betrieb auf Nummer sicher gehen will, nutzt Maschinen und Produkte, die das Prüfsiegel einer benannten Zertifizierungsstelle tragen. Damit ist die Einhaltung bestimmter Anforderungen nachgewiesen. Innerhalb der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung gibt es unter dem Dach DGUV Test mehrere Prüf- und Zertifizierungsstellen. Bei der BG Verkehr ist der Fachbereich Verkehr und Landschaft angesiedelt. Das Leistungsspektrum reicht von der Beratung der Hersteller und Betreiber über Baumusterprüfungen bis hin zur

Zertifizierung von QS-Systemen. Unser Ziel ist dabei immer, die Arbeitssicherheit von Produkten zu fördern und Arbeitsunfälle zu verhüten.

Bei unseren Mitgliedsunternehmen steigt im Zusammenhang mit der neuen EU-Maschinenverordnung der Beratungsbedarf. Das Team von der Prüf- und Zertifizierungsstelle beantwortet in diesem Artikel häufig gestellte Fragen.

Warum wurde aus der Maschinenrichtlinie eine Verordnung?

Die EU-Richtlinien legen Ziele und Mindeststandards fest, die die Mitgliedsstaaten mittels eigener nationaler Rechtsvorschriften umsetzen müssen. Die EU-Kommission hat den Wechsel des Rechtsinstruments (also von Richtlinie zu Verordnung) mit der Begründung vollzogen, dass auf diesem Weg eine

„Wir begleiten unsere Kunden auf dem Weg von den theoretischen Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen der EU-Maschinenverordnung zu der praktischen Gestaltung der Maschine. Unsere qualifizierten Prüfengeure mit langjähriger Praxis bringen ihre Fachkompetenz auch in Nischenthemen ein. Wir wollen die Arbeitssicherheit von Produkten fördern und damit Arbeitsunfälle verhüten!“

*Tobias Henke, Leiter der Prüf- und Zertifizierungsstelle
Fachbereich Verkehr und Landschaft bei der DGUV*

„Die Gruppe der ‚Hochrisiko-Maschinen‘ oder ‚besonders gefährlichen Maschinen‘ ist neu in zwei Subkategorien aufgeteilt. Für sie und die dazugehörigen Produkte sind die Konformitätsbewertungsverfahren verbindlich vorgeschrieben.“

Thomas Seifert, Obmann des Prüfbereichs Luftfahrtbodengeräte sowie Hebe-
maschinen für Personen oder Fahrzeuge

europaweite einheitliche Auslegung und Umsetzung der Vorgaben sichergestellt wird. Denn anders als die EU-Richtlinien haben EU-Verordnungen direkte Gesetzeskraft.

Ab wann gilt die Verordnung?

Am 19. Juli 2023 ist die EU-Maschinenverordnung in Kraft getreten. Sie soll aber erst ab dem 20. Januar 2027 angewendet werden, vorher gilt die Maschinenrichtlinie. Es ist keine Übergangsfrist vorgesehen, sodass bis einschließlich 19. Januar 2027 weiterhin für alle Maschinen die Richtlinie gilt. EG-Baumusterprüfbescheinigungen bleiben bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

Welche Änderungen sind besonders wichtig?

Die „Neue“ berücksichtigt neue Technologien, einschließlich der Nutzung künstlicher Intelligenz und Cyber-Security. Außerdem wichtig: Die Verordnung regelt, ab wann Änderungen an bestehenden Maschinen und Anlagen als „wesentliche“ Änderung anzusehen sind und somit eine neue Konformitätsbewertung durchgeführt werden muss. Hier bestand bisher viel Beratungsbedarf, besonders dann, wenn der Betreiber durch eine wesentliche Änderung an einer Maschine oder einem Produkt formal zum Hersteller wurde.

Gibt es weiterhin die Gruppe der „Hochrisiko-Maschinen“?

Ja – im Artikel 6 sind die Klassifizierungsregeln für diese Maschinen festgelegt, gelistet sind sie im Anhang I. Neu ist, dass diese Maschinen in zwei Subkategorien (Teil A und

Leistungen der Prüfstelle Verkehr und Landschaft

- ▶ EG-Baumusterprüfungen an Maschinen, die unter den Anhang IV der EG-Maschinenrichtlinie fallen
- ▶ Baumusterprüfungen
- ▶ Prüfung und Zertifizierung von umfassenden Qualitätssicherungssystemen
- ▶ GS-Prüfungen
- ▶ Zertifizierung von QS-/QM-Systemen
- ▶ Beratungsleistungen
- ▶ technische Untersuchungen
- ▶ Konzeptbewertung

Auf der Website von DGUV Test finden Sie eine Datenbank der von uns geprüften und zertifizierten Produkte.

+ DGUV Test: Prüf- und Zertifizierungssystem der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
www.dguv-test.de

EU-Maschinenverordnung im Amtsblatt der Europäischen Union vom 29.6.2023
<https://eur-lex.europa.eu>

BG Verkehr: Prüf- und Zertifizierungsstelle Fachbereich Verkehr und Landschaft
www.bg-verkehr.de/pruefstelle

© picture alliance/dpa | Sebastian Kahmert

B) aufgeteilt sind – für alle dort aufgeführten Maschinen und dazugehörigen Produkte sind Verfahren zur Konformitätsbewertung vorgeschrieben. Darunter versteht man die Durchführung einer EU-Baumusterprüfung oder die Bewertung eines umfassenden Qualitätssicherungssystems durch eine benannte Prüfstelle. Bei Maschinen und dazugehörigen Produkten aus Teil B kann der Hersteller auf die Beauftragung einer Prüfstelle verzichten, wenn er für die Konstruktion ausschließlich harmonisierte Normen anwendet und diese alle relevanten Risiken abdecken.

„Die Verordnung berücksichtigt die neuen Technologien, einschließlich der Nutzung künstlicher Intelligenz und Cyber-Security. Darauf haben viele Kunden gewartet.“

Heinz-Peter Hennecke, Leiter des Prüflabors und Obmann für den Prüfbereich der Entsorgungsmaschinen

Für welche Produkte gilt die Verordnung?

Sie entspricht weitestgehend dem bisherigen Umfang der Maschinenrichtlinie und erfasst Maschinen, dazugehörige Produkte, unvollständige Maschinen, auswechselbare Ausrüstungen, Sicherheitsbauteile, Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte sowie abnehmbare Gelenkwellen. Neu ist, dass der Begriff „Sicherheitsbauteile“ weiter gefasst wurde und jetzt auch Software und andere digitale Bauteile, die eigenständig Sicherheitsfunktionen ausführen, betrifft.

Tobias Henke
Leiter der Prüf- und Zertifizierungsstelle
Fachbereich Verkehr und Landschaft bei der DGUV

„Hersteller, Importeure und Händler haben jetzt Zeit für die Umstellung bis zum 19. Januar 2027. Bis dahin gilt die derzeit aktuelle Maschinenrichtlinie 2006/42/EG. EG-Baumusterprüfbescheinigungen, die auf dieser Basis erteilt wurden, sind bis zum Ablaufdatum der Bescheinigung gültig.“

Frank Fehlauer, Leiter der Zertifizierungsstelle



Unsere Antwort von Dr. Christoph Caumanns, Betriebsarzt bei der BG Verkehr

Ihre Frage:

„Stimmt es, dass man im Schatten keinen Sonnenbrand bekommt?“

Nein, das ist ein leider weitverbreiteter Irrtum und stimmt nicht! Die Intensität der UV-Strahlung wird zwar im Schatten oder bei bewölktem Himmel gemindert – gänzlich ausgeschaltet ist sie aber nicht. Hinzu kommt, dass UV-Strahlen zum Beispiel von Gebäuden, trockenem Sand oder Wasseroberflächen reflektiert werden. Und das bedeutet, dass man auch im Schatten auf Sonnenschutz achten muss. Besonders wichtig ist das für Menschen mit empfindlicher Haut.

Ein Sonnenschirm allein reicht nicht aus. Wer sich im Freien aufhält, sollte ein Sonnenschutzmittel mit einem Lichtschutz von mindestens 30 auftragen. Lange Kleidung – je dunkler, desto besser oder mit UV-Schutzausrüstung – und eine Kopfbedeckung und natürlich eine Sonnenbrille bieten ebenfalls einen guten Schutz. Mein ärztlicher Rat: Genießen Sie die Sonne, aber schützen Sie sich sorgfältig! Sonnenbrand gilt als eine wesentliche Ursache für die Entstehung von Hautkrebs. Und der kann tödlich enden.

Abschalten von der Arbeit

Viele Berufstätige trennen nicht mehr zwischen Arbeit und Freizeit: Sie beantworten auch außerhalb der Arbeitszeit Anrufe, arbeiten an Aufgaben weiter oder grübeln über Themen aus dem Job. Je nach Tätigkeit mag das hin und wieder nicht zu vermeiden sein. Aber der Mangel an Erholung kann langfristig zu gesundheitlichen Problemen führen. Damit das Abschalten gut gelingt, ist es wichtig, wirksame Strategien zur Entspannung zu erlernen. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin hat eine Handlungshilfe mit dem Titel „Mentale Erholung von der Arbeit“ veröffentlicht, die bei diesem Lernprozess unterstützt.

+ www.baua.de



Maske schützt vor Pollen

Wer allergisch auf Pollen reagiert, leidet anfangs meist unter tränenden Augen und häufigem Niesreiz. Diese Entzündung weitet sich bei etwa jedem fünften Betroffenen auf die unteren Atemwege aus. Im schlimmsten Fall entsteht aus diesem „Etagenwechsel“ ein chronisches Asthma. Um diese Komplikation zu vermeiden, sollte man die Ursachen der Allergie in der Hausarztpraxis oder beim Allergologen abklären lassen. Außerdem wichtig: Die Kontaktzeiten mit den auslösenden Pollen möglichst reduzieren. Die seit Corona bekannten medizinischen Masken schützen auch vor der Belastung durch Pollen. In einer Studie der Europäischen Stiftung für Allergieforschung wurde nachgewiesen, dass die Symptome beim Tragen einer Maske wesentlich geringer ausfallen. Informationen zum aktuellen Pollenflug sind zum Beispiel in Tageszeitungen, Internetportalen oder über eine App abrufbar.

+ www.pollenstiftung.de



Verkehrsmedizinische Woche

Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Arbeitsmedizin verbessern

Arbeitsmediziner sind häufig die ersten Ansprechpersonen für verkehrsmedizinische Untersuchungen und Beratungen. Dies betrifft auch die Luftfahrt, wo sich der Aufgabenbereich mit der Flugmedizin überschneidet. Umso wichtiger ist es, die grundsätzlich unterschiedlichen juristischen und medizinischen Grundlagen von Vorsorge und Eignungsbeurteilung zu kennen. Dafür ist die Kenntnis der spezifischen Tätigkeit und der damit verbundenen Aufgaben zwingende Voraussetzung. Etwa 50 Betriebs- und Fliegerärzte erhielten daher im Rahmen der Verkehrsmedizinischen Woche 2024 in Zusammenarbeit von BG Verkehr und Deutschem Zentrum für Luft- und Raumfahrt einen Einblick in Tätigkeitsbereiche (zum Beispiel Cockpit, Kabine, Hubschrauberarbeit) sowie die damit verbundenen physikalischen, chemischen und psychischen Einwirkungen.



965 Menschen

spendeten im Jahr 2023 in Deutschland laut der Stiftung Organtransplantation nach ihrem Tod ein oder mehrere Organe.

Infos aus

der BG Verkehr

Checkliste: Haftungspflicht für Nachunternehmer

Paketdienstleister beauftragen oft Subunternehmen mit der Beförderung von Paketen. Falls diese Subunternehmen die Sozialversicherungsbeiträge trotz Mahnung nicht rechtzeitig zahlen, kann der Auftraggeber für die Haftung in Anspruch genommen werden. Über die Möglichkeiten, sich von dieser Haftungspflicht zu befreien, informiert eine neue Checkliste der BG Verkehr. Sie steht zum kostenlosen Download bereit.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 23243881

Softwareumstellung kann zu Verzögerungen führen

Vom 27. April bis zum 13. Mai modernisiert die BG Verkehr die Software im Bereich Reha und Leistungen. Wir sind aber weiterhin für Sie da: Die Auszahlung von Rentenleistungen und Verletztengeld ist nicht betroffen, ebenso die Genehmigungen von Reha-Maßnahmen, Kostenvoranschlägen oder Belastungserprobungen. Es kann allerdings zu Verzögerungen bei der Bearbeitung neuer Anträge kommen, zum Beispiel für Fahrtkosten.

Wichtig: Das Servicecenter ist am 2. und 3. Mai telefonisch nicht erreichbar. Der Kontakt über Brief, Fax und Mail funktioniert durchgängig. Die Sprechstunden des Reha-Managements und die Außendiensttermine finden statt.

BG Verkehr erhöht Verdienstgrenze

Zum 1. Januar 2024 stieg der Höchstbetrag des Jahresarbeitsverdienstes von 84.000 auf 96.000 Euro. Als Jahresarbeitsverdienst gilt das Einkommen, das ein Versicherter in den letzten zwölf Kalendermonaten vor einem Versicherungsfall erzielt hat. Auf dieser Basis errechnet man zum Beispiel die Rente nach einem Arbeitsunfall. Grund für die Anhebung sind die neuen Rechengrößen der Sozialversicherung für das Jahr 2024, die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vorgegeben werden.

„Was das praktisch bedeutet, merkt man erst später.“

Jörg Wallstein weiß, wie man ein Motorrad sicher nach Hause steuert. Schließlich ist er Fahrlehrer. Als er in dem Graben neben der Landstraße zu sich kommt, ist ihm sofort klar: Sein Leben hat sich für immer geändert.

Es war ein Arbeitstag wie viele andere gewesen: Am 19. Oktober 2020 hatte Jörg Wallstein (damals 57 Jahre alt) unterrichtet, eine Prüfung abgenommen und anschließend ein Motorrad in die Werkstatt gebracht. Mit einer anderen, frisch reparierten Maschine machte er sich gegen 19 Uhr auf den Heimweg. Ruhige Landstraße, gemütliches Tempo, eine Kurve – an die nächsten Sekunden hat er keine Erinnerung. Als er wieder zu sich kommt, liegt er in einem tiefen Graben neben der Straße. „Nur ein paar Meter weiter und ich wäre auf der Wiese gelandet“, sagt Wallstein. „Dann wäre alles glimpflich abgegangen.“ Ein Auto fährt vorbei, hält an, kommt zurück. Die kleine Tochter hatte das Motorrad gesehen, nun steigt die Mutter aus. Als Pflegefachkraft schätzt sie die Lage richtig ein: Sie versucht nicht, den Verletzten zu bergen, sondern alarmiert sofort den Rettungsdienst. „So betrachtet hatte ich Glück“, meint Wallstein, „denn wenn mich jemand falsch angepackt hätte, könnte ich heute vielleicht auch meine Hände nicht mehr bewegen.“

Keine Hoffnung auf Heilung

Der Schwerverletzte wird noch in derselben Nacht per Hubschrauber nach Bad Berka verlegt. Dort befindet sich die Klinik für Wirbelsäulenchirurgie. Wallstein muss ein neues Leben beginnen. „Manchmal“, erinnert er sich, „habe ich gehofft, ich wache irgendwann auf und dieser Albtraum ist vorbei.“ Es ist eine schwere Zeit, denn Hoffnung auf Heilung besteht nicht. „Herr Wallstein ist rollstuhlgebunden“, heißt es nüchtern in der Unfallakte. Als ob das nicht schlimm



Bis sein individuell umgebauter Pkw vor der Haustür steht, nutzt Jörg Wallstein leihweise einen behindertengerecht ausgerüsteten Kleinbus.

© Beate Basenau/BG Verkehr

genug wäre, entwickelt sich eine spastische Lähmung. Die Muskeln in den Beinen verkrampfen, es kommt zu unkontrollierbaren Bewegungen und starken Schmerzen. Erst ein knappes Jahr nach dem Unfall kehrt Wallstein nach Hause zurück. Für die nächste Zeit wohnt er mit seiner Frau in einer Anlage für betreutes Wohnen – mit dem Rollstuhl ist im gemeinsamen Eigenheim ein selbstbestimmtes Leben unmöglich.

Die Reha-Berater der BG Verkehr besuchen Betroffene so früh wie möglich in der Klinik und helfen bei der Rückkehr in ein selbstbestimmtes Leben.

Dennoch steht sein Ziel unverrückbar fest: Er will wieder unterrichten. Der leidenschaftliche Lkw-Fahrer startete nach der Wende 1990 als Fahrlehrer durch. Sieben Jahre später machte er sich selbstständig. Das Geschäft lief gut. Nach der erfolgreichen Reha hofft er, mit den entsprechend umgebauten Fahrzeugen wieder alle Klassen unterrichten zu können. Zum Zeitpunkt des Interviews gab es dafür von der Führerscheinbehörde noch keine Zusage. Wallstein bleibt am Ball. Seinen Führerschein behält er – und freut sich auf seinen Pkw, der gerade individuell angepasst wird und den er auch als Fahrschulauto einsetzen möchte.

BG Verkehr hilft beim Neuanfang

In der BG Verkehr unterstützen persönliche Reha-Berater die Schwerverletzten so früh wie möglich nach einem Unfall. Thomas Kühne aus der Bezirksverwaltung Dresden lernt Jörg Wallstein schon in der Klinik kennen. Fortan begleitet er den Fahrlehrer bei dem beruflichen und persönlichen Neuanfang. Das Ehepaar beschließt, ein Haus zu bauen. In dem neuen Bungalow, der schon nach neun Monaten fertig ist, kann sich Wallstein im Rollstuhl gut bewegen. Die BG Verkehr beteiligt sich an den Kosten. „Darüber entscheidet bei uns der Hauptausschuss des

Vorstands“, erläutert Reha-Berater Kühne. „Wir sind selbstverständlich zu wirtschaftlichem Handeln verpflichtet. Andererseits hat die gesetzliche Unfallversicherung den Auftrag, den Betroffenen ein möglichst selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Und da gilt dann der Grundsatz: Mit allen geeigneten Mitteln. Darum haben wir beim Haus den Mehraufwand finanziert, der durch den rollstuhlgerechten Ausbau entstand.“ Wallstein bezieht monatelang Verletztengeld, im Anschluss eine Rente wegen der Minderung der Erwerbsfähigkeit, Heilbehandlungen, Hilfsmittel, Fahrzeugumbau – ein schwerer Unfall verursacht in der Regel auch hohe Kosten bei der Unfallversicherung (bis Ende Dezember 2023 rund 800.000 Euro).

Ins neue Leben gerollt

Jörg Wallstein ist nicht der Typ, der jammert. Dass er die Spastik in den Beinen nur mit Medikamenten in den Griff bekommt, regelmäßig zur Physiotherapie muss und schneller als früher erschöpft ist – geschenkt. Ärgerlich wird er, wenn es um die Barrieren im Alltag geht, denen er als Rollifahrer täglich begegnet. „Mit Rollifahrer bin ich einverstanden, aber Krüppel darf mich niemand nennen – außer ich selbst.“ Er braucht nicht lange darüber nachzudenken, was stört: historisches Pflaster in der Stadt, auf dem er kaum vorwärtskommt und durchgerüttelt wird, nicht abgesenkte Bordsteine, Baustellen, fehlende Toiletten, Treppenhäuser ohne Fahrstuhl ...

„Man sollte trotzdem versuchen, wie vor dem Unfall zu leben“, sagt er, „und seinen Humor bewahren. Ich bin dasselbe Rindvieh wie vorher.“ Nicht zuletzt diese Einstellung ist es, die ihm geholfen hat, seine Ehe auch nach dem Unfall glücklich weiterzuführen. Mittlerweile geht er direkter auf Menschen zu, die von sich aus nicht wagen, ihn auf den Unfall anzusprechen. „Ich war bei einer Fortbildung. Die anderen saßen schon im Raum“, erinnert er sich. „Als ich durch die Tür kam, herrschte plötzlich Totenstille. Niemand wagte zu fragen, was passiert ist. Erst am nächsten Tag ging das los und dann gab es Fragen über Fragen. Ich fühle mich



Die Küche ist so eingerichtet, dass Jörg Wallstein ohne Hilfe Essen zubereiten kann.

Querschnittgelähmte in Deutschland

Laut Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung erleiden etwa 60 bis 80 Personen im Jahr eine Querschnittlähmung, die durch einen Arbeits- oder Wegeunfall verursacht wird. Ungefähr 3.300 querschnittgelähmte Versicherte erhalten von den Unfallversicherungsträgern lebenslange Renten und Betreuung.

Man geht davon aus, dass insgesamt in Deutschland etwa 140.000 Menschen mit Querschnittlähmung leben. Pro Jahr gibt es rund 2.200 neue Fälle. Männer sind deutlich häufiger betroffen als Frauen. Stürze und Unfälle sind die Hauptursachen, aber auch Erkrankungen wie Tumore und Entzündungen können zu einer Lähmung führen.

besser, wenn ich über meine Behinderung reden kann.“ Er hält kurz inne. „Auf Sprüche wie ‚Gute Besserung‘ kann ich allerdings verzichten“, ergänzt er trocken. „Und es ist auch nicht nötig, dass mir eine 85-jährige Dame den Müll abnimmt, weil sie meint, ich schaffe es nicht bis zu den Tonnen.“ Keine Frage, Jörg Wallstein ist in seinem neuen Leben angekommen. (dp)

© BG Verkehr/Marco Grundt



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Nicht witzig!

**Lustige Filmchen mit Laien-Stunts finde ich
nur bedingt unterhaltsam.**

Früher spielten sich nach jeder Baggerwette bei Thomas Gottschalk vor meinem geistigen Auge die Bilder ab, wie dafür im Betrieb wohl geübt worden ist. Besonders Flurförderzeugwetten, bei denen die Kandidaten zum Beispiel in elegantem Schwung unter die Paletten oder durch einen Parcours schleuderten, fand ich angesichts von Unfällen mit diesem nützlichen, aber gefährlichen Arbeitsmittel nur bedingt unterhaltsam. Doch damit ist ja jetzt Schluss. Oder nicht? Lustige Filmchen durchsetzen das Internet und enden in den unvermeidlichen Top-100-Sendungen, mit denen Fernsehsender Programmlücken auffüllen. Nicht alles davon sind zufällig gefilmte Szenen. Ich will hier nicht die Spaßbremse geben und freue mich über gut gemachte, professionelle Stunts. Aber wer für den kurzen zweifelhaften Ruhm eines Internet-Kurzfilmchens Kopf und Kragen riskiert, hat nicht nur aus dem tragischen „Wetten, dass..?“-Unfall nichts gelernt, sondern muss sich fragen, ob die schmerzhafteste Landung nach einer missglückten Aktion wirklich – mit einem lustigen „Ploing“-Ton unterlegt – ein Millionenpublikum zur Schadenfreude anregen soll. Witzig ist anders.

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:

Renate Bantz (Bz),
Moritz Heitmann (mh),
Björn Helmke (bjh)

Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Januar 2024

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

**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 5 gesehen?**

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:

Frage 1 – a, c

Frage 2 – a, b

Frage 3 – a, c

So erreichen Sie die BG Verkehr



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

Hauptverwaltung Hamburg

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

+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 102
42103 Wuppertal
Tel. 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@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

Bezirksverwaltung Tübingen

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

Datenschutz

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

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom. Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im Juni 2024.



© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Adressänderungen und Abbestellungen



Für Adressänderungen und Abbestellungen benötigen wir den Zustellcode Ihrer Ausgabe. Sie finden ihn direkt über der Adresseile auf der Rückseite des Magazins.

+ Änderungen bitte per Mail an: redaktion@sicherheitsprofi.de

A young woman with dark, curly hair and glasses is smiling broadly while looking at a laptop screen. She is wearing a grey t-shirt. The background is a blurred indoor setting with warm lighting. A white rectangular area is present in the top right corner of the image.

*Ich lese was,
was ihr nicht lest.*

Ein Klick und Sie
wissen mehr.



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter