1/2024 | 11035

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Schwere Unfälle 2023 | 6

Sicher unterwegs mit dem Pedelec | 11

Anforderungen an Crewbusse | 14

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

6 **Unfallstatistik 2023**
Die teuersten Unfälle im Bereich Luftfahrt

8 **Wege frei zum Führerschein**
Wie Menschen mit Leseschwäche oder Sprachbarrieren die Prüfung schaffen

11 **Pedelecs**
Sicher unterwegs mit Elektroantrieb

14 **Anforderungen an Crewbusse**
Lufthansa entwickelt Standards

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

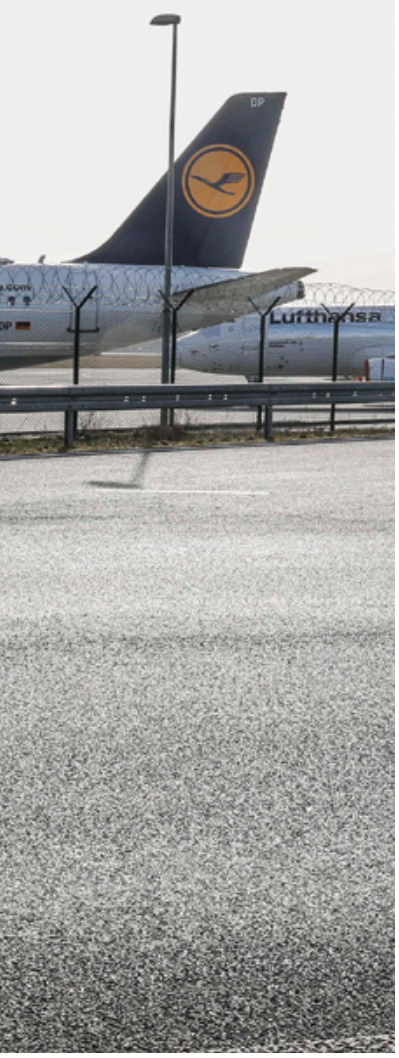
22 **Impressum**

23 **Kontaktübersicht**
So erreichen Sie die BG Verkehr

11 Sicher unterwegs mit dem Pedelec

14 Anforderungen an Crewbusse

16 Maschinen-verordnung



© Titel: Adobe Stock (WellnhoferDesigns); Inhalt: picture alliance / Jochen Eckel | Jochen Eckel und Geisler-Fotopress | Christoph Hardt/Geisler-Fotopres; Adobe Stock (aapsky); Anja Köhler

6
Unfallstatistik

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

Gitter trifft Fuß

Um einen Gepäckanhänger zu beladen, öffnete Vorfeldmitarbeiter C. dessen Seitengitter. Dabei konnte C. nicht erkennen, dass das vordere Scharnier des Gitters defekt war. Es fiel ihm auf den rechten Fuß und verletzte C. am Fußrücken, obwohl er Sicherheitsschuhe trug.

Stuhl rollt weg

Ein Mechaniker wollte sich auf einen Stuhl setzen, der an der Unterseite mit Rollen versehen war. Der Stuhl rollte weg und der Mann setzte sich ins Leere. Dabei stürzte er so auf sein linkes Bein, dass er sich den Oberschenkelhals brach. Die Folge war eine mehrwöchige Arbeitsunfähigkeit.

Unter Schlepper gezogen

Mitarbeiter Z. sollte ein Flugzeug mit einem stangenlosen Schlepper von einem Vorfeld zu einem anderen bringen. Während er mit dem Schlepper über eine Entwässerungsrinne fuhr, lenkte er scharf nach rechts ein. In diesem Moment drehten die angetriebenen Räder des Schleppers durch und Z. verlor die Kontrolle über das Fahrzeug. Daraufhin wurde der Schlepper unter den Rumpf des Flugzeugs gezogen und dort eingeklemmt. Z. kam mit dem Schrecken davon und konnte sich unverletzt aus dem stark verformten Fahrzeug befreien.

Aktualisierte Norm für Luftfahrt-Bodengeräte

Das Technische Komitee CEN/TC 274 hat die Norm EN 1915-1 „Allgemeine Anforderungen. Grundlegende Sicherheitsanforderungen“ inhaltlich überarbeitet. Diese Europäische Norm gilt für alle Luftfahrt-Bodengeräte in der Zivilluftfahrt. Sie legt die sicherheitstechnischen Anforderungen für Bau- und Ausrüstungsbestimmungen fest. Anpassungen oder Änderungen zur vorherigen Ausgabe gibt es hauptsächlich bei Steuerungs- und Befehlseinrichtungen, Bremseinrichtungen, akustischen Warnsignalen, Standflächen und Laufstegen sowie Zugangshilfsmitteln zum Gerät.

Die aktuelle Ausgabe ersetzt die Fassung aus dem Jahr 2013. Auch in der neuen Fassung hat sie ihren harmonisierten Status behalten. Das bedeutet, dass die Norm im Einklang mit den technischen Anforderungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften steht. Die Harmonisierung der Sicherheitsanforderungen für Luftfahrt-Bodengeräte trägt europaweit dazu bei, dass die Geräte bei ihrer Neubeschaffung ein einheitliches und gleichbleibend hohes Sicherheitsniveau haben, sofern der Hersteller diese angewendet hat.

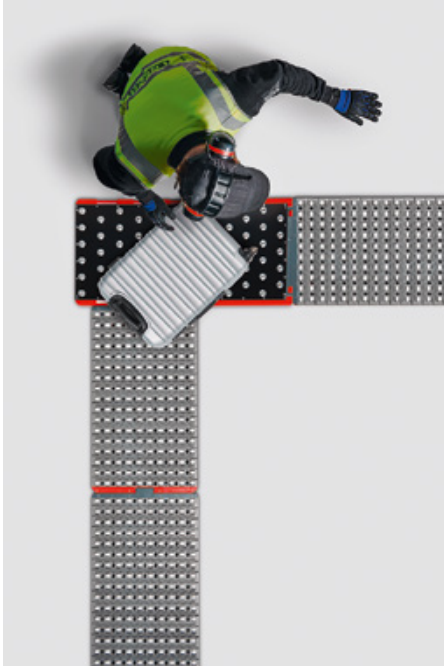
DIN EN 1915-1:2023-12
Luftfahrt-Bodengeräte – Allgemeine Anforderungen –
Teil 1: Grundlegende Sicherheitsanforderungen
www.beuth.de/de/norm/din-en-1915-1/349137876

Kulturelle Vielfalt bei der Arbeit

Um das Zusammenspiel von Migration und Arbeitsschutz geht es vom 27. bis zum 29. Mai auf einem internationalen Symposium in Dresden. Themen sind unter anderem Kommunikationsschwierigkeiten etwa beim Be- und Entladen, die Integration ausländischer Beschäftigter 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

Ergonomische Beladehilfe



Wer Flugzeuge von Hand belädt, kann einem erhöhten Risiko für Muskel-Skelett-Erkrankungen ausgesetzt sein. Eine auf Rollen basierte Beladehilfe ohne maschinellen Antrieb kann dies verringern. Die DGUV Test Prüf- und Zertifizierungsstelle Fachbereich Verkehr und Landschaft der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat eine solche Beladehilfe nun ergonomisch bewertet und das DGUV Test Zeichen „Ergonomisch“ vergeben. Das getestete System kommt ganz ohne Antriebsenergie aus. Deshalb ist es schnell verfügbar bei der Arbeit im Frachtraum (Hold). Die Mitarbeitenden im Hold können die Frachtstücke auf dem Rollensystem platzieren und verschieben, anstatt sie manuell anzuheben und zu tragen oder zu werfen. Das verringert die physische Belastung um rund 40 Prozent, hilft bei der Vermeidung von Muskel-Skelett-Erkrankungen und reduziert das Verletzungsrisiko.

www.dguv.de | Webcode: dp1320300

Drohne kommuniziert mit Windrad

Ein Forscherteam am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt ließ einen unbemannten Kleinhubschrauber eine Windenergieanlage anfliegen. Die Drohne hat dabei automatisch mit der Anlage kommuniziert. Das Projekt untersucht, ob sich Drohnen für Transportaufgaben zu Windanlagen auf hoher See eignen. Hintergrund: Um die Nachlaufturbulenzen von Windturbinen auszusteuern, benötigt eine Drohne sehr viel Energie. Für einen automatisierten Einsatz im Windpark muss die Drohne deswegen mit den Anlagen Informationen austauschen. Die Flugversuche fanden nicht auf hoher See, sondern an Land statt. Das macht die Experimente sicher und leichter durchführbar. Die Ergebnisse lassen sich aber auf Offshore-Anlagen übertragen. Es folgen weitere Tests mit Flugmanövern, die in der Betriebs- und Wartungslogistik für Offshore-Windparks nötig sind.

www.dlr.de/ft/udw

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

© Adobe Stock (th-photo; foto.fritz; hxdyl; SpaceOak); Credit: DLR (CC BY-NC-ND 3.0); LOSCH Easy Load

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!

BG Verkehr

Unfallstatistik 2023

Was die Statistik in zwei Zeilen sagt, ist in der Realität ein Unfall, der zu starken Schmerzen, langen Ausfallzeiten und hohen Behandlungskosten führte. Unsere Übersicht dient als Anregung für den Arbeitsschutz im Betrieb.

Die Vision Zero ist ein internationales Präventionskonzept, das die Anzahl der schweren und tödlichen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten auf null senken will. Dies könne gelingen, wenn ein Unternehmen konsequent die drei Dimensionen Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden bei der Arbeit auf allen Ebenen integriert. Um das anschaulicher zu machen, haben Fachleute für Arbeitsschutz aus aller Welt gemeinsam „Sieben goldene Regeln“ formuliert.

VISION ZERO
Safety.Health.Wellbeing.

1. Leben Sie Führung – zeigen Sie Flagge!
Das Führungsverhalten entscheidet über Erfolg oder Misserfolg bei der Arbeitssicherheit.

2. Gefahr erkannt – Gefahr gebannt!
Das zentrale Instrument, um Gefahren rechtzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen zu ergreifen, ist die Gefährdungsbeurteilung.

3. Ziele definieren – Programm aufstellen!
Erfolge im Arbeitsschutz erfordern klare Ziele und konkrete Schritte zur Umsetzung, die in einem Programm festgelegt werden sollten.

4. Gut organisiert – mit System!
Eine wirksame und systematische Arbeitsschutzorganisation, idealerweise mithilfe eines Arbeitsschutzmanagementsystems, macht sich bezahlt.

5. Maschinen, Technik, Anlagen – sicher und gesund!
Sichere Fahrzeuge, Produktionsanlagen, Maschinen und Arbeitsstätten sind Voraussetzung für unfallfreies, gesundes Arbeiten.

6. Wissen schafft Sicherheit!
Regelmäßige Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten gewährleistet, dass das notwendige Wissen zur Verfügung steht.

7. In Menschen investieren – motivieren durch Beteiligung!
Die Beschäftigten zu sicherem und gesundem Verhalten zu motivieren, gehört zu den wichtigsten Führungsaufgaben.

Knochenbrüche nach einem Sturz können die Betroffenen sehr lange einschränken. Die BG Verkehr trägt die Kosten für Heilbehandlung, Rehabilitation und Rente.

Dr. Jörg Hedtmann leitet bei der BG Verkehr den Geschäftsbereich Prävention. Schon seit mehreren Jahren wirbt er dafür, auf das Ziel „Null Arbeitsunfälle“ hinzuarbeiten. „Die Idee der Vision Zero ist kein Luftschloss. Wir haben in Deutschland zur Vermeidung typischer Unfallursachen doch längst die technischen und organisatorischen Voraussetzungen. Jetzt geht es vor allem um die Menschen. Die Führungsverantwortlichen können und müssen Einfluss auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nehmen. Gelebter Arbeitsschutz erfordert Konsequenz – jeden Tag!“ (dp)

Die teuersten Unfälle im Bereich Luftfahrt 2023

Die Tabelle zeigt in der rechten Spalte die Summe der Leistungen der BG Verkehr für Unfälle, die sich im Kalenderjahr 2023 ereignet haben. Müssen zum Beispiel Schwerverletzte über einen längeren Zeitraum intensiv betreut werden, steigen die Kosten weiter.

Ein Sturz vom Fahrrad hatte Behandlungskosten in Höhe von 75.000 Euro zur Folge.

UNFALLHERGANG	VERLETZUNG	TÄTIGKEIT	KOSTEN
Ein Verwaltungsmitarbeiter fuhr mit dem Pkw von der Arbeit nach Hause. Es kam zu einem Frontalzusammenstoß mit einem entgegenkommenden Transporter.	Knochenbrüche an Kopf, Hals, Beinen, Hand und Becken	Verwaltung	124.644 €
Ein Techniker befand sich im Treppenhaus, als er aus unbekannter Ursache stürzte.	mehrere Halswirbelkörper gebrochen, Platzwunde am Kopf	Technik	99.881 €
Eine Angestellte war abends zu Fuß auf dem Heimweg. Plötzlich wurde sie angegriffen und dabei zu Boden gestoßen.	mehrere Wirbelkörper gebrochen	Verwaltung	80.547 €
Ein Mitarbeiter fuhr bei Dunkelheit mit dem Fahrrad zur Arbeit. Als er durch ein schlecht erkennbares Schlagloch fuhr, stürzte er. Er trug einen Helm.	Knochenbrüche am Fuß und am Ellenbogen	Verwaltung	75.007 €
An einem Wintertag rutschte ein Lader auf einer eisigen Fläche aus.	Muskelriss	Vorfeld	59.177 €
Auf dem Arbeitsweg verlor eine Angestellte die Kontrolle über ihren Pkw und prallte gegen einen Baum.	vielfache Knochenbrüche, Milz gerissen	Vorfeld	54.625 €
Eine Sachbearbeiterin befand sich im Homeoffice, als sie über eine Teppichkante stolperte und hinfiel.	Ausrenkung des Schultergelenks und Knochenbruch am Oberarm	Verwaltung	51.266 €
Bei der Vorbereitung einer Konferenz stolperte eine Mitarbeiterin über ein Kabel und stürzte.	Bruch des Oberschenkelknochens	Verwaltung	44.638 €
Ein Fallschirmlehrer hatte bei einem Schulungssprung Probleme bei der Landung.	Brüche am Fuß, Becken und Lendenwirbelsäule	Ausbilder	43.699 €
Eine Flugbegleiterin stürzte nach vorn, als sie ihren Rollenkoffer (Flightkit) umsetzte.	Kniescheibe gebrochen	Flug-begleitung	40.999 €

© Christoph Papsch/BG Verkehr; picture alliance/Geisler-Fotopress | Christoph Hardt/Geisler-Fotopress

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.

© picture alliance/SZ Photo | Robert Haas; Adobe Stock (blende11.photo; Simple Line); IMAGO/Funke Foto Services

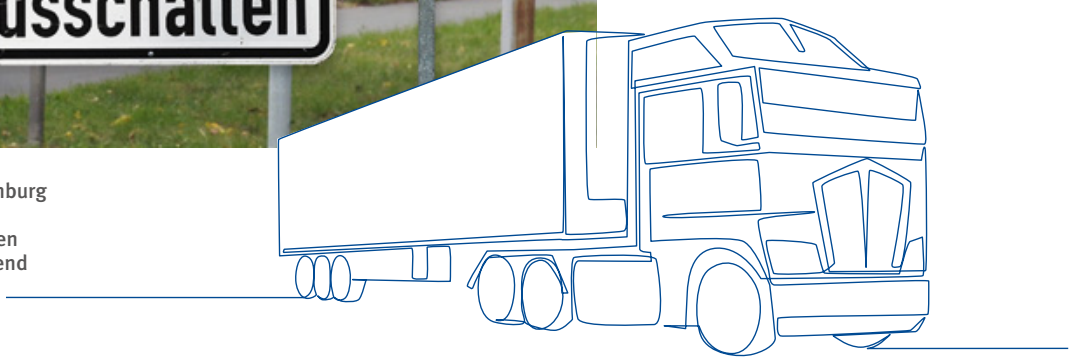
Eine Studie der Universität Hamburg ergab, dass 6,2 Millionen der deutschsprachigen Erwachsenen im Erwerbsalter nicht ausreichend lesen und schreiben können.

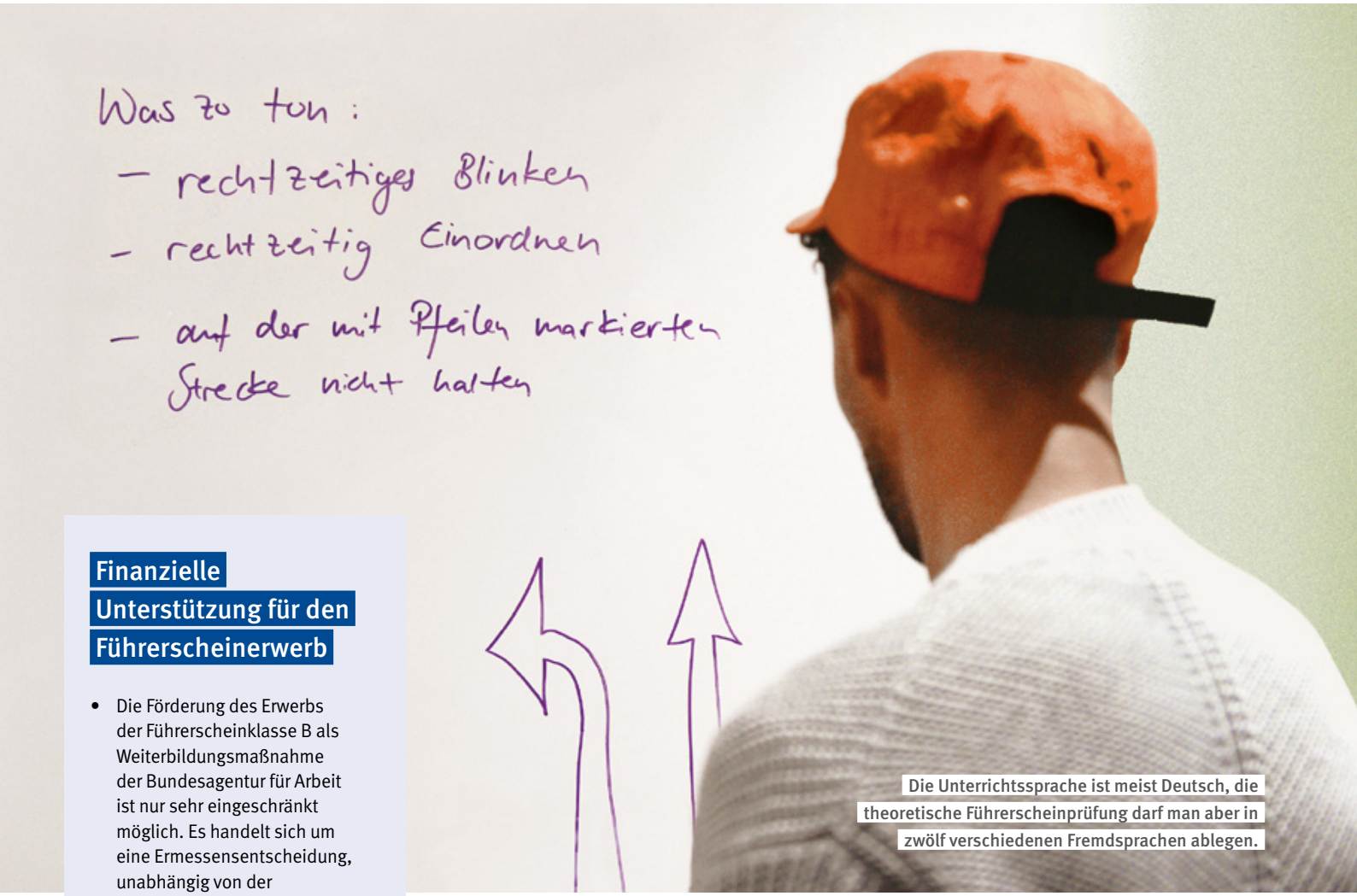
Laut Bundesagentur für Arbeit waren im Jahresdurchschnitt 2022 über 800.000 Arbeitsstellen nicht besetzt. Der Fachkräfte-Index, der die Nachfrage nach Fachkräften in Deutschland beschreibt, liegt seit eineinhalb Jahren auf konstant hohem Niveau. Wir sprechen von einem Fachkräftemangel. Dem gegenüber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

Fahrerlaubnis 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]).





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

Finanzielle Unterstützung für den Führerscheinerwerb

- 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 Führerscheinerwerb über die sogenannte „Kraftfahrzeughilfe“ bekommen (§ 40 SGB VII „Kraftfahrzeughilfe“ und Kraftfahrzeughilfe-Verordnung [KfzHV]).

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 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.

„Ohne ein Minimum an Deutschkenntnissen geht es nicht.“

Jochen Klima,
Fahrlehrerverband Baden-Württemberg

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 repräsentativ 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 sinnentnehmend 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.

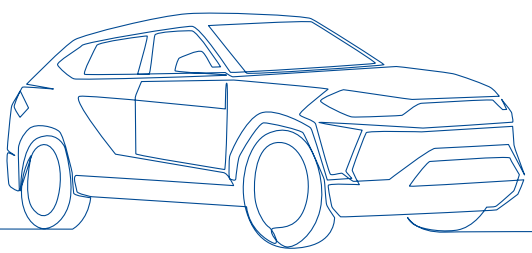
„Allerdings ist die Audiounterstützung bisher nur für die Sprache Deutsch zulässig“, so Jochen Klima. „Die Gründe für diese Beschränkung sind uns nicht bekannt. Anders ist es bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Es gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz, aufgrund dessen eine solche Prüfung in der 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

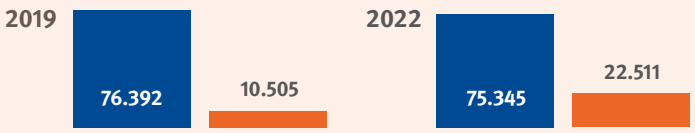


Schneller, als man denkt

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.

© Robert Bosch GmbH

Statistik: Verletzte auf einem Fahrrad ohne Hilfsmotor verglichen mit Verletzten auf einem Pedelec



Während die Zahl verletzter Radfahrer sich seit 2019 kaum veränderte, verdoppelte sich die Anzahl der verletzten Pedelecfahrer in dieser Zeit.

Quelle: Statistisches Bundesamt

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 noch hinzu. In typischen Unfallsituationen wird das besonders deutlich, etwa bei Kollisionen mit unvorsichtig geöffneten Autotüren, beim Fahren auf dem Gehweg oder beim Abbiegen.

Elektro ist beliebt

Ob sie bei Kurier-, Paket oder Lieferdiensten im Einsatz sind, auf dem Arbeitsweg oder in der Freizeit: Die Zahl der Pedelecs nimmt seit Jahren zu. Seit 2014 stieg beispielsweise der Anteil der Fahrräder mit Elektromotor in Privathaushalten von zwei auf zwölf Prozent.

Diese stetig 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 eine ähnliche Tendenz fest. So hat sich die Zahl der gemeldeten Wegeunfälle mit E-Bikes oder Pedelecs innerhalb von vier Jahren vervierfacht.

Alle, die am Straßenverkehr teilnehmen, müssen gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen. Wer mit einem elektrounterstützten Zweirad unterwegs ist, muss dieses Gebot schon im eigenen Interesse besonders ernst nehmen und noch konzentrierter fahren sowie für andere mitdenken.

Die Kontrolle behalten

Nicht nur für andere Verkehrsteilnehmer sind die höhere Geschwindigkeit und das damit verbundene Anhalten ungewohnt. Die sichere Fahrt beginnt deshalb schon lange, bevor andere das Pedelec wahrnehmen können – bei den eigenen Fähigkeiten. Die elektrische Unterstützung verändert das Verhalten des Zweirads. Vor Ihrer ersten Fahrt mit dem Pedelec sollten Sie üben, selbst wenn Sie es gewohnt sind, viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen. Bei einem Privatkauf gehört eine ausgiebige Testfahrt zum Beispiel beim Händler dazu. Dabei lernen Sie das Anfahr- und Kurvenverhalten sowie das Anhalten kennen.

Wann schaltet sich der Antrieb ein oder aus und was passiert dann? Beschleunigt der Motor zu häufig und zu ruckartig, kann sich das im Rücken bemerkbar machen. Auch die Ergonomie eines Pedelecs wirkt sich auf die 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.

„Vor ihrer ersten Fahrt mit dem Pedelec sollten Sie üben, selbst wenn Sie es gewohnt sind, viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen. Bei einem Privatkauf gehört eine ausgiebige Testfahrt beim Händler dazu.“

Fahren trainieren

Vorausschauendes Fahren wird auf dem Sattel eines Pedelecs nochmals wichtiger. Wie sind die Reaktionszeiten? Wie macht sich das höhere Eigengewicht gegenüber einem konventionellen Fahrrad bemerkbar? Starke Bremsen sorgen für kürzere Bremswege, aber die richtige Dosierung benötigt möglicherweise eine längere Eingewöhnungszeit. Wird das Pedelec vom Unternehmen gestellt, sind eine Einweisung in das genutzte Modell und daran anschließende Unterweisungen in regelmäßigen Abständen ohnehin Pflicht. Bei gewerblicher Nutzung muss eine Betriebsanweisung in verständlicher Form und Sprache zur Verfügung stehen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet Unternehmen spezielle Fahrsicherheitstrainings an. Teilnehmerinnen und Teilnehmer können hier das Anfahren und Bremsen, enge Kurvenfahrten und das Umfahren von Hindernissen üben.

Funktionieren Licht und Bremse?

Keine Abfahrt ohne Funktionstest. Es sollte zur Routine gehören, Licht und Bremsen zu prüfen. Auch die Reifen verschleißen genau wie die Bremsen 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. Die Abstände zwischen den regelmäßigen Wartungen und Instandsetzungen richten sich nach den jeweiligen Einsatzbedingungen.

Insbesondere in der kalten Jahreszeit kommen zur schwer einzuschätzenden Geschwindigkeit der Pedelecs noch weitere Gefährdungs-

Sattel fest und sattelfest?

Punkte, die vor jeder Abfahrt mit einem Pedelec geprüft und erfüllt sein sollten:

- Akku unbeschädigt und geladen,
- Bremsen und Beleuchtung funktionieren,
- Lenker, Sattel und Griffe fest und richtig eingestellt,
- Räder und Reifen unbeschädigt,
- Reifendruck und -profil ausreichend,
- Schutzkleidung gut erkennbar und entspricht der Witterung sowie
- Fahrerin oder Fahrer ist mit Technik und Fahrverhalten vertraut.

„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*

faktoren 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 der elektrischen 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. Zur Sorgfalt gehört es zum Beispiel, Pedelecs nicht in der prallen Sonne abzustellen, um den Akku nicht allzu großer Hitze auszusetzen. Ebenso wichtig ist das richtige 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 entflammbaren 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)

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“

Für die letzte Meile

Fliegen gilt als sicher. Für den Crew-Transfer am Boden lässt sich das nicht immer sagen. Deshalb hat die Deutsche Lufthansa AG für einen großen Teil des Konzerns verbindliche Anforderungen an Fahrzeuge und beauftragte Unternehmen formuliert.

Der Flug ist geschafft, jetzt trennt die Crew nur noch eine Busfahrt vom Feierabend. Damit überall ein Shuttlebus am Zielflughafen zur Verfügung steht, schließen die Fluggesellschaften Verträge mit lokalen Beförderungsunternehmen weltweit. Doch auf diesen letzten Kilometern kann einiges schiefgehen. Die sichere Beförderung scheitert an scheinbar banalen Dingen: zu kleine Fahrzeuge, in denen nicht alle Gepäckstücke Platz finden. Zu schnelles Fahren. Ablenkung durch Handynutzung. Das Aussteigen auf der dem Verkehr zugewandten Straßenseite.

„Die weltweit einheitliche Regelung macht deutlich: Wer sich nicht daran hält, darf die Crews nicht mehr fahren."

Helge Homann,
Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr

Die Lufthansa hat nach einigen Vorfällen reagiert und die verbindlichen Spezifikationen angepasst, die Bestandteil ihrer Beförderungsverträge sind. „Auch in Ländern mit einer von unseren Vorstellungen abweichenden lokalen Gesetzgebung lässt sich somit über das Vertragsrecht ein guter Standard setzen. Diese Regeln sollen dabei helfen, bei Verstößen schneller zu reagieren. Wer sich nicht daran hält, darf die Crews nicht mehr fahren", sagt die zuständige Fachkraft für Arbeitssicherheit für das fliegende Personal. Experten aus dem Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr unterstützten das Vorhaben der Lufthansa beratend. Weltweit müssen sich alle Unternehmen verpflichtend an die Bedingungen halten, wenn die Lufthansa sie mit dem Transfer von Crewmitgliedern vom und zum Flughafen beauftragt. Bei der Anbahnung neuer Verträge füllt der Einkauf eine Checkliste aus, die die Fachleute für Arbeitssicherheit anschließend überprüfen. Das Wichtigste daraus haben wir auf dieser Doppelseite zusammengestellt. (mh)

Vans oder Minibusse mit bis zu acht Sitzplätzen für Fahrgäste übernehmen häufig die Beförderung kleinerer Crews.

© Adobe Stock (adzicnatasa; Krakenimages.com); Anja Köhler

Grundvoraussetzungen

- Technisch einwandfreier Zustand
- Feste Sitze in Fahrtrichtung, keine Klappsitze
- Funktionsfähige Dreipunkt-Sicherheitsgurte
- Gepolsterte Halterungen, keine scharfen Kanten
- Kopfstützen
- Klimatisierung zwischen 20 und 25 Grad Celsius
- Innenbeleuchtung und Beleuchtung des Ausstiegsbereichs
- Ein- und Ausstiege maximal 30 Zentimeter hoch, sonst Ausstiegshilfe
- Kein Ausstieg auf der dem Verkehr zugewandten Seite
- Keine Gefährdung durch automatisch betätigte Türen
- Sicherer Rückhalt für das Gepäck aller Personen (jeweils ca. 150 Liter)
- Feuerlöscher und Verbandkasten, gut sichtbar oder gekennzeichnet

Bei mehr als acht Sitzplätzen

- Mindestens Beckengurt
- Ausreichend hohe Rückenlehnen anstelle von Kopfstützen erlaubt
- Gekennzeichnete Notausstiege und Nothämmer

Bei Crewbussen auf den Flughäfen

- Gepäck lässt sich außerhalb der Verkehrswege verstauen
- Bei mehr als acht Sitzplätzen: direkter Zugriff auf Gepäck beim Aussteigen
- Gepäck kann nicht verrutschen oder in den Gang fallen
- Keine scharfen Ecken und Kanten an den Fächern

Fahrpersonal

- Maximal acht Stunden Arbeitszeit pro Schicht
- Auftragnehmer überprüft regelmäßig die Fahrerlaubnis und Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten seines Fahrpersonals
- Geschwindigkeitsübertretungen oder Verstöße können zur Kündigung des Beförderungsvertrags führen
- Keine Mobiltelefone während der Fahrt
- Kein Konsum von Alkohol, Drogen oder berauschenden Mitteln

Bei mehr als acht Sitzplätzen können hochgezogene Rückenlehnen die Funktion von Kopfstützen übernehmen.

Auch Hubfahrzeuge sind Maschinen und werden von der Prüfstelle der DGUV zertifiziert.

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 Prüfingenieure 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 dazugehörenden Produkte sind die Konformitätsbewertungsverfahren verbindlich vorgeschrieben.“

Thomas Seifert, *Obmann des Prüfbereichs Luftfahrtbodengeräte sowie Hebemaschinen 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 B) aufgeteilt sind – für alle dort aufgeführten Maschinen und dazugehörenden 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

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

© Adobe Stock (Gerhard Seybert)

„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*

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.

© Adobe Stock (R. S.; ronstik; Denis; isumi; New Africa)

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

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

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

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

© Beate Basenau/BG Verkehr

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

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

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

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

BG Verkehr hilft beim Neuanfang

In der BG Verkehr unterstützen persönliche Reha-Berater die Schwerverletzten so früh wie möglich nach einem Unfall. Thomas Kühne aus der Bezirksverwaltung Dresden lernt Jörg Wallstein schon in der Klinik kennen. Fortan begleitet er den Fahrlehrer bei dem beruflichen und persönlichen Neuanfang. Das Ehepaar beschließt, ein Haus zu bauen. In dem neuen Bungalow, der schon nach neun Monaten fertig ist, kann sich Wallstein im Rollstuhl gut bewegen. Die BG Verkehr beteiligt sich an den Kosten. „Darüber entscheidet bei uns der Hauptausschuss des Vorstands“, erläutert Reha-Berater Kühne. „Wir sind selbstverständlich zu wirtschaftlichem Handeln verpflichtet. Andererseits hat die gesetzliche Unfallversicherung den Auftrag, den Betroffenen ein möglichst selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Und da gilt dann der Grundsatz: Mit allen geeigneten Mitteln. Darum haben wir beim Haus den Mehraufwand finanziert, der durch den rollstuhlgerechten Ausbau entstand.“ Wallstein bezieht monatelang Verletztengeld, im Anschluss eine Rente wegen der Minderung der Erwerbsfähigkeit, Heilbehandlungen, Hilfsmittel, Fahrzeugumbau – ein schwerer Unfall verursacht in der Regel auch hohe Kosten bei der Unfallversicherung (bis Ende Dezember 2023 rund 800.000 Euro).

Ins neue Leben gerollt

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

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

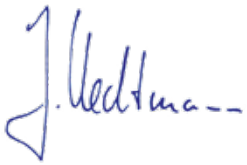
Die Küche ist so eingerichtet, dass Jörg Wallstein ohne Hilfe Essen zubereiten kann.

Querschnittgelähmte in Deutschland

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

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

© BG Verkehr/Marco Grundt



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Nicht witzig!

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

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

PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern
www.pefc.de
PEFC
PEFC/04-31-0946

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Januar 2024

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

Haben Sie schon unser Quiz auf Seite 5 gesehen?

Die Lösungen für „Testen Sie Ihr Wissen":
Frage 1 – a, c
Frage 2 – a, b
Frage 3 – a, c

So erreichen Sie die BG Verkehr

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

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

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel. 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Adressänderungen und Abbestellungen

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

Änderungen bitte per Mail an:
redaktion@sicherheitsprofi.de

Ich lese was,
was ihr nicht lest.
Ein Klick und Sie
wissen mehr.
www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

BG Verkehr