

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Vision Zero: Nie wieder Absturzunfälle | 8

Assistenzsysteme verstehen | 12

Wenn Arzneimittel zum Problem werden | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Vision Zero:
Nie wieder Absturzunfälle
Branchenkonferenz
bei der BG Verkehr
- 12** Fahrerassistenzsysteme
Wie sich die Akzeptanz
steigern lässt
- 15** Kippende Ladung
Tödliche Unfälle beim
Abladen von Betonplatten
- 18** Fair und wirksam kontrollieren
Schutzmaßnahmen
muss man überprüfen
- 20** Medikamente und stille Sucht
Wenn Arzneimittel zum
Problem werden
- 23** Regel schafft Klarheit
Die neue TRBS 1116

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Gesundheitstipps & mehr
- 26** Programm für heile Haut
BG Verkehr unterstützt
beim Hautschutz
- 28** Betriebliches
Gesundheitsmanagement
So senken Sie den Krankenstand

SERVICE

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



8 Branchenkonferenz Absturzunfälle



20 Medikamentenmissbrauch





12

Assistenzsysteme



15

Gefahr durch kippende Ladung

© BG Verkehr; mr-speziallogistik GmbH; gettyimages (MixMedia); picture alliance (Sueddeutsche Zeitung Photo | Schunk, Claus); Titelfoto: Adobe Stock (troyanphoto)



Wir können schwere und tödliche Arbeitsunfälle verhindern – dafür steht die Vision Zero.

Die konkrete Vision

„Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen“, sagte ein inzwischen verstorbener Bundeskanzler Anfang der 80er-Jahre. Engagierte Arbeitsschützer werden ihm da widersprechen. Sie wissen, dass zumindest eine Vision vielen Menschen den Weg zum Arzt erspart. Gemeint ist die Vision Zero – die Vision einer Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen.

Von der Umsetzung der Vision Zero sind wir bei Absturzunfällen leider noch ein Stück entfernt. Im Jahr 2021 stürzten rund 5.567 Beschäftigte beim Be- und Entladen von Fahrzeugen und Rampen ab. Grund genug für die BG Verkehr, auf einer Branchenkonferenz zum Thema „Unterschätzte Gefahr: Absturz von Fahrzeugen“ gemeinsam mit Referenten aus vier Ländern und 120 Teilnehmenden nach Gegenmaßnahmen zu suchen.

Durchaus mit Erfolg. Zahlreiche Praxisbeispiele zeigten, dass es bei Aufstiegen, Zugängen und Absturzsicherungen an Fahrzeugaufbauten Verbesserungsbedarf gibt. Die BG Verkehr hat bereits reagiert und ein Normungsprojekt gestartet, das die Anforderungen an sichere Arbeitsplätze in diesem Bereich definieren soll. Eine weitere Erkenntnis: Wenn wir wirklich „zero“ Absturzunfälle erreichen wollen, müssen alle Beteiligten an der Transportkette enger zusammenarbeiten. Oft sind schlecht oder gar nicht abgestimmte Arbeitsprozesse bei Be- und Entladung die tiefere Ursache für einen Absturz. Besonders an Entladestellen haben Lkw-Fahrer häufig keine Informationen, was auf sie zukommt, und müssen dann improvisieren. Das ist gefährlich und geht besser. Belader, Entlader und Transportunternehmen können durch präzise Absprachen viel im Sinne der Vision Zero erreichen. Das hätte seinerzeit auch den pragmatischen Altkanzler überzeugt.

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Aufgesprungen

Mit Druckluft entleerte Fahrerin W. einen mit Hydrauliköl beladenen Tankcontainer bei einem Kunden. Zum Ende des Vorgangs wollte sie kontrollieren, ob der Container vollständig entleert ist. Dafür stieg W. auf den Tankcontainer und öffnete die Verschlüsse des ersten Domdeckels. Der noch mit Druckluft beaufschlagte Deckel sprang auf und schleuderte W. vom Container. Beim Sturz aus etwa vier Meter Höhe verletzte sie sich schwer.

Weggedrückt

An einem Ladetor lud Mitarbeiter K. Rollbehälter in einen Anhänger mit Wechselbrücke. Weil die letzten Behälter über die Ladefläche hinausragten, konnte K. das Rolltor nicht schließen. Er versuchte, die Behälter mit einem Elektroschlepper weiter in die Wechselbrücke zu drücken. Dabei rollte der Anhänger unbemerkt weg. K. fiel mit dem Elektroschlepper in die Lücke zwischen Ladetor und Anhänger und erlitt eine schwere Kopfverletzung.

Folgenreich gestolpert

An seinem ersten Arbeitstag sicherte Fahrer R. seine Ladung, gebündelte Holzschalungsträger, mit Spanngurten. Die Gurte nahm R. aus einer Kunststoffbox, die er auf den Boden neben das Fahrzeug gestellt hatte. Bei der Kontrolle der Ladungssicherung machte er einen Schritt rückwärts, stolperte über die abgestellte Box und prallte mit dem Hinterkopf auf den Boden. Er starb zwei Tage später im Krankenhaus an den schweren Hirnverletzungen.

© Adobe Stock (Dmitry Kovalchuk); Halpoint; Michael Flipppo; Panther Media GmbH / Alamy Stock Photo); iStock (Smederevac)

Aufkleber erinnern an die richtigen Schuhe

Wer ein Fahrzeug führt, muss Schuhwerk tragen, das den Fuß umschließt. Es müssen aber nicht zwingend geschlossene Schuhe sein. Die Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ sieht vor, dass die Fersen umschlossen sein müssen. Sandalen oder hinten offene Schuhe mit angelegtem Fersenriemen sind daher auch erlaubt. Wer jedoch barfuß, in Strümpfen oder Barfußsocken fährt, bringt nicht genug Druck aufs Bremspedal. Der Anhalteweg verlängert sich. Das gefährdet alle Verkehrsteilnehmer. Der zuständige Unfallversicherungsträger kann diese Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld ahnden. Um die Beschäftigten für die richtige Schuhwahl zu sensibilisieren, bietet die BG Verkehr Aufkleber an, die über den Medienkatalog kostenfrei bestellbar sind.



„Der Rote Ritter“ für Präventionsprojekte

Zwölf Projekte haben im Jahr 2022 den Präventionspreis „Der Rote Ritter“ erhalten. Darunter eine Kampagne gegen das Geisterradeln, ein Videoclip fürs Helmtragen und ein Musikalbum für Kinder. Bei Unfällen im Straßenverkehr kamen im Jahr 2021 rund 22.300 Kinder zu Schaden, 49 verunglückten tödlich. Viele der Unfälle passieren mit dem Fahrrad. Für einen besseren Schutz der jüngsten Verkehrsteilnehmer setzt sich deshalb unter anderem die Hamburger Aktion Kinder-Unfallhilfe ein, die den „Roten Ritter“ alle zwei Jahre verleiht.

+ <https://der-rote-ritter.de>



- + Aufkleber „Schuhe an für eine sichere Fahrt!“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 23853238

Antworten zur Elektromobilität

Im Umgang mit Elektro- und Hybridfahrzeugen stellen sich viele Fragen, sei es zum Verhalten bei Unfällen, zur Prüfung der Ladesäulen und -kabel oder bei der betrieblichen Nutzung. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat die häufigsten dieser Fragen gesammelt und beantwortet. Die Fragen stammen aus der Alltagspraxis der Mitgliedsunternehmen. Die Antworten verweisen auf konkrete Informationen, Regelungen und Vorschriften der Unfallversicherungsträger sowie auf geltendes Recht.

- + www.dguv.de | Webcode: d1043731



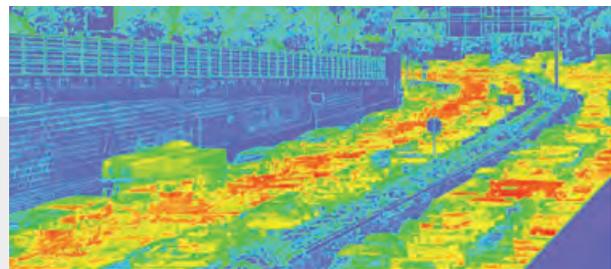
Spanien verbietet Be- und Entladen

In Spanien dürfen Fahrer ihren Lkw seit September 2022 nicht mehr selbst be- und entladen. Die Vorschriften gelten für die Güterbeförderung mit Fahrzeugen über 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Ausnahmen gibt es bei Umzugsgut, für Tankwagen und den Transport von Zuschlagstoffen sowie Stückgut zwischen Vertriebszentrum und Verkaufsort. Mehrere Tausend Euro Strafe drohen Betrieben, die Fahrer trotzdem zum Be- und Entladen verpflichten. In Portugal besteht ein ähnliches Verbot seit September 2021.

BG Verkehr auf der „transport logistic“-Messe

Vom 9. bis 12. Mai 2023 findet auf dem Gelände der Messe München die „transport logistic“ statt. Erstmals dabei ist die BG Verkehr. In Halle A4, Stand 106, informiert sie Interessierte rund um die Themen Arbeitsschutz und Gesundheit.

- + <https://transportlogistic.de>



Überhitzte Bereiche früh erkennen

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt „BiCam“ erarbeitet ein Outdoor-Kamerasystem, das den fließenden Verkehr erstmals mit Wärmebildkameras im Dauereinsatz überwachen kann. Das System soll unabhängig von Wetter und Tageszeit jedes Fahrzeug mit Geschwindigkeiten bis circa 350 Stundenkilometer und Temperaturen von 75 bis 400 Grad Celsius erfassen.

Wärmebildkameras können überhitzende Fahrzeugteile und -ladungen, sogenannte „Hot Spots“, erkennen. Ausfälle, Brände und schwere Unfälle sollen so vermieden werden. Bisherige Systeme konnten schnelle Objekte oft nicht erkennen, waren zu wartungsintensiv oder produzierten zu viele Messfehler.

- + www.iaf.fraunhofer.de

Neu erschienen



Ukrainische Sprachversion

Die Unterweisungsmappe „Güterkraftverkehr“ steht auf Ukrainisch zum Download zur Verfügung. Mit der Übersetzung der Mappe unterstützen die BG Verkehr und die IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen die Help Alliance for Ukrainian Workers in Sachen Arbeitsschutz vor Ort.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 19326024



Manipulationen verhindern

Diese neue Checkliste hilft dabei zu erkennen, ob Schutzeinrichtungen von Maschinen manipuliert werden können. Sie setzt bereits bei der Beschaffung einer Maschine an und berücksichtigt Mitarbeiterführung und Schulung.

www.dguv.de | Webcode: p213114

Fliegen mit Multikoptern

Die kompakte Übersicht „Fachbereich AKTUELL“ FBHL-014 enthält geltende rechtliche Rahmenbedingungen und Hinweise für die Verwendung sogenannter Multikopter bzw. Drohnen zu gewerblichen Zwecken. Die Publikation bietet eine praktische Unterstützung beim Erstellen der Gefährdungsbeurteilung.

www.dguv.de | Webcode: p017682

Neuwahl der Selbstverwaltung

Die Neuwahlen zur Vertreterversammlung der BG Verkehr im Rahmen der Sozialwahlen am 31. Mai 2023 werden als sogenannte Friedenswahl stattfinden. Das heißt: Die Arbeitnehmer- und die Arbeitgeberseite haben nur so viele Kandidaten vorgeschlagen, wie auch Mandate zu besetzen sind. Bei der BG Verkehr sind dies jeweils 30 und somit insgesamt 60 Mandate. Eine Wahl mit Wahlhandlung ist deshalb nicht nötig. Nach Ablauf des Wahldatums gelten die vorgeschlagenen Vertreterinnen und Vertreter als gewählt. Das erspart der BG Verkehr und damit den Mitgliedsunternehmen die Kosten für eine Urwahl.

Gute Nachrichten gibt es auch für kleinere Mitgliedsbetriebe. Der Jahresbeitrag 2023 für den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD) der BG Verkehr bleibt gegenüber dem Vorjahr stabil.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16444719



Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“

Der Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit (VDSI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat suchen Projekte, mit denen die Zahl von Wegeunfällen sowie Unfällen im innerbetrieblichen Transport und Verkehr reduziert werden konnte. Einsendeschluss ist der 30. Juni 2023.

vdsi-unterwegs-aber-sicher.de



Handlicher Nachweis

Mit dem Sicherheitspass der BG Verkehr lassen sich Schulungen, Unterweisungen und Qualifikationen unterwegs schnell nachweisen. Die Originaldokumente können beim Arbeitgeber bleiben und müssen nicht mitgenommen werden. Dank des handlichen Formats ist der Pass für Unternehmen attraktiv, deren Beschäftigte häufig als externe Dienstleister auf fremden Betriebsgeländen unterwegs sind. Mitgliedsunternehmen können den Pass kostenlos per E-Mail bestellen.

ams@bg-verkehr.de



Nächster Halt: Packstation

In Schwerin fährt eine Straßenbahn Pakete aus. Seit Herbst 2022 transportiert die neue Sonderlinie im Citybereich werktags rund 450 Paketsendungen. An den Haltestellen werden die Sendungen auf Packstationen verteilt. Die neue Transportform ist Teil eines Projekts für umweltfreundliche Lieferverkehrskonzepte in der mecklenburgischen Landeshauptstadt.

Rettungsgasse bilden!

Die Pflicht, eine Rettungsgasse zu bilden, gilt ohne zeitlichen Überlegungsspielraum und „sobald Fahrzeuge mit Schrittgeschwindigkeit fahren oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden“ (§ 11 Abs. 2 StVO). So urteilte das Oberlandesgericht Oldenburg. Ein Autofahrer hatte Beschwerde gegen eine Geldbuße eingelegt. Sie war verhängt worden, weil er mit der Bildung einer Rettungsgasse auf der Autobahn gezögert hatte, als der Verkehr ins Stocken geriet.

54,9 Prozent

... der 1.600 befragten Sicherheitsbeauftragten (Sibe) wünschen sich gemäß einer Online-Umfrage einen stärkeren Erfahrungsaustausch mit anderen Sibe. Befragt hatte das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Die Seminare der BG Verkehr fördern diesen fachlichen Austausch.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 20279827

Gefahrgut: Geänderte Vorschriften

Seit Januar 2023 gelten europaweit die geänderten Gefahrgutvorschriften für den Straßenverkehr (ADR). Nach dem 31. Juni 2023 müssen sie verbindlich angewandt werden, vorher ist die Anwendung möglich und erwünscht. Anpassungen und Änderungen gibt es unter anderem zum Transport von Lithiumbatterien sowie zur Zulassung von Tankkraftwagen mit Elektro- oder Hybridantrieb.

+ www.dekra.de



Testen Sie Ihr Wissen!



1. Die Beleuchtungseinrichtungen an Ihrem Fahrzeug sind hinten verdeckt. Was nun?

Ich bringe einen Leuchtenträger mit allen hinteren Beleuchtungseinrichtungen an,

- a wenn ich bei Dämmerung oder Dunkelheit fahre.
- b falls die Strecke länger als fünf Kilometer ist.
- c immer.



2. Was bedeutet dieses Verkehrszeichen?

- a In 200 m Entfernung beginnt ein Überholverbot.
- b In 200 m Entfernung endet das Überholverbot.
- c Das Überholverbot ist 200 m lang.

3. Was tun Sie, wenn Sie als Erster an einer Unfallstelle mit Verletzten sind?

- a Erste Hilfe leisten – Rettungsdienst alarmieren – Unfallstelle absichern
- b Unfallstelle absichern – Erste Hilfe leisten – Rettungsdienst alarmieren
- c Rettungsdienst alarmieren – Unfallstelle absichern – Erste Hilfe leisten

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

Fehltritt mit Folgen

Sie sind gefürchtet und werden gleichzeitig unterschätzt: Abstürze von Fahrzeugen. Was man dagegen tun kann, zeigte eine Branchenkonferenz der BG Verkehr in Hamburg.

Auch eine kleine Unaufmerksamkeit kann fatale Konsequenzen haben. Ob man in fast vier Meter Höhe auf einem Tankauflieger arbeitet oder in „nur“ 1,5 Meter Höhe die Ladungssicherung auf einem Sattelaufleger kontrolliert – ein Absturz hat oft schwerwiegende Verletzungen zur Folge. Diese Unfallart gehört im Transportwesen zu den häufigsten überhaupt. Rein rechnerisch waren im Jahr 2021 Tag für Tag sechs Versicherte der BG Verkehr betroffen.

Vision Zero ist realisierbar

Grund genug für die BG Verkehr, die oft unterschätzte Gefahr während einer Branchenkonferenz in Hamburg in den Fokus der Fachöffentlichkeit zu rücken. An dem intensiven Austausch beteiligten sich 120 Fachleute aus dem Arbeitsschutz sowie der Transport- und

Entsorgungsbranche. Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr, bekräftigte: „Das Ziel der Vision Zero – eine Welt ohne schwere und tödliche Arbeitsunfälle und berufsbedingte Erkrankungen – ist bei den Absturzunfällen realisierbar. Wir werden weiter mit aller Kraft daran arbeiten.“

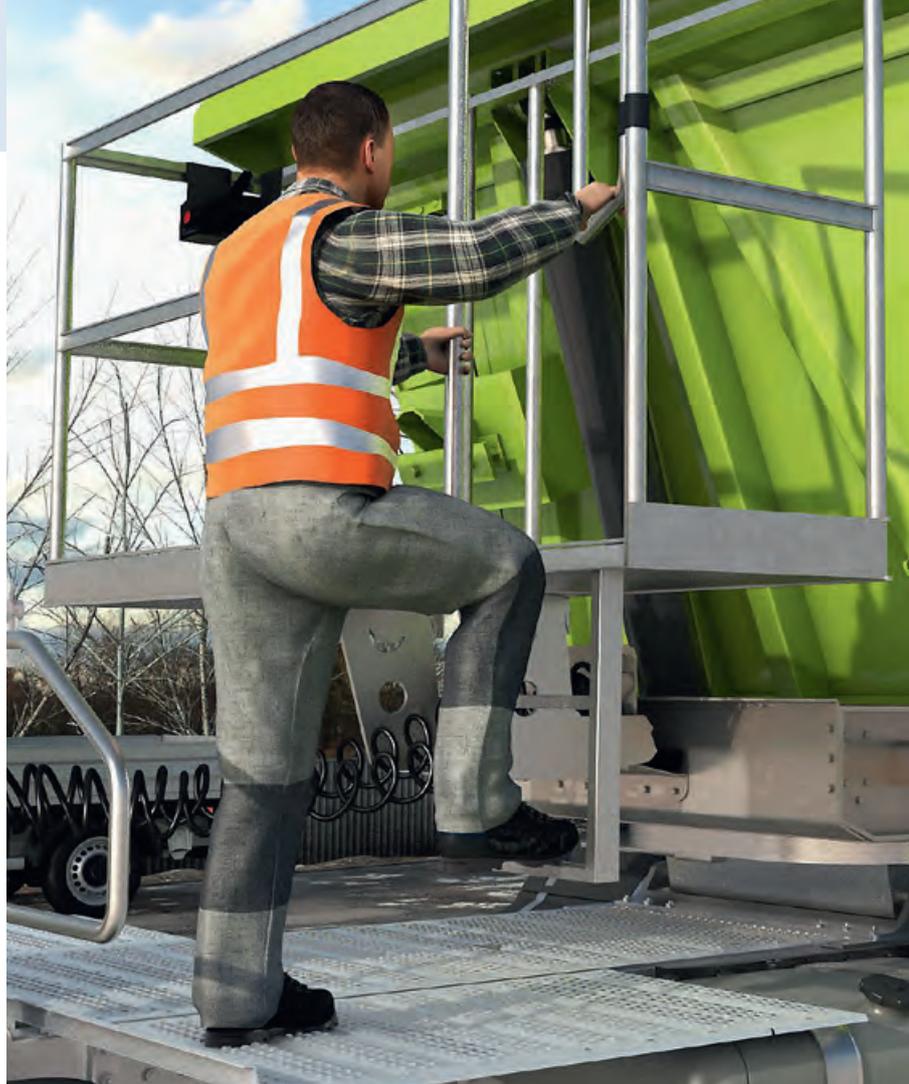
Als Mitveranstalterin sorgte die Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) für eine internationale Dimension. Referentinnen und Referenten aus Deutschland, Finnland, Schweden und

Frankreich stiegen in die Analyse und die Suche nach Lösungen ein.

Vorrang für technische Maßnahmen gefordert

„Die Verhinderung von Absturzunfällen muss vor allem durch technische Maßnahmen umgesetzt werden und nicht allein durch Verhaltensänderungen der Beschäftigten“, forderte Wolfgang Witzke, Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Entsorgung der BG Verkehr. Als typische Beispiele nannte er das Abrutschen von der Leiter beim Abplanen oder die Angewohnheit, beim Aussteigen aus dem Fahrerhaus zu springen. „Es ist menschlich, einmal unaufmerksam zu sein oder einen falschen Schritt zu machen. Deswegen brauchen wir technische Änderungen, sodass es gar nicht mehr dazu kommen kann“, sagte Witzke.

Wer sich als Fuhrparkbetreiber auf die Suche nach sicherheitsoptimierten Fahrzeugen macht, wird allerdings nicht immer fündig. „Serienfahrzeuge bieten beispielsweise selten sichere Aufstiege, da die Prioritäten bei Platz, Ladevolumen und Kosten liegen“, kommentierte Ralf Thelen von der PreZero Service Deutschland.



Die Branchenkonferenz gibt viele gute Impulse. Jetzt brauchen wir eine starke Motivation, denn die Übertragung guter Ideen in die Praxis ist eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe.

Janne Reini, Präsident der IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen

Statistik der Absturzunfälle

Im Jahr 2021 hatten in Deutschland

- ▶ 5.567 Menschen beim Be- und Entladen von Lkw einen Absturzunfall.
- ▶ **2.370 davon waren Versicherte der BG Verkehr.**
- ▶ 6 Menschen (über alle Branchen) starben an den Unfallfolgen.
- ▶ 366 Menschen (über alle Branchen) wurden so schwer verletzt, dass sie eine Unfallrente erhielten.
- ▶ **189 davon waren Versicherte der BG Verkehr.**



© H.ZWEI, S. Werbeagentur GmbH; BG Verkehr/Thomas Panzau



Die Vision Zero könnte bei Absturzunfällen schon bald Realität sein, denn für dieses Thema gibt es Lösungen.

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr

Serienfahrzeuge bieten selten wirklich sichere Aufstiege.

Ralf Thelen, PreZero Service Deutschland



Es liegt auf der Hand, dass mehr Sicherheit an den Ladestellen nur erreicht werden kann, wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten.

Martin Küppers, Leitung Kompetenzfeld Arbeitssicherheit und Regelwerk bei der BG Verkehr



Gustav Sand Kanstrup von der schwedischen Behörde für Arbeit und Umwelt kritisierte, dass in der Transportpraxis zur Absicherung der Arbeitsfläche auf Tankcontainern ein Geländer mit lediglich 70 Zentimeter Höhe eingesetzt wird. Die wäre nur für Fahrpersonal mit einer Größe von maximal 1,45 Meter ausreichend. Kanstrup zog dabei die Vorschriften für Fahrzeuge heran, die im Gegensatz zu Transportequipment durch die Maschinenrichtlinie reguliert werden. Dort seien

in EN ISO 14122-3 zumindest 110 Zentimeter Geländerhöhe vorgeschrieben.

Gute technische Lösungen gibt es oft nur gegen Aufpreis

Einige gute technische Lösungen sind schon heute im Einsatz oder befinden sich zumindest in den Aufpreislisten der Hersteller. Beispiele:

- ▶ Kühlmaschinen- und Laderaumtemperaturen können über entsprechende Anzeigen aus dem Fahrerhaus kontrolliert werden.

- ▶ Hochdruckreinigungsdüsen ersparen den Beschäftigten den riskanten Aufstieg bei der Reinigung von Rückfahrkameras, die oben am Fahrzeugheck montiert sind.
- ▶ Planen an einem Muldenkipper lassen sich mithilfe einer Fernbedienung vom Boden aus sicher öffnen und schließen. Ein zusätzlicher Nutzen für Unternehmer ist der einhergehende Zeitgewinn.
- ▶ Der Füllstand einer Mulde lässt sich mit einem Kamera-Monitor-System überprüfen,

Tipps für das Ein- und Aussteigen ins und aus dem Fahrerhaus

- Dreipunkt-Regel beachten: Zwei Füße und eine Hand oder zwei Hände und ein Fuß müssen immer einen festen Stand und einen festen Griff haben.
- Vorwärts einsteigen, rückwärts aussteigen.
- Mit einer Hand am Haltegriff und einer Hand an der Haltestange festhalten.
- Nur mit leeren Händen ein- oder aussteigen, Frachtpapiere etc. vorher ablegen.
- Feste Schuhe tragen und die Füße großflächig auf die Stufen des Lkw-Aufstiegs stellen.
- Auf Abstiege keine Fußmatten auflegen, denn sie verringern die Trittsicherheit.
- Fahrzeug so abstellen, dass die Tür voll aufgeschwenkt werden kann.
- Der Abstellplatz sollte gut beleuchtet und der Untergrund eben sein.



Die Geländer auf den Tankwagen sind standardmäßig 70 Zentimeter hoch – das ist viel zu wenig.

Gustav Sand Kanstrup, schwedische Behörde für Arbeit und Umwelt

was dem Fahrer den Auf- und Abstieg auf das und vom Fahrzeug erspart.

- ▶ Serienreife automatische Kupplungssysteme für Sattelaufleger wurden jüngst auf der IAA Transportation vorgestellt.

BG Verkehr forciert Normungsprojekt

Ein weiterer Ansatz für mehr Sicherheit: Lücken im Vorschriftenwerk müssen geschlossen werden. Dazu hat die BG Verkehr einen Vorstoß gestartet. Ziel ist eine Norm, welche die Sicherheit von Arbeitsplätzen an Fahrzeugaufbauten sowie Anforderungen an Aufstiege, Zugänge und Absturzsicherungen regelt. Hier, so erläuterten Heinz-Peter Hennecke und Hermann Haase von der BG Verkehr, besteht für die Vielzahl von Aufbauten, die nicht unter die Maschinenrichtlinie fallen, derzeit eine Regelungslücke. Erster Schritt ist die Erstellung eines VDMA-Einheitsblatts (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau), bei der Hersteller, Fahrzeugbetreiber und Organisationen einbezogen werden. Die BG Verkehr wird auf die betroffenen Verbände im Rahmen ihrer Fachbereichsaufgaben zugehen.

Dass eine stärkere Beteiligung von Logistikunternehmen bei der Ausarbeitung von Vorschriften Sinn macht, zeigte Emilia Poljakov von Alfred Talke Logistic Services auf. Die Logis-

tikmanagerin wies auf die komplexe Vorschriftensituation hin: Bei den Chemietransporten treffen klassische Arbeitsschutz, fahrzeugspezifische Vorschriften und Gefahrgutrecht aufeinander. Problematisch werde es, wenn jede Aufsichtsbehörde auf die Vorschriften aus ihrem eigenen Bereich pocht – ohne Rücksicht auf andere Rechtsgebiete. Dann werde Regeltreue für die Fahrzeugbetreiber zur Herausforderung.

Erhöhtes Risiko an den Entladestellen

Die Talke-Managerin und Martin Küppers, Kompetenzfeldleiter bei der BG Verkehr, hoben die Kooperation an den Ladestellen als einen weiteren Aspekt bei der Unfallvermeidung hervor. Transportunternehmen können kaum Einfluss auf die Situation an den Entladestellen nehmen, da sie in aller Regel keine vertragliche Beziehung zu den Warenempfängern haben. Küppers forderte von allen Beteiligten verstärkte Kooperationsbemühungen. „Das Fahrzeug, die Ladestelle, die eingesetzten Transportmittel, die umgeschlagene Ladung und die beteiligten Beschäftigten bilden gemeinsam ein Arbeitssystem. Es liegt auf der Hand, dass mehr Sicherheit nur erreicht werden kann, wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten“, sagte Küppers.

Natürlich spielt auch der menschliche Faktor eine Rolle. Antoine de Lipowski, bera-



Durch technische Änderungen erreichen wir, dass unsere Beschäftigten manche Fehler gar nicht mehr machen können.

Wolfgang Witzke, Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Entsorgung bei der BG Verkehr



Wenn das Fahrpersonal versucht, verloren gegangene Zeit an der Ladestelle aufzuholen, steigt das Unfallrisiko.

Antoine de Lipowski, Renten- und Sozialversicherung CARSAT, Frankreich

Für Chemietransporte besteht die Herausforderung darin, die Vorschriften aus verschiedenen Rechtsgebieten gleichrangig umzusetzen.

Emilia Poljakov, Alfred Talke Logistic Services



tender Ingenieur bei der Renten- und Sozialversicherung CARSAT aus der Bretagne, Frankreich, berichtete über eine Analyse zu Absturzunfällen. Demnach müssen die Fahrer in der regionalen Distribution pro Schicht 28-mal am Lkw hoch- und wieder heruntersteigen. Bei Tanktransporten sind es immerhin zehn Auf- und Abstiege. Die ständige Wiederholung verleitet dazu, eigentlich gelerntes sicheres Verhalten nicht mehr so genau zu nehmen. Nach Meinung des französischen Experten spielt außerdem Zeitdruck bei vielen Unfällen eine unheilvolle Rolle. „Das Fahrpersonal darf nicht den Eindruck bekommen, durch besonders hohes Arbeitstempo an den Ladestellen Zeit aufholen zu müssen, die während des vorangegangenen Transports verloren gegangen ist“, forderte de Lipowski.

Sicheres Ein- und Aussteigen lässt sich trainieren

Ergänzend zu guten technischen und organisatorischen Lösungen können zielgerichtetes Training und Unterweisung der Beschäftigten die Unfallzahlen senken. Zum Beispiel wird bei einem weltweit tätigen Expressdienst sicheres Arbeiten gezielt trainiert und anhand von einprägsamen Merksätzen eingeschliffen. Das Training wirkt: Arbeitsunfälle durch Ausrutschen und Stürzen sind signifikant zurückgegangen. Gut möglich, dass die Erkenntnisse aus dem KEP-Bereich auch auf den Güterkraftverkehr übertragbar sind. Beispielsweise könnte man das richtige Ein- und Aussteigen ins und aus dem Fahrerhaus auf diese Art trainieren. Hier gibt es immer noch zahlreiche Unfälle, weil die Beschäftigten in der täglichen Routine das eigentlich erlernte sichere Verfahren vernachlässigen. (bjh)

Mit einer neuen Norm könnten wir einheitliche europäische Standards für Fahrzeugaufbauten setzen.

Hermann Haase, Prüf- und Zertifizierungsstelle DGUV Test bei der BG Verkehr



VISION ZERO
Safety. Health. Wellbeing.

Die Vision Zero ist eine internationale Kampagne zur Prävention. Vision Zero steht für eine Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen. Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden bei der Arbeit sollen durch den Aufbau einer umfassenden Präventionskultur selbstverständlich werden.

Die BG Verkehr engagiert sich seit Jahren für die Umsetzung. Absturzunfälle sind dabei ein Schwerpunktthema, denn dagegen kann und muss mehr getan werden. Die Branchenkonferenz „Unterschätzte Gefahr: Absturz von Fahrzeugen“ in Hamburg wurde gemeinsam von der BG Verkehr und der Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) organisiert.

Fahrerassistenzsysteme

Hilfe richtig annehmen

Die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer findet Fahrerassistenzsysteme gut. Aber einige schalten die technischen Helfer trotzdem manchmal ab. Das lässt sich ändern, wenn man die Gründe kennt.

Sekundenschlaf. Für einen Augenblick ist der Lkw führungslos unterwegs. Das Warnsignal des Notbremsassistenten ertönt. Der Fahrer erschrickt, reagiert hektisch. Mit seiner Aktion signalisiert er dem Fahrerassistenzsystem, er habe die Kontrolle wieder übernommen. Die rettende Notbremsung bleibt aus, es kommt zum Unfall. Die Analyse ergab: Wenn der Notbremsassistent „ungestört“ hätte bremsen können, hätte er die gefährliche Folge des Sekundenschlafs abgemildert oder verhindert.

Dieses reale Beispiel aus einer Unfallanalyse der BG Verkehr führt vor Augen, wie wichtig das Zusammenspiel von Fahrern und Fahrerassistenzsystemen (FAS) für einen Sicherheitsgewinn ist. Und es zeigt, dass selbst eingeschaltete Systeme nur im Rahmen der physikalischen Grenzen funktionieren und dass die Menschen stets aufmerksam sein müssen. Das Beispiel stammt aus der Masterarbeit von Carsten Jahn. Als Aufsichtsperson bei der BG Verkehr hat sich Jahn intensiv mit der Funktionsweise der FAS beschäftigt. Regelmäßig ist er an Unfallanalysen von Auffahrunfällen mit Lkw beteiligt. Die Ursachen: Ablenkung, Unaufmerksamkeit und Sekundenschlaf. In vielen Fällen war zudem der Notbremsassistent abgeschaltet, der den Unfall möglicherweise hätte verhindern können. Eine Untersuchung der Verkehrsunfallforschung

an der TU Dresden bestätigt das Bild. Bei rund einem Viertel der 309 dort betrachteten Unfälle war ein Fahrerassistenzsystem abgeschaltet.

Wenig Zweifel am Nutzen

Jahn machte sich in seiner Masterarbeit systematisch mit einer Befragung auf die Suche nach Gründen für das Abschalten. Seine Erkenntnisse sollen dabei helfen, die Akzeptanz der FAS zu verbessern. Am Nutzen der Fahrerassistenzsysteme hatten die meisten Befragten keine Zweifel. Bei den Freitextantworten findet sich sogar vermehrt die Aussage: „Warum sind Assistenzsysteme eigentlich noch abschaltbar? Das dürfte gar nicht möglich sein!“ Auf den ersten Blick scheint also alles in Ordnung.

Wir erinnern uns eher an Situationen, in denen ein System vermeintlich falsch warnt.

„Unsere Aufgabe ist erst erfüllt, wenn die Zustimmung für Fahrerassistenzsysteme bei einhundert Prozent liegt“, sagt Jahn. Es geht ihm darum, die Gründe zu verstehen und die Skepsis abzubauen. Jahn betrachtete deshalb drei Fahrerassistenzsysteme genauer: Spurhaltewarnsystem, Notbremsassistent und Abstandsregeltempomat. Alle drei blei-



© Daimler Truck AG

ben laut Jahn zu einem Prozentsatz zwischen 52 und 91 Prozent eingeschaltet und zeigen beispielhaft die großen „Baustellen“ bei den Systemen auf: vermeintliche Fehlauflösungen, Schulungs- sowie Defizite.

Warum werden die Systeme abgeschaltet?

„Die Gründe sind hauptsächlich frühere schlechte Erfahrungen, wenn Systeme aus Sicht der Nutzer fälschlich warnten oder eingriffen“, sagt Jahn. Auch wer Fahrerassistenzsysteme grundsätzlich positiv bewertet, schaltet sie manchmal aus, wenn er der Meinung ist, ein System warne häufiger grundlos als sinnvoll. So ist ein typischer Anlass für das Abschalten der Spurwarnsysteme das als störend empfundene Warngeräusch.

Selbst wenn die Systeme mittlerweile besser geworden sind, erinnern sich die Fahrer eher an die negativen Erfahrungen. „Man spricht hier

91

Prozent ist **moderne Technik** im Fahrzeug „eher wichtig“ oder „sehr wichtig“.



von Negativitätsverzerrung“, sagt Jahn. Dass Systeme im richtigen Moment warnen oder eingreifen, erwarten die Nutzer wiederum. „Deswegen erinnern sie sich nicht bewusst daran.“

Weiterentwicklung und Wartung

Was löst diese als fehlerhaft wahrgenommenen Eingriffe aus? „Die Hersteller legen die Systeme mit Sicherheitsreserven aus. Somit warnen sie in Situationen, in denen der aufmerksame Fahrer (noch) keine Gefahr erkennt oder der Meinung ist, die Situation im Griff zu haben“, sagt Jahn. Der Fahrer selbst fühlt sich gestört oder teilweise bevormundet, speichert die Erfahrung als negativ ab. Für die Akzeptanz der Systeme ist deshalb die Analyse wichtig: Warum hat das System eingegriffen und wie kann die Situation künftig vermieden werden? Das Ergebnis könnte auch der Weiterentwicklung der Systeme dienen – zum Beispiel mit Blick auf eine intuitive Bedienbarkeit.

Aus negativen Erfahrungen lernen

► Alltagstaugliche und einheitliche Bedienung

In Betrieben, in denen Fahrer häufig zwischen mehreren Fahrzeugmarken wechseln, sorgen die Unterschiede in der Bedienung der Systeme für Fehler. Außerdem ist eine alltagstaugliche Bedienung wichtig. Fehlt bei Systemen mit Touch-Bedienung eine von Dreh-, Kipp- oder Tastenschaltern gewohnte Rückmeldung, kann es kritisch werden, wenn die Fahrerin oder der Fahrer dann den Blick länger vom Verkehrsgeschehen zum Display wendet.

► Sorgfältige Reinigung, Reparatur und Wartung

Die Zuverlässigkeit der Systeme muss sichergestellt sein, besonders wenn einzelne Komponenten Schmutz, Eis und Schnee oder Steinschlag ausgesetzt sind. Beim Tauschen einer Windschutzscheibe zum

Für Nutzfahrzeuge verpflichtende Systeme

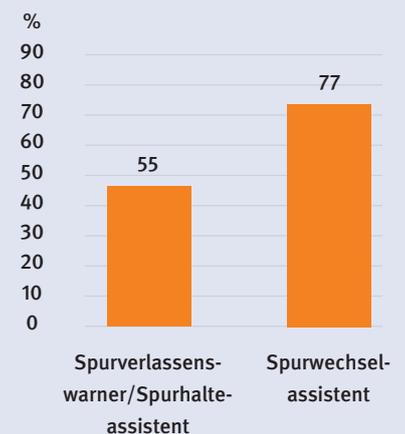
Für Neuerteilung einer EG-Typgenehmigung ab 6. Juli 2022

- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- Notbremslicht
- Rückfahrassistent
- Abbiegeassistent
- Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit
- Reifendrucküberwachung

Für Neuzulassungen

- Automatisches Antiblockiersystem
- Elektronisches Fahrdynamik-Regelsystem
- Spurhaltewarnsystem
- Hochentwickelter Notbremsassistent

Technische Weiterentwicklung sorgt für mehr Akzeptanz



Der Spurwechselassistent überwacht zusätzlich den toten Winkel. Diese Warnungen nehmen die Fahrer als nützlich wahr. Die Folge: Das System bleibt häufiger eingeschaltet.

Was gegen Abschalten helfen könnte

Hersteller



- Systeme auf Basis von Nutzererfahrungen weiterentwickeln
- Bedienung der Systeme vereinfachen

Unternehmen



- Systeme bei Neuanschaffungen berücksichtigen, gegebenenfalls Systeme nachrüsten
- Gefährdungsbeurteilung: Fahrerassistenzsysteme als technische Maßnahme gegen Unfallgefahren aufnehmen
- Wartung und Pflege einkalkulieren
- Unterweisungen zu Nutzen und Gefahren von Fahrerassistenzsystemen
- Arbeitsanweisungen erlassen, die Fahrerassistenzsysteme nicht auszuschalten

Gesetzgeber



- Funktion und Bedienung der Systeme standardisieren

Beschäftigte



- Intensiv mit den Systemen auseinandersetzen
- Eingriffe hinterfragen, Fehlfunktionen thematisieren
- Genauso aufmerksam fahren wie ohne Assistenzsysteme



© contenova; Adobe Stock (oxinox); Delta Studio; Frank)

Umgang mit Assistenzsystemen lernen: Idealerweise begleitet ein Trainer Neulinge.

sein. Mit dem Betätigen des Blinkers wird er dann kurzzeitig ausgeschaltet.“ Andererseits kann Übersteuern einen Unfall nicht verhindern, wenn der Kraftfahrer nicht richtig reagiert oder einen anderen Fehler macht, nachdem er die Kontrolle übernommen hat. Der eingangs genannte Unfall ist ein Beispiel hierfür. Kennt ein Fahrer das Übersteuern, versteht er die Funktionsweise des Fahrerassistenzsystems besser, kann es effektiver nutzen und akzeptiert die Technik eher.

„Die Technik soll Fahrfehler korrigieren, die einem Kraftfahrer unterlaufen können, wenn er insbesondere auf der Autobahn lange unterwegs ist“, sagt Jahn und weist darauf hin, dass alle Fahrerassistenzsysteme in erster Linie eines sind: Assistenten. Das höhere Sicherheitsgefühl durch die Assistenzsysteme dürfe nicht dazu führen, dass man ein höheres Risiko eingeht. „Trotz aktivierter Assistenten müssen die Fahrer stets aufmerksam sein.“ (mh)

+ Neue Unterweisungskarten
Die BG Verkehr hat die Unterweisungskarten für den Güterkraftverkehr um eine Karte für Fahrerassistenzsysteme erweitert.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 22171098

Beispiel müssen möglicherweise ab- und wieder anmontierte Sensoren und Kameras geprüft werden und im Zweifel neu justiert oder kalibriert. Auch Softwareupdates können von Zeit zu Zeit nötig sein.

► Richtige Unterweisung und Training

Die beste Technik nützt nur etwas, wenn sie richtig angewendet wird. Wer erstmals ein Fahrzeug mit unbekanntem System fährt, benötigt eine genaue Einweisung. „Ideal begleitet ein Trainer den Neuling und übt mit ihm die Anwendung der Systeme im praktischen Einsatz“, sagt Jahn.

Grenzen der Technik kennen

In einer ausführlichen Übungsfahrt lernen die Fahrer dann zum Beispiel, dass sie Fahrerassistenzsysteme in jeder Situation auch durch sogenanntes Übersteuern abschalten können. Dabei signalisiert der Fahrer dem Fahrzeug, dass er die Kontrolle übernommen hat – indem er beispielsweise den Blinker

83

Prozent der Befragten schätzen die **Systeme** als „sehr nützlich“ für Kraftfahrer ein.

betätigt oder auf das Gaspedal tritt. Das System erkennt: Es soll nun nicht reagieren.

„Die Möglichkeit des Übersteuerns ist wichtig und juristisch notwendig. Der Fahrer muss jederzeit die Kontrolle über sein Fahrzeug haben“, sagt Jahn. Gerade bei Systemen mit aktivem Eingriff muss der Fahrer situativ entscheiden können, ob er die Assistenz annehmen oder die gefährliche Situation selbst bewältigen will. Bei anderen Systemen kann er die Warnung unterdrücken. Jahn nennt ein Beispiel: „Beim Überholvorgang kann ein Abstandshalteassistent durchaus hinderlich



Kippende Ladung: Tödliche Gefahr

Eine tonnenschwere Betonplatte neigt sich auf der Ladefläche nahezu lautlos zur Seite. Langsam erst, dann immer schneller. Als der Fahrer das leise Rauschen wahrnimmt, ist es bereits zu spät.

Die Sicherung hoher Ladung mit einer schmalen Aufstandsfläche will gut geplant sein. Beim Transport auf der Straße wird sie wegen der auftretenden Massenkraft eher kippen als verrutschen. Die anerkannten Regeln der Technik widmen dieser anspruchsvollen Aufgabe daher ganze Kapitel. Angekommen an der Entladestelle hört die Gefährdung aber nicht auf. Unüberlegtes Vorgehen beim Entfernen der Ladungssicherung hat schon manchen Fahrer das Leben gekostet.

Die Meldungen zu tödlichen Unfällen ähneln sich (siehe nächste Seite) und leider

auch die Ursachen. In den staatsanwaltlichen Ermittlungsakten steht in der Regel: Ein Fremdverschulden lag nicht vor. Aus Sicht des Arbeitsschutzes treffen mehrere Umstände zusammen, die solche Tragödien auslösen.

Wann ist eine Ladung kippgefährdet?

Fangen wir ganz von vorn an. Wann ist eine Ladung kippgefährdet? Hier spielen zwei

Eigenschaften eine Rolle: die Höhe des Schwerpunkts und dessen Abstand zu einer Kippkante (siehe Schema zur Kippgefahr). Mit steigendem Verhältnis Höhe zu Abstand nimmt die Kippgefahr zu. Instabile Ladung muss dann für den Transport nicht nur gegen Verrutschen, sondern auch gegen Kippen gesichert werden. Dies erfolgte bei den Unfallbeispielen durch das Niederspannen mit Zurrmitteln.

Innenlader-Sattelanhänger wurden speziell zum Transport stehender Betonplatten entwickelt.

Beispiele für tödliche Arbeitsunfälle

Fahrer erschlagen

Beim Verladen löste sich aus noch ungeklärter Ursache das Transportgut und traf den Fahrer. Trotz einer sofortigen Versorgung durch den Rettungsdienst und einen Notarzt erlag der Mann noch vor Ort seinen Verletzungen.

Bauteil stürzt ab

Der Verunglückte hatte Bauteile für ein Fertighaus transportiert. An der Entladestelle fielen Teile der Ladung vom Lkw. Dabei geriet der Mann unter eine der etwa 1,8 Tonnen schweren Wände. Er verstarb noch vor Ort.

Gurte zu früh gelöst

Als der Lkw-Fahrer die Spanngurte entfernte, ist die Platte auf ihn gefallen und hat ihn erschlagen.

Beim zweiten Mal hatte der Fahrer keine Chance

Der Standplatz für einen Fahrzeugkran war aufgeschüttet und verdichtet worden. Durch nachrutschendes Material entstand eine seitliche Neigung des angrenzenden Fahrwegs (5 bis 7 Grad). Morgens stellte ein Lkw-Fahrer dort seinen Sattelzug zur Entladung der angelieferten Betonplatten ab. Ein Bauarbeiter wollte ihn unterstützen und öffnete die Zurrgurte auf der Bergseite des Anhängers. Daraufhin fielen zwei Platten auf der gegenüberliegenden Seite vom Fahrzeug. Glücklicherweise hielt sich dort niemand auf.

Am Nachmittag lieferte ein anderer Fahrer weitere Betonplatten an und positionierte seinen Sattelzug an gleicher Stelle. Er öffnete die Zurrgurte diesmal auf der Talseite. Wie am Vormittag fielen zwei Betonplatten vom Fahrzeug und trafen diesmal den Fahrer. Er hatte keine Überlebenschance.

Aus Pressemeldungen des Jahres 2022

Transportsicherheit ist nicht Entladesicherheit

Selbst wenn die Sicherung für den Transport vorbildlich nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt, muss die Ladung irgendwann wieder vom Fahrzeug. Wer beim Entfernen der Hilfsmittel zur Ladungssicherung nicht alle Risiken einkalkuliert, schwebt in akuter Lebensgefahr. Steht das Fahrzeug wirklich auf einer ebenen Fläche? Haben die Massenkkräfte während des Transports die Ladung in eine ungünstige Position gebracht? Kann sich der Lkw beim Entladen wegen der einseitigen Entlastung in eine Richtung neigen? Herrscht starker Wind, der die flächigen Güter erfasst? Arbeiten mehrere Personen an der Ladung, ohne aufeinander zu achten?

Nur gute Vorbereitung hilft

Nur wer geeignete Fahrzeuge für den Transport flächiger Ladegüter hat, die wegen ihrer Abmessungen stehend transportiert werden, darf entsprechende Aufträge annehmen. Nicht nur die Länge und Höhe der Ladefläche, sondern auch die Möglichkeit, die Ladung

während des Transports und des Be- und Entladens gegen Kippen zu sichern, begrenzen den Einsatz einiger Fahrzeuge.

- ▶ Innenlader-Sattelanhänger, die genau für solche Ladegüter konzipiert wurden, sind die beste Wahl.
- ▶ Standard-Sattelanhänger mit offener Pritsche eignen sich nur bedingt und müssen mit speziellen Transporthilfen ausgerüstet werden. Ladegestelle, mit denen die flächigen Ladegüter zu beiden Seiten formschlüssig gesichert werden können, bieten einen vergleichbaren Vorteil.
- ▶ Vielfach kommen sogenannte A-Böcke zum Einsatz. Auch wenn die Platten daran anliegen, müssen sie während des Entladevorgangs weiterhin gegen Kippen gesichert werden.
- ▶ Die zusätzliche Ausstattung der Ladeflächen mit Taschen für das Anbringen von Rungen vereinfacht zudem die Sicherung der Transporthilfen und der Ladung während der Fahrt und beim Entladen.

Wer beim Lösen der Zurrgurte nicht alle Risiken einkalkuliert, schwebt in akuter Lebensgefahr.



Wenn eine tonnenschwere Betonplatte von einem Fahrzeug fällt, müssen die Rettungskräfte mit schwerem Gerät anrücken.



© mr-speziallogistik GmbH

Schritt für Schritt

Abstellplatz prüfen: Wenn der Fahrer an der Entladestelle ankommt, muss er sein Fahrzeug auf dem zugewiesenen Platz abstellen. Trotzdem soll er sich bei dem Verantwortlichen melden und auf Abhilfe drängen, wenn er eine Schrägstellung bemerkt. Alles andere wäre leichtsinnig. Durch die Verwendung einer Wasserwaage lässt sich auch eine unmerkliche Neigung der Ladefläche schnell erkennen. Übrigens: Für Smartphones gibt es Wasserwaagen-Apps. Wenn der Fahrzeugaufbau durch die Luftfederung komplett abgesenkt wird, vermindert dies den negativen Einfluss aus der Bewegung der Ladefläche beim Abheben der Ladung. Die Betriebsanleitung des Fahrzeugs gibt Auskunft darüber, ob dies möglich ist.

Zurrgurte lösen: Die anschließende Entfernung der Sicherung für den Transport ist der kritischste Teil, da gerade bei der Verwendung von A-Böcken nicht vorhersehbar ist, wie sich die Ladung verhält. Hersteller bieten spezielle Zurrmittel an, bei denen sich die Vorspannung beim Lösen nicht augenblicklich abbaut. Vielmehr wird der Zurrurt in Stufen oder dosiert in kleinen Schritten wieder freigegeben. Auch Zurrmittel mit Spindelspannern ermöglichen ein kontrolliertes Öffnen. Erkennt der Fahrer, dass die Ladung eine Kippbewegung beginnt, kann der das weitere Lösen sofort stoppen.

Aufmerksam bleiben: In allen Fällen gilt ausnahmslos, das Ladegut an den übli-

cherweise für eine Entladung verwendeten Kran anzuschlagen, bevor man die Zurrmittel löst. Aber Vorsicht: Während der Kran die angeschlagene Platte weghebt, könnte im ungünstigsten Fall eine dahinter stehende Platte von der Ladefläche stürzen.

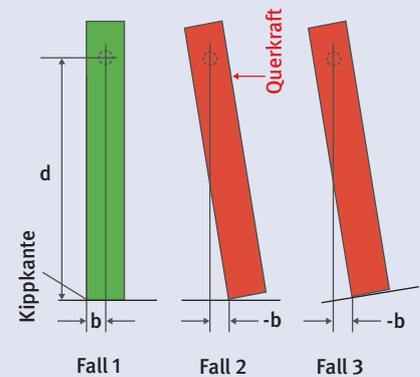
Also muss man die noch auf dem Fahrzeug befindlichen Ladegüter weiterhin fixieren, zum Beispiel mit ausreichend langen Rungen, die möglichst dicht an die Ladegüter herangesteckt werden. Trotzdem sollte sich während des Entladevorgangs niemand in den Gefahrenbereichen seitlich des Fahrzeugs aufhalten.

Abstimmung muss sein

Absender und Empfänger müssen vorab grundlegende Fragen klären, zum Beispiel: Gibt es eine ebene Fläche zum Abstellen des Lkw? Und wer hat beim Be- und Entladen den Hut auf? Wenn mehrere Personen gleichzeitig an der Ladung tätig sind, wächst die Gefahr, dass sie die Reihenfolge wichtiger Arbeitsschritte nicht einhalten.

Um kippgefährdete Güter sicher entladen zu können, müssen alle Beteiligten ihren Teil dazu beitragen. Nicht nur, dass jeder wissen muss, was wann und wie zu tun ist, jeder Handgriff ist mit den anderen abzustimmen. Es versteht sich von selbst, dass der Ablauf vorher in der Betriebsanweisung detailliert festgehalten werden muss. Nur so lassen sich Katastrophen vermeiden, die leise beginnen. (Hd)

Schema zur Kippgefahr



d = Höhe des Schwerpunkts über der Aufstandsfläche
 b = Abstand der Senkrechten durch den Schwerpunkt zu einer Kippkante

Kippgefahr bei hoher Ladung mit schmaler Aufstandsfläche: Je größer das Verhältnis zwischen der Höhe des Schwerpunkts und dem Abstand der Senkrechten durch den Schwerpunkt zur Kippkante ist, desto höher ist die Kippgefahr. Die Ladung beginnt zu kippen, wenn die Senkrechte durch den Schwerpunkt nicht mehr innerhalb der Aufstandsfläche verläuft (Fall 2 und 3).

Fall 1: Eine Ladung gilt als instabil, wenn die Höhe das Doppelte oder mehr als der Abstand der Senkrechten durch den Schwerpunkt zu einer Kippkante beträgt. Solche Ladung muss für den Transport besonders gesichert werden.

Fall 2: Im ungesicherten Zustand vor der Entladung kann eine Querkraft eine instabile Last ins Kippen bringen (zum Beispiel Erschütterungen, Wind oder Anstoßen).

Fall 3: Auch eine Schrägstellung der Ladefläche erhöht die Kippgefahr.



Fair und wirksam kontrollieren

Wer wissen will, ob die Maßnahmen aus der Gefährdungsbeurteilung wirken, muss sich vor Ort ein Bild machen. Die Wirksamkeitskontrolle ist weit mehr als ein Haken mit Namenskürzel und Datum in der Dokumentation.

Wie misst man die Wirksamkeit einer Maßnahme? Das Ausbleiben von Unfällen lässt nicht unbedingt den Rückschluss zu, dass keine Gefährdung vorhanden ist. Oft ist es bisher einfach nur gut gegangen.

Gefährdungsbeurteilung als Prozess

Es gibt viele Situationen, die vorbereitet werden müssen: Einführung und Betrieb neuer Arbeitsmittel zum Beispiel, komplexe Arbeitsabläufe und Schutzmaßnahmen muss der Arbeitgeber oder die Arbeitgeberin sorgfältig durchdenken. Unfalluntersuchungen zeigen, dass organisatorische Mängel eine der Hauptursachen schwerer Unfälle sind und dass sehr oft eine Verkettung mehrerer organisatorischer Mängel vorliegt.

Wurden die Überlegungen und Maßnahmen aus der Gefährdungsbeurteilung umgesetzt, beurteilt der Unternehmer oder die von ihm beauftragte Person, ob in der Praxis das

gewünschte Ergebnis erreicht wird. Das bedeutet, die Abläufe vor Ort zu begleiten und hinsichtlich ihrer Sicherheit zu bewerten – die Wirksamkeitskontrolle.

Was der Unternehmer duldet, wird im Betrieb zur Norm.

Kontrolliert wird dort, wo die Arbeit stattfindet. Voraussetzung dafür sind Personen, die den Arbeitsablauf kennen und Unregelmäßigkeiten bemerken, die zu gefährlichen Situationen führen könnten. Besondere Aufmerksamkeit erfordern Tätigkeiten, die zum Beispiel auf einer Nebenschicht oder an einer Außenstelle ausgeführt werden. Die Kombination von regelmäßigen und stichprobenartigen Kontrollen ist sinnvoll und meist die einzig mögliche Alternative zur permanenten Aufsicht.

Regelmäßig und als Stichprobe

Regelmäßig stattfindende Kontrollen sind gut, weil sich alle Beteiligten daran gewöhnen und der Ablauf sich einspielen kann. Die Wirksamkeitskontrolle in Betrieben mit mobilen oder Einzelarbeitsplätzen ist durch eine Kombination von regelmäßigen und Stichprobenkontrollen möglich. Mindestens einmal jährlich soll die Kontrolle in der Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung erkennbar sein. Abgesehen vom Datum wird dokumentiert, ob die Schutzmaßnahmen aus der Gefährdungsbeurteilung den gewünschten Erfolg haben oder angepasst werden müssen.

Grundsätzlich sollten Führungskräfte jede Gelegenheit nutzen, um einen realistischen Eindruck vom Betrieb zu bekommen. Oft beobachten sie Details, die als Symptome einer Abweichung vom sicheren Ablauf wertvolle Hinweise für die Arbeitssicherheit geben.

Eine gute Führungskraft beobachtet aufmerksam und reagiert in kritischen Situationen direkt mit angemessenem Feedback und Hilfestellung.



Abhaken allein reicht nicht. Genaues Hinsehen ist gefragt, denn auch in unfallfreien Betrieben gibt es problematische Arbeitsabläufe.

Arbeitsschutz ist Chefsache

Die Pflicht zur Wirksamkeitskontrolle liegt grundsätzlich beim Unternehmer oder bei der Unternehmerin. Sie dürfen diese Pflicht auf eine fachlich und persönlich geeignete Person übertragen, behalten aber immer die Gesamtverantwortung. Die Pflichtenübertragung erfolgt schriftlich und wird dokumentiert.

Jede Abweichung, jeder Mangel hat eine Ursache. Jede dieser Ursachen kann schwerwiegende Folgen haben.

Der Unternehmer selbst ist nach der Pflichtenübertragung nicht frei von Verantwortung: Er muss sich regelmäßig, mindestens stichprobenartig, von der erfolgreichen Umsetzung seiner Anweisungen überzeugen. Kleinigkeiten sollte er immer ernst nehmen. Wer bei einer Begehung eher geringfügige oder kurzfristige Unregelmäßigkeiten bemängelt (herumliegende Paletten, verstellte Verkehrswege, beschädigte Arbeitsmittel etc.), wird zwar schnell belächelt. Die Verantwortlichen machen in so einem Fall aber alles richtig, denn was der Unternehmer oder die von ihm beauftragten Personen dulden, wird im Betrieb zur Norm.

Übrigens: Die Dokumentation der Überwachung mit schriftlichen Notizen ist sehr zu

empfehlen. Bewahrt man Notizen und Dokumentationen langfristig auf, lässt sich damit plausibel nachweisen, dass die Aufsichts- und Kontrollpflicht konsequent erfüllt wurde.

Der Sicherheitsbeauftragte im Betrieb ist nicht für die Wirksamkeitskontrolle zuständig. Er beobachtet, stellt Gefahren fest und unterstützt den Unternehmer durch seine Aufmerksamkeit. Die systematische Durchführung der Wirksamkeitskontrolle verantwortet jedoch der Unternehmer.

Abhaken reicht nicht

Wer kontrolliert, der sieht und bewertet. Dies erfordert Offenheit und Fairness sowohl vom Kontrolleur als auch von den Beschäf-

tigten. Heimliches Beobachten arbeitender Menschen ist nicht zielführend. Am besten wirken in einer kritischen Situation direkte Ansprache und Korrektur. Aber: Kritikfähigkeit kann sich nur auf der Basis von gegenseitigem Vertrauen entfalten, sonst wird auf jede Kritik unwillkürlich eine Abwehrreaktion des Kritisierten folgen.

Die Verkettung „harmloser“ Nachlässigkeiten kann einen Unfall verursachen, bei dem ein Mensch stirbt. Das sollte jedem bewusst sein, von dessen Kontrolle die Sicherheit im Betrieb abhängt.

Ulrich Schulz

Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Rechtsquellen

Auszug aus dem Arbeitsschutzgesetz

§ 3 Grundpflichten des Arbeitgebers

(1) Der Arbeitgeber ist verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen. Er hat die Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls sich ändernden Gegebenheiten anzupassen. Dabei hat er eine Verbesserung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten anzustreben.

§ 13 DGUV Vorschrift 1, Pflichtenübertragung

Der Unternehmer kann zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, ihm nach Unfallverhütungsvorschriften obliegende Aufgaben in eigener Verantwortung wahrzunehmen. Die Beauftragung muss den Verantwortungsbereich und Befugnisse festlegen und ist vom Beauftragten zu unterzeichnen. Eine Ausfertigung der Beauftragung ist ihm auszuhändigen.

Medikamentenmissbrauch

Die stille Sucht

Auch Arzneimittel können zu einer Suchterkrankung führen. Oft bekommen weder Kollegen noch Führungsverantwortliche etwas mit – mitunter auch die Betroffenen selbst nicht.



In Deutschland sind etwa
1,4 – 1,5 Millionen
Menschen von ärztlich verschriebenen
Medikamenten abhängig.

Etwa
jeder zwanzigste
erwachsene Bürger ist akut von einer
Medikamentenproblematik betroffen.

4 – 5 Prozent
aller verordneten Arzneimittel
besitzen ein eigenes Missbrauchs-
und Abhängigkeitspotenzial.

Quelle: Suchtprobleme am Arbeitsplatz.
Hier: Medikamente, S. 64. Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e. V. (Hrsg; 2020)

Medikamente sind in der Regel gute Hilfsmittel, um Krankheitssymptome in den Griff zu bekommen und körperliche und psychische Beschwerden zu lindern. Manchmal ermöglicht erst die Einnahme von Arzneimitteln, am Alltags- und Arbeitsleben überhaupt teilhaben und beides bewältigen zu können. Das ist die unstrittig positive Seite bei einer bedarfsgerechten Medikamenteneinnahme.

Es gibt allerdings auch eine Schattenseite, die vielen Menschen, die Arzneimittel verordnet bekommen oder in Selbstmedikation einnehmen, oftmals gar nicht so bewusst ist: Es besteht die Gefahr einer schleichenden Abhängigkeit vom Wirkstoff.

Vom Medikamentenmissbrauch spricht man, wenn Medikamente länger und/oder in höherer Menge eingenommen werden, als es medizinisch notwendig wäre. Dieser schädliche Gebrauch von Arzneimitteln kann auf Dauer in eine Abhängigkeit münden: Man möchte oder kann auf die Wirkung des Medikaments nicht mehr verzichten. Vom Medikamentenmissbrauch bis zur Medikamentenabhängigkeit ist es oft nur ein kleiner Schritt und der Übergang verläuft meist fließend.

Zwei Gesichter der Abhängigkeit

Die Hochdosisabhängigkeit gleicht dem Verlangen nach einer Dosissteigerung wie bei einer Alkoholproblematik. Medikamentenabhängige haben das dringende Verlangen nach immer mehr oder nach stärker wirkenden Medikamenten. Aber auch eine auf Dauer gleichbleibend niedrig dosierte Einnahme eines Medikaments kann zu einer Abhängigkeit führen. Wird das Arzneimittel abgesetzt, treten genau die Symptome wieder auf, derentwegen man das Mittel ursprünglich eingenommen hatte. Der erneute Griff zum Medikament ist programmiert. Dieses



Unwissenheit schützt vor Strafe nicht

Ein generelles Fahrverbot nach Einnahme von Medikamenten gibt es nicht. Wer aber unter Medikamenteneinfluss einen Unfall verursacht oder an einem Unfall beteiligt war, muss mit rechtlichen Konsequenzen rechnen. Das kann vom Führerscheinentzug über den Verlust des Versicherungsschutzes und Geldstrafen bis zur Haft reichen.

Ein Unternehmer darf Mitarbeiter, die erkennbar nicht in der Lage sind, eine Arbeit ohne Gefahr für sich und andere auszuführen, mit dieser Arbeit nicht beschäftigen. Gibt es begründete Zweifel an der körperlichen und geistigen Eignung, kann er sich durch einen Eignungsnachweis, den ein Arzt ausstellt, absichern.

Phänomen nennt man Niedrigdosisabhängigkeit.

Viagra fürs Gehirn – Hirndoping

In den letzten Jahren zeichnet sich ein neuer Trend ab: der Griff zur selbst verordneten Pille. Hirndoping oder wissenschaftlich Neuroenhancement (Enhancement = Steigerung, Verbesserung) bedeutet, dass gesunde Menschen freiwillig und ohne spezifische Krankheitssymptome oder ärztliche Indikation Medikamente einnehmen, um den Anforderungen in ihrem (Arbeits-)Leben gerecht werden zu können.

Die Gründe sind vielfältig. Überforderung im Alltag oder im Job, das Gefühl, nicht mithalten zu können, oder die Angst, nicht mehr leistungsfähig zu sein, lässt viele Menschen zu Hilfsmitteln greifen, um diese Missstände und Ängste zu kompensieren.

Konsumiert werden häufig verschreibungspflichtige Arzneimittel, die für die Behandlung psychisch erkrankter Menschen gedacht sind. Dazu zählen Psychostimulanzien wie Antidepressiva, Antidementiva (Mittel gegen Demenz) und Betablocker mit den Arzneimittelstoffen Methylphenidat (Handelsnamen Ritalin und Modafinil).

Während diese Medikamente bei psychisch erkrankten Menschen gut wirken, können sie bei gesunden Menschen zwar kurzfristig durchaus die erwünschten Effekte erzielen. Mittel- und langfristig können sie aber schwere Nebenwirkungen haben (von Kopfschmerzen bis hin zu psychotischen Zuständen), abhängig machen und manchmal sogar das Gegenteil bewirken.

Dabei dopen keinesfalls nur Topmanagerinnen und Topmanager, die weltweit von einer Besprechung in die nächste jetten, sondern eher Arbeiter und Angestellte mit einfachen Tätigkeiten und unsicheren Arbeitsplätzen. Vor allem ältere Menschen wollen mit Neuroenhancement leistungsfähig bleiben.

Medikamenten Fehlgebrauch erkennen

Die stille Sucht ist im Gegensatz zu einer Alkoholproblematik schwer bis unmöglich zu erkennen. Selbst Betroffene wissen oft nicht, dass ihr Medikamentenkonsum problematisch ist. Kollegen und Führungsverantwortliche bekommen erst dann mit, dass etwas nicht stimmt, wenn es zu Auffälligkeiten im Sozial- oder Leistungsverhalten kommt oder Veränderungen im Wesen wahrgenommen werden. Solche Änderungen können immer aber auch andere Ursachen haben – deshalb sind gerade bei diesem Thema vorschnelle und Fehlinterpretationen sowie Unterstellungen unbedingt zu vermeiden.

Länger andauerndes verändertes Leistungs- und Sozialverhalten weist aber darauf hin, dass etwas nicht in Ordnung ist. Führungs- und Personalverantwortliche können in ei-

Schätzungen zufolge spielen Medikamente bei jedem fünften Verkehrsunfall eine Rolle.

nem vertraulichen Gespräch mit dem betroffenen Mitarbeiter in Erfahrung bringen, was los ist. Je früher die Ansprache, desto besser. Mit einer Gefährdungsbeurteilung, die auch mögliche psychische Belastungsfaktoren wie permanenter Zeit-, Termin- und Leistungsdruck, Arbeitsverdichtung, andauernde Personalknappheit, ungünstig gestaltete Arbeitsprozesse umfasst, können Stressfaktoren ermittelt und abgestellt werden.

Sowohl Führungsverantwortliche als auch Konsumenten von Medikamenten tragen Verantwortung.

Betroffene sollten sich ihre Missbrauchs- oder Abhängigkeitsproblematik bewusst machen. Vielleicht gibt es alternative Lösungen zur Bewältigung von Schwierigkeiten: Spaziergänge, die selbst verordnete Mittagspause, Stress-, Selbst- und Zeitmanagementkurse, eine professionelle Begleitung für Alltags- oder Berufsthemen, ein Coaching oder eine Therapie. All das kann helfen, Stress in den Griff zu bekommen.

Dr. Fritz Wiessmann

Arbeits- und Organisationspsychologin
bei der BG Verkehr



Für Information und Aufklärung sorgen

Dr. Karsten Sonntag ist Betriebsarzt bei der Deutschen Post AG in Tübingen

Welche Medikamente sind problematisch hinsichtlich der Fahr- oder Arbeitstauglichkeit?

Vor allem Psychopharmaka, die tendenziell Einfluss auf die Wachheit (Vigilanz) und auf die Reaktionsfähigkeit haben können. Logischerweise spielen aber auch die schlaffördernden Substanzen eine Rolle. Einfluss auf die Fahr- und Arbeitstauglichkeit können aber auch Antikonvulsiva (Mittel bei Krampfanfällen/Epilepsie) haben. Ebenso verschiedene Schmerzmittel, aber auch Antihistaminika, welche bei Allergien zum Einsatz kommen, Erkältungsmittel, Bluthochdruckmittel, Mittel, die den Blutzucker senken, und weitere Substanzen mit hormonellen Auswirkungen.

Grundsätzlich gilt bei jeder Erkrankung, ob mit oder ohne medikamentöser Therapie: Unser gewohntes „Funktionieren“ kann eingeschränkt sein bzw. es kann sich die Erkrankung oder die medikamentöse Therapie ungünstig auf unsere Aufmerksamkeit, Wachheit und Reaktionsfähigkeit auswirken.

Welche Wechselwirkungen kommen häufig vor?

Alkohol und Medikamente sind grundsätzlich eine ungünstige Kombination, allein schon wegen der Abbau- und Entgiftungsmöglichkeiten über unsere Leber. Bei manchen Medikamenten kann die Wirkung verstärkt werden, bei anderen vermindert. Die Wechselwirkungen der Medikamente müssen jeweils im Einzelfall recherchiert werden. Hier konkrete allgemeingültige Antworten zu geben, halte ich für schwierig.

Wissen Mitarbeiter, die Medikamente einnehmen, ausreichend um deren Wirkungen und Nebenwirkungen?

Dies ist sehr unterschiedlich. Oft wissen Kolleginnen oder Kollegen sehr gut über ihre Erkrankung, die Medikation und deren Haupt- und Nebenwirkungen Bescheid. Es gibt aber auch viele, denen eine Auseinandersetzung mit diesen Themen nicht so gut gelingt. Letzteres erschwert die Situation, etwa wenn die Frage nach der Fahreignung im Raum steht.

Wie kann man das nötige Problembewusstsein schaffen?

Wichtig ist, immer wieder für Information, Aufklärung und Interesse für die Problematik zu sorgen und gleichzeitig mögliche Konsequenzen bei Fehlverhalten aufzuzeigen. Also einerseits Wissen und Verständnis schaffen und andererseits mögliche Folgen von potenziellen Wechselwirkungen im konkreten Einzelfall aufzeigen.

Auch ist die Aufklärung über das Zusammenspiel von Medikamenten und Ernährung durchaus spannend und kann als guter Einstieg dienen, das Problembewusstsein für die Auswirkung von Medikamenten auf die Arbeits- und Fahrtauglichkeit zu erhöhen.



Von der Verwendung mancher Arbeitsmittel gehen besondere Gefährdungen aus. Die neue Technische Regel 1116 beschreibt, wie man die Risiken minimiert. Interviewpartner Martin Küppers von der BG Verkehr war an der Entwicklung maßgeblich beteiligt.



Martin Küppers leitet das Kompetenzfeld Regelwerk und Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr.

Neue Technische Regel 1116

Mehr Klarheit für Betriebe

Vorschriften zum Arbeitsschutz gibt es schon viele – warum wurde jetzt eine weitere veröffentlicht?

Wir haben im Regelwerk das Zusammenspiel zwischen Betriebssicherheitsverordnung und Technischen Regeln – das sind quasi die Durchführungsanweisungen zum Verordnungstext. Halten sich die Verantwortlichen daran, können sie davon ausgehen, den Anforderungen der Verordnung zu genügen. Bisher gab es keine Technische Regel, die übergreifend festlegt, was Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber hinsichtlich Qualifikation, Unterweisung und Beauftragung der Beschäftigten bei der Arbeit mit sehr gängigen Maschinen beachten müssen.

Haben Sie ein griffiges Beispiel?

Nehmen Sie die Frage, wer ein Flurförderzeug führen darf, also einen Gabelstapler. Die Antwort steht bislang in der DGUV Vorschrift „Flurförderzeuge“. Diese Regelung ist unglaublich wichtig für Betriebe in fast allen Branchen. In der TRBS 1116 sind jetzt die Bedingungen allgemeiner definiert: Der Arbeitgeber legt fest, welche Kompetenzen zur Verwendung eines Flurförderzeugs erforderlich sind. Dabei kann er sich an etablierten Standards orientieren, etwa am DGUV Grundsatz 308-001. Wir legen großen Wert darauf, dass derartige DGUV-Grundsätze als Stand der Technik herangezogen werden. Erforderlichenfalls qualifiziert er die Beschäftigten und überzeugt sich von ihren Fähigkeiten. Schließlich müssen die Verantwortlichen der qualifizierten Person vor Beginn der Tätigkeit einen schriftlichen Auftrag geben. Diese Vorgaben gelten auch für andere Arbeitsmittel, deren Benutzung mit besonderen Gefähr-

dungen verbunden ist, zum Beispiel für Krane, Hubarbeitsbühnen, Teleskopstapler oder bestimmte Erdbaumaschinen.

Es gibt Gemeinsamkeiten zwischen Baggern und Gabelstaplern?

Im Arbeitskreis haben wir die Gefährdungen abstrakt beschrieben, und daraus ergeben sich in der Tat zahlreiche Überschneidungen. Zum Beispiel besteht bei beiden Arbeitsmit-

teln die Möglichkeit, dass sich Personen im Gefahrenbereich aufhalten. Die Bedien- und Steuerungsfunktionen sind sehr komplex, bei der Zusammenarbeit gibt es viel Entscheidungsspielraum und dementsprechend hohen Abstimmungsbedarf.

War das bisher nicht klar?

Bisher gab es in den verschiedenen Unfallverhütungsvorschriften jeweils Vorgaben für einzelne Arbeitsmittel. Hinzu kommt, dass die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zum Teil bereits zurückgezogen werden mussten oder in anderen Fällen mit einer Zurückziehung gerechnet werden muss. Mit der Technischen Regel 1116 fangen wir die Inhalte auf und modernisieren sie.

Wie hat sich die BG Verkehr in den Prozess eingebracht?

Die Präventionsexperten aus der BG Verkehr und anderen Unfallversicherungsträgern haben sich sehr für diese TRBS eingesetzt. Gemeinsam ist es uns gelungen, praktikable Regelungen für die Betriebe zu finden. Besonders wichtig war uns zum Beispiel der Verweis auf die bewährten Grundsätze der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zur Qualifizierung von Beschäftigten. (dp)

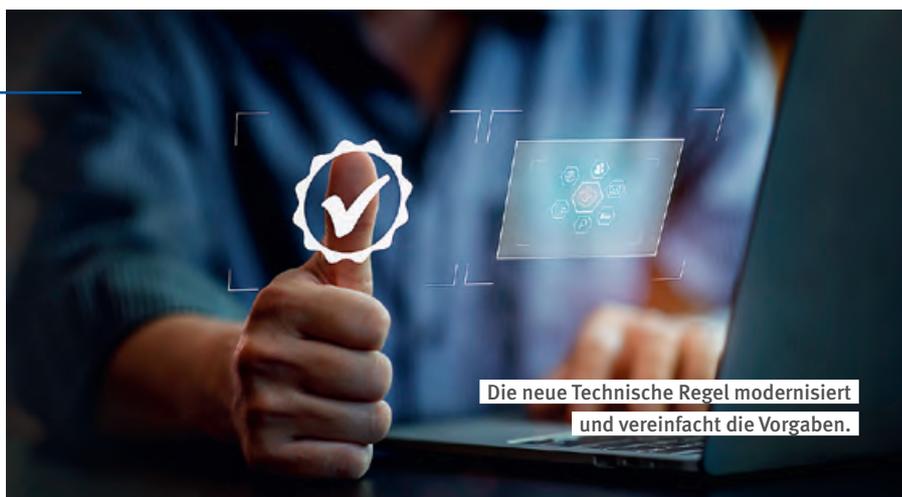
NEU: TRBS 1116

Technische Regel für Betriebssicherheit „Qualifikation, Unterweisung und Beauftragung von Beschäftigten für die sichere Verwendung von Arbeitsmitteln“

Herausgeber der Technischen Regeln ist das Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Zur Beratung steht ihm der Ausschuss für Betriebssicherheit zur Seite, in dem Arbeitsschutzexperten aus allen wichtigen Institutionen vertreten sind. Die Geschäftsführung liegt bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz.

Erscheinungsdatum voraussichtlich bis Mitte 2023.

+ www.baua.de



© BG Verkehr/Björn Heilmke, Adobe Stock (David)



Ihre Frage:

„Gibt es einen Unterschied zwischen Fahreignung und Fahrtüchtigkeit?“

Dr. Kerstin Einsiedler,
Arbeitsmedizinerin bei der
BG Verkehr, antwortet:

Im Straßenverkehr bezieht sich der Begriff Fahrtüchtigkeit auf die tagesaktuelle Situation der Person am Steuer: Bin ich aufmerksam, klar im Kopf und körperlich einsatzfähig? Einschränkend kann hier nicht nur die momentane Situation durch chronische Erkrankungen oder durch Medikamenteneinnahme sein. Auch eine fieberhafte Erkältung, Alkoholkonsum oder eine frische behandlungsbedürftige Verletzung schließt oft die Fahrtüchtigkeit aus. Ebenso sind emotional belastende Situationen schlechte Begleiter am Steuer. Für die Beurteilung Ihrer Tagesverfassung sind Sie allein verantwortlich!

Fahreignung hingegen ist grundsätzlicher: Im Privatbereich wird sie zunächst einmal bei jedem bei der Erteilung der Fahrerlaubnis (Führerschein) angenommen – außer dem Sehtest. Für Berufskraftfahrer gelten einige Besonderheiten.

Kommen jedoch dauerhafte körperliche oder geistige Beeinträchtigungen hinzu, die die Eignung infrage stellen (Auflistung in den Anlagen 4 und 5 der Fahrerlaubnisverordnung), können die Betroffenen durch die Fahrerlaubnisbehörde aufgefordert werden, ihre Fahreignung durch eine medizinische Begutachtung zu belegen.



**Erste-Hilfe-Kurse
nur in Präsenz**

In Erste-Hilfe-Kursen lernen die Ersthelferinnen und Ersthelfer, was in Notfallsituationen zu tun ist. Auch unter Corona-Bedingungen muss man die praktischen Maßnahmen möglichst realitätsnah trainieren. Das Ansteckungsrisiko lässt sich durch Hygiene und Infektionsschutz wirksam reduzieren. Daher sind für die Aus- und Fortbildung betrieblicher Ersthelfer gemäß den Vorschriften der gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Vorschrift 1) Onlinekurse ausgeschlossen.

+ DGUV – Fachbereich Erste Hilfe
www.dguv.de/fb-ersthilfe

Bußgeld, weil der Lohnnachweis fehlt

Alle Mitgliedsunternehmen, die Mitarbeiter beschäftigt hatten, mussten bis zum 16. Februar 2023 den digitalen Lohnnachweis für das Jahr 2022 an die BG Verkehr übermitteln. Auf Basis dieser Daten werden die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung berechnet. Fehlt der Lohnnachweis, kann die BG Verkehr die Lohnsummen schätzen.

Sollte der Lohnnachweis gar nicht oder nicht fristgerecht eingereicht werden, stellt dies eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einer Geldbuße geahndet werden kann. Bußgeldverfahren leitet die BG Verkehr ein, wenn der Lohnnachweis wiederholt nicht eingereicht wurde. Deshalb: Falls Sie den Lohnnachweis bisher nicht eingereicht haben, holen Sie dies bitte unverzüglich nach.

+ Infos zum Lohnnachweis
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16488979



Schneller Zugang zur Verwaltung

Das Onlinezugangsgesetz verlangt, dass ab 2023 die wichtigsten Verwaltungsleistungen im Internet leicht zugänglich und jederzeit abrufbar sind. Auch die BG Verkehr stellt deswegen zusätzlich zur eigenen Internetpräsenz zahlreiche Angebote in einem zentralen Verwaltungsportal der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen bereit. Dafür wurde ein gemeinsames Serviceportal eingerichtet, das sowohl Unternehmen als auch Versicherte nutzen können.

+ serviceportal-uv.dguv.de



Gesund durch Bewegung

Etwa zweieinhalb Stunden Bewegung pro Woche empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation als Mindestmaß – das sind nur gute 20 Minuten pro Tag. Obwohl damit keineswegs intensives Training gemeint ist, verfehlen in Deutschland 44 Prozent der Frauen und 40 Prozent der Männer das Ziel. Die körperliche und seelische Gesundheit lässt sich durch Bewegung nachweislich verbessern. Anregungen speziell für Berufstätige gibt der Sportwissenschaftler Prof. Ingo Froböse auf dem Gesundheitsportal „Fit für Job und Leben“ der Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie.

+ <https://gesundheitsmagazin-bgrci.de>

14.200 Menschen



– 10.600 Männer und 3.600 Frauen – starben im Jahr 2020 in Deutschland an einer ausschließlich durch Alkoholkonsum bedingten Krankheit.

+ www.dkfz.de

Zeitumstellung nervt

Nur noch 20 Prozent der Bevölkerung halten die Zeitumstellung für sinnvoll, so das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage im Auftrag der Krankenversicherung DAK. Fast jeder Dritte in Deutschland hatte nach einer Zeitumstellung schon einmal körperliche oder psychische Probleme. In mehreren Studien wurde nachgewiesen, dass in der Woche der Zeitumstellung die Zahl der Verkehrsunfälle leicht ansteigt. Obwohl das EU-Parlament bereits 2019 beschloss, die Zeitumstellung abzuschaffen, gibt es für die Umsetzung noch keinen verbindlichen Termin.

Was Familien hilft, gesund zu bleiben



1. Gemeinsame Mahlzeiten einhalten
2. Familienrituale finden, die beruhigen und allen Spaß machen
3. Regeln zwischen Eltern und Kindern vereinbaren
4. Einander ungeteilte Aufmerksamkeit schenken
5. Verantwortung und Selbstständigkeit der Kinder fördern
6. Soziale Kontakte aufbauen und pflegen
7. Positive Lebenseinstellung vorleben
8. Vorbild sein und miteinander reden
9. Zusammen Sport treiben
10. Interesse an der Schule zeigen

Eltern fühlen sich immer stärker belastet – finanziell, psychisch und körperlich. Das ergab die „Familienstudie 2022“ der Krankenversicherung AOK. Die Empfehlungen sollen helfen, im Alltag gegenzusteuern. An der Befragung nahmen 8.500 Eltern von vier- bis 14-jährigen Kindern teil.

+ www.aok.de/pk/familienst

Programm für heile Haut

Arbeitsbedingte Hautkrankheiten sind meist heilbar, wenn man sie früh genug behandelt. Die BG Verkehr unterstützt die Betroffenen mit intensiven Maßnahmen zur individuellen Prävention.

Sie meinen, raue Hände sind doch keine Krankheit? Stimmt – aber es ist trotzdem keine gute Idee, raue Haut einfach zu ignorieren. Hautkrankheiten werden der gesetzlichen Unfallversicherung sehr oft als Verdacht auf eine Berufskrankheit gemeldet. Jedes Jahr müssen Menschen ihren Beruf aufgeben, weil die Haut an den Händen nicht mehr nur rau ist oder ein bisschen spannt, sondern brennt, juckt, nässt, übermäßig schuppt oder einreißt und sich entzündet. Das verschwindet nicht einfach

über Nacht und ist ausgesprochen unangenehm. Die gute Nachricht: Das berufsbedingte Ekzem ist meist heilbar, wenn man es früh und konsequent behandelt. Um das Problem in den Griff zu kriegen, haben die Berufsgenossenschaften ein besonderes Verfahren entwickelt, das sogenannte Hautarztverfahren.

So funktioniert das Hautarztverfahren

Vermuten die behandelnden Ärzte eine berufsbedingte Hauterkrankung, informieren sie umgehend die BG Verkehr und leiten auf

diese Weise das Hautarztverfahren ein. Damit werden nach einer Gegenprüfung kurzfristig die ersten Maßnahmen veranlasst. Je nach Fallgestaltung vermittelt und finanziert die BG Verkehr eine engmaschige Betreuung durch den Hautarzt, schaltet den Betriebsarzt ein, bietet intensive Schulung und Beratung an (zum Beispiel die Teilnahme an einem Seminar zum Hautschutz oder einen Termin bei der „Hautsprechstunde“) oder vermittelt den Aufenthalt in einer spezialisierten Rehaklinik. Außerdem beraten wir

Das Einmaleins der Schutzhandschuhe

- 1 Es gibt keinen „Universal-Handschuh“, der gegen alles schützt. Die Auswahl erfolgt nach Beurteilung der Gefährdung.
- 2 Handschuhe nur über saubere und trockene Hände ziehen.
- 3 Handschuhe nur so lange wie nötig tragen.
- 4 Ab etwa 20 Minuten Tragezeit stauen sich Wärme und Feuchtigkeit im Handschuh, deshalb bei längerer Tragezeit Baumwollhandschuhe unter die Schutzhandschuhe ziehen.
- 5 Handschuhe wechseln, sobald sie innen feucht sind.
- 6 Einmalhandschuhe wirklich nur einmal benutzen, denn bei mehrmaligem Gebrauch verlieren sie ihre Schutzwirkung.
- 7 Bei chemikalienbeständigen Schutzhandschuhen die Stulpen umschlagen – so fließt kein Wasser hinein.



Wussten Sie schon?

Wie einige Menschen während der Pandemie schmerzlich erfahren haben: Wer sich öfter als 15-mal am Tag die Hände wäscht, gefährdet seine Haut, weil die natürliche Schutzschicht allmählich zerstört wird. Die Belastung erhöht das Risiko für Kontaktekzeme. Schützen, Reinigen und Pflegen heißt das Trio, das der Haut hilft, gesund und elastisch zu bleiben.



Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, damit sie Gesundheitsgefahren abstellen oder minimieren können.

Das Hautarztverfahren ist nicht gleichbedeutend mit der Anerkennung der Hautkrankheit als Berufserkrankung. Diese vorbeugende Maßnahme soll vielmehr verhindern, dass sich eine schwere oder wiederholt rückfällige Hauterkrankung (Berufskrankheit Nr. 5101) entwickelt oder verschlimmert. Die Idee: Der Betroffene wird so schnell, individuell und intensiv wie möglich behandelt. Damit ist ein Verbleib im Beruf in den allermeisten Fällen möglich.

Seit einer Gesetzesänderung 2021 ist die Anerkennung einer Berufskrankheit nicht mehr daran gebunden, dass die Betroffenen ihren Arbeitsplatz aufgeben. Stattdessen wird durch individuelle Präventionsmaßnahmen das berufliche Umfeld so angepasst, dass die Weiterarbeit möglich ist.

Vorbeugen ist besser als heilen

Gefahrstoffe, Fette, Öle, Schmutz oder schlichtweg Wasser gehören zum Berufsalltag und können unsere Haut schädigen.

Die Entzündung an meinen Händen sah zeitweise richtig schrecklich aus. Meine Freunde dachten, das wäre ansteckend, und passten höllisch auf, dass sie mir nicht zu nahe kommen. Das fand ich dann schon sehr belastend.

Ein Betroffener über das Ekzem an seinen Händen

Trotzdem ist es vergleichsweise leicht, sie gesund zu erhalten. Wer konsequent die richtigen Handschuhe trägt und außerdem seine Hände mit speziell für die Anforderung im Berufsalltag entwickelten Produkten schützt, reinigt und pflegt, hat wenig zu befürchten.

Der Anstoß für die Hautschutzmaßnahmen im Betrieb muss vom Arbeitgeber kommen, denn er ist für den Gesundheitsschutz verantwortlich. Zuerst werden die Risiken in der Gefährdungsbeurteilung eingeschätzt, darauf folgen die Schutzmaßnahmen. Als fachliche Berater stehen der Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit zur Seite. (dp)

+ Infos zum Hautschutz im Betrieb
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20808092

Unterweisungskarte A6: Hautschutz

Verfahrensablauf beim Auftreten von Hauterkrankungen,
DGUV Information 250-005
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Mit dem Hautarztverfahren helfen wir den Versicherten in allen Phasen der Erkrankung: Das beginnt mit der Abstimmung zwischen Arzt und Betrieb und geht bei Bedarf von der Teilnahme an speziellen Hautschutzseminaren mit persönlichem Hautschutzplan bis zur stationären Therapie. Jeder Fall ist anders – darum sprechen wir von Individualprävention. Die Erfolgsquote ist hoch.

Stefan Peters,
Abteilung für Berufskrankheiten in der
Bezirksverwaltung Hamburg

Oft sind ungeeignete, kaputte oder verdreckte Schutzhandschuhe in Kombination mit nachlässiger Hautpflege die Ursache eines Handekzems. Es gibt für annähernd jeden Einsatzzweck den passenden Handschuh – lassen Sie sich beraten. Schutzhandschuhe sind aber kein Ersatz für Hautschutz und Pflege. Darauf sollte man übrigens auch nach Feierabend achten.

Christine Oestereich,
Referentin für Gefahrstoffe
bei der BG Verkehr



Gesundheitsmanagement in der Praxis: Im Briefzentrum Frankfurt trainieren die Beschäftigten im hauseigenen Fitnessstudio.

So lässt sich der Krankenstand senken

Gesundheit bezeichnen die meisten Menschen als das Wichtigste im Leben. Trotzdem wird Deutschlands Bevölkerung immer kränker. Gegensteuern ist angesagt – auch im Betrieb.

Angesichts des überall beklagten Personalmangels beleuchten immer mehr Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber das Thema Gesundheit im beruflichen Umfeld und fragen sich: Wie können wir die Gesundheit der Beschäftigten erhalten und im besten Fall verbessern?

Ein gesunder Betrieb braucht gesunde Beschäftigte

Die WHO (Weltgesundheitsorganisation) definiert Gesundheit als einen Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens. Gesund zu sein bedeutet demnach wesentlich mehr, als nicht krank zu sein. Der betriebliche Gesundheitsschutz umfasst so betrachtet tatsächlich alles und

hat viele Überschneidungen zum klassischen Arbeitsschutz. Denn hier wie dort geht es darum, Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zu verhindern. Fachkräftemangel, demografischer Wandel und ein hoher Krankenstand zwingen Unternehmerinnen und Unternehmer zum Handeln. Um zukunftsfähig zu sein, müssen sie vier Kernfragen lösen:

- ▶ Wie erhalte ich die Arbeitsfähigkeit meiner Belegschaft?
- ▶ Wie reduziere ich den hohen Krankenstand?
- ▶ Wie schaffe ich es, meine Arbeitskräfte an das Unternehmen zu binden?
- ▶ Wie mache ich meinen Betrieb für Bewerber attraktiv?

Nachhaltigkeit zählt

Viele Unternehmen lassen sich bei der Suche nach neuen Konzepten beraten (zum Beispiel von Aufsichtspersonen der BG Verkehr). Einzelmaßnahmen wie ein Gesundheitstag mit Ernährungsberatung sind zwar besser als gar nichts, werden aber langfristig wenig bewirken. Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) geht deswegen systematisch vor: Istzustand erfassen, Ursachen analysieren, Ziele definieren, Maßnahmen vorschlagen und umsetzen.

Danach hat sich im Idealfall der Istzustand zum Besseren geändert. Etabliert man die vier Prozessphasen Planen – Umsetzen – Überprüfen und Handeln nachhaltig im Unternehmen, hat man ein Gesundheitsschutzmanagementsystem eingeführt. Das Wort „Management“ definiert bereits Unternehmensleitung und Führungskräfte

Gesund zu sein bedeutet wesentlich mehr, als nicht krank zu sein.

als Verantwortliche. Denn das BGM kann nur wirken, wenn beide Gruppen den notwendigen Veränderungsprozess gemeinsam tragen.

Betriebliche Gesundheitsförderung setzt Akzente

Das Gesundheitsmanagement stellt den Rahmen für alle Maßnahmen im Betrieb dar, die die Gesundheit der Beschäftigten verbessern könnten. Diese praktischen Maßnahmen ohne den „Überbau“ des Managements bezeichnet man als betriebliche Gesundheitsförderung. Dabei unterscheidet man zwei Kategorien:

- ▶ Maßnahmen, die sich auf das Verhalten der Mitarbeiter beziehen, zum Beispiel Sportangebote, Ernährungsberatung, Stressmanagement-Seminare oder eine Schulung zur richtigen Einstellung des Fahrersitzes (verhaltensorientiert).
- ▶ Maßnahmen, die die Arbeitsumgebung betreffen, zum Beispiel die Anschaffung ergonomischer Bürostühle und -tische, gesundes Kantinenessen oder Einsatz rückschonender Arbeitsmittel wie Tragehilfen oder Hubtische (verhältnisorientiert).

Überlegen, was passt

Die Maßnahmen und Veränderungen, die wirklich etwas verändern, sind so individuell wie die Betriebe. Sie ergeben sich aus der Analyse und den vereinbarten Zielen. Dabei können kleine Veränderungen bereits große Wirkung zeigen. Hier ein paar Beispiele aus unseren Mitgliedsunternehmen:

- ➕ **Gesund im Kleinbetrieb (iga Report 42) Broschüre mit Empfehlungen der Initiative Gesundheit und Arbeit**
www.iga-info.de

Motive und Hemmnisse für Betriebliches Gesundheitsmanagement (iga Report 20) Umfrage und Empfehlungen
www.iga-info.de

Landkarte der Unterstützenden Übersicht über Unterstützungsleistungen der Sozialversicherungsträger
<https://publikationen.dguv.de>

So geht's mit Ideen-Treffen (DGUV Information 206-007)
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20297473

Tipps für die Einführung des Systems im Betrieb

Führungskräfte beteiligen

Weil sie in direktem Kontakt zu den Beschäftigten stehen, sind die Führungsverantwortlichen ein wichtiges Bindeglied, wenn Ziele festgelegt und Maßnahmen umgesetzt werden. Auch hier gilt der Grundsatz: Führung durch Vorbild.

Gefährdungsbeurteilung nutzen

In Unternehmen, die bereits eine qualifizierte Gefährdungsbeurteilung haben, wird die Entwicklung von Gesundheitszielen leichter fallen als in solchen, die bei null beginnen. Ist das System erst einmal eingerichtet, bleibt der Aufwand überschaubar.

Netzwerk bilden

Fachkraft für Arbeitssicherheit, Betriebsarzt und Sicherheitsbeauftragte bilden sinnvollerweise mit Führungskräften und Personalabteilung einen Gesundheitszirkel, ähnlich wie im Arbeitsschutzausschuss. Die Sozialversicherungsträger (gesetzliche Unfall-, Renten- und Krankenversicherung) unterstützen dabei mit Rat und Tat.

System fest etablieren

Für Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr besteht die Möglichkeit, sich ein funktionierendes BGM in Verbindung mit einem Arbeitsschutzmanagementsystem bescheinigen zu lassen. Die Bescheinigung belegt die Qualität sowohl im Betrieb selbst als auch gegenüber Dritten (Personalgewinnung, Kunden).



Die WHO definiert Gesundheit als einen Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens.

- ▶ Die Kolleginnen im Büro empfanden „Spontanbesuche“ oft als stressige Störung. Mit der Einführung fester „Sprechzeiten“ war das Problem gelöst.
- ▶ Nachdem wir ergonomische Matratzen angeschafft hatten, schliefen unsere Fahrer besser und kamen ausgeruht beim Kunden an.
- ▶ Die Beschäftigten haben seltener Rückenschmerzen, nachdem wir eine Schulung zum ergonomisch richtigen Einstellen des Fahrersitzes und der Bürostühle angeboten haben.

Und was könnten Sie in Ihrem Betrieb tun, um den Krankenstand zu senken? Unsere Aufsichtspersonen beraten Sie gern. Sollten Sie nicht wissen, wer für Ihr Unternehmen zuständig ist, finden Sie die Kontaktdaten über die Suche nach Postleitzahlen auf unserer Internetseite.

Heiko Waßmann

Fachreferent für Betriebliches Gesundheitsmanagement bei der BG Verkehr

Es reicht nicht, irgendwo einen Apfel hinzustellen.





Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Werte

**Sicherheit und Gesundheit haben ihre Basis in einer
freiheitlichen, demokratischen Gesellschaft.**

Wenn Sie im Urlaub ein Land besucht haben, in dem Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit nicht dieselbe Bedeutung zugemessen wird wie bei uns, was haben Sie da gedacht? Na bitte, geht doch auch ohne Absturzsicherung, wenn man etwas aufpasst? Oder: Gut, dass es bei uns verboten ist, den Dieselmotor ohne Absaugung in einem geschlossenen Raum laufen zu lassen?

Wenn aber in einem europäischen Land, in dem bis vor einem Jahr das Alltagsleben sehr ähnlich unserem eigenen war, Zerstörung und Kriegsverbrechen dazu führen, dass die Not keinen Raum mehr lässt, beim Betrieb eines defekten Benzingenerators über die Explosionsgefahr oder die gesundheitlichen Auswirkungen der Gefahrstoffemissionen nachzudenken, dann kann einem die Diskussion über die Pausengestaltung im Homeoffice schon mal im Halse stecken bleiben.

Die Selbstverständlichkeit, mit der wir Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit und die damit verbundene soziale Absicherung als unser gutes Recht betrachten, ist das Ergebnis eines hart erarbeiteten Wohlstands auf der Basis des Lebens in einer freiheitlichen, pluralistischen, demokratischen Gesellschaft. Das sind verteidigungswürdige Errungenschaften, deren Bedeutung wir angesichts unfassbarer Kriegsbilder aus unserer Nachbarschaft besonders wertschätzen sollten. Auch dadurch, dass wir sie weiterhin sehr bewusst mit Leben füllen.

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), Günter Heider (Hd),
Moritz Heitmann (mh), 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.

**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 7 gesehen?**

Die Lösung für
„Testen Sie Ihr Wissen“
Frage 1 – c
Frage 2 – a
Frage 3 – b

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Abo-Hinweise

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

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



Die Hauptverwaltung
der BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



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

A young woman with dark, curly hair and glasses is smiling broadly while looking at a laptop screen. She is sitting at a desk with a blue cup of coffee in the foreground. The background is a blurred office or cafe setting with warm lighting.

***Wie bleibe ich beim
Arbeitsschutz auf
dem neuesten Stand?***

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter