

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr



Hingehen und reden | 6

Starke Tipps für Gabelstapler | 15

Wenn nichts mehr ist wie vorher | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6** Ortstermin am Arbeitsplatz
Mit dem Gemba Walk
Unfälle verhüten
- 10** Ausrutscher mit Folgen
Stolperunfälle sind viel zu häufig
- 12** Wege frei zum Führerschein
Wie Menschen mit Leseschwäche
oder Sprachbarrieren die
Prüfung schaffen
- 15** Gabelstapler
So vermeiden Sie Unfälle

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



6 Ortstermin am
Arbeitsplatz



12
Führerschein
trotz Leseschwäche



15 Gabelstapler



20



© Titel und Inhalt: BG Verkehr (Thomas Häbe); Beate Basenau | BG Verkehr; Adobe Stock (Sauerlandpics); Deutsche Post AG

***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

**Leben im
Rollstuhl**

Aktuelle Unfallmeldungen

Glück im Unglück

Während der Zustellung hielt Paketzusteller C. auf einem Parkstreifen, stieg aus seinem Fahrzeug aus und öffnete die hintere Ladetür. Plötzlich rollte das Fahrzeug zurück. C. wurde zwischen dem Trittbrett und einem dahinter parkenden Pkw eingeklemmt. Er zog sich Quetschungen an beiden Beinen zu. Trotzdem hatte C. Glück: Der Fahrer des Pkw war vor Ort, nahm die Fahrzeugschlüssel aus C.s Hosentasche und fuhr das Zustellfahrzeug nach vorn, sodass C. freikam.

Verschluss klemmt

Verlader M. wollte eine gerade angedockte Wechselbrücke zum Entladen öffnen. Um den Verschluss des Rolltors an der Wechselbrücke zu entriegeln, benötigte er mehr Kraft als gewöhnlich. Als sich der Verriegelungshebel unvermittelt löste, geriet M.s rechte Hand zwischen Hebel und Rolltor. Seine Finger wurden stark gequetscht, was zu einer mehrtägigen Arbeitsunfähigkeit führte.

Rippen geprellt

In einem Paketzentrum war eine Mitarbeiterin auf dem Weg zum Pausenraum. Sie nutzte dafür nicht den Rand des Verkehrswegs, sondern lief in der Mitte. Auf halbem Weg stieß sie mit einem von drei Rollbehältern zusammen, die ihr Kollege gerade mit einem Schlepper durch das Paketzentrum zog. Rippenprellungen und eine beschädigte Brille waren die Folge.



Neue Maschinenverordnung ersetzt Maschinenrichtlinie

Die neue EU-Maschinenverordnung (EU) Nr. 2023/1230 ist zwar bereits in Kraft getreten, soll aber erst ab dem 20. Januar 2027 angewendet werden. Bis einschließlich 19. Januar 2027 gilt weiterhin die Maschinenrichtlinie. Die Maschinenverordnung enthält vor allem für Hersteller, Importeure und Händler von Maschinen wichtige Änderungen. Sie erfasst Maschinen, dazugehörige Produkte, unvollständige Maschinen, auswechselbare Ausrüstungen, Sicherheitsbauteile, Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte sowie abnehmbare Gelenkwellen. Neue Technologien sind ebenfalls berücksichtigt, einschließlich künstlicher Intelligenz und Cyber-Security.

Die Maschinenverordnung regelt, wann Änderungen an bestehenden Maschinen und Anlagen als „wesentliche“ Änderung anzusehen sind und somit eine neue Konformitätsbewertung durchgeführt werden muss. Wer 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 mehrere Prüf- und Zertifizierungsstellen unter dem Dach DGUV Test. Bei der BG Verkehr ist der Fachbereich Verkehr und Landschaft angesiedelt.



DGUV Test

Prüf- und Zertifizierungssystem der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
www.dguv-test.de



Kulturelle Vielfalt bei der Arbeit

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



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



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

Blinken auch beim Fahrradfahren

Die Bundesregierung plant, Blinker für alle Fahrräder zu erlauben. Das bewertet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) positiv. Abbiegevorgänge werden sicherer, weil beide Hände am Lenker bleiben, und insbesondere nachts ist klarer erkennbar, wenn jemand abbiegen möchte. Zusammenstöße mit links abbiegenden Fahrradfahrern könnten so reduziert werden.

+ www.dvr.de/presse

Fahrsicherheitstraining: Zuschüsse jetzt beantragen

Auch im Jahr 2024 unterstützt die BG Verkehr ihre Mitgliedsunternehmen bei der Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining. Das Verfahren läuft jetzt von der Antragstellung über den Teilnahmenachweis bis zur Auszahlung der Zuschüsse nur noch komplett online. Das vereinfacht die Prozesse und sorgt für eine schnelle Bearbeitung. Die Fördermittel für das laufende Jahr sind begrenzt und werden in der Reihenfolge der Anträge vergeben. Ganz wichtig: den Antrag immer mindestens drei Wochen vor dem geplanten Trainingstag stellen.

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



Testen Sie Ihr Wissen!



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

- a Bahnübergänge
- b Grundstückseinfahrten
- c Kreuzungen



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

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



3. Wie verhalten Sie sich bei diesem Verkehrszeichen?

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

Alles richtig!
Die Lösungen stehen auf Seite 22!

© Adobe Stock (th-photo; foto.fritz; SpaceOak; New Africa; Vector Elements); Jens Wegener/DHL Group; www.bumm.de | pd-f

Ortstermin am Arbeitsplatz

Mindestens einmal pro Woche sprechen die Führungskräfte im Paketzentrum Eutingen mit ihren Beschäftigten über Arbeitsschutz – direkt am Ort des Geschehens. Seit Leiter Jens Rapp die Begehungen organisiert, sinken die Unfallzahlen. Die Idee dahinter kommt aus Japan. Ihr Name: Gemba Walk.



Eine halbe Million Sendungen pro Tag – da läuft nicht immer alles reibungslos. Wo viel Handarbeit geleistet wird, gehören Arbeitsunfälle immer noch zum Alltag. Jens Rapp ist Leiter des Paketzentrums Eutingen der Deutschen Post AG und verantwortlich für über 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das am Rande des Schwarzwaldes gelegene Paketzentrum ist Teil der Niederlassung Betrieb Reutlingen. Die Niederlassung

ist zuständig für das südwestliche Umland von Stuttgart bis zum Bodensee und bis zur Schweizer Grenze. Rapps Team schleust in Spitzenzeiten täglich bis zu 500.000 Sendungen durch das Paketzentrum. Dieser sogenannte Starkverkehr tritt vor allem in den Wochen vor Weihnachten auf. Und – ein wenig abgeschwächt – auch vor Ostern. Der innerbetriebliche Transport und die Sortierung der Pakete sind zum größten Teil voll automa-

tisiert. Das Ein- und Ausladen allerdings ist Handarbeit, die körperlich sehr fordert und den Großteil der Beschäftigten bindet.

Ziel: Unfallzahlen systematisch senken

Als Rapp vor rund drei Jahren die Leitung in Eutingen übernahm, stellte er drei wesentliche Unfallschwerpunkte fest: herabfallende Pakete beim Be- und Entladen, Stolper-, Umknick-, Rutsch- und Sturzunfälle durch



Ein weiterer Schwerpunkt bei den Begehungen ist das händische Verladen der Pakete.

Gemba 現場

Aus dem Japanischen: „der eigentliche Ort“. Ein Gemba Walk ist die Begehung der Orte, an denen die „eigentliche Arbeit“ stattfindet. Beim Gemba Walk lassen sich die Führungsverantwortlichen von den Beschäftigten direkt erklären, was gut läuft und was besser laufen könnte.



© BG Verkehr (Thomas Häbe); Adobe Stock (Simple Line)

Der Leiter des Paketentrums, Jens Rapp, unterhält sich mit zwei Kollegen über die Arbeit mit Rollbehältern.

„Der Gemba Walk ist einfach zu verstehen und leicht umzusetzen – und die einzelnen Begehungen sind sehr kurz und damit kein Zeitfresser. So ändern die Beschäftigten ihr Verhalten im Idealfall dauerhaft.“

Jens Rapp,

Leiter des Paketentrums Eutingen
der Deutschen Post AG

herumliegende Schlingen und Packmaterialien sowie Verletzungen beim Verziehen der schweren Rollbehälter.

Rapp nahm sich vor, die Unfallzahlen systematisch zu senken. Mit dem Vorhaben stieß er bei seinem Vorgesetzten Stephan Kirschke, Leiter der Niederlassung Betrieb Reutlingen, auf offene Ohren. Denn den Betrieben der Deutschen Post stehen – neben klassischen Instrumenten im Arbeitsschutz – Managementinstrumente zur Verfügung. Einige davon stammen aus dem sogenannten Lean (dt.: schlank) Management (siehe Kasten auf der nächsten Seite).

„Wir wenden Lean-Methoden in der gesamten Niederlassung an“, sagt Stephan Kirschke. Rapp entschied sich für eine Methode namens Gemba Walk. Im Arbeitsschutz bezeichnet dieser Begriff eine Arbeitsplatzbegehung, bei der ein konkretes Thema, zum Beispiel eine Unfallgefahr, im Mittelpunkt steht. „Damit können wir nicht nur Unfälle und Ausfalltage reduzieren. Der Gemba Walk ist für mich auch ein geeignetes Mittel, Arbeitsschutz für alle Be-

schäftigten erlebbar zu machen“, unterstützt Kirschke die Entscheidung. Bei der Einführung konnte Rapp auf die Hilfe einer Beraterin (Lean-Advisorin) zurückgreifen, die bei der Niederlassung angestellt ist und das Paketzentrum auch bei der Anwendung berät.

Neue Verhaltensweisen annehmen

„Wir wollen den Kolleginnen und Kollegen über die Schulter schauen und sie nach ihren Ideen fragen, wie wir die Unfallgefahr verringern können. Wenn etwas nicht gut läuft, können wir es sofort vor Ort ansprechen und korrigieren“, sagt Rapp. Die Methode stellt sicher, bei bestimmten Themen über einen Zeitraum kontinuierlich am Ball zu bleiben und gemeinsam mit den Beschäftigten eine Lösung zu finden. „Im Idealfall erreichen wir so Verhaltensänderungen und können wiederkehrende Unfallmuster dauerhaft ausschalten“, sagt Rapp. Für ihn war schnell klar: Es funktioniert nur dann, wenn das Führungsteam ebenfalls von der Methode überzeugt ist. „Geholfen hat dabei, dass der Gemba Walk einfach zu verstehen und leicht umzusetzen ist – und dass die einzel-

nen Begehungen sehr kurz und damit kein Zeitfresser sind.“

Workshops für Führungskräfte

Bevor es mit den eigentlichen Gemba Walks losgehen konnte, organisierte Rapp für seine Führungskräfte einen Workshop. Darin verständigten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über drei wesentliche Punkte:

1. Wir sprechen nur über Themen, die möglichst viele Beschäftigte betreffen.
2. Führungskräfte in der Produktionshalle teilen sich die Themen auf.
3. Zu jedem Thema werden Ziele vereinbart: Wie soll der Idealzustand aussehen?

Daraus ergaben sich für 2022 folgende Schwerpunkte:

- ▶ Stolpern, Umknicken, Rutschen, Stürzen,
- ▶ Paketschlingen,
- ▶ Sauberkeit und Ordnung,
- ▶ Ladungssicherung,
- ▶ Umgang mit Rollbehältern sowie
- ▶ Umgang mit Ladetoren.

Zum Start einigten sich die Führungskräfte auf Gemba Walks für das ganze Betriebsgebäude – zu jedem Thema einmal pro Woche. Der Fokus sollte darauf liegen, wie der Idealzustand aussieht und wie er erreicht werden könnte.

Die Ergebnisse der jeweiligen Begehungen waren anschließend Thema in der täglich stattfindenden Runde für Führungskräfte, dem „Performance Dialog“. Um die Umsetzung schlank zu halten, besteht die einzige Dokumentation

der Ergebnisse aus kurzen Notizen im Protokoll des Performance-Dialogs.

Direktes Handeln ist wichtig

Wichtiger Bestandteil der Gemba Walks ist, dass klar geregelt ist, wie mit den Ergebnissen umgegangen wird. Hier setzt Rapp auf drei Komponenten:

- Entscheidend für das Gelingen der Methode sind die direkten Gespräche: Die Führungskraft thematisiert, was gut und was schlecht läuft. Lob für vorbildhaftes Verhalten steht im Vordergrund.
- Maßnahmen und Verbesserungsvorschläge werden direkt im Performance-Dialog auf den Weg gebracht, zum Beispiel Unterweisungen organisiert oder technische Änderungen angestoßen.

- Jedes Thema wird nachhaltig behandelt. Das bedeutet: Hat sich die Situation verändert? Bewähren sich die Maßnahmen? Ist eine Korrektur nötig? Auch hier werden gleich Aufgaben verteilt und die Umsetzung geregelt.

Über 400 Begehungen seit 2022

Laut Rapp fanden von Mai 2022 bis Ende November 2023 genau 422 Gemba Walks im Paketzentrum statt. Allein 300 davon im Jahr 2023. Und das Ergebnis ist vorzeigbar: Bereits im ersten Jahr (2022) sank die Zahl der Unfälle mit Arbeitsausfall von 33 auf 29. Im zweiten Jahr lag diese Zahl dann nur noch bei 16. Vor allem in den Bereichen Ordnung und Sauberkeit, Beseitigung von Paketschlingen, Umgang mit Rollbehältern und

Arbeiten mit Gefahrgut gab es recht schnell merkbare Verbesserungen.

Um die Ergebnisse allen Kolleginnen und Kollegen sichtbar zu machen, setzt Rapp auf zusätzliche Instrumente. Am Eingangsbereich zur Produktionshalle hängt eine Hinweistafel mit einem grünen Kreuz („Green Cross“), das anzeigt, seit wie vielen Tagen der Betrieb unfallfrei ist. Daneben erklärt eine Pinnwand, das sogenannte Arbeitssicherheitsboard, ausführlich, in welchem Bereich sich ein Unfall ereignet hat. Die Idee: Wer die Firma betritt, wird sofort an das Engagement für unfallfreies Arbeiten erinnert.

„Wir haben jetzt in nahezu allen Bereichen eine neue Kultur des Arbeitsschutzes verankert. Die Gemba Walks haben mir deutlich gezeigt, dass es nicht reicht, dass mir persönlich das Thema Arbeitsschutz wichtig ist. Erst wenn wir gemeinsam motiviert sind, uns

„Der Gemba Walk schafft es, die Belegschaft aktiv in die Verbesserung des Arbeitsumfelds einzubeziehen, und kann ihr ein hohes Maß an Wertschätzung vermitteln.“

Jens Rapp,

Leiter des Paketzentrums Eutingen der Deutschen Post AG

Lean Management

Das Managementkonzept durchleuchtet mit unterschiedlichen Methoden die einzelnen Prozesse und Abläufe im Unternehmen. So können Verbesserungs- und Einsparpotenziale identifiziert und umgesetzt werden (englisch: lean = schlank). Wichtige Prinzipien: Ressourcenverschwendung vermeiden und die Beschäftigten aktiv in den Verbesserungsprozess einbinden. Dies lässt sich auch auf Themen im Arbeitsschutz übertragen. Methoden des Lean Managements sind beispielsweise der auch im Arbeitsschutz bekannte Prozess der kontinuierlichen Verbesserung oder die Methode Gemba Walk.



Informiert die Beschäftigten tagesaktuell über das Unfallgeschehen: Das „Green Cross“ (links unten) zeigt an, seit wie vielen Tagen der Betrieb unfallfrei ist. Daneben erklärt das Arbeitssicherheitsboard, wann und in welchem Bereich sich ein Unfall ereignet hat.

Im Paketzentrum Eutingen kümmern sich 500 Beschäftigte um bis zu 500.000 Sendungen täglich.



Jens Rapp ist seit drei Jahren Leiter des Paketzentrums Eutingen. Von Beginn an legte er seinen Fokus auf den Arbeitsschutz.



für den Arbeitsschutz einzubringen, verhindern wir Arbeitsunfälle“, zieht Rapp ein Fazit der ersten zwei Jahre. „Unsere Erfahrungen zeigen branchenübergreifend: Betrieblicher Arbeitsschutz ist dann wirksam, wenn ihn Unternehmensführung und Führungskräfte vorleben und die Beschäftigten mit einbeziehen“, ergänzt Dr. Bernd Schildge von der Fachgruppe Post, Postbank, Telekom der BG Verkehr. „Genau das schafft der Gemba Walk.“

Aktive Beteiligung mit Wertschätzung

Rapp ist überzeugt: Die Gemba Walks sind wirksam. Gleichzeitig ist er sich bewusst, dass die Methode nur ein Puzzleteil im Arbeitsschutz darstellt. Das bestätigt auch Matthias Stelly, Experte für systemische Arbeitsschutzorganisation bei der BG Verkehr: „Lean-Methoden lassen sich sehr gut steuern und bieten eine gute Balance aus Struktur und Freiraum. Ist ein Problem erledigt, kann die Methode zurückgefahren werden. So wird sichergestellt, dass eine Vorgehensweise wie der Gemba Walk nie zum Selbstzweck wird. Gleichzeitig lässt sich die Methodik auch

leicht auf andere Themen wie Produktivität, Störungsbeseitigung, Ressourcenoptimierung und Qualitätssicherung übertragen.“

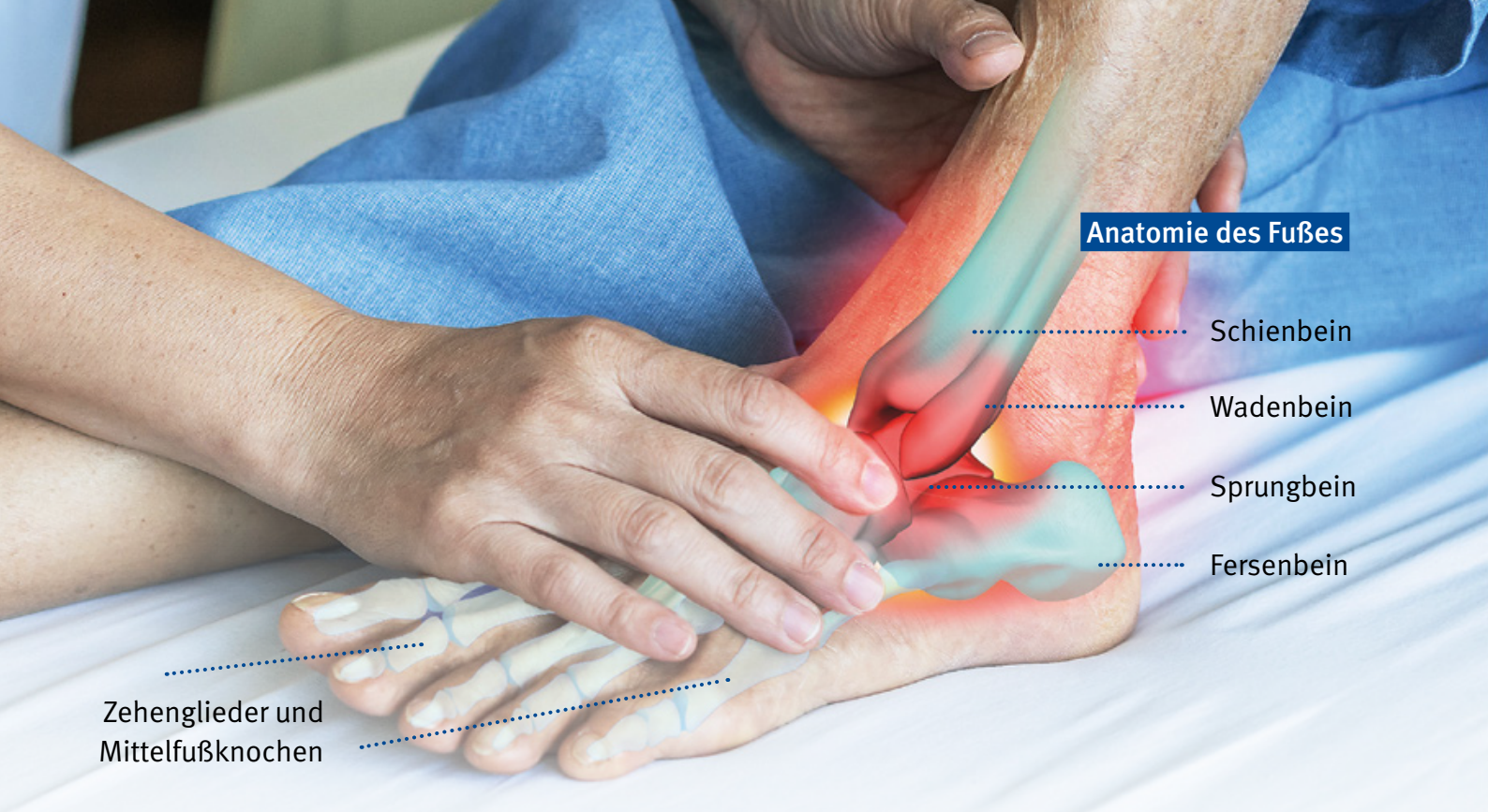
Die systematische und dauerhafte Wirksamkeitskontrolle der Arbeitsschutzmaßnahmen vor Ort ist einer der zentralen Vorteile des Gemba Walk. Die einzelnen Arbeitsschutzthemen bekommen während der Arbeit eine hohe Sichtbarkeit und durch das Einbeziehen aller Führungskräfte steigt die Akzeptanz für

die Maßnahmen in der Belegschaft. Die Methode schafft es, die Mitarbeiter aktiv in die Verbesserung des Arbeitsumfelds einzubeziehen, und kann ihnen ein hohes Maß an Wertschätzung vermitteln. Damit könnte der Gemba Walk ein weiterer Baustein auf dem Weg zur Vision Zero werden – einer Welt ohne Arbeitsunfälle.

Thomas Häbe
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

„Lean-Methoden lassen sich sehr gut steuern und bieten eine gute Balance aus Struktur und Freiraum. Ist ein Problem erledigt, kann die Methode zurückgefahren werden. So wird sichergestellt, dass eine Vorgehensweise wie der Gemba Walk nie zum Selbstzweck wird.“

Matthias Stelly,
Experte für systemische Arbeitsschutzorganisation bei der BG Verkehr



Wenn du es eilig hast, geh langsam!

Es dauert Sekunden, sich gegen das Handy auf der Treppe zu entscheiden. Es dauert Monate, bis ein gebrochenes Sprunggelenk wieder belastbar ist. Und es dauert leider viel zu lange, bis Menschen ihr Verhalten ändern.

Stolpern, rutschen, stürzen – das klingt nach Schnell wieder aufstehen und weitergehen. So ist es ja auch oft. Allerdings stehen nach einem harmlosen Ausrutscher oder Sprung in Deutschland jedes Jahr Zehntausende Berufstätige mit überdehnten Bändern, gebrochenem Knöchel oder verletzter Schulter da. Es kann buchstäblich Jahre dauern, bis solche Verletzungen komplett ausheilen. Und weil ein großer Teil der Versicherten der BG Verkehr körperlich arbeitet, dauert es häufig auch bei einfacheren Brüchen oder Bänderrissen viele Wochen, bis jemand wiedervoll belastbar ist. Grund genug für die Verantwortlichen im Arbeitsschutz, etwas dagegen zu tun.

Stolperfallen beseitigen

Relativ einfach ist es, im Betrieb selbst alle Stolperfallen zu beseitigen. Die klassischen

**Pro Jahr sind etwa
22.500 Versicherte
der BG Verkehr länger
als drei Tage arbeits-
unfähig, weil sie
gestolpert, ausgerutscht
oder gestürzt sind.**

Methoden dafür sind ganz allgemein Ordnung und Sauberkeit, gut ausgeleuchtete Wege und Treppen, rutschfeste Bodenbeläge und Markierungen. Innerbetriebliche Fußwege und Bereiche, die für den Verkehr mit Fahrzeugen vorgesehen sind, sollte man deutlich kennzeichnen und voneinander trennen. Mögliche Stolperstellen, die man nicht beseitigen kann, müssen durch einen

auffälligen Hinweis in Form einer schwarz-gelb oder weiß-rot gestreiften Markierung als Gefahrstellen gekennzeichnet sein. Gibt es Gefahrenbereiche, die Fußgänger nicht betreten sollen, sorgen entsprechende Verbotsschilder für Übersicht.

Schwieriger wird es, sich selbst und den Beschäftigten ein paar wichtige Verhaltensweisen nahezubringen: Langsam gehen, aufmerksam sein, die richtigen Schuhe tragen, weder irgendwo runterspringen noch hinaufklettern – damit wäre schon viel gewonnen. Bloß wie erreicht man die Einsicht? Ein Plakat mit erhobenem Zeigefinger aufzuhängen, bringt für sich genommen wenig. Sprechen Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte die Beschäftigten regelmäßig darauf an, wie man Stolper-, Rutsch- oder Sturzunfälle vermeidet, bleibt mehr hängen. Hier gilt das

Prinzip: Steter Tropfen höhlt den Stein. Aber nur wer sich selbst an seine Vorgaben und Ratschläge hält, ist glaubwürdig.

Fallen kann man üben

Stolperunfälle lassen sich fast immer auf eine der drei typischen Ursachen zurückführen:

- ▶ Umgebungsbedingungen, also zum Beispiel einen rutschigen Untergrund und falsche Schuhe,
- ▶ Ablenkung und nachlassende Konzentration sowie
- ▶ motorische Defizite.

Außerdem lassen Koordinationsfähigkeit, Gleichgewichtssinn und Reaktionsfähigkeit des Menschen mit zunehmendem Alter nach.

Besser als Worte wirken bei der Verhütung von Unfällen die eigenen körperlichen Erfahrungen: Wer einmal erlebt hat, wie es ihm buchstäblich die Füße unter dem Körper wegrißt und wie schmerzhaft schnell die Landung folgt, ist danach vorsichtiger. Fallen lernen ist deswegen eine gute Übung – man lernt es in der Kindheit und muss es später durch sportliche Betätigung erhalten.

Über einen Balken zu balancieren oder auch mit geschlossenen Augen (und Absturzsiche-

Stürze auf Treppen haben meist schlimmere Folgen als auf ebenen Flächen. Am häufigsten stürzen die Beschäftigten am Anfang oder Ende einer Treppe. Eine deutliche Markierung der Stufen sorgt für mehr Sicherheit.

rung) über einen Stolperparcours zu gehen, zeigt Defizite und ist gut als regelmäßiges Training geeignet. Unternehmen, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr viel zu Fuß unterwegs sind, wie zum Beispiel im Zustelldienst, bieten oft eigens auf den Job zugeschnittene Übungsmöglichkeiten an.

Eine erste Erfahrung lässt sich zum Beispiel gut auf einem gemeinsamen Gesundheitstag im Betrieb vermitteln. Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements können Sie einen Präventionskurs für Interessierte anbieten. Last, but not least: Schuhe, die zur Jahreszeit und zum Einsatzzweck passen, sind sehr nützliche Verbündete in der Sturzprophylaxe. Sicherheitsschuhe gibt es in vielen Ausführungen und für jeden Zweck.

Chronische Schäden sind möglich

Pro Jahr sind etwa 22.500 Versicherte der BG Verkehr länger als drei Tage arbeitsun-

fähig, weil sie gestolpert, ausgerutscht oder gestürzt sind. Nach Zerrungen, Stauchungen, Bänderrissen und Knochenbrüchen bleibt oft eine Einschränkung zurück, die besonders bei Belastung auftritt. Das gilt bereits für das einfache Umknicken, denn dabei werden die Bänder überdehnt und können in schweren Fällen auch reißen.

„Bei einem Drittel der Patienten mit Umknicktrauma kommt es im ersten Jahr nach dem Unfall zu wiederholten Bandverletzungen, bei Sportlern sogar bei bis zu 80 Prozent“, erläutert Dr. Guido Laps, Facharzt für Orthopädie und Unfallchirurgie, in einer Pressemitteilung. „Der geschädigte Bandapparat kann das Sprunggelenk einfach nicht mehr optimal stabilisieren. Akute Bandverletzungen heilen mit konservativer Therapie folgenlos, doch bei bis zu 40 Prozent der Betroffenen entsteht eine chronische Instabilität des Knöchels.“ (dp)

Wer solche Balanceübungen schafft, verliert beim Stolpern nicht so schnell das Gleichgewicht.



© Adobe Stock (Chinnapong; staras); BG Unfallklinik Murnau

Wege frei zum Führerschein

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

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

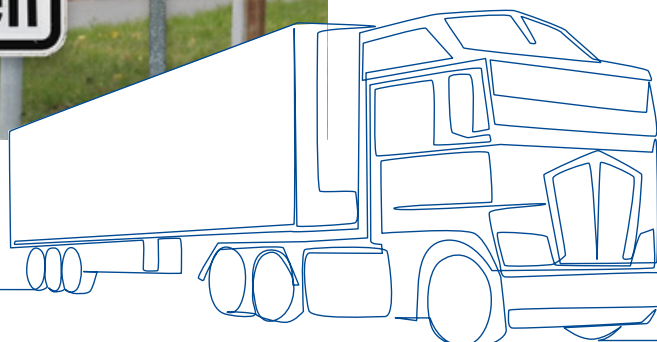
Viele Firmen suchen nach einem Ausweg, indem sie Migranten und Migrantinnen umfassend bei der beruflichen Integration unterstützen oder ihre Beschäftigten weiterqualifizieren. Ein Baustein dabei kann der (Neu-) Erwerb einer Fahrerlaubnis in Deutschland sein oder die Ausweitung auf eine andere Fahrzeugklasse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

Führerlaubnis anpassen

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



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



Was zu tun:

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

Finanzielle

Unterstützung für den Führerscheinwerb

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



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

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

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

Prüfung in zwölf Sprachen möglich

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

„Ohne ein Minimum an Deutschkenntnissen geht es nicht.“

Jochen Klima,

Fahrlehrerverband Baden-Württemberg

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

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



„Jeder Erwachsene kann seine Kenntnisse verbessern!“

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



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

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

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

Ist der Erwerb eines Führerscheins bei Ihnen ein häufiges Beratungsthema?

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

Sind Ihnen dazu konkrete Zahlen bekannt?

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

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

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

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

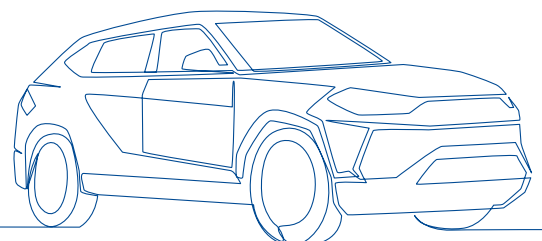
„Allerdings ist die Audiounterstützung bisher nur für die Sprache Deutsch zulässig“, so Jochen Klima. „Die Gründe für diese Beschränkung sind uns nicht bekannt. Anders ist es bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Es gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz, aufgrund dessen eine solche Prüfung in der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

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

Dr. Kerstin Einsiedler
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

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

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





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

Klein, aber gefährlich

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

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

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

Frank Lewandowski,
Fachreferent bei der BG Verkehr

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

Beauftragung nur mit Staplerschein

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

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

Auf gute Ausbildung achten

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

(mh) ➤

Drei häufige Praxis-Fragen

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

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

Wann dürfen Jugendliche unter 18 Jahren mit einem Gabelstapler fahren?

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

Werden Qualifikationen aus dem Ausland anerkannt?

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

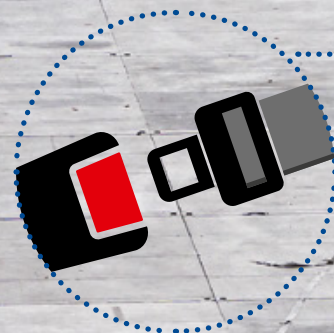
© picture alliance / CHROMORANGE | KHSPR; Adobe Stock (insemar; IpaJoel; Fiedels; prabath; blumer1979;

Gegen Absturz sichern

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

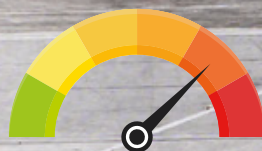


So vermeiden Sie Unfälle



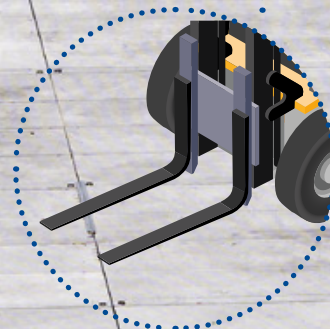
Gabelzinken absenken

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



Tempo rausnehmen

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



Am Boden lassen

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

Gurt anlegen

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

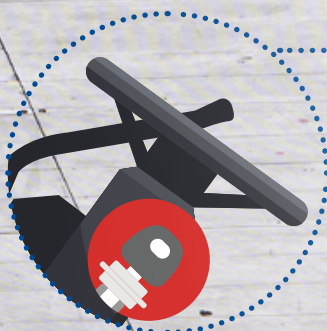
Überlegt fahren

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



Schlüssel abziehen

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



In Fahrtrichtung schauen

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

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

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

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

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



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

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

 www.bg-verkehr.de | Webcode: 23243881

Softwareumstellung kann zu Verzögerungen führen

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

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

BG Verkehr erhöht Verdienstgrenze

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

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

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

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

Keine Hoffnung auf Heilung

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



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

© Beate Basenau/BG Verkehr

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

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

Dennoch steht sein Ziel unverrückbar fest: Er will wieder unterrichten. Der leidenschaftliche Lkw-Fahrer startete nach der Wende 1990 als Fahrlehrer durch. Sieben Jahre später machte er sich selbstständig. Das Geschäft lief gut. Nach der erfolgreichen Reha hofft er, mit den entsprechend umgebauten Fahrzeugen wieder alle Klassen unterrichten zu können. Zum Zeitpunkt des Interviews gab es dafür von der 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



Querschnittgelähmte in Deutschland

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

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

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



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Nicht witzig!

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

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

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

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

Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr



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

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:

Frage 1 – a, c

Frage 2 – a, b

Frage 3 – a, c

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Januar 2024

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

So erreichen Sie die BG Verkehr



Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel. 0351 4236-0
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/Stock/goir/furtaev

Adressänderungen und Abbestellungen



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

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

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

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

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter