

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Gemeinsam gegen Tod und Trauma | 11



Führerschein trotz Leseschwäche | 8

Wenn nichts mehr ist wie vorher | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6** Sturz vom Lkw
Unfallanalyse zeigt
Möglichkeiten zur Prävention
- 8** Wege frei zum Führerschein
Wie Menschen mit Leseschwäche
oder Sprachbarrieren die
Prüfung schaffen
- 11** Tod und Trauma verhindern
Der Kampf gegen Unfälle
beim Rechtsabbiegen
- 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

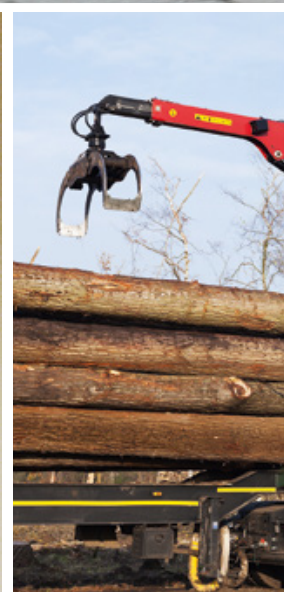
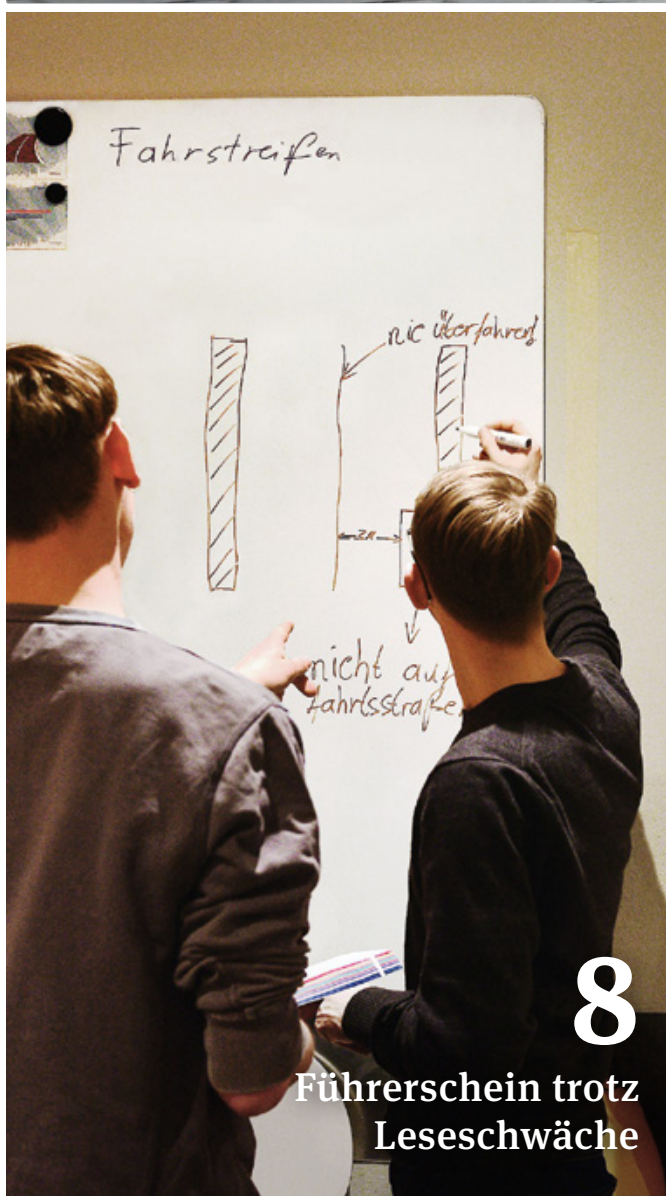
SERVICE

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



11

Unfälle beim Rechtsabbiegen



8

Führerschein trotz Leseschwäche



16

Maschinen-
verordnung

6

Unfallbericht:
Sturz vom Lkw

© Titel: ADFC | Juli: Inhalt: picture alliance/dpa | Annette Riedl: SZ Photo | Robert Haas; dpa | Daniel Karmann; Adobe Stock (mabofoto@icloud.com)



***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

Erschlagen

Gabelstaplerfahrer J. wollte einen Auflieger über das Heck anstatt über die Seiten entladen. Entgegen der Verladeanweisung waren die geladenen Einwegpaletten übereinandergestapelt. Beim Anheben stießen sie oben an die geöffnete Plane. Fahrer K. stand im Gefahrenbereich und drückte die Plane mit einer Stange nach oben. Als J. mit der Ladung rückwärtsfuhr, kippte die obere Palette seitlich herunter und erschlug K.

Abgelenkt

Mitarbeiterin O. wollte eine Palette aufnehmen. Dafür musste ihr Kollege G. eine andere Palette aus dem Weg räumen. Derweil unterhielt sich O. mit jemandem und achtete nicht auf G.s rückwärtsfahrendes Flurförderzeug. G. konnte sie nicht sehen und fuhr weiter. Beim Zusammenstoß verklemmte sich der Fuß der Mitarbeiterin unter dem Stapler, O. fiel hart auf die linke Hüfte und stieß beim Fallen mit dem Kopf an eine Säule der Lagerhalle.

Übersehen

Lagermitarbeiter H. etikettierte aufgereiht stehende Paletten. Auf einem Elektrohubwagen mit Fahrerstandplattform stehend fuhr er von Palette zu Palette. An der letzten Palette ragten die Gabeln des Flurförderzeugs in den Fahrweg hinein. Der Hubwagen selbst war von den Paletten verdeckt. Mitarbeiterin M. fuhr mit ihrem Flurförderzeug auf dem Fahrweg. Sie konnte die Gabeln nicht rechtzeitig sehen und fuhr ungebremsst in H.s Hubwagen. Schmerzhafte Prellungen waren die Folge.



Fahrsicherheitstraining: Zuschüsse jetzt beantragen

Auch im Jahr 2024 unterstützt die BG Verkehr ihre Mitgliedsunternehmen bei der Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining. Die Zuschüsse lassen sich ab sofort nur noch online beantragen. Auch Teilnahmenachweis und die Auszahlung des Zuschusses lassen sich digital abwickeln. Das vereinfacht die Prozesse und sorgt für eine schnelle Bearbeitung.

Die Fördermittel für das laufende Jahr sind begrenzt und werden in der Reihenfolge der Anträge vergeben. Ganz wichtig: den Antrag immer mindestens drei Wochen vor dem geplanten Trainingstag stellen.



Informationen zum Zuschussverfahren für Fahrsicherheitstrainings
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20954048

Seminar zu Silo- und Tankfahrzeugen

Vom 3. bis zum 5. September bietet die BG Verkehr in Duisburg ein Seminar für das sichere Arbeiten mit Behälterfahrzeugen in Transportbetrieben an. Es informiert neben rechtlichen Grundlagen über die möglichen Gefährdungen und die Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten beim Be- und Entladen, beim Reinigen und bei der Fahrt. Das Seminar behandelt außerdem die Anschaffung und Ausrüstung von Fahrzeugen sowie der persönlichen Schutzausrüstung.



www.bg-verkehr.de
Webcode: 20279827
Seminarnummer 332



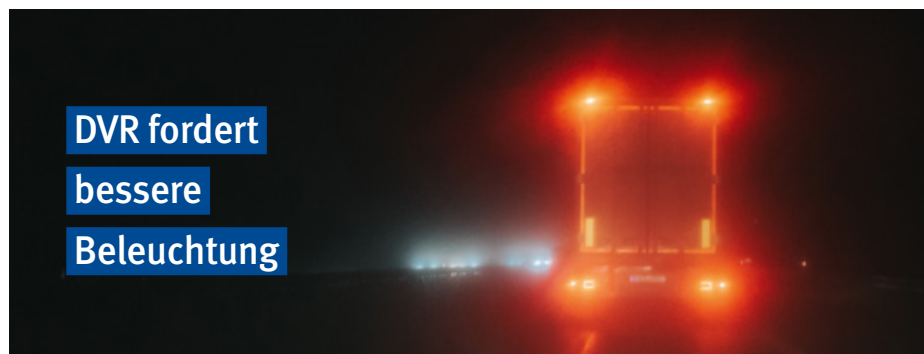
Urteil zum Fahren auf Fußgängerüberweg

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. Es 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

Wissing lobt Pakt für Verkehrssicherheit

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat auf der 2. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz in Berlin den vor zwei Jahren mit Ländern, Kommunen und Organisationen geschaffenen „Pakt für Verkehrssicherheit“ als Erfolg bewertet. Als konkrete Maßnahme nannte Wissing die finanzielle Förderung von mehr als 40.000 Abbiegeassistenzsystemen für Lkw und Busse. Zudem befürwortete er in seiner Rede ein Abschaltverbot für Notbremsassistenten in Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen.



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 oder 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!

© Adobe Stock (th-photo; foto.fritz; New Africa; nerthuz; kay fochtmann; SpaceOak; MarkRademaker; jiaKing1)

Deshalb ist die Null so wichtig

Abstürze vom Lkw enden selten nur mit einem blauen Fleck. Stattdessen kommt es zu komplizierten Brüchen, schweren Schädelverletzungen oder Todesfällen. All diese Unfälle durch Prävention zu vermeiden, das ist das Ziel der Vision Zero. Ein wichtiger Baustein dafür ist die Unfalluntersuchung.

Es war eine ihrer ersten Touren allein. Die junge Lkw-Fahrerin Lisa W. (Name geändert) stand am Anfang ihres Arbeitslebens. Nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung und ein paar Wochen unterwegs mit alten Hasen war es jetzt so weit. Der Auftrag: Hydrauliköl an einen Kunden liefern. Der Übersee-Tankcontainer auf ihrem Sattelaufzieger sollte vor Ort entleert werden.

Zur Mittagszeit kam W. am Lieferort an. Über die am Container angebrachte Leiter am Heck kletterte sie hinauf, klappte dort das seitliche Geländer als Absturzsicherung auf. Der Hintergrund: Zum Entleeren musste sie den Container mit Druckluft beaufschlagen. Der Anschluss dazu befindet sich auf dem Container. Daraufhin presste der Luftdruck von etwa vier Bar das Hydrauliköl aus dem Tank.

Nach einer Weile wollte W. nachschauen, ob der Behälter bereits leer war. Sie stieg erneut auf den Container, diesmal, um den Domdeckel zu öffnen. Mit einem Blick auf das Manometer hätte sie sehen können, dass der Behälter noch unter Druck stand. Trotzdem drehte sie die Flügelschrauben der Domdeckelverschlüsse auf und klappte diese zur Seite. Vermutlich, weil er von Reinigungsrückständen verklebt war, konnte sie den Deckel trotz des Innendrucks ohne Kraftaufwand entriegeln. Doch dann sprang der Domdeckel schlagartig auf und W. stürzte aus vier Meter Höhe zu Boden.

Vision Zero: Aus Unfällen lernen

Unfallhergänge wie diese analysiert die BG Verkehr im Sinne der Vision Zero. So

„Die Unfalluntersuchung ist ein wichtiges Instrument für die Weiter- und Neuentwicklung präventiver Ansätze.“

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

wurden beispielsweise in den vergangenen zwölf Monaten nahezu alle Absturzunfälle von Lkw aus den Mitgliedsunternehmen untersucht. „Wenn wir als Berufsgenossenschaft Unfalluntersuchungen durchführen, dann suchen wir nicht nach juristischer Schuld, sondern analysieren die vielfachen Ursachen, die am Ende zum Unfallereignis geführt haben. Nur so können wir unsere Präventionsarbeit fortentwickeln“, sagt Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr. „Mit den gewonnenen Erkenntnissen können wir zielgerichtet Maßnahmen umsetzen. So kommen wir der Vision einer Arbeitswelt ohne Tote und Schwerverletzte ein gutes Stück näher.“

Erst Unwissenheit, dann Routine

Nicht selten ereignen sich Absturzunfälle an Lkw beim Be- oder Entladen auf fremden Betriebsgeländen, auf deren Rahmenbedingungen das Transportunternehmen meist keinen Einfluss hat. „Sicherheit können wir bei dieser Art von Unfällen nur erreichen, wenn sich alle Beteiligten an den Schnittstellen besser abstimmen. Es muss ganz klar sein,

wer wann was macht“, sagt Hedtmann. Wenn ohne Absprachen immer alles gut gegangen ist, lauert an genau diesen Stellen das Risiko der Routine, besonders bei Beschäftigten mit langjähriger Berufserfahrung. Wer hingegen neu im Betrieb ist, wenig erfahren oder kaum eingearbeitet wurde, hat Schwierigkeiten, solche Situationen richtig einzuschätzen.



© Gettyimages / Rawlstock

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat alle gemeldeten Absturzunfälle im Jahr 2022 ausgewertet: Rund 13 Prozent der 35.297 Unfälle waren Abstürze von Lkw, Aufstiegen, Aufbauten, Ladeflächen und Anhängern (siehe Zahlen unten). Knapp 300 Unfälle waren so schwer, dass eine Unfallrente gezahlt wird. Acht Menschen starben.

Geeignete Maßnahmen fehlten

Es kann jedoch nicht nur bei der Analyse bleiben. Wie wichtig eine Umsetzung der Erkenntnisse in konkrete Maßnahmen ist, wird am Unfallbeispiel deutlich. Die Untersuchung ergab unter anderem, dass die Absturzgefahr bei Anlieferungen dieser Art offensichtlich war. Trotzdem fehlten eine Gefährdungsbeurteilung für diese Tätigkeit und die daraus abgeleiteten wirksamen Maßnahmen. Der Übersee-Tankcontainer hatte zwar ein Geländer – es war aber deutlich zu kurz und deckte nicht die gesamte Containerlänge ab. Auch eine persönliche Schutzausrüstung (PSA) gegen Absturz in Form eines Auffanggurts

war vorhanden – passende Anschlagmöglichkeiten vor Ort gab es allerdings keine. Eine Gefährdungsbeurteilung hätte zu dem Schluss kommen müssen, dass eine Anlieferung unter diesen Umständen nicht hätte erfolgen dürfen.

Rekonstruktion unmöglich

Niemand kann sagen, welche Folgen nur das verhängnisvolle Öffnen des Domdeckels gehabt hätte, wenn W. danach von einem Geländer oder einer PSA gehalten worden wäre. Vieles kann man bei der Rekonstruktion des Unfallhergangs nur vermuten. Obwohl sofort jemand Erste Hilfe leistete, obwohl die Verletzte schnell ins Krankenhaus gebracht wurde, obwohl sie körperlich vollständig genesen ist – die Fahrerin wird niemals selbst Auskunft geben können. Als Folge des schweren Schädel-Hirn-Traumas wird sie ein Leben lang kognitiv eingeschränkt bleiben. Hinter jeder nüchternen Unfallzahl stecken menschliche Schicksale. (mh)

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.

+ Vision Zero bei der BG Verkehr
bg-verkehr.de | Webcode: 22118366



Nicht jeder Unfall endet im Rettungswagen. Aber jede Zahl in der Unfallstatistik steht für ein individuelles Schicksal, einen Leidensweg, ein Leben.

ABSTURZUNFÄLLE 2022

Todesfälle nach Abstürzen von einem Lkw	8
Absturzunfälle von Lkw, Aufstiegen, Aufbauten, Ladeflächen und Anhängern	4.533
Neue Unfallrenten nach Abstürzen von einem Lkw	297

Quelle: Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung

Wege frei zum Führerschein

Eine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis ist die Voraussetzung für viele Tätigkeiten in unseren Mitgliedsunternehmen. Lesen Sie hier, wie sich Menschen mit Sprachbarrieren oder einer Leseschwäche qualifizieren können.

Laut Bundesagentur für Arbeit waren im Jahresdurchschnitt 2022 über 800.000 Arbeitsstellen nicht besetzt. Der Fachkräfte-Index, der die Nachfrage nach Fachkräften in Deutschland beschreibt, liegt seit eineinhalb Jahren auf konstant hohem Niveau. Wir sprechen von einem Fachkräftemangel. Dem gegenüber steht jedoch eine seit zehn Jahren kontinuierlich ansteigende Zahl der Erwerbstätigen in Deutschland.

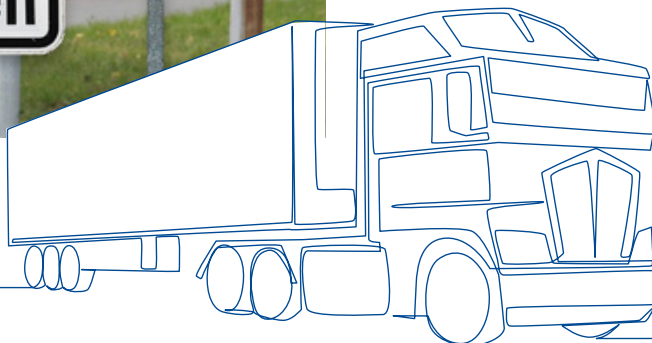
Viele Firmen suchen nach einem Ausweg, indem sie Migranten und Migrantinnen umfassend bei der beruflichen Integration unterstützen oder ihre Beschäftigten weiterqualifizieren. Ein Baustein dabei kann der (Neu-) Erwerb einer Fahrerlaubnis in Deutschland sein oder die Ausweitung auf eine andere Fahrzeugklasse wie Lkw oder Omnibus. Doch zwischen der Bereitschaft der Beschäftigten und der praktischen Umsetzung liegen mitunter einige Hürden.

Führerlaubnis anpassen

Führerscheine aus Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind in Deutschland 185 Tage ab Einreise gültig. Danach muss ein deutscher Führerschein vorgelegt werden. Die Betroffenen müssen sowohl die Theorie- als auch die Praxisprüfung bestehen (§ 31 der Fahrerlaubnisverordnung [FeV]).



Eine Studie der Universität Hamburg ergab, dass 6,2 Millionen der deutschsprachigen Erwachsenen im Erwerbsalter nicht ausreichend lesen und schreiben können.



Was zu tun:

- rechtzeitiges Blinken
- rechtzeitig Einordnen
- auf der mit Pfeilen markierten Strecke nicht halten

Finanzielle

Unterstützung für den Führerscheinwerb

- Die Förderung des Erwerbs der Führerscheinklasse B als Weiterbildungsmaßnahme der Bundesagentur für Arbeit ist nur sehr eingeschränkt möglich. Es handelt sich um eine Ermessensentscheidung, unabhängig von der Staatsangehörigkeit.
- Anders verhält es sich beim Erwerb eines Lkw- oder Omnibus-Führerscheins (C-/D-Klassen). Hier gibt es verschiedene Förderprogramme sowohl der Arbeitsagenturen als auch der Jobcenter. Es kann sich um eine Umschulung oder auch um eine weiterführende Qualifizierung handeln. Häufig werden dabei Anforderungen an den Arbeitgeber gestellt, zum Beispiel eine Beteiligung des Unternehmens an den Kosten oder eine Förderung nur für Beschäftigte von kleinen und mittleren Unternehmen.
- Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sind, um ihre Berufstätigkeit auszuüben, können Zuschüsse für ihren Führerscheinwerb über die sogenannte „Kraftfahrzeughilfe“ bekommen (§ 40 SGB VII „Kraftfahrzeughilfe“ und Kraftfahrzeughilfe-Verordnung [KfzHV]).



Die Unterrichtssprache ist meist Deutsch, die theoretische Führerscheinprüfung darf man aber in zwölf verschiedenen Fremdsprachen ablegen.

Zu dieser Regel gibt es Ausnahmen, zum Beispiel bei ukrainischen Führerscheinen oder Ländern, mit denen ein gegenseitiges Anerkennungsabkommen besteht (etwa Schweiz oder Bosnien). Die vollständige Liste der Staaten mit Sonderbestimmungen weist die Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung aus.

Aber wie kann eine Führerscheinprüfung gelingen, wenn die Deutschkenntnisse (noch) zu lückenhaft sind, um dem Unterricht in der Fahrschule auf Deutsch zu folgen? Wie können die Fragen einer Theorieprüfung bearbeitet werden, wenn jemandem das Lesen viele Jahre nach Ende der Schulzeit schwerfällt? Wer unterstützt finanziell bei den oft hohen Kosten?

Prüfung in zwölf Sprachen möglich

In den letzten zehn Jahren sind viele Erleichterungen vom Gesetzgeber geschaffen worden. „Zwar ist die Unterrichtssprache in den meisten Fahrschulen weiterhin Deutsch, doch aktuell ist es möglich, die theoretische Führerscheinprüfung neben Deutsch in zwölf

„Ohne ein Minimum an Deutschkenntnissen geht es nicht.“

Jochen Klima,

Fahrlehrerverband Baden-Württemberg

bestimmten Fremdsprachen abzulegen“, erläutert Jochen Klima vom Fahrlehrerverband Baden-Württemberg. „Normalerweise reicht dazu ein Hinweis am Prüfungstag bei der Aufsicht vor Beginn der Prüfung, damit die Sprache am Prüfungs-Tablet eingestellt werden kann. Allerdings sind die Bundesländer hier unterschiedlich organisiert. Ihre Fahrschule vor Ort weiß auf jeden Fall Bescheid.“ Zusätzliche Gebühren entstehen dabei nicht.

Dr. Nicole Pöppel vom Bundesverband Alphabetisierung und Grundbildung betont die Vorteile einer Prüfung mit Audiounterstützung. Dieses Angebot gilt für Menschen, die sich mit dem Leseverstehen der Texte und den Fragen



„Jeder Erwachsene kann seine Kenntnisse verbessern!“

Interview mit Dr. Nicole Pöppel, Geschäftsführerin des Bundesverbands Alphabetisierung und Grundbildung. Der gemeinnützige Verein unterstützt Erwachsene dabei, besser lesen und schreiben zu lernen.



Frau Dr. Pöppel, wie viele erwerbstätige Menschen haben in Deutschland Schwierigkeiten bei der theoretischen Prüfung, weil ihr Leseverstehen nicht ausreicht?

Diese Gruppe kann man aus der LEO-Studie der Universität Hamburg von 2018 sehr gut ableiten. Die Studie hat reprä-

sentativ erhoben, dass 6,2 Millionen der deutschsprachigen Erwachsenen im Erwerbsalter zwischen 18 und 64 nicht ausreichend lesen und schreiben können. Deutschsprachig bedeutet, dass man bereits gut Deutsch spricht, man kann auch eine andere Herkunftssprache haben. Die Betroffenen schaffen es aber nicht, Texte sinntennend zu lesen oder Texte zu schreiben. Ihre Kenntnisse liegen darunter. In der theoretischen Führerscheinprüfung muss man ja Texte verstehen und man hat nur eine bestimmte Zeit zur Beantwortung der Fragen.

Ist der Erwerb eines Führerscheins bei Ihnen ein häufiges Beratungsthema?

Wir beraten am ALFA-Telefon vor allem Menschen, die besser lesen und schreiben lernen möchten. Hier geht es meist um ein geeignetes Lernangebot. Aber wir haben viel Austausch mit Betroffenen, die als Erwachsene noch mal begonnen haben, das Lesen und Schreiben besser zu lernen. Von ihnen haben manche trotz der Schwäche beim Lesen den Führerschein geschafft.

Sind Ihnen dazu konkrete Zahlen bekannt?

Von den Menschen, die Schwierigkeiten beim Lesen und Schreiben haben, besitzen 62,4 Prozent einen Führerschein (Universität Hamburg, LEO 2018). In der Gruppe jener, die souverän lesen, sind es 89 Prozent. Die LEO-Studie zeigt deutlich, dass die Anzahl an Personen, die einen Führerschein haben, steigt, je höher die Schriftsprachkompetenz ist. Man muss in dem Zusammenhang natürlich auch Faktoren wie Gehalt, Qualifikation und Berufschancen einbeziehen. Wer schlecht liest, hat auf dem Arbeitsmarkt weniger Chancen, da bleiben oft nur niedrig bezahlte, körperliche Jobs. Die gute Info ist: Jeder Erwachsene kann zumeist kostenfrei in seiner Nähe Lernangebote finden und seine Kenntnisse verbessern.

Hat die Leseschwäche nach der Führerscheinprüfung beim Autofahren überhaupt noch Bedeutung?

Wenn die Betroffenen den Führerschein haben, spielt das Defizit für das Fahren selbst nicht die größte Rolle. Die Betroffenen sind ans Kompensieren gewöhnt und wenden Strategien an, um sicher zu fahren, Wege zu finden etc. Die meisten Menschen können ja einfache Sachen lesen oder sich sehr gut Dinge visuell einprägen, etwa Straßenschilder oder Straßennamen. Mit Navigationssystemen und Apps können einige Menschen mit Unsicherheiten umgehen, wenn sie die Infos in Ruhe eingeben können.

einer Führerscheinprüfung schwertun. Seit einigen Jahren ist die Audioprüfung nicht mehr an die Vorlage eines Attests gebunden. Bei der Audiounterstützung werden sowohl die Fragen als auch die Antwortmöglichkeiten über Kopfhörer vorgelesen. Da eventuell ein gesonderter Raum benötigt wird, ist die Kontaktaufnahme zur Prüfungsstelle vor dem Prüfungstermin sinnvoll. Zusätzliche Gebühren entstehen auch hier nicht.

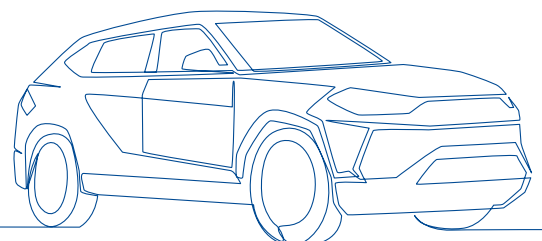
„Allerdings ist die Audiounterstützung bisher nur für die Sprache Deutsch zulässig“, so Jochen Klima. „Die Gründe für diese Beschränkung sind uns nicht bekannt. Anders ist es bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Es gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz, aufgrund dessen eine solche Prüfung in der Amtssprache Deutsch abzulegen ist.“ Ohne ein Minimum an Deutschkenntnissen geht es also nicht. Als Hilfestellung hat die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände auf ihrer Homepage eine Vokabelliste mit den häufigsten Begriffen zum Wortfeld Straßenverkehr und Autofahren für Bewerber der Führerscheinklasse B veröffentlicht (siehe Link am Ende des Artikels).

Jochen Klima führt aus: „Auch Führerscheinbewerber der C- und D-Klassen können fremdsprachige Prüfungen oder deutsche Audiounterstützung nutzen. Allerdings sind für diese Führerscheinklassen umfangreichere Deutschkenntnisse erforderlich. Wer seinen Führerschein nicht im Rahmen eines Ausbildungsvertrags macht, muss für die gewerbliche Nutzung vor der Industrie- und Handelskammer eine Prüfung in deutscher Sprache ablegen. Das ist die sogenannte Grundqualifikation für Berufskraftfahrer.“

Dr. Kerstin Einsiedler
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

+ Vokabelliste für die Fahrprüfung
Meldungen | BVF
(fahrlehrerverband-deutschland.de)

**Bundesverband Alphabetisierung
und Grundbildung**
Tel. (0800) 55 33 44 55
www.alphabetisierung.de/verband





Tod und Trauma beim Abbiegen

© VSH

Ab dem 7. Juli 2024 werden Abbiegeassistenten in allen neu zugelassenen Lkw und Bussen ab 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse Pflicht. Doch der Kampf gegen Rechtsabbiegeunfälle und ihre traumatischen Folgen hat viele Facetten – und ist noch lange nicht gewonnen.

Es ist ein kalter Donnerstag im November, aber an der Kreuzung Max-Brauer-Allee und Holstenstraße im Hamburger Stadtteil Altona herrscht reger Betrieb. Zahlreiche Männer und Frauen, zu Fuß und mit dem Rad unterwegs, scharen sich um einen auf der Rechtsabbiegerspur abgestellten Lkw. Ein Fernsehteam des NDR dreht. Die Hamburger Polizei und der Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg (VSH) klären bei der Aktion „Perspektivwechsel“ Radfahrer und Fußgänger über Unfallgefahren beim Rechtsabbiegen von Lkw und Bussen auf. Das

Thema ist bedrückend aktuell: Zwei Tage nach der Aktion verunglückte ein 33-Jähriger tödlich, als ihn in der Nähe des Hauptbahnhofs ein Reisebus beim Rechtsabbiegen überrollte.

Vielversprechende technische Lösungen

In der offiziellen Unfallstatistik werden Rechtsabbiegeunfälle zwischen Lkw, Bussen und Radfahrern nicht gesondert erfasst. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) kam bei einer Auswertung von Polizei- und Pressemeldungen auf 19 getötete Radfahrer im Jahr 2022, im Jahr 2023 waren es bis Au-

gust zwölf Todesopfer. In den Jahren vor 2020 gab es jährlich mehr als 30 tote Radfahrer zu beklagen. Den Rückgang führt der ADFC auf die seit April 2020 geltende Pflicht für schwere Kraftfahrzeuge zur Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen zurück – und auf die Einführung von Abbiegeassistenten.

Auf den Abbiegeassistenten ruhen große Hoffnungen. Ab dem 7. Juli werden sie in allen neu zugelassenen Lkw und Bussen ab 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse Pflicht. Die Assistenten sollen Lkw- und Busfahrer in kritischen Verkehrssituationen warnen – zum Beispiel mittels optischer oder akustischer Signale, wenn Radfahrer im sogenannten toten Winkel auftauchen. Zumindest ein Lkw-Hersteller hat sogar eine Lösung im Programm, bei der automatisiert eine Bremsung ausgelöst wird, wenn der Fahrer nicht auf die Warnung reagiert.

„Für den Fahrer ist es wichtig, dass die Vorgesetzten und Kollegen hinter ihm stehen und Verständnis zeigen.“

Dr. Albrecht Schumacher,

Leiter der Psychotraumatologischen Ambulanz am BG Klinikum in Hamburg



Förderung durch den Bund

Eine sofortige, drastische Senkung der Abbiegeunfälle wird es ab Juli nicht geben, denn es besteht keine Nachrüstpflcht. Es wird also einige Jahre dauern, bis im Zuge der Flottenerneuerung der überwiegende Teil der Lkw und Busse mit den elektronischen Helfern ausgestattet ist. So lange wollen zahlreiche Fuhrparkchefs nicht warten und bestellen die am Markt bereits seit einigen Jahren verfügbaren Nachrüstlösungen. Hierfür gab es im Jahr 2023 zwei Fördertöpfe des Bundes:

- ▶ Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs konnten eine Förderung gemäß De-minimis-Richtlinie in der Maßnahmenkategorie 1.3 beantragen.
- ▶ Unternehmen aus anderen Branchen und Kommunen durften sich aus dem Förderprogramm für Abbiegeassistentensysteme bedienen.

Rund 43.000 Fahrzeuge wurden mithilfe der beiden Fördertöpfe nachgerüstet. Für das Jahr 2024 wird das Förderprogramm De-minimis in „Umweltschutz und Sicherheit“ umbenannt. Anträge können vom 5. Februar bis zum 31. Mai gestellt werden.

Nachrüstung gut planen

Wer eine Nachrüstung in Erwägung zieht, sollte sich vor der Investitionsentscheidung genau informieren. Als der ADAC 2021 neun Nachrüstlösungen testete, fielen vier Systeme mit der Note „mangelhaft“ durch. Nur zwei Lösungen erhielten die Note „gut“. Die Anbieter haben mittlerweile viel verbessert, aber die grundlegenden Empfehlungen des ADAC behalten ihre Gültigkeit. Der Automobilclub empfiehlt unter anderem, klassifizierende Systeme einzubauen, die Fußgänger und Radfahrer von festen Hindernissen wie Pollern unterscheiden können. Ein System, das die Fahrer ständig mit Fehlalarmen nervt, halten die Verkehrsexperten für kontraproduktiv. Eine Forderung der BG Verkehr: Fahrerinnen und Fahrer müssen auf jeden Fall gründlich in die Abbiegeassistenten eingewiesen werden, um Funktionsweise und Grenzen des Systems zu kennen.

Investitionen in geeignete Abbiegeassistenten schützen nicht nur die Schwächeren im Verkehr, sondern auch das eigene Fahrpersonal. Eine Untersuchung der BG Verkehr von 214 schweren Arbeitsunfällen (davon 86 Prozent Verkehrsunfälle) mit anschließender

Traumatisierung ergab: Im Mittel waren die betroffenen Personen 40 Tage arbeitsunfähig. 52 Prozent waren bis zu sechs Wochen, 31 Prozent bis zu einem Jahr arbeitsunfähig. 16 Prozent waren sogar länger als ein Jahr krankgeschrieben.

BG Klinikum hilft Betroffenen

Dr. Albrecht Schumacher leitet die Psycho-traumatologische Ambulanz am BG Klinikum Hamburg. Er weiß, wie unterschiedlich Menschen auf traumatisierende Ereignisse, etwa die Beteiligung an einem Verkehrsunfall mit Toten oder schwer Verletzten, reagieren. „Manche Fahrer oder Fahrerinnen schaffen es, selbst den Rettungsdienst zu alarmieren und die Unfallstelle abzusichern. Andere sind dazu aufgrund einer Schockreaktion gar nicht mehr in der Lage“, sagt er. Doch auch für scheinbar gefasste Personen kommt eine Fortsetzung des Dienstes nach einer Unfallbeteiligung nicht infrage. Ob eine seelsorgerische oder

ärztliche Erstbetreuung notwendig ist, entscheidet sich im Einzelfall.

Die Tage nach dem traumatischen Ereignis sind nicht leicht. „Die Betroffenen leiden unter Schlafstörungen, Bilder des Unfalls drängen sich auf, manche Menschen entwickeln extreme Schuld- und Schamgefühle“, beschreibt Dr. Schumacher mögliche Symptome. Nach etwa 14 Tagen lässt sich beurteilen, ob eine Besserung eintritt oder sich die Symptome verfestigen.

In letzterem Fall brauchen die Betroffenen unbedingt professionelle Hilfe – beispielsweise durch eine psychotraumatologische Ambulanz. Wie die Patienten dort behandelt werden, hängt vom Einzelfall ab. „Generelle Linien sind die Verbesserung des Schlafs, die Etablierung einer guten Tagesstruktur und das Vermitteln von Methoden zur Entspannungsförderung“, erklärt Dr. Schumacher.

„Viele Radfahrer können sich nicht vorstellen, wie schwer es ist, sie zu sehen, wenn sie neben dem Lkw warten oder schnell von hinten herankommen.“

Gunnar Schnoor, Berufskraftfahrer



Lkw-Fahrer Gunnar Schnoor:
Im Zweifelsfall nicht auf
die Vorfahrt pochen.

In solchen Fällen warnt der Abbiegeassistent optisch oder akustisch.



© ADFC

In der Ambulanz am BG Klinikum Hamburg arbeiten Psychotherapeuten auch an unfallspezifischen Ängsten. Dies hilft bei der Rückkehr an den Arbeitsplatz. Ein Mittel ist begleitetes Fahren im Pkw und Lkw, welches das BG Klinikum in Zusammenarbeit mit einer Fahrschule organisiert. Ebenfalls wichtig: die spezifische Unfallnachbereitung, bei der Therapeut und Patient den Unfall zusammen durchgehen.

Auch die Unternehmensleitung kann einiges zur Genesung beitragen. „Für den Fahrer ist es wichtig, dass die Vorgesetzten und Kollegen hinter ihm stehen und Verständnis zeigen. Besonders die Vorgesetzten sollten nach Unfällen Kontakt zum Betroffenen halten und sich regelmäßig nach dem Befinden erkundigen“, rät Schumacher.

Lkw-Fahrer unterstützen die Hamburger Aktion

Noch besser ist es natürlich, wenn gar nicht erst etwas passiert. Dazu können alle Verkehrsteilnehmer etwas beitragen, finden Gunnar Schnoor und Jörg Zingler. Die beiden Lkw-Fahrer sind normalerweise für K. H. Müller Fuhrbetrieb aus Hamburg unterwegs und stellten im Rahmen der Aktion „Perspektivwechsel“ ihr Fahrerhaus zur Verfügung. „Viele Radfahrer und Fußgänger

konnten sich überhaupt nicht vorstellen, wie schwierig es für uns Fahrer ist, jemanden zu sehen, der direkt neben dem Lkw auf Grün wartet oder auf dem Fahrrad mit hoher Geschwindigkeit von hinten herankommt“, fasst Schnoor seine Eindrücke zusammen. Er selbst war einmal in einen Abbiegeunfall verwickelt. „Das ging glimpflich ohne Personenschaden ab, aber der Schreck hat mir gereicht“, erinnert sich Schnoor mit Grauen. Sein Appell an die Radfahrer: Gerade im Dunkeln auf funktionierende Beleuchtung achten, gut erkennbare Bekleidung tragen, nicht auf die Vorfahrt pochen, wenn unsicher ist, ob der Fahrer eines abbiegenden Lkw den Radler wahrgenommen hat.

Unterdessen führen die Verbände mit der Politik einen lebhaften Dialog. Bereits im Jahr 2020 verabschiedeten der ADFC und der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung ein gemeinsames Positionspapier. Gefordert wurden dort der sichere Umbau von Kreuzungen und eine Trennung der Grünphasen an Ampeln. Obwohl Unfallforscher diese Forderungen unterstützen, hat sich bislang zu wenig getan, wie BGL und ADFC in einem Beitrag der Zeitschrift „Die Zeit“ beklagen. Es bleibt für alle Beteiligten viel Arbeit, bevor der Unfallschwerpunkt entschärft ist. (bjh)

Hilfe von der BG Verkehr

Spiegeleinstellplanen

Eine wesentliche Voraussetzung zur Vermeidung von Abbiegeunfällen sind perfekt eingestellte Spiegel. Die BG Verkehr hat als Hilfestellung Planen entwickelt, die man um das Fahrzeug legt. Darauf steht der Einstellungshinweis in spiegelverkehrter Schrift. So ist vom Fahrerplatz aus lesbar, welche Plane in welchem Spiegel zu sehen sein muss. Eine einfache und effektive Hilfe. Alternativ hierzu können Unternehmen auf dem Betriebshof auch dauerhaft einen Spiegeleinstellplatz einrichten.

Trauma-Lotsen

Viele Menschen werden mit der seelischen Belastung eines traumatischen Ereignisses nicht allein fertig. Damit Führungsverantwortliche und Betroffene möglichst rasch Unterstützung erhalten, hat die BG Verkehr Beschäftigte zu sogenannten Trauma-Lotsen ausgebildet. Sie sind direkt in den Unfallabteilungen der Bezirksverwaltungen tätig. Die Trauma-Lotsen kennen die Behandlungsmöglichkeiten und vermitteln geeignete Therapeuten.

+ Informationen zu Trauma-Lotsen
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 16238205

Informationen zu
 sicherem Abbiegen
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 24826600

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“

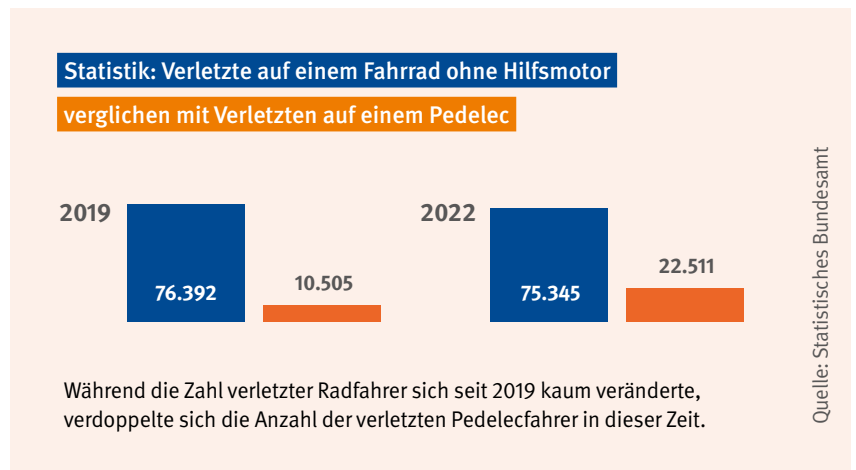
Stellen Sie sich vor, Sie sehen einen Menschen, der über die Straße geht. Wie lange braucht er, um die Straße zu überqueren? Sicher haben Sie eine bestimmte Geschwindigkeit als Erfahrungswert im Kopf. Auf keinen Fall rechnen Sie damit, dass der Mensch im Tempo eines Dauerläufers vorankommt. Ähnlich verhält 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 Privataufkauf 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 entflammablen 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 Ladekrane auf Fahrzeugen
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

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

© Adobe Stock (mabofoto@icloud.com)



Ihre Frage:

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

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

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 eingepackt 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 Führerscheinebehörde 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



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)



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



**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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Januar 2024

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

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/Stock/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 woman with dark curly hair and glasses is smiling and looking at a laptop screen. She is sitting at a desk with a blue cup in the foreground. The background is a blurred indoor setting with warm lighting.

***Ich lese was,
was ihr nicht lest.***

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter