

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Unterkante
Weitwinkelspiegel

Spiegel optimal einstellen | 14

So tanken Sie sicher Flüssiggas | 8

Hellwach am Steuer | 17

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Eiskalter Energieträger
Tanken mit Flüssiggas
- 11** Jubiläum
Prüf- und Zertifizierungsstelle
wird 100
- 12** Unfallbericht: Nicht aufzuhalten
Lkw rollt weg
- 14** Spiegel am Lkw
Neue Planen zum Einstellen
- 17** Volle Konzentration
Profi-Tipps für Lkw-Fahrer
- 20** Medienpaket Güterkraftverkehr
Viel Inhalt, wenig Worte
- 22** Arbeitsbedingungen
Kleine Unternehmen
haben Vorteile

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 26** Gefahrtarif
Das ändert sich
im nächsten Jahr
- 28** Fahrlehrer mit nur einem Arm
Bernd Hellmann lässt
sich nicht unterkriegen

SERVICE

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



Spiegel einstellen **14** **28** Fallges



Flüssiggas **8**



Nicht
aufzuhalten **12**



chichte

© Titelbild: BG Verkehr/Jan Christiani; Inhalt: BG Verkehr/Jan Christiani; picture alliance/Matilde Holloway/EyeEm; BG Verkehr/Jan Christiani; Althaus, VWVL



***Corona hat uns
gezwungen, neue
Formen der
Zusammenarbeit
auszuprobieren –
und das war gut so!***

Zurück aus dem Homeoffice

Steigende Impfquoten und sinkende Infektionszahlen in Deutschland machen es möglich: In den nächsten Wochen werden viele Beschäftigte nach vielen Monaten im Homeoffice an ihren Arbeitsplatz in den Unternehmen zurückkehren. Auch bei der BG Verkehr ist dieser Schritt terminiert – und ich persönlich freue mich gewaltig auf die Möglichkeit, mich in Zukunft wieder öfter persönlich mit den Kolleginnen und Kollegen auszutauschen.

In puncto Arbeitssicherheit bringt die Rückkehr in den Betrieb allerdings einige Herausforderungen. Sind die Maßnahmen zum Brandschutz noch allen Mitarbeitenden geläufig? Müssen Ersthelfer neu qualifiziert werden? Sind Unterweisungen nachzuholen? Um diese Fragen müssen sich Führungsverantwortliche rechtzeitig kümmern.

Viele Unternehmerinnen und Unternehmer haben festgestellt, dass nicht alles an der Corona-Zeit schlecht war. Mehr Videokonferenzen, weniger Dienstreisen: Das spart Kosten und ist häufig effizient. Auch die Einstellung zum Homeoffice hat sich geändert: Viele Beschäftigte haben von dort aus gute Leistungen gezeigt und würden weiter gern öfter zu Hause arbeiten. Das bedarf nicht nur neuer Regeln, sondern eines geschärften Blicks auf den Arbeitsschutz in den eigenen vier Wänden. Wer beispielsweise auf der Website der BG Verkehr (www.bg-verkehr.de) „Homeoffice“ in das Suchfeld einträgt, findet umfassende Informationen dazu, wie sich ein Arbeitsplatz zu Hause sicher und gesund gestalten lässt.

Viele Grüße

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle

Unfallmeldungen

Gefährliche Abkürzung

Ein Fahrer sollte mit seinem Fahrzeug Wechselbrücken aufnehmen. Zur Abkürzung des Weges stieg er über die Zugdeichsel des Anhängers, um auf die andere Seite zu gelangen. Mit einem Fuß blieb er an den Verbindungsschläuchen hängen, kam aus dem Gleichgewicht und stürzte auf den Unterfahrschutz des Lkw. Dadurch brach er sich mehrere Rippen.

Ätzende Spritzer

Nach der Entleerung seines Milchsammelfahrzeugs wollte ein Fahrer dieses auswaschen. In der Reinigungsanlage der Molkerei wurden gleichzeitig Umbauarbeiten durchgeführt. Der Mechaniker bat den Fahrer, ein Rohr festzuhalten, damit er es mit einem Trennschleifer abschneiden konnte. Im Rohr befanden sich noch Reste der Reinigungslauge, die beim Trennvorgang herausspritzten und den Fahrer im Gesicht trafen. Dadurch zog er sich eine Verätzung auf der rechten Wange zu.

Beine eingequetscht

Ein Team von Möbelpackern benutzte einen Lkw mit Ladebordwand und einen Transporter. Während der Beladung beschwerte sich ein Anwohner über die zugestellte Zufahrt. Beide Fahrzeuge fuhren daraufhin ein paar Meter vor. Währenddessen saß ein Packer auf der waagrecht stehenden Ladebordwand und ließ seine Beine über die hintere Kante der Plattform hängen. Aber als der Lkw-Fahrer wieder zurücksetzte, stand der Transporter hinter ihm noch. Die Beine des Packers wurden beim Aufprall gequetscht und erheblich verletzt.



Sie haben eine Frage zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder einer Berufskrankheit? Mit dem neuen Servicecenter ist die BG Verkehr für die Versicherten und Mitgliedsunternehmen noch besser erreichbar. Unter der neuen bundeseinheitlichen Servicenummer erreichen Sie montags bis freitags von 8 bis 16 Uhr unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie stehen schnell und kompetent für telefonische Anfragen zur Verfügung und helfen Ihnen unbürokratisch bei Ihren Anliegen. Für komplexere Fragestellungen wie beispielsweise individuelle Reha-Planungen nach schweren Arbeitsunfällen werden auch in Zukunft individuell zuständige Fachleute erreichbar bleiben.

Fördergeld für Lkw-Stellplätze

Schätzungen zufolge werden bis 2023 rund 40.000 Lkw-Parkplätze fehlen, auf denen die Fahrer die Nacht verbringen können. Für die Fernfahrer bedeutet das Stress. Oft müssen Parkplätze abseits der Autobahnen ohne einfachsten Komfort wie Dusche und Toilette genutzt werden. Die Parkplatzknappheit erschwert auch die Einhaltung der gesetzlichen Lenkzeiten. Mit einer neuen Förderrichtlinie zum Bau von Lkw-Parkplätzen auf privaten Flächen will das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur diesem Mangel begegnen. Im Drei-Kilometer-Radius von Autobahnanschlussstellen sollen damit zusätzliche Lkw-Stellplätze entstehen. Dafür will das Ministerium im ersten Schritt 90 Millionen Euro bis zum Jahr 2024 bereitstellen.

www.bmvi.de



Neue Servicenummer

040 3980-1010

Ansprechpartner für Ihre Fragen zur Mitgliedschaft bei der BG Verkehr, zum Beitrag und zur Prävention finden Sie auf der Website der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de

© BG Verkehr/Marco Grundt; Adoobe Stock (rasica); picture alliance/imageBROKER | Movementway; Shutterstock/ Juice Flair



Wahrscheinlichkeitsrechnung

Wie wahrscheinlich ist es, auf der Autobahn, im Flugzeug oder mit dem Zug zu verunglücken? Das hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) berechnet. Danach lag das Risiko, durch einen **Flugzeugabsturz** ums Leben zu kommen, im Jahr 2019 bei 1:16.042.000 (**0,000006 Prozent**). Ähnlich sicher sind laut GDV Bahn und Kreuzfahrtschiffe. Gefährlicher geht es im **Straßenverkehr** zu. Im Jahr 2019 kosteten hier Unfälle einen von 27.000 Deutschen das Leben. **Das entspricht einem durchschnittlichen Risiko von 0,004 Prozent.** Die Wahrscheinlichkeit, tödlich vom **Blitz** getroffen zu werden, beträgt gerade einmal 1:20.000.000 (**0,000005 Prozent**). Bezogen auf die Einwohnerzahl Deutschlands sind das vier Tote pro Jahr.



BG Verkehr tritt Pakt für Verkehrssicherheit bei

Die BG Verkehr ist offiziell dem Pakt für Verkehrssicherheit beigetreten, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Mai initiiert hat. Der Pakt soll die Strategie des BMVI zur Reduktion der Unfall- und Getöteten-zahlen für die nächste Dekade unterstützen und die Verkehrs-sicherheitsarbeit des BMVI mit der von Ländern, Kommunen und weiteren Stakeholdern bündeln. Dazu wurden zwölf Handlungsfelder definiert. Die BG Verkehr wird insbesondere im Handlungsfeld „Güterverkehr und Logistik“ mitarbeiten. Außerdem wird sich die BG Verkehr in den Handlungsfeldern „Zukunftstechnologien, Automatisierung und Digitalisierung“ sowie „Unfallfolgen mindern“ engagieren.

Schutzmasken und Hautbeschwerden

Das dauerhafte Tragen von Masken kann Hautbeschwerden im Gesicht verursachen. Vorerkrankungen wie Akne, Rosacea und Neurodermitis verschlechtern sich häufig. Deswegen empfiehlt das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vor allem eine adäquate und regelmäßige Pflege und Reinigung der Haut. Bei Hautbeschwerden wie starken Rötungen und offenen Hautstellen sollte man zudem einen Facharzt aufsuchen.

+ <https://forum.dguv.de>



Gutes Zeugnis für Betriebe

Ein gutes Zeugnis stellt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin den Betrieben im Hinblick auf den Infektionsschutz während der Corona-Pandemie aus. Eine Befragung von 700 Fachleuten des inner- und überbetrieblichen Arbeitsschutzes und aus den Aufsichtsbehörden habe gezeigt, dass der Großteil der Betriebe bereits im Februar und März 2020 erste Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten ergriffen hatte. Die Mehrheit etablierte zügig ein Informationsmanagement, regelmäßige Besprechungen im Leitungskreis, die Aufstellung eines Pandemieplans sowie das Durchleuchten und Anpassen betrieblicher Abläufe.

www.baua.de

Zwei neue Berufskrankheiten

Der Bundesrat hat einer Änderung der Berufskrankheiten-Verordnung zugestimmt. Damit werden zwei neue Krankheiten in die Berufskrankheiten-Liste aufgenommen. Es handelt sich dabei um Hüftgelenksarthrose durch Heben und Tragen schwerer Lasten sowie Lungenkrebs durch Passivrauchen. Die Anpassung der Verordnung sowie der Berufskrankheiten-Liste erfolgt auf Basis wissenschaftlicher Empfehlungen des Ärztlichen Sachverständigenbeirats Berufskrankheiten beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Sie ist im August in Kraft getreten.

© BG Verkehr/Gerald Hänel; DPDHL; DVR; Adobe Stock (blankstock; palau83)



UV-Schutzkleidung im Tragetest

Wer überwiegend im Freien arbeitet, trägt zum Schutz vor einem Sonnenbrand am besten langärmelige Kleidung. Mittlerweile bieten viele Hersteller Arbeitskleidung an, die einen UV-Schutz aufweist. Die BG Verkehr testet in Zusammenarbeit mit mehreren Mitgliedsunternehmen, wie diese Kleidung von den Beschäftigten unter realen Arbeitsbedingungen eingeschätzt wird. Nach der rund sechswöchigen Erprobung bewerten die an dem Tragetest teilnehmenden Personen die Kleidung von zwei Anbietern hinsichtlich Tragekomfort, Passform etc. in einem Fragebogen. „Wir möchten die Beschäftigten für das Thema UV-Schutz sensibilisieren. Wir wollen wissen, ob die UV-Schutzkleidung eine gute Alternative zur üblicherweise verwendeten Arbeitsschutzkleidung darstellt“, erklärt Projektleiterin Dr. Gabriele Meyer, „und ob sich aus den Ergebnissen des Tragetests grundsätzliche Anforderungen an die UV-Schutzkleidung ableiten lassen.“

Mitte Juli fanden bei den Partnerunternehmen vor Ort die ersten Informationsveranstaltungen statt und die Langarmshirts oder Overalls mit UV-Schutz wurden verteilt. Über die Ergebnisse der Tragetests werden wir berichten.

Messetermine vormerken

Mal wieder auf Messen gehen und sich mit Fachleuten austauschen: In diesem Herbst ist das vielerorts wieder möglich. Auch die Experten der BG Verkehr stehen bei verschiedenen Veranstaltungen vor Ort mit nützlichen Informationen und vielen praktischen Ratschlägen zum Arbeitsschutz in den Betrieben bereit. Die Nutzfahrzeugmesse **Nufam** findet vom 30. September bis 3. Oktober 2021 in Karlsruhe statt. Hier finden Sie die

Ansprechpartner der BG Verkehr ebenso wie vom 26. bis 29. Oktober in Düsseldorf auf der Weltleitmesse für Arbeitsschutz, der **A+A**.

Beim begleitenden **A+A-Kongress** übernimmt die bei der BG Verkehr angesiedelte IVSS-Sektion für Prävention im Transportwesen am 27. Oktober die Federführung für ein internationales Symposium zum Thema „Vision Zero bei der Arbeit mit Güterkraftfahrzeugen“.

Innovative Ideen ausgezeichnet

„Intelligent unterwegs: Daten machen mobil“ – unter diesem Motto stand in diesem Jahr der Wettbewerb zum Deutschen Mobilitätspreis. Ausgezeichnet wurde unter anderem eine von der Verkehrsverbund Rhein-Sieg entwickelte webbasierte Software. Sie soll dabei helfen, die Routenwahl der Logistikverkehre durch die Bereitstellung aktueller Daten deutlich zu verbessern. Damit soll der Schwerlastverkehr in Städten und Gemeinden intelligenter gelenkt werden.

+ <https://land-der-ideen.de>



Viel zu tragen

Die Corona-Pandemie hat der Online-Bestellung schwerer und sperriger Waren einen kräftigen Schub verliehen. Das geht aus einer Pressemeldung von Deutsche Post DHL hervor. Danach stieg der Umsatz des Segments online bestellter Möbel allein im zweiten Quartal 2020 um knapp 14 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal. Das Unternehmen beruft sich auf Zahlen des Bundesverbands E-Commerce und Versandhandel.

Eine für die Branche wichtige Veranstaltung ist der **Weltkongress Logistik**. Vom 11. bis 15. Oktober widmet er sich in Hamburg dem Thema „Intelligente Verkehrssysteme und Services“.

Als virtuelle Veranstaltung findet vom 20. bis 23. September in Toronto der **XXII. Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit** statt. Organisiert wird er von der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) und der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO).

Fachgespräch zu Assistenzsystemen

Unter dem Motto „Assistenzsysteme für die Unfallprävention“ findet vom 7. bis 8. Dezember ein Forum für Dialog und Austausch, organisiert von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, in Dresden statt. Im Fokus steht die Prävention von Arbeits-, Wege- und Dienstwegeunfällen. Anmeldungen sind bis zum 15. November möglich.

+ www.dguv.de/ifa



34 Milliarden Euro –

auf diese Summe beliefen sich 2019 die volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Das hat die Bundesanstalt für Straßenwesen ausgerechnet. Mit 21 Milliarden Euro machten Sachschäden den größten Posten aus. Die Kosten für Personenschäden betragen 13 Milliarden Euro.

+ www.bast.de



Für mehr Rücksicht

„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dieser Satz steht in § 1 der Straßenverkehrsordnung. Die Realität auf Deutschlands Straßen sieht leider oft ganz anders aus. Woran liegt das? Und was bedeutet eigentlich Rücksicht? Diese Fragen stehen im Mittelpunkt der Schwerpunktaktion des Deutschen Verkehrssicherheitsrats, der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Unter dem Motto „Es kann so einfach sein“ liefert die Aktion alltagspraktische Tipps und Hinweise für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr. Für den innerbetrieblichen Einsatz stehen umfangreiche Materialien zur Verfügung.

+ www.ruecksicht-ist-einfach.de



Eiskalter Energieträger

Bisher ist verflüssigtes Erdgas als Kraftstoff noch selten, aber die Zulassungszahlen für Gas-Lkw steigen. Vor allem beim Tanken sollte man die Besonderheiten dieses Stoffs kennen.

Der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen soll in Deutschland reduziert werden. Bereits bekannt sind elektro- bzw. batteriebetriebene Systeme. Fast unbemerkt von der breiten Öffentlichkeit werden alternativ Gasantriebssysteme entwickelt und vereinzelt auch bereits eingesetzt. Beim verflüssigten Erdgas (LNG = Liquefied Natural Gas) handelt es sich um eine geruchs- und farblose, nicht korrosive und nicht toxische Flüssigkeit. Verschüttetes LNG ist nicht in Wasser löslich, unschädlich für Wasserorganismen und hat keinen Einfluss auf die Wasserqualität.

Schutz vor Verletzungen durch Kälte

Wie sicher ist LNG und was ist insbesondere beim Tanken von LNG zu beachten? Im Vergleich zu Benzin und Diesel ist LNG zunächst scheinbar weniger gefährlich. Jedoch ist LNG ein tiefkalt (kryogen) verflüssigtes Gas, welches in Abhängigkeit des Drucks bei ca. -160°C in speziellen Kryotanks gelagert wird. Bei Kontakt mit der ungeschützten Haut kann es schwere Kälteverbrennungen oder Erfrierungen verursachen. Außerdem kann es zur

Versprödung von nicht kältefesten Materialien führen. Deswegen ist beim Umgang mit Flüssiggas das Tragen von Persönlicher Schutzausrüstung (PSA) unverzichtbar:

- ▶ lange Schutzkleidung (lange Ärmel und Hose),
- ▶ feste, geschlossene Sicherheitsschuhe,
- ▶ Kälteschutzhandschuhe (kryogene Handschuhe), keinesfalls einfache (Leder-)Handschuhe sowie
- ▶ Gesichtsschutz.

LNG besteht hauptsächlich aus Methan. Dieses ist zwar nur bei hohen Temperaturen selbstentzündlich. Bei der Verdampfung entsteht jedoch ein extrem entzündliches und explosives Gas (Kategorie 1). Zündquellen sind also äußerst gefährlich und müssen vermieden werden. Die Betankung selbst darf nur durch zuvor unterwiesenes Personal erfolgen, da es vieles zu beachten gibt.

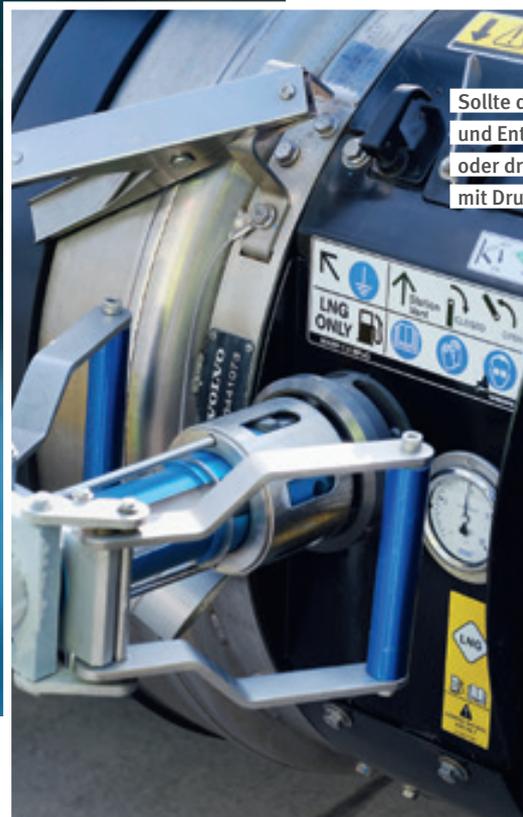
Vor dem Tanken

Bevor der Tankvorgang beginnen kann, müssen einige Sicherheitsvorkehrungen getroffen

werden: Motor sowie ggf. eine Fremdheizung ausschalten, die Feststellbremse anziehen, weitere elektronische Geräte (Mobiltelefone!) ausschalten oder im Fahrzeuginnenraum belassen. Beachten Sie das Rauchverbot! Vergewissern Sie sich, dass die vorgeschriebene PSA frei von Mängeln oder Beschädigungen ist und vollständig angelegt wurde. Überprüfen Sie auch die Tankanlage und den Tank des Fahrzeugs auf offensichtliche Mängel oder Beschädigungen. Falls etwas nicht in Ordnung ist, nicht tanken und das Tankstellenpersonal kontaktieren (Gegensprechanlage).

Die nächsten Schritte: Verbinden Sie das Erdungskabel der Tankanlage mit dem Fahrzeugtank. Überprüfen Sie den Druck des Fahrzeugtanks. Bei einem Tankdruck über 10 bar (kann je nach Fahrzeughersteller etwas variieren) ist eine Betankung nicht möglich.

Bevor der Füllschlauch an die LNG-Kupplung angeschlossen wird, muss er gereinigt werden. Dazu steht an der Tankanlage Druckluft zur Verfügung. Wichtig: Falls die Anschlüsse nicht korrekt gereinigt wurden, besteht die



Sollte die LNG-Kupplung nach dem Tanken und Entriegeln festsitzen, nicht rütteln oder drehen, sondern der Tankstutzen mit Druckluft angeblasen werden.

Gefahr, dass die LNG-Kupplung am Fahrzeuganschluss festfriert.

Beim Tanken

Während der Betankung muss der Startknopf (Totmannknopf) dauerhaft gedrückt werden, bis der Tankvorgang komplett abgeschlossen wurde. Ist der Tank vollständig gefüllt, schaltet das System den Tankvorgang automatisch ab – eine Überfüllung des Tanks ist somit nicht möglich. Es kommt vor, dass der Tankvorgang plötzlich abbricht. Überprüfen Sie in so einem Fall den Druck im Fahrzeugtank auf dem Manometer. Bei Überdruck (in der Regel >9,5 bar) kann kein weiteres Flüssiggas in den Fahrzeugtank geführt werden. In dem Fall muss der Druck noch einmal entlastet werden, danach wieder autorisieren und den Tankvorgang erneut starten.

Nach dem Tanken

Als Erstes muss die Sicherheitsverriegelung an der LNG-Kupplung gelöst werden (Entsperrknopf betätigen). Die Kupplung sollte sich leicht vom Fahrzeugtank trennen lassen. Sollte dies aufgrund von star-

ker Vereisung einmal nicht der Fall sein, muss der Tankstutzen mit der Druckluft (vereinzelt etwas länger) angeblasen werden. Bitte keinesfalls versuchen, die Kupplung mit Gewalt vom Tankstutzen zu lösen. Weder rütteln noch drehen, noch Wasser verwenden! Dies kann Undichtigkeiten und Schäden am Fahrzeug oder an der LNG-Zapfsäule verursachen. Zum Abschluss wird der Tankstutzen erneut mit Druckluft gereinigt.

Kleiner Tipp: Kommt nach dem Tanken kein Zahlungsbeleg, steckt die Zapfpistole nicht richtig in der Zapfsäule.

Vor dem Start

Bevor Sie Ihr Fahrzeug starten, überprüfen Sie bitte, dass

- ▶ alle Schläuche und Erdungskabel entkoppelt und ordnungsgemäß verstaut worden sind,
- ▶ der Tankdeckel wieder sicher verschlossen ist sowie
- ▶ das Fahrzeug und die LNG-Anlage keine Undichtigkeiten aufweisen.

Was tun bei zu hohem Tankdruck?

LNG-Fahrzeuge mit passivem Tank (Iveco/Scania)

1. Anschlüsse der Gasrückführung mit Druckluft reinigen.
2. Gasrückführschlauch an Lkw anschließen.
3. Druck durch das Öffnen des Gasrückführventils senken.
4. Tankdruck prüfen, bis er zwischen 9 bis 7 bar (herstellerabhängig) gesunken ist.
5. Gasrückführventil schließen und den Gasrückführschlauch entfernen.
6. Gasrückführschlauch ordnungsgemäß zurückhängen und den Tankvorgang fortsetzen.

LNG-Fahrzeuge mit aktivem Tank (Volvo)

1. Anschlüsse mit Druckluft reinigen.
2. LNG-Zapfpistole mit der Befüllkupplung (Tankstutzen) verbinden.
3. Das Entlüftungsventil an der Station öffne und so lange geöffnet lassen, bis der Druck unter 9,5 bar gesunken ist.
4. Entlüftungsventil an der Station schließen und den Tankvorgang fortsetzen.

Verwenden Sie niemals Wasser, um ein LNG-Feuer zu löschen!

Verhalten im Notfall

Falls LNG austritt, müssen Sie sofort handeln:

- ▶ Drücken Sie sofort den roten Not-Aus-Schalter!
- ▶ Fahrzeug nicht bewegen oder anlassen.
- ▶ Verlassen Sie die Gefahrenstelle und begeben Sie sich an einen der Sammelplätze. Wählen Sie bei der Evakuierung möglichst den nächstgelegenen Sammelplatz und beachten Sie die Windrichtung (prüfen Sie den Windsack am Standort).
- ▶ Informieren Sie alle Personen in der direkten Umgebung und den Betreiber der Tankstelle (gegebenenfalls über die Gegensprechanlage) über die Gefahr.
- ▶ Wenn die Sprechanlage nicht zugänglich ist, rufen Sie den Notruf 112 an.

Freigesetztes LNG

Freigesetztes LNG verdampft und bildet eine Gaswolke. Bereits die elektrostatische Aufladung von kleinen Metallgegenständen oder einer Person reicht aus, um das Dampf-Luft-Gemisch zu entzünden. Eine LNG-Wolke verdrängt Sauerstoff, wodurch es zur Erstickungsgefahr in geschlossenen Räumen oder niedrig gelegenen Bereichen kommt, da sich das Gas dort ansammeln kann. Halten Sie Abstand. Viele Materialien werden bei Kontakt mit sehr kalten/kryogenen Flüssigkeiten spröde und können ohne Vorwarnung zerbrechen.

Verhalten im Brandfall

Wenn Sie einen Brand bemerken, versuchen Sie nicht, ihn selbst zu löschen. Informieren Sie das Personal über die Sprechanlage (falls zugänglich) oder rufen Sie sofort 112 an. Verwenden Sie niemals Wasser, um ein LNG-Feuer zu löschen!



Nach dem Einatmen

Falls jemand das Gas einatmet, braucht er sofort frische Luft. Hat die Person trotzdem Atembeschwerden, muss ärztliche Hilfe geholt werden.

Bei Hautkontakt

Falls Haut mit Flüssiggas in Berührung gekommen ist, werden die verbrannten bzw. gefrorenen Stellen abgespült. Das Wasser soll warm, aber nicht heiß sein (unter 40 °C). Wenn nicht sofort warmes Wasser zur Verfügung steht, decken Sie die betroffene Hautpartie ab, idealerweise mit einer aluminiumbedampften Wundauflage oder einem Wundschnellverband. Fordern Sie sofort medizinische Hilfe an.

Bei Augenkontakt

Bei Augenkontakt sofort mindestens 15 Minuten lang mit warmem Wasser ausspülen.

Ziehen Sie das Augenlid hoch und vom Augapfel weg, damit die gesamte Augenoberfläche gründlich gespült wird. Suchen Sie sofort einen Augenarzt auf.

Sollten noch Fragen offen sein, wenden Sie sich gern an Ihre Aufsichtsperson in der zuständigen Regionalabteilung Prävention.

Robert Nowak
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

100 Jahre

Jubiläum mit Blick nach vorn

Geprüfte Sicherheit seit 1921: Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung feiert Geburtstag.

Schon seit rund 100 Jahren prüfen Arbeitsschützer, ob ein Produkt den geltenden Sicherheitsanforderungen entspricht. Nur dann erhält der Hersteller ein offizielles Zertifikat. Derart geprüfte und zertifizierte Produkte verfügen heute zum Beispiel mit dem GS-Zeichen (geprüfte Sicherheit) oder dem DGUV Test-Zeichen über eine Art Gütesiegel, das bei der Kaufentscheidung eine wichtige Rolle spielen kann. (Das etwas sperrige Wort „zertifizieren“ bedeutet „sicher machen“, vom lateinischen certus = sicher und facere = machen.)

Von Arbeitsboot bis Zurrigurt

Seit 1993 ist die DGUV Test Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereichs Verkehr und Landschaft unter Federführung der BG Verkehr tätig. Sie nimmt nicht nur Zurrigurte unter die Lupe, sondern zum Beispiel auch Schüttungen von Abfallsammlfahrzeugen, Luftfahrtbodengeräte, Rückfahrasistenzsysteme, Arbeits-, Bei- und Rettungsboote oder optische Raumüberwachungsanlagen. Für den Bereich Schiffsausrüstung ist seit 1999 die ehemalige Seeberufsgenossenschaft, heute Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr, zuständig.

Im Jubiläumsjahr stellt sich das Kompetenznetzwerk der DGUV, bestehend aus 16 Prüf- und Zertifizierungsstellen, neu auf.

Innovationen im Blick

DGUV Test setzt den Schwerpunkt in Zukunft verstärkt auf Innovationen in der Arbeitswelt. Neue Verfahren, Techniken oder Geräte sollen

entwicklungsbegleitend geprüft werden. Die vorab von den Prüf- und Zertifizierungsstellen erarbeiteten Prüfgrundsätze definieren die Anforderungen. Diese Zusammenarbeit hilft den Herstellern, sichere Produkte in Verkehr zu bringen. Im Transportbereich existieren bereits Prüfgrundsätze für Ladungssicherungseinrichtungen, die kabellose Steuerung von Fahrzeugaufbauten sowie aktuell für Rückfahrasistenzsysteme. „Gerade im Transportgewerbe ist dies ein wichtiger Beitrag für mehr Sicherheit, den wir auch in Zukunft beobachten und begleiten wollen“, betont der Leiter der Prüf- und Zertifizierungsstelle Hermann Haase. (Bz)

Auf einen Blick

In der Prüf- und Zertifizierungsstelle im Fachbereich Verkehr und Landschaft der DGUV Test prüfen erfahrene Ingenieure und Ingenieurinnen. Sie haben gute Kontakte zu Herstellern, Betreibern und Verbänden sowie nationalen Aufsichtsbehörden. Die Federführung liegt bei der BG Verkehr.

Die Prüfstelle ist akkreditierte und benannte Stelle nach der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, der Sportbootrichtlinie 2013/53/EU sowie notifizierte GS-Stelle gemäß Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) und wird regelmäßig von der DAkkS (Deutsche Akkreditierungsstelle) und der ZLS (Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik) überwacht.

Kontakt: pruefstelle@bg-verkehr.de
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16417543

Mit dem GS-Zeichen bestätigt eine unabhängige Prüf- und Zertifizierungsstelle, dass das Produkt den geltenden Sicherheitsanforderungen entspricht.



Der Versuch, ein wegrollendes Fahrzeug zu stoppen, ist lebensgefährlich. Aber unter Stress ist der Instinkt oft stärker als der Verstand.

Nicht aufzuhalten



Die Umzugsfirma nutzt vorwiegend Wechselbehälter, die auf Zug- und Anhängerfahrzeugen transportiert werden. Vor einem Privatuzug in der Stadt muss der Fahrer im Büro noch etwas klären. Das Team möchte vor dem Hauptverkehr starten. Der Möbelpacker arbeitet zwar nicht als Fahrer, hat aber einen Lkw-Führerschein. Damit es vorangeht, will er mit dem Lkw schon den vorgesehenen Wechselbehälter aufnehmen.

Die automatische Feststellbremse verhindert zuverlässig, dass ein Lkw unkontrolliert wegrollt.

Der Packer setzt den Lkw rückwärts an den Behälter und verlässt das Führerhaus, um das Fahrzeug mit dem Tragrahmen über die Luftfederung abzusenken. Anschließend steigt er wieder ein, wird aber unsicher und fragt sich, ob die Drehverschlüsse (Twistlocks) des Tragrahmens tatsächlich in Aufnahmestellung waren. Er hält an und geht nach hinten, um nachzuschauen. Auf halbem Weg merkt er, dass das Fahrzeug langsam losrollt. Reflexartig rennt er zurück, die Tür steht noch offen. Er springt auf und schafft es gerade noch, mit dem rechten Bein ins Führerhaus zu ge-

langen – der linke Fuß steht auf der obersten Stufe des Aufstiegs, als der rollende Lkw einen abgestellten Wechselbehälter streift. Der Packer wird zwischen der Fahrtür und der Kante des Führerhauses eingequetscht. Er erleidet schwerste Verletzungen und kann sich nicht aus dieser Zwangslage befreien.

Was ist geschehen?

Die Untersuchung des Unfallhergangs durch die BG Verkehr zeigte erwartungsgemäß, dass die Bremsanlage des Lkw intakt war. Es liegt auf der Hand, dass der Packer vor dem Verlassen des Fahrzeugs vergessen hatte, die Feststellbremse zu betätigen.

Das Umzugsunternehmen hatte in seiner Gefährdungsbeurteilung organisatorische Schutzmaßnahmen getroffen, also war die Problematik bekannt. Die Betriebsanweisung für die Tätigkeit „Abstellen von Fahrzeugen“ berücksichtigte die Gefährdung durch unkontrolliertes Wegrollen eines ungesicherten Fahrzeugs ganz im Sinn des § 55 Abs. 1 der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“: „Vor dem Verlassen des Fahrzeugs auf ebenem Gelände erst mit der Feststellbremse gegen unbeabsichtigtes Bewegen sichern. Auf stark unebenem Gelände oder im Gefälle zusätzlich Unterlegkeile benutzen.“ So wurden auch die Fahrerinnen und Fahrer im Betrieb unterwiesen – aber nicht die Möbelpacker.

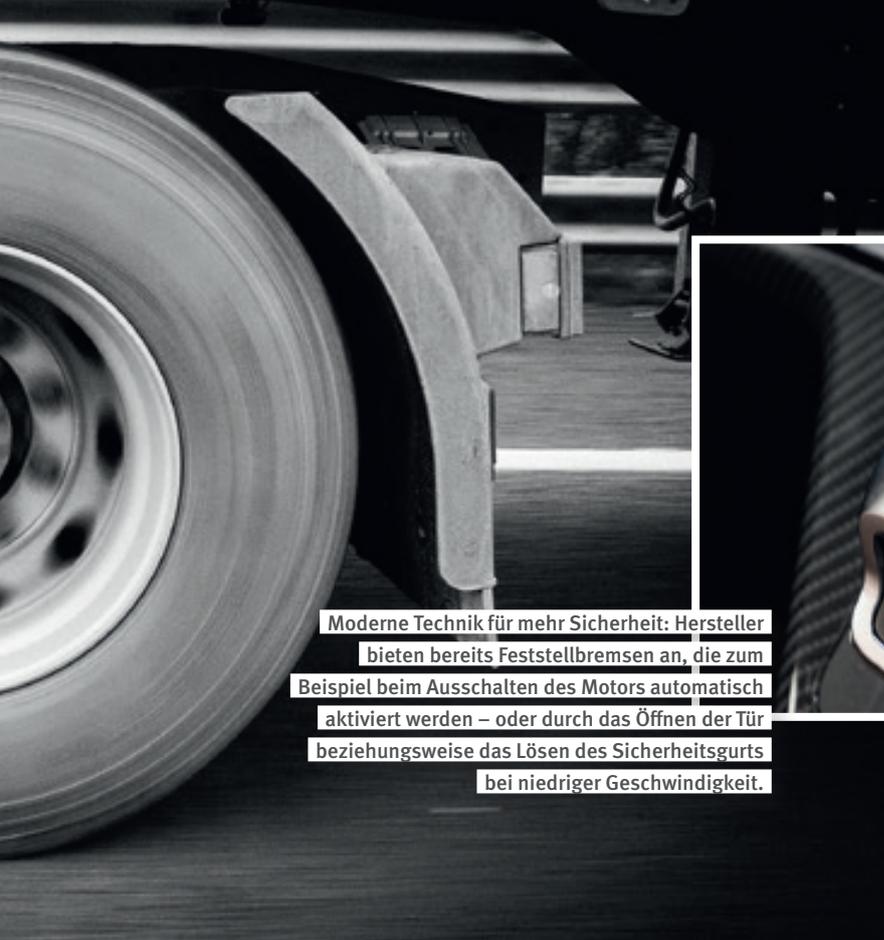
Unfälle durch wegrollende Fahrzeuge

Regelmäßig werden uns schwere oder tödliche Arbeitsunfälle gemeldet, weil Fahrzeuge unbeabsichtigt wegrollen. Über die Dunkelziffer kann man nur spekulieren. Wahrscheinlich hat fast jeder Berufskraftfahrer schon einmal erlebt, dass ein Lkw beinahe oder tatsächlich losrollt. Ein leichtes Gefälle, das mit bloßem Auge nicht zu erkennen ist, kann genügen, um ein ungebremstes Fahrzeug in Bewegung zu setzen. Oft versuchen Fahrer in dieser Situation, in das Fahrerhaus zu kommen, und riskieren dabei ihr Leben. Für den Präventionsdienst der BG Verkehr steht nur eine Frage im Vordergrund: Was muss getan werden, um diese schweren Unfälle zu verhüten? Bei der Suche nach Antworten gilt die Rangfolge der Schutzmaßnahmen: erst technisch, danach organisatorisch, dann personenbezogen – kurz TOP.

Technischer Schutz

Die wirksamste technische Maßnahme gegen das unbeabsichtigte Wegrollen eines Fahrzeugs ist eine automatische Feststellbremse. Dieses System aktiviert die Feststellbremse automatisch, sobald der Fahrer das Fahrzeug verlässt – in dem geschilderten Beispiel hätte es den Unfall und den Sachschaden verhindert.

Nicht selbsttätig bremsend, aber immerhin warnend hätte eine Warneinrichtung den Möbelpacker auf seinen Fehler aufmerksam



Moderne Technik für mehr Sicherheit: Hersteller bieten bereits Feststellbremsen an, die zum Beispiel beim Ausschalten des Motors automatisch aktiviert werden – oder durch das Öffnen der Tür beziehungsweise das Lösen des Sicherheitsgurts bei niedriger Geschwindigkeit.

© Gettyimages/Matilde Holloway/EyeEm;
Daimler Truck AG

gemacht. Sie sorgt beispielsweise dafür, dass beim Öffnen der Fahrertür ein akustisches Signal ertönt. Gleichzeitig erscheint ein Leuchtsymbol am Armaturenbrett oder eine Klartextmeldung, wie „Feststellbremse einlegen!“.

Ein gutes Team muss flexibel sein – aber gerade deshalb sind klare Absprachen untereinander so wichtig.

In dem Unfallbeispiel wurde ein älteres Fahrzeug ohne Warnsignal eingesetzt. Bisher fordert der Gesetzgeber lediglich eine Kontrollleuchte, die aktiviert wird, nachdem die Feststellbremse betätigt wurde. Als Nachrüstlösung kommt, wenn überhaupt, allenfalls eine optische oder akustische Warneinrichtung infrage.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sollte unbedingt auf eine automatische Feststellbremse geachtet werden. Die BG Verkehr weist die Fahrzeughersteller bereits seit Jahren in Beratungsgesprächen auf diese Problematik hin. Zwischenzeitlich rüsten einige Hersteller ihre Lkw mit Feststellbremsen aus, die je nach Ausführung automatisch aktiviert werden, sobald man zum Beispiel den Motor ausschaltet oder bei niedriger Geschwindigkeit die Tür öff-

net beziehungsweise den Sicherheitsgurt löst. Hohe Sicherheit gewährleisten Systeme, bei denen die Feststellbremse aktiviert wird, sobald der Fahrer keine Bedienung mehr ausübt und den Fahrersitz verlässt.

Organisatorischer Schutz

Nur Beschäftigte, die der Unternehmer dazu bestimmt hat, dürfen ein Fahrzeug führen. Eine Ursache des geschilderten Unfalls ist also die unerlaubte Handlung des Möbelpackers. Wenn unerlaubtes Verhalten zu einem Unfall führt, wurde erfahrungsgemäß nicht zum ersten Mal so gearbeitet. Offenbar hatte der langjährige Mitarbeiter, als er das Fahrzeug auf dem heimischen Betriebsgelände unerlaubt benutzte, keine allzu großen Bedenken. Im Betrieb könnte also auch die Duldung von Fehlverhalten bzw. die mangelnde Ausübung der Aufsichtspflicht ein wichtiges Thema sein. Auf den ersten Blick könnte es eine Ausnahme gewesen sein, dass der eigentliche Fahrer ins Büro musste. Tatsächlich gibt es jeden Tag Besonderheiten und Abweichungen in unseren Arbeitsabläufen. Das darf nicht dazu führen, dass sich ein Mitarbeiter ohne Fahrauftrag in einen Lkw setzt, um Zeit zu sparen! Gerade in Ausnahmesituationen muss jeder seine Aufgaben kennen und Änderungen absprechen. Ein gutes Team sollte zwar flexibel sein – aber das heißt nicht, dass jeder so arbeitet, wie es ihm gerade einfällt.

Personenbezogener Schutz

Hier sind Unterweisung und Training jedes Beschäftigten zu nennen, denn an Fahrzeugen funktionieren nur wenige Schutzmaßnahmen automatisch. Bei risikobehafteten Arbeitsabläufen müssen daher die vorgegebenen Arbeitsschritte penibel eingehalten werden: beim Kuppeln, Rückwärtsfahren, Abstellen von Fahrzeugen und natürlich vor dem Losfahren, besonders an Laderampen und Andockstationen. Durch Training und Erfahrung gehen diese Abläufe förmlich in Fleisch und Blut über.

Fehlverhalten ansprechen: Fehlverhalten schleicht sich leicht ein, zum Beispiel, wenn man es eilig hat, wenn sich alle Beteiligten gut kennen und gemeinsam glauben, dass eh nichts passiert, oder wenn man sich falsche Arbeitsweisen von anderen abguckt. Oft bemerken Kollegen oder Vorgesetzte solches Fehlverhalten zwar, möchten aber Konflikte vermeiden oder nehmen es nicht ernst.

Ein gutes Team sollte sensibel auf Gefährdungen reagieren. Am Ende möchte niemand einen Unfall erleben und sich mit der quälenden Frage auseinandersetzen: Hätte ich das verhindern können?

Thomas Künzer
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

+ Unterweisungskarte G5
„Fahrzeug sicher abstellen“
Einkaufsratgeber für gewerblich genutzte Fahrzeuge

www.bg-verkehr.de/medienkatalog



Für neue Spiegelsysteme ist nach der UN/ECE-Regelung Nr. 46 ein „größeres Sichtfeld“ vorgesehen. Deswegen wurde die Fläche in Magenta bei den Einstellplanen der BG Verkehr ergänzt.



Die Idee ist einfach: Sieht man die passende Plane im Spiegel, ist er optimal eingestellt. Jetzt wurde das praktische Planenset der BG Verkehr um ein neues Sichtfeld erweitert.

Spiegel einstellen leicht gemacht



© BG Verkehr / Jan Christiani

Maßnahmen gegen Abbiegeunfälle

- ▶ Für saubere Spiegel und Scheiben sorgen.
- ▶ Sicht frei halten (weder Gegenstände noch Vorhänge).
- ▶ Sitz und danach Spiegel einstellen.
- ▶ Volle Konzentration beim Abbiegen.
- ▶ Abbiegeassistent nutzen.
- ▶ Langsam fahren beim Abbiegen.
- ▶ Zur Unterweisung die Spiegeleinstellplanen anschaffen oder die Unterweisungskarte G7 „Spiegel einstellen“ (für unterwegs) der BG Verkehr nutzen.
- ▶ Zum regelmäßigen Einstellen einen Spiegeleinstellplatz auf dem Betriebsgelände einrichten und vor Abfahrt Spiegel optimal einstellen.

Meist passiert es an einer Kreuzung: Beim Rechtsabbiegen erfasst ein schweres Nutzfahrzeug einen Menschen, der zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist. Dass es dabei zu schwersten und tödlichen Verletzungen kommt, ist ausreichend bekannt. Im Jahr 2019 wurden laut Bundesverkehrsministerium 2.692 Unfälle zwischen einem Güterkraftfahrzeug und einem Fahrrad registriert. 50 Menschen kamen hierbei ums Leben.

Problematische Situationen

Unfallforscher haben für die schweren Unfälle beim Abbiegen eine Reihe von unterschiedlichen Ursachen ausgemacht. Schuldzuweisungen kann und soll es nicht geben. Manchen Unfällen liegt die Verkehrsführung zugrunde. Auch Fehleinschätzungen oder Unaufmerksamkeit spielen eine wichtige Rolle – das gilt für alle Beteiligten.

Potenzial voll ausschöpfen

Eine sichere Fahrt fängt im Prinzip bereits vor der Abfahrt an: Ausgeruht sollte man sein, die Fahrt vorbereitet haben und eine ausführliche Abfahrtskontrolle durchführen. Dazu gehört beispielsweise auch, die Gardinen zurückzuziehen, die Scheiben sauber und frei zu halten und den Sitz sowie die Spiegel einzustellen. In der Praxis zeigt sich allerdings, dass es daran noch hapert. Bei einer Autobahnkontrolle der österreichischen Unfallversicherung

zum Beispiel war rund ein Viertel der Spiegel nicht korrekt eingestellt. Den Fahrerinnen und Fahrern war zwar bewusst, dass besonders der rechte Weitwinkelspiegel eine zentrale Funktion beim Rechtsabbiegen hat, aber ausgerechnet den hatte nur etwa jeder bzw. jede zweite (52 Prozent) richtig eingestellt.

Für das Rechtsabbiegen ist für Fahrer besonders der rechte Weitwinkelspiegel wichtig.

Unterweisungshilfe Spiegeleinstellplanen

Auf Grundlage der UN/ECE-Regelung Nr. 46 zu den vorgeschriebenen Sichtfeldern von Nutzfahrzeugspiegeln hat die BG Verkehr bereits 2016 die Spiegeleinstellplanen entwickelt. Diese wurden durch das „größere Sichtfeld“ ergänzt. Das „größere Sichtfeld“ muss für Fahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2016 erstmalig in Betrieb genommen wurden, eingesehen werden können. Eine weitere Bedingung ist, dass sich der Anfahrtspiegel oder seine Einfassung mindestens 2,4 Meter über dem Boden befindet.

Ein besseres Anschauungsmaterial für Unterweisungen gibt es nicht. Nach der Spiegeleinstellung mit den Planen sind Fahrer immer

wieder überrascht, was alles über die Spiegel eingesehen werden kann und wie groß die Sichtfelder sind.

Praktische Lösung

Mittlerweile richten viele Firmen feste Einstellplätze auf dem Betriebsgelände ein. Denn bei jedem Fahrerwechsel müssen die Spiegel vor der Abfahrt eingestellt werden. Dazu bieten Spiegeleinstellplätze eine permanente Lösung.

Hans Heßner

Fachreferent Straßenverkehr bei der BG Verkehr

+ Bezugsquelle und Informationen

Die Spiegeleinstellplanen stehen unseren Mitgliedsunternehmen in allen Regionalabteilungen zum kostenlosen Ausleihen zur Verfügung. Die Bestellung läuft über die zuständige Aufsichtsperson aus dem Geschäftsbereich Prävention.

Zum Kauf eines eigenen Planensatzes kontaktieren Sie uns unter: gueterkraftverkehr@bg-verkehr.de

Die Gebrauchsanleitung für die Nutzung des Planensatzes, eine Anleitung zur Herstellung der Spiegeleinstellplanen und eine Anleitung zur Einrichtung eines festen Spiegeleinstellplatzes können auf der Website der BG Verkehr kostenlos heruntergeladen werden.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20826206



Zwischen Monotonie und Überforderung

Ablenkung gab es schon immer. Aber bei steigendem Verkehrsaufkommen häufen sich die schweren Unfälle. In einem Podcast der BG Verkehr suchen ein Unfallforscher, ein Lkw-Fahrer und eine Verkehrspsychologin nach Lösungen für ein schier unlösbares Problem.

Bis zu 600 Kilometer am Tag, die meiste Zeit auf der rechten Spur einer Autobahn, direkt vor einem fährt ein anderer Sattelzug – so sieht der Arbeitsalltag vieler Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen aus. Manchmal passiert stundenlang nichts. Bis dann doch etwas passiert. Beispielsweise steigt der Fahrer des vorausfahrenden Sattelzugs wegen eines Stauendes plötzlich auf die Bremse. Oder ein Pkw quetscht sich abrupt in die Lücke.

Dann ist es gut, wenn die Fahrerassistenzsysteme eingeschaltet sind, man die Augen auf der Straße, die Hände am Lenkrad und den Fuß neben dem Bremspedal hat, denn in Notsituationen entscheiden Sekundenbruchteile. Schlecht stehen die Chancen, wenn man eine Nachricht ins Handy tippt,

**Gerade Profis
neigen dazu, sich zu
überschätzen.**

sich nach einem Kugelschreiber bückt oder eine Stulle aus der Brotdose nimmt. Aber ist es realistisch, einen ganzen, langen Fahrtag wach und aufmerksam zu sein? Und was kann man tun, um Ablenkungen zu vermeiden? Diesen Fragen geht ein Podcast der BG Verkehr nach, den der Fachjournalist Jan Bergrath gemeinsam mit der Verkehrspsychologin Dr. Anja Katharina Huemer, dem Unfallforscher Siegfried Brockmann und dem Lkw-Fahrer Holger Brost aufgenommen hat.



Wer ausgeschlafen an den Start geht, hat deutlich weniger Konzentrationsprobleme.

Ganz ohne Ablenkung geht es einfach nicht
Erste Erkenntnis aus der Expertenrunde: Völlig abstellen lässt sich die Ablenkung nicht. Es liegt in der Natur des menschlichen Gehirns, auf äußere Eindrücke und Reize zu reagieren. Und je monotoner der Arbeitsplatz ist, desto stärker der Reiz einer Ablenkung. „Stundenlang hinter einer Art Schrankwand herzufahren und nicht einmal mehr die Landschaft zu sehen, das ist extrem ermüdend“, bringt es Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, auf den Punkt. Paradoerweise hilft der technische Fortschritt bei diesem Problem überhaupt nicht. Im Gegenteil: Der Fahrer eines modernen Fahrzeugs hat aufgrund der Entlastung durch die Bordelektronik weniger zu tun als die Lenker älterer Lkw-Generationen.

Augen auf die Straße, Hände ans Lenkrad, Fuß neben das Bremspedal.

Folge der wachsenden Monotonie am Steuer: Der Fahrer sucht sich eine andere Beschäftigung. Er beantwortet beispielsweise eine Textnachricht oder liest ein Formular.

Damit fällt er allerdings im schlimmsten Fall von einem in ein anderes Extrem: Von der Monotonie in die Überforderung, wie es Dr. Anja Katharina Huemer vom Lehrstuhl für Ingenieur- und Verkehrspsychologie an der Technischen Universität Braunschweig beschreibt.

Mit dem Blick auf dem Handy und der Hand weg vom Steuer ist der Fahrer nicht mehr in der Lage, angemessen auf eine Änderung der Verkehrssituation zu reagieren. „Das Gefährliche an Smartphones ist, dass wir gar nicht merken, wie lange wir wirklich durch sie abgelenkt sind“, betont die Verkehrspsychologin.

Ablenkung im Verkehr sei dann besonders gefährlich, wenn zusätzlich zu den kognitiven Ressourcen auch noch die Hände, Füße und Augen nicht bei der Fahraufgabe sind.

Das mobile Büro: Beim Fahren eine Gefahr ersten Ranges

Auf eine weitere Gefahr machen die Experten aufmerksam. Das „mobile Büro“ im Lkw sei eine Ablenkungsquelle ersten Ranges – beispielsweise, wenn während der Fahrt Nachrichten gelesen oder, schlimmer noch, an einem Touchscreen beantwortet werden. „Wenn fahren, dann nur fahren“, so die einhellige Empfehlung.

Was aber kann man tun, um die erforderliche Spannung und Wachsamkeit zu bewahren? Fahrer Holger Brost hört sich während langer Autobahnfahrten gern mal ein Hörbuch an. Das vertreibt die Monotonie, aber die Augen bleiben auf der Straße und die Hände am Lenkrad.

Unfallforscher Brockmann kann dieser Strategie einiges abgewinnen. „Ein gewisses Maß an Ablenkung ist erforderlich, um sich die Spannung zu bewahren und im entscheidenden Moment wach und reaktionsfähig zu sein“, sagt Brockmann. Neben Hörbüchern tut es natürlich auch das gute alte Radio oder ein Podcast.

Lkw-Lenker Holger Brost tut im Übrigen bereits vor der Fahrt einiges, um dem Teufelskreis aus Monotonie und Ablenkung zu entgehen. „Es ist enorm wichtig, die Fahrt ausgeschlafen anzutreten“, sagt Brost. Außerdem organisiert er vor Abfahrt seinen Fahrerarbeitsplatz so, dass er möglichst selten die Hände vom Lenkrad nehmen muss und die Fahrt über bequem sitzen kann. Ein weiterer Tipp: während der Fahrt nicht zu sehr pushen, sondern defensiv fahren und auf den Abstand achten. Auch die proaktive Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer verhindert Monotonie!

Wenn fahren, dann nur fahren –
gesurft wird in der Pause.



Stundenlang hinter einer Art Schrankwand herzufahren und nicht einmal mehr die Landschaft zu sehen, das ist extrem ermüdend.

Tipps gegen die Ablenkung

Für Fahrerinnen und Fahrer

- ▶ Die Fahrt ausgeruht antreten.
- ▶ Den Fahrerarbeitsplatz vor Fahrtantritt organisieren und einstellen.
- ▶ Finger weg von Smartphones oder anderen mobilen Einrichtungen.
- ▶ Legen Sie Ihr Smartphone bereits vor Fahrtantritt außer Reichweite. Schalten Sie es stumm, in den Flugmodus oder aktivieren Sie die Nicht-Stören-Funktion.
- ▶ Halten Sie für Telefonate an und telefonieren Sie im Stillstand. Ist während der Fahrt ein Telefonat unbedingt nötig, nutzen Sie die Freisprecheinrichtung des Fahrzeugs.
- ▶ Halten Sie die Sicht aus dem Führerhaus frei.
- ▶ Programmieren Sie Ihr Navigationsgerät vor Fahrtantritt.
- ▶ Konzentrieren Sie sich uneingeschränkt auf den Straßenverkehr.
- ▶ Radio, Musik, Podcasts oder Hörbücher lenken zwar auch etwas ab, helfen aber gegen einschläfernde Monotonie auf langen Strecken.
- ▶ Essen Sie nicht während der Fahrt.

Ihre Aufmerksamkeit gehört ausschließlich dem Straßenverkehr – auch wenn die Fahrerassistenzsysteme eingeschaltet sind!

Für Unternehmerinnen und Unternehmer

- ▶ Gehen Sie mit gutem Beispiel voran.
- ▶ Schaffen Sie die Voraussetzungen dafür, dass Telefonate nur im Stillstand oder wenn nötig nur über Freisprecheinrichtungen geführt werden.
- ▶ Treffen Sie Regelungen für die Nutzung von Smartphones in Ihren Fahrzeugen, zum Beispiel mit einer Betriebsanweisung.
- ▶ Appellieren Sie an die Vernunft Ihrer Fahrerinnen und Fahrer und lassen Sie nicht locker.
- ▶ Optimieren Sie interne Kommunikationswege, damit die Fahrt möglichst ungestört verlaufen kann.

Wer Verantwortung trägt, muss vorausdenken und zur rechten Zeit handeln. Machen Sie deshalb das Thema Verkehrssicherheit zur Chefsache und zu einem Bestandteil der Unternehmenskultur!

Ablenkung ist selten die alleinige Unfallursache

„Die Reaktionszeit liegt auch ohne Ablenkung schon bei zwei Sekunden. Jede weitere Sekunde kostet bei einer Geschwindigkeit von 80 Stundenkilometern weitere 22 Meter“, warnt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr. Tritt dann ein plötzliches Ereignis ein, tendiert die Sicherheitsmarge gegen null.

Nach Einschätzung der Experten ist Ablenkung kein spezielles Problem unerfahrener Kraftfahrer. Gerade Profis neigen dazu, sich zu überschätzen, und glauben, dass sie ein Multitasking während der Fahrt beherrschen. Bis irgendwann die Situation eintritt, in der das nicht mehr der Fall ist. (bjh)

+ Podcast „Ablenkung“ hören

Der gesamte Podcast zum Thema Ablenkung ist auf der Website der BG Verkehr zu hören. Er enthält neben den hier angesprochenen Themen auch interessante Informationen zum Thema Fahrerassistenzsysteme.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20853703

Praktizierter Arbeitsschutz rettet Leben und spart viel Geld. Die vielleicht effizienteste Methode, sich über die Kerninhalte der Branche zu informieren, ist das neue Medienpaket Güterkraftverkehr der BG Verkehr. Ein Tipp für Führungskräfte mit wenig Zeit, aber hohem Verantwortungsbewusstsein.

Wenig Worte, viel Inhalt



„**E**igentlich müsste ich mehr für Arbeits- und Gesundheitsschutz tun, aber ich habe so wenig Zeit.“ Wer sich als Unternehmer oder Unternehmerin im Güterkraftverkehr schon einmal bei diesem Gedanken ertappt hat, sollte sich sofort an seinen PC setzen und den Medienkatalog auf der Website der BG Verkehr aufrufen. Dort wartet das neu erschienene Medienpaket Güterkraftverkehr auf die Bestellung per Mausclick. Das sorgfältig zusammengestellte Werk verbindet knappe, aber zielgerichtete Informationen mit konkreten Arbeitshilfen für Verantwortliche und Fahrpersonal.

Hoher Nutzwert für kleine Betriebe

Ein großer Teil des Medienpakets besteht aus praxisgerechten Checklisten, Abbildungen, Übersichten und Formularen, die sich leicht in die betriebliche Organisation des Arbeitsschutzes einfügen lassen. „Besonders empfehlenswert ist der Einsatz des Medienpakets in kleinen und mittleren Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit bis zu zehn Beschäftigten“, sagt Jens Becker, der als Projektleiter die Konzeption und Entstehung begleitet hat. „Es ist handlungsorientiert aufgebaut und hilft deshalb in der Praxis effizient weiter.“

Inhaltlich gliedert sich das Medienpaket in acht Kapitel:

- ▶ **Einführung | Sicherheit organisieren – organisierte Sicherheit:** Hier geht es um die Verantwortung für Arbeits- und Gesundheitsschutz, Delegation von Aufgaben und fachliche Unterstützung.
- ▶ **Ihre Beschäftigten – Sie haben es in der Hand:** Der Abschnitt dreht sich um Personalauswahl, Einarbeitung, Qualifizierung und persönliche Schutzausrüstung.
- ▶ **Sichere Fahrzeuge:** Hier finden sich Informationen über die Arbeitssicherheit von Lkw, Sicherheitsaspekte bei der Neuanschaffung von Lkw und eventuelle Nachrüstungen.
- ▶ **Rund um die Tour:** In diesem Abschnitt geht es unter anderem um die Abstimmung mit Fremdfirmen, Gefahren beim Be- und Entladen und das Thema „Heben, Tragen, Ziehen und Schieben“.

Tipps

Zehn klare Regeln für die Sicherheit

+ Medienpaket für den Güterkraftverkehr

www.bg-verkehr.de | Webcode: 21846929

Inhalt in einem hochwertigen Ordner:

- Leitfaden für Unternehmerinnen und Unternehmer,
 - Handbuch für Fahrerinnen und Fahrer „Sicher unterwegs – Arbeitsplatz Lkw“,
 - Verhaltenskodex für Beschäftigte: Flyer „Sicherheit geht vor“ sowie
 - USB-Stick mit Animationsfilmen zu den Unterweisungsthemen und editierbare Arbeitshilfen
- Für Mitgliedsunternehmen kostenlos.

- ▶ **Unterwegs – Verkehrssicherheit:** An dieser Stelle geht es um die Einhaltung von Verkehrsregeln, perfekte Einstellung der Fahrzeuge und eine realistische Disposition.
- ▶ **Die Gesundheit im Blick:** Hier gibt es Tipps zur Ernährung, Bewegung bei und nach der Arbeit und zur Gestaltung von Pausen sowie zu Gefahren von Alkohol, Tabak und Drogen.
- ▶ **Arbeitsschutz lohnt sich:** Das Kapitel behandelt wirtschaftliche Aspekte des Arbeitsschutzes und gibt Hinweise zur Mitgliedschaft in der BG Verkehr.

Als weitere Inhalte gibt es die beliebten Unterweisungsfilme der BG Verkehr auf USB-Stick, die Regeln für sicheres Arbeiten im Güterkraftverkehr und das Handbuch „Sicher unterwegs“, das sich speziell an die Fahrer und Fahrerinnen richtet. Das Medienpaket Güterkraftverkehr ist für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr kostenfrei. (bjh)

1. **Wir setzen sicheres und umsichtiges Arbeiten bei uns an die erste Stelle.** Egal, ob die Zeit knapp ist oder die Umstände schwierig: Sicherheit geht immer vor.
2. **Wir achten auf unsere Arbeitsmittel und führen vor Fahrtbeginn Abfahrtskontrollen durch.** Unsere Fahrzeuge, Werkzeuge und Ausrüstungen müssen zuverlässig sein. Darum halten wir alles in Ordnung und gehen pfleglich damit um. Kleine Defekte werden sofort beseitigt, größere gemeldet.
3. **Wir sichern die Ladung in unserem Fahrzeug vorschriftsmäßig.** Ungesicherte Ladung kann in Kurven oder bei starkem Bremsen verrutschen. Verrutschte Ladung verursacht Gefährdungen beim Entladen und im Straßenverkehr.
4. **Wir fahren professionell und beachten die StVO.** Dazu gehören: ausreichender Abstand, angepasste Geschwindigkeit, defensive Fahrweise, kein Mobiltelefon, kein Alkohol (Achtung: Restalkohol), keine Drogen und Aufputzmittel.
5. **Wir nehmen die Fahraufgabe ernst.** Damit schätzen wir uns selbst und zeigen, dass wir unsere Sicherheit ernst nehmen.
6. **Wir gehen höflich, tolerant und respektvoll mit Kunden, Kolleginnen, Kollegen und anderen um.** Unsere Fahrerinnen und Fahrer sind die „Visitenkarte“ des Unternehmens. Freundlichkeit und gutes Auftreten tun uns selbst gut und werden oft von anderen erwidert.
7. **Wir halten uns an die Lenk- und Ruhezeiten.** Übermüdung, Erschöpfung und Sekundenschlaf können schlimme Folgen haben.
8. **Wir arbeiten nur mit geeigneter Schutzausrüstung.** Wir denken an das Tragen der Warnweste und fahren nur mit geeigneten Schuhen. Sicherheitsschuhe sind zum Beispiel Pflicht bei Ladearbeiten und bei Verletzungsgefahr.
9. **Wir springen nicht aus dem Führerhaus und von der Ladefläche.** Damit vermeiden wir häufige, schmerzhaft und langwierige Verletzungen.
10. **Wir halten uns beim Kuppeln penibel an die Regeln.** Vor allem lassen wir niemals Anhänger zum Kuppeln auflaufen und sichern Fahrzeug und Anhänger zuverlässig gegen Wegrollen.

Am Ende muss natürlich alles stimmen: Ich muss ein Unternehmen führen und gucken, dass ich alles bezahlen kann. Aber ich gehe immer eher davon aus, dass ich eine Firma erschaffen möchte, in der alle Sinn in ihrer Arbeit sehen und alle gern morgens kommen. Dann erledigt sich das mit den Zahlen drum herum automatisch.

Wenn es um persönliche Dinge geht, sind wir direkt ansprechbar. Das ist natürlich einfacher, als wenn jemand eine Personalabteilung hat und die Mitarbeiter nicht so genau kennt.

Studie:

Die Kleinen

machen vieles richtig



Psychische Belastungen können krank machen. Deswegen soll die Unternehmensleitung rechtzeitig gegensteuern. Gelingt das in kleinen Betrieben? Antworten gibt eine Interviewstudie von Dr. Eva Winkler, Arbeitspsychologin der BG Verkehr.

Eva Winkler sprach mit knapp 30 Verantwortlichen aus den Geschäftsleitungen und befragte sie nach ihrem Arbeitsalltag, stressigen Situationen und Faktoren, die für ein gutes Arbeitsklima sorgen. So entstand ein detailreicher Überblick vom Arbeitsalltag und von typischen Schwierigkeiten. „Unabhängig von der Branche ergibt sich, dass gute Problemlösungen oft intuitiv entstehen“, fasst die Psychologin zusammen. „In großen Betrieben entstehen allein durch die Organisationsform und die Spezialisierungen potenzielle psychische Belastungen, zum Beispiel, wenn die eigene Rolle und Verantwortung nicht klar definiert ist oder der Informationsfluss schlecht funktioniert. Diese Themen fallen in übersichtlichen Organisationen weg. Vor allem der große Handlungsspielraum der Einzelnen, abwechslungsreiche und vermehrt vollständige Tätigkeiten sowie soziale Unterstützung durch die Unternehmensleitung tragen maßgeblich zur psychischen Gesundheit der Beschäftigten bei.“

Flexibilität und Belastung

Die Arbeitsbedingungen in kleineren Betrieben bieten also beste Voraussetzungen, um psychische Belastungen auszugleichen.

Andererseits kann die große Flexibilität, die von Leitung und Team erwartet wird, auch zum Problem werden: Fällt jemand aus, müssen die anderen das auffangen. Das geht an die Substanz, besonders, weil die Chefin oder der Chef oft selbst in die Bresche springt. Wichtig: Die psychische Belastung ist nicht nur ein Thema von Beschäftigten, sondern auch von Unternehmern und Geschäftsleitungen.

In kleinen Betrieben werden oft ganz intuitiv gesunde Arbeitsbedingungen geschaffen.

Kurzfristig sei es zwar eine sinnvolle Lösung, selbst einzuspringen, aber auf keinen Fall langfristig gesund, stetig als Springer im Betrieb herzuhalten. Und Winkler bekräftigt: „Die Geschäftsführung ist nicht nur verantwortlich für die Beschäftigten, sondern auch für ihre eigenen psychischen Belastungen – und das betrifft besonders die Arbeitszeit sowie die Fähigkeit zur Delegation von Verantwortung.“



Präventionsmaßnahmen

Die Interviews haben gezeigt, wo die Stärken und Schwächen kleiner Organisationsstrukturen besonders stark auf die Psyche wirken und welche Maßnahmen helfen, rechtzeitig die Risiken zu erkennen und gegenzusteuern. In der Systematik des Arbeitsschutzes steht die Gefährdungsbeurteilung an erster Stelle. Sie wird schriftlich niedergelegt und enthält Schritt für Schritt alle Maßnahmen, die gegen Unfälle oder Erkrankungen vorbeugen. Auf dem Papier sind noch nicht alle Betriebe so weit, dennoch fand die Psychologin viele alltagstaugliche Lösungen. „In kleinen Betrieben werden ganz intuitiv gesunde Arbeitsbedingungen geschaffen, da jede Arbeitskraft zum Unternehmensergebnis sichtbar beiträgt. Die Schwierigkeit besteht darin, vorhandene, intuitive Präventionsmaßnahmen für den Arbeitsschutz zu dokumentieren.“ (dp)

+ Hintergrundinfos und Materialien zum Download

Gute Arbeitsbedingungen im Kleinstbetrieb – Kurzcheck im Team:

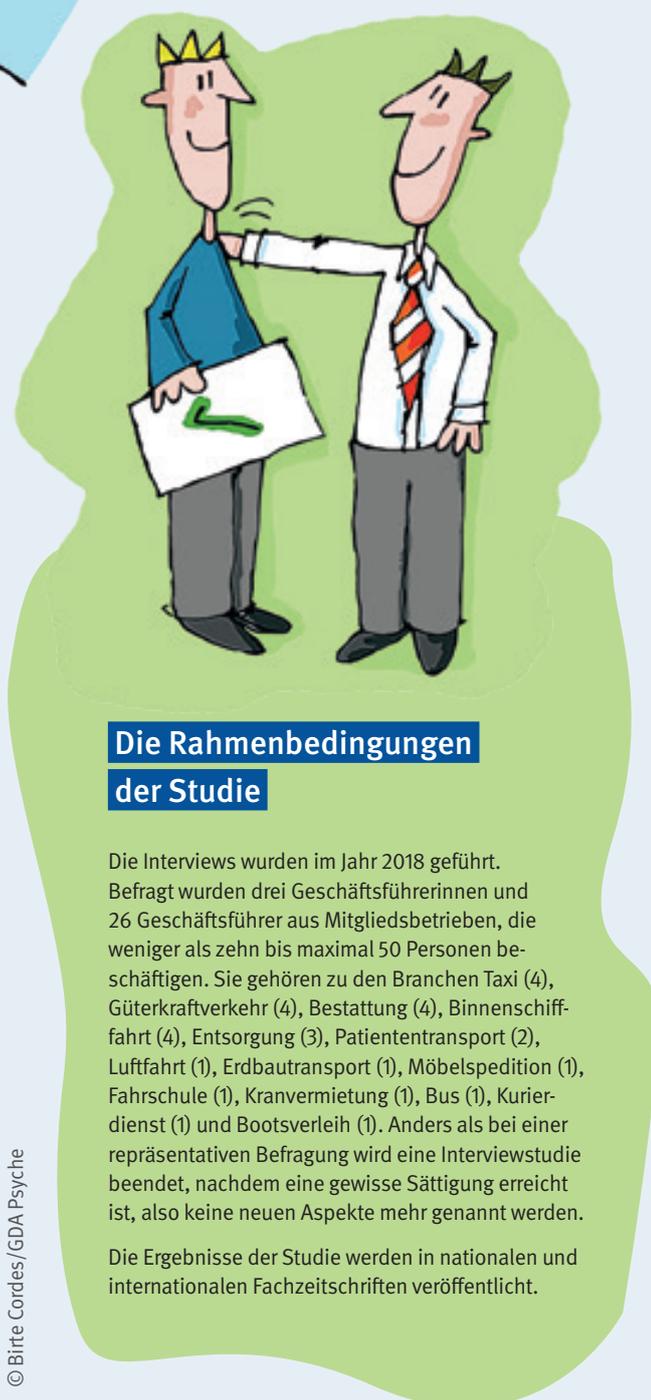
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20823581

Arbeitspsychologie:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 19119968

Organisation und Durchführung der Gefährdungsbeurteilung:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18650414



Die Rahmenbedingungen der Studie

Die Interviews wurden im Jahr 2018 geführt. Befragt wurden drei Geschäftsführerinnen und 26 Geschäftsführer aus Mitgliedsbetrieben, die weniger als zehn bis maximal 50 Personen beschäftigen. Sie gehören zu den Branchen Taxi (4), Güterkraftverkehr (4), Bestattung (4), Binnenschifffahrt (4), Entsorgung (3), Patiententransport (2), Luftfahrt (1), Erdbautransport (1), Möbelspedition (1), Fahrschule (1), Kranvermietung (1), Bus (1), Kurierdienst (1) und Bootsverleih (1). Anders als bei einer repräsentativen Befragung wird eine Interviewstudie beendet, nachdem eine gewisse Sättigung erreicht ist, also keine neuen Aspekte mehr genannt werden.

Die Ergebnisse der Studie werden in nationalen und internationalen Fachzeitschriften veröffentlicht.



Ihre Frage:

„Wenn ich mich beim Betriebsarzt gegen Corona impfen lasse, bin ich dann gesetzlich unfallversichert?“

Tanja Sautter,

Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Grundsätzlich nicht. Maßnahmen, die allgemein der Erhaltung oder Wiederherstellung der Gesundheit dienen, sind privater Natur und damit unversichert. Das gilt auch dann, wenn die Impfung vom Unternehmen angeboten und vom Betriebsarzt durchgeführt wird. Mögliche Schäden durch eine Impfung sind daher nicht vom Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung erfasst.

Etwas anderes kann aber dann gelten, wenn für Beschäftigte eine erhöhte Infektionsgefahr besteht wie zum Beispiel bei

Krankenhauspersonal. Dann besteht ein direkter Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit und damit auch gesetzlicher Unfallversicherungsschutz. In diesen Fällen sind auch die Wege zur und von der Impfung versichert. Besteht kein Versicherungsschutz in der gesetzlichen Unfallversicherung und kommt es nach der Impfung zu einer gesundheitlichen Schädigung, so ist diese aber über das Infektionsschutzgesetz abgedeckt. Letztlich sind also alle „Impflinge“ geschützt, nur eben in unterschiedlichen Systemen.

© Adobe Stock (pikselstock; famveldman; akf; geshas; contrastwerkstatt; kilroy79)



111.308 Unternehmerinnen und Unternehmer

waren zum Stichtag 1. Januar 2021 durch eine gesetzliche Versicherung, eine Versicherung kraft Satzung oder eine Zusatzversicherung bei der BG Verkehr gegen die Folgen von Arbeits- und Wegeunfällen versichert. Diese Zahl stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 Prozent.

Mehr Versicherungsschutz im Homeoffice

Für Beschäftigte, die mobil arbeiten, gilt nun ein erweiterter Unfallversicherungsschutz. Zwar standen sie, wenn sie zum Beispiel im Homeoffice tätig sind, auch bisher schon unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Versichert waren neben der Arbeitstätigkeit auch Betriebswege wie der Weg zum Drucker. Anders als im Betrieb waren aber im eigenen Haushalt Wege, um etwa ein Getränk oder etwas zu essen zu holen oder zur Toilette zu gehen, nicht versichert. Das hat sich mit dem Betriebsrätemodernisierungsgesetz geändert. Eine weitere Änderung: Bringen Beschäftigte ihr Kind, das mit ihnen in einem gemeinsamen Haushalt lebt, aus dem Homeoffice zu einer externen Betreuung, stehen sie nun auf dem direkten Hin- und Rückweg unter Versicherungsschutz. Für Beschäftigte, die im Betrieb arbeiten, galt das bisher schon.



Wann ist COVID-19 ein Arbeitsunfall?

Eine COVID-19-Erkrankung kann unter bestimmten Voraussetzungen einen Versicherungsfall in der gesetzlichen Unfallversicherung darstellen. Voraussetzung ist, dass akute Symptome einer Erkrankung vorliegen. Zudem muss es während der versicherten Tätigkeit nachweislich einen Kontakt mit ausreichender Einwirkungsdauer zu einer infizierten Person gegeben haben. Hierbei kommt es für die Frage der Ansteckung wesentlich auf die Umstände des Einzelfalls an. Entscheidend sind Faktoren wie die Entfernung zur infizierten Person, die Dauer des Kontakts, das Tragen von Schutzmasken sowie die Belüftungssituation zur Zeit des Kontakts. Die BG Verkehr berücksichtigt bei der Prüfung stets auch, ob im maßgeblichen Zeitraum Kontakt zu anderen infizierten Personen in nicht versicherten Lebensbereichen (zum Beispiel Familie, Freizeit oder Urlaub) bestanden hat.

+ www.dguv.de



Muskeltraining als Jungbrunnen

Spätestens mit 40 Jahren verliert unser Körper Jahr für Jahr etwas Muskelmasse. Aber oft werden die Muskeln schon weit früher wegen Unterforderung in Fett umgewandelt. Eine fatale Entwicklung, denn die Muskeltätigkeit regt wichtige Botenstoffe im Körper an. Unter anderem regulieren sie die Hirnfunktion. Wissenschaftler raten deswegen zu gezieltem Krafttraining. Aber auch jede andere Art von Bewegung ist gut für Körper und Geist.

Essen Sie Grünkohl!

Das Vitamin B2 (Riboflavin) braucht unser Körper für wichtige Stoffwechselprozesse, unter anderem zur Entgiftung. Enthalten ist es nicht nur in Milch, Vollkornprodukten, Fisch, Fleisch und Eiern, sondern auch in Grünkohl. Diese und andere Kohlsorten sollten im Herbst und Winter oft auf dem Speiseplan stehen, denn sie enthalten außerdem viel Vitamin C.



Keine Angst vor der Ersten Hilfe

Viele Menschen haben Angst davor, bei der Ersten Hilfe etwas falsch zu machen, und möchten im Notfall am liebsten, dass andere reagieren. Aber das ist unbegründet. Selbst jemand, der keine Schulung bekommen hat, kann zumindest den Notruf absetzen, die Unfallstelle absichern, Verletzte aus einer Gefahrenzone bergen und sie anschließend betreuen. Sie können kein Blut sehen? Versuchen Sie es trotzdem. Das ist jeder Person zuzumuten, solange sie sich nicht selbst in Gefahr bringt.

Merken Sie sich diese vier Grundlagen:

- ▶ Ist eine erkrankte/verletzte Person bei Bewusstsein, können wir sie tadellos versorgen, denn sie wird uns sagen, was ihr guttut, und unsere Maßnahmen damit unterstützen. Die einzelnen Handgriffe lernt man im Erste-Hilfe-Kurs.
- ▶ Bei Herz-Kreislauf-Stillstand: Herzdruckmassage und Atemspende – jeder Versuch ist besser als Untätigkeit. Aber Sicherheit gewinnt man nur im Erste-Hilfe-Kurs. Ein Leben kann davon abhängen.
- ▶ Bei Bewusstlosigkeit müssen Sie den Betroffenen wegen der Erstickungsgefahr in die Seitenlage bringen. Einem Motorradfahrer nehmen Sie vorsichtig den Helm ab.
- ▶ Falls die Wirbelsäule verletzt sein könnte, ist größte Vorsicht geboten. Ist die Person bewusstlos, muss sie trotzdem behutsam in die Seitenlage gebracht werden.

Bedenken Sie: Wer umsichtig nach bestem Wissen handelt, hat niemals rechtliche Konsequenzen zu erwarten. Wer nichts tut, wird sich nach § 323c des Strafgesetzbuchs wegen unterlassener Hilfeleistung verantworten müssen.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

+ **Rechtsfragen bei Erster-Hilfe-Leistung durch Ersthelferinnen und Ersthelfer**
<https://publikationen.dguv.de>



Neuer Gefahrarif ab Januar 2022

Über die Höhe der Beiträge entscheiden viele Faktoren. Dazu gehört auch das Unfallrisiko jeder Branche, das sich in unterschiedlichen Gefahrklassen widerspiegelt.

Der Gefahrarif muss spätestens alle sechs Jahre von der Vertreterversammlung der BG Verkehr überprüft und neu aufgestellt werden. Der aktuell gültige 25. Gefahrarif läuft zum 31. Dezember 2021 aus.

Zum 1. Januar 2010 fusionierten die ehemalige Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen – Bereiche Fahrzeughaltungen und Binnenschifffahrt – und die ehemalige See-Berufsgenossenschaft – Unternehmen der Seefahrt. Für einen Zeitraum von maximal zwölf Jahren durften die fusionierten Berufsgenossenschaften unterschiedliche Berechnungsgrundlagen für die Beiträge und getrennte Umlagen für ihre bisherigen Zuständigkeitsbereiche nutzen. Diese Frist läuft am 31. Dezember 2021 ab, sodass es ab dem 1. Januar 2022 den ersten gemeinsamen Gefahrarif und gemeinsame Beitragsumlagen geben wird.

Am 20. Januar 2021 hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den neuen

Gefahrarif beschlossen. Er wurde am 23. Februar 2021 vom Bundesamt für Soziale Sicherung, der Aufsichtsbehörde der Berufsgenossenschaften, genehmigt.

Die Belastung wird in den Risikogemeinschaften solidarisch getragen.

Unternehmen der Sparte Post, Postbank, Telekom sind in diesem Gefahrarif nicht erfasst. Für sie gelten eigene Regelungen.

Welche Kennzahlen sind für die Aufstellung des neuen Gefahrarifs relevant?

Das Unfallrisiko ist in den Branchen der BG Verkehr unterschiedlich hoch. Unternehmen mit einer ähnlichen Gefährdung werden zu Risikogemeinschaften zusammengefasst (Solidarprinzip), die einer Gefahrklasse zugeordnet werden. Je höher das Risiko, desto höher die Gefahrklasse.

Die Arbeitswelt entwickelt sich stetig weiter. Durch Änderungen in Beschäftigtenzahlen, Lohnniveau und Unfallgeschehen ergeben sich im neuen Gefahrarif andere Gefahrklassen. Für die Ermittlung der Gefahrklassen wurden die Entschädigungsleistungen für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten und die Entgelte der einzelnen Gewerbezweige gegenübergestellt.

Welchen Einfluss haben die neuen Gefahrklassen auf den Beitrag?

Grundlagen für die Beitragsberechnung sind neben den Gefahrklassen der Finanzbedarf der BG Verkehr und die Entgelte.

Der Finanzbedarf ist abhängig von

- ▶ der Entwicklung der Entgelte der Unternehmen und des Beitragsaufkommens,
- ▶ den Entschädigungsleistungen,
- ▶ dem auf die BG Verkehr entfallenden Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften.

Konkrete Auswirkungen für Ihre Branche Güterkraftverkehr und Logistik



Für Unternehmen des Güterkraftverkehrs und der Logistik entwickelt sich die Gefahrklasse unterschiedlich.

Im **Güterkraftverkehr** sind die Entgelte gegenüber den Entschädigungsleistungen proportional stärker gestiegen. Daher wird die Gefahrklasse im Bereich 550 (Güterkraftverkehr u. dgl.) sinken.

Im Bereich der **Briefdienste** (Gefahrtarifstelle 516) sind die Entschädigungsleistungen stark angestiegen. Um diese Unternehmen nicht übermäßig zu belasten, wird die Gefahrklasse im neuen Gefahrtarif in drei Stufen angehoben.

Im Bereich der **Möbelspedition** (Gefahrtarifstelle 570) sind die Entschädigungsleistungen proportional stärker gestiegen als die Entgelte. Es kommt zu einer Erhöhung der Gefahrklasse.

Die gleiche Entwicklung der Gefahrklasse lässt sich für die Gefahrtarifstelle 517, **Transportlogistik ohne Fahrtätigkeit**, erkennen.

Eine Erhöhung Ihrer Gefahrklasse im neuen Gefahrtarif bedeutet aber nicht unbedingt, dass Ihr Beitrag steigt. Für Ihre Beitragsberechnung sind neben den Gefahrklassen auch die Entgelte sowie der Beitragsfuß relevant. Erst wenn all diese Faktoren vorliegen, können Aussagen über Ihren Beitrag getroffen werden.

Die vorab beschriebenen Faktoren bilden die Grundlage für den Beitragsfuß, der wesentlicher Bestandteil für die Beitragsberechnung ist und jährlich vom Vorstand der BG Verkehr festgesetzt wird.

Der Finanzbedarf wird nach Ablauf des Geschäftsjahres auf alle Mitgliedsunternehmen umgelegt. Für das laufende Geschäftsjahr erhebt die BG Verkehr Vorschüsse.

Der neue Gefahrtarif gilt für die Berechnung der Beiträge ab dem 1. Januar 2022. Das bedeutet, dass er erstmalig im April 2022 Auswirkungen auf die Vorschussberechnung hat.

Wie ist der weitere Ablauf?

Die für Ihr Unternehmen ab 1. Januar 2022 geltenden Gefahrtarifstellen und Gefahrklassen werden Ihnen in einem Veranlagungsbescheid bekannt gegeben. Der Bescheid wird Ihnen im Oktober 2021 zugehen.

Bitte prüfen Sie die Ihnen zugeordneten Gefahrtarifstellen im Bescheid und erforderliche Änderungen in den Stammdaten Ihrer Entgeltabrechnungsprogramme. Informieren Sie falls nötig bitte Ihre Steuerberatung oder Abrechnungsstelle.

Franziska Mallmann
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Sie haben Fragen?

Die Mitgliederabteilung der BG Verkehr beantwortet Ihnen gern Ihre Fragen rund um den neuen Gefahrtarif unter:
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Tel.: 040 3980-0

Detaillierte Informationen finden Sie zudem auf unserer Website unter:
www.bg-verkehr.de



Der etwas andere Fahrlehrer

Am liebsten bringt Bernd Hellmann jungen Leuten das Motorradfahren bei. Dass ihm der linke Arm fehlt, fällt erst auf, wenn die Prothese beim Ausziehen in der Jacke bleibt.

Der Fahrschulwagen ist eine Spezialanfertigung. Mit dem zweiten Lenkrad kann Bernd Hellmann Fahrfehler blitzschnell korrigieren. Den Knauf am linken Steuer nutzt er, wenn er selbst fährt.

Allein ein Brötchen zu schmieren ist für mich viel schwerer, als mit 190 PS und 285 Stundenkilometern über die Rennstrecke zu fahren“, sagt Hellmann trocken. Angst vorm Fahren kennt er nicht und seine Reifen sind genauso bis zum Rand abgefahren wie bei anderen sportlichen Fahrern. Aber er hat seine Lebensversicherung erhöht.

Alpträume im Koma

Rückblick: 2001 sind Bernd Hellmann und ein Kollege auf dem Rückweg von einer Fortbildung für Fahrlehrer. Vor sieben Jahren hat er eine Fahrschule in Walsrode übernommen, ganze 20 Schüler hatte er damals. Jetzt endlich läuft die Sache und er schmiedet Zukunftspläne.

Als er auf der Autobahn einen Pkw überholen will, schert die Fahrerin plötzlich aus.



Vorbehalte von Schülern gab es bisher nicht. Beim Motorradunterricht ist Hellmann immer selbst mit seiner Maschine dabei, das kommt gut an.

Hellmann spürt einen Schlag, rast auf die Leitplanke zu. „Das schaff ich nicht“, denkt er noch – dann gibt es in der Erinnerung einen Riss. Sein Körper wurde quer über die Autobahn geschleudert, doch als er aufwacht, denkt er nur: Warum liegst du hier? „Ich sah, dass mit meiner linken Hand etwas nicht stimmt, aber ich dachte, ich habe mir nur den Arm gebrochen.“ Nach 30 Minuten ist der Notarzt da und sagt, dass er ihm jetzt etwas gegen die Schmerzen gibt.

Hellmann wacht fünf Wochen später aus dem Koma auf. Das war keine Ruhepause im Tiefschlaf. In seinen Albträumen erlebt er Qualen, ist verstümmelt, hat weder Arme noch Beine. „Da war ich direkt erleichtert“, sagt er, „dass mir nur der linke Arm fehlte.“ Das Ärzteteam an der BG Unfallklinik Murnau hatte den Arm zunächst wieder angenäht, aber Hellmanns Gesamtzustand verschlechterte sich rapide. Erst nach der Amputation ging es bergauf.

Meinen Lebenswillen habe ich nie verloren

Am dritten Tag im neuen Leben macht Hellmann den ersten Witz über seinen Zustand: „Im Theater muss ich jetzt immer hinter jemandem mit Glatze sitzen, damit ich klatschen kann“, sagte er zur verblüfften Krankenschwester. Ohne Frage, die Heilung hatte begonnen. Zu seinem Optimismus hat wesentlich beigetragen, dass ohne sein Zutun bereits die Planung für die neue Zukunft anlief. Der Reha-Berater der BG Verkehr kannte zwar bisher keinen Fahrlehrer, der mit körperlichen Einschränkungen in seinem Beruf arbeitete, ließ sich dadurch aber genauso wenig abschrecken wie der Mann vom TÜV, der sich auf den behindertengerechten Umbau von Fahrzeugen spezialisiert hatte. „Wir fliegen zum Mond, dann werden wir wohl auch einen Fahrschulwagen umbauen können“, hieß die Devise.

Ein Fahrzeugbauer aus Holland tüftelte monatelang und dann kam der Tag der Wahrheit. Bei den Probestunden liest der Fahrschüler Zeitung und Hellmann fährt auf

Bernd Hellmann auf der Rennstrecke Oschersleben. Die komplette Motorradbedienung wurde für die rechte Hand umgebaut. Die linke Hand zieht er mit der Jacke an und hakt sie am Lenker ein.

der rechten Seite. Mit dem zweiten Lenkrad kann er also wie bisher blitzschnell Fahrfehler der Schüler korrigieren. Dem Unterricht steht nichts mehr im Wege.

Beiträge waren ein lästiges Übel

Vor dem Unfall war die Berufsgenossenschaft für Bernd Hellmann eher ein lästiges Übel und die Beiträge sowieso viel zu hoch. Heute sieht er das komplett anders. „Die Betreuung ist wirklich super“, beteuert er, ohne die BG hätte ich den Neuanfang nie geschafft.“ Sein Reha-Berater Holger Berger lobt die kooperative Einstellung des Versicherten, den er als eher bescheiden charakterisiert. Dennoch ist der Fall kostenintensiv, etwa eine halbe Million Euro sind bisher aufgelaufen. Aber wie immer gilt bei der Entscheidung über die Maßnahmen das Prinzip: Die BG Verkehr tut alles, um nach dem Unfall eine Rückkehr ins Berufsleben zu ermöglichen.

Ohne die BG Verkehr hätte ich den Neuanfang nie geschafft.

An die Prothese hat sich Bernd Hellmann bis heute nicht richtig gewöhnt. Er mag es nicht, dieses „Stück Plastik am Arm“ und lässt sie weg, sooft es geht. Phantomschmerzen quälen ihn, es fühlt sich an, als ob die linke Hand in kochendes Was-

ser getaucht würde. Das heftige Jucken am nicht vorhandenen Ellenbogen findet er vergleichsweise harmlos. Viel dagegen tun kann er ohnehin nicht. Immerhin hilft es, den Stumpf zu massieren. Erst gegen Ende des Gesprächs erwähnt der Fahrlehrer, dass er maximal vier Stunden am Tag unterrichten kann und eine Rente wegen eingeschränkter Erwerbsfähigkeit bekommt.

Das zweite Leben

Hellmann meint, er musste vor allem Geduld lernen. Vieles kann er nicht mehr selbst machen, Gartenarbeit zum Beispiel oder Heimwerker sein. „Oder probieren Sie mal, mit einer Hand einen Reißverschluss zu schließen“, seufzt er. Aber Hellmann hat eine Frau an seiner Seite, die ihn im Alltag ganz selbstverständlich unterstützt. Fahrlehrerin ist sie außerdem. Wobei er doch der Ansicht ist, sie solle nun bald mit dem Unterrichten aufhören, schließlich sei sie schwanger.

Dass ihm das zweite Leben geschenkt wurde, verdankt er dem mutigen Eingreifen einer anderen Frau: „Eine italienische Ärztin hatte den Unfall auf der Gegenfahrbahn beobachtet, hielt an und sprang über die Leitplanke. Sie hat den Arm abgebunden und mich versorgt, bis der Rettungswagen kam. Ohne sie wäre ich verblutet.“ Er erzählt, als wäre es gestern gewesen. Was ihn in keiner Weise daran hindert, im Anschluss von der flotten Motorradtour zu schwärmen, die er bald mit seinen Freunden macht. (dp)





© BG Verkehr/Marco Grundt

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Alpha und Omega

**In der Evolution haben sich diejenigen durchgesetzt,
die lieber etwas vorsichtiger waren.**

Beim Schreiben dieses Textes ist die Delta-Variante das große Thema in der Corona-Bekämpfung. An ihr müssen sich Einreiseregeln und Impferfolge messen lassen. Wenn der Text dann endlich gedruckt vor Ihnen liegt, reden wir wahrscheinlich schon von Epsilon. Und wenn nicht, keine Sorge, sie wird bald kommen.

Das griechische Alphabet geht übrigens nur bis Omega. Und wenn in einiger Zukunft eine Mutation diesen Vornamen erhält, wird die Menschheit dennoch nicht untergehen. Und wissen Sie, warum? Weil wir von Natur aus gut darin sind zu überleben. Prävention ist uns sozusagen in die Wiege gelegt. Gut, bei der einen mehr, bei dem anderen vielleicht weniger.

In der Evolution haben sich nämlich diejenigen durchgesetzt, die lieber etwas vorsichtiger waren, ohne sich dabei dauerhaft in der Höhle zu verkriechen. Bezogen auf den Sommerurlaub also diejenigen, die in die Sonne gehen, aber Mütze, Sonnenbrille und den Körper (zumindest teilweise) bedeckende Kleidung tragen. Und bezogen auf Corona diejenigen, die am Leben teilnehmen, sich aber impfen lassen und große Menschenansammlungen vermeiden. Mehr Beispiele? Lagerarbeiten auf der Empore verrichten, aber darauf achten, dass das Geländer in Ordnung ist. Langstrecke quer durch Europa fahren, aber sich anschnallen und die Assistenzsysteme nicht abschalten.

Wer ohne diesen Schutz fährt, wer keine Absturzsicherung benutzt, wer sich nicht impfen lässt, ist nicht besonders mutig, sondern schlicht noch nicht ausgestorben. Viel Erfolg beim Überleben!

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

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

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

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 einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter.

Tel.: 040 3980-1010

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Dezember 2021

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

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

Süleyman Karaca, Taxifahrer