

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der  BG Verkehr



Infos für

Pferdehalter | 20

Mit Medikamenten am Steuer | 12

Vision Zero: Nie wieder Absturzunfälle | 16

Sargtransport mit dem Lastenrad | 22

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

- 15 Verkehrsmeldungen**

SICHER ARBEITEN

- 8 Fahrerassistenzsysteme**
Wie sich die Akzeptanz steigern lässt
- 10 Taxi: Wenn der Fahrgast Corona hat**
Zwischen Beförderungspflicht und Gesundheitsschutz
- 12 Medikamente und stille Sucht**
Wenn Arzneimittel zum Problem werden
- 16 Vision Zero:**
Nie wieder Absturzunfälle
Branchenkonferenz bei der BG Verkehr
- 20 Pferdehaltung: Brandschutz**
Die Selbstentzündung von Heu verhindern
- 22 Bestattungswesen:**
Das etwas andere Lastenrad
Was Sie beim Sargtransport mit dem Fahrrad beachten müssen

GUT VERSICHERT & GESUND

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

SERVICE

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



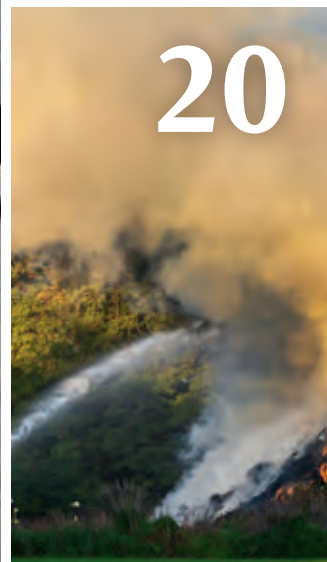
Assistenzsysteme



Branchenkonferenz Absturzunfälle



Fahrgäste mit Corona



20



Selbstentzündung
von Heu

© BG Verkehr; shutterstock (Vyshnova); Adobe Stock (LVDESIGN; Ronald Rampsch); Titelfoto: IMAGO (Michael Gstettenbauer)



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

Die konkrete Vision

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

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

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

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Reifen geplatzt

Die Werkstattmitarbeiter G. und H. suchten nach der Ursache für den Luftverlust am inneren Hinterrad eines Linienbusses. Dafür demonstrieren sie beide Räder. Das defekte Rad befüllte G. mit Druckluft auf 1,5 bar und fand den Fehler: eine defekte Ventilverlängerung. Um noch einen anderen Defekt auszuschließen, setzte G. den Befüllschlauch direkt am Ventil an und pumpte das Rad weiter auf. Bei etwa sechs Bar platzte der Reifen an der Seitenwand. Durch die Druckwelle wurde G. nach hinten geschleudert und fiel zu Boden. Er zog sich eine Platzwunde am Hinterkopf zu.

Ausgerutscht

Nach Ende seiner Linienfahrt machte Fahrer C. einen Kontrollgang durch den Bus. Im Bereich des Mitteleinstiegs war der Heizungskörper in Fußbodennähe undicht. Kühlflüssigkeit war ausgetreten und hatte den Boden benetzt. C. rutschte auf dem Flüssigkeitsfilm aus und versuchte, sich an einer Haltestange festzuhalten. Dies misslang und Fahrer C. schlug mit der Achselhöhle auf eine waagrecht verlaufende Stange. Er verletzte sich am linken Arm und an der Schulter.

Sitzen geblieben

Taxifahrer P. holte einen Fahrgast aus einer Gaststätte ab. Am Ziel angekommen, zahlte dieser den Fahrpreis. Dann allerdings wollte der Gast nicht aussteigen. Daraufhin fuhr P. zu einem Taxistand in der Nähe, wo er einen Kollegen um Hilfe bat. Als er versuchte, den Fahrgast aus dem Taxi zu ziehen, entstand ein Handgemenge, bei dem der Fahrer stürzte und sich Fersenbein und Fußgelenk brach.

© Adobe Stock (auremar; Halfpoint); IMAGO / Jürgen Ritter; Alamy Stock Photo); iStock (Smederevac)



Busse bei Hauptuntersuchung überwiegend mängelfrei

Die Zahl der ohne Mängel bei der Hauptuntersuchung vorgeführten Busse liegt laut TÜV Bus-Report 2022 bei 78,6 Prozent. Damit hat sich der Zustand der Fahrzeuge im Vergleich zu 2020 noch einmal verbessert. Erhebliche Mängel hatten 11,5 Prozent der Busse, im Jahr 2020 waren es noch 14,9 Prozent. Wie schon in den Jahren zuvor führt die Beleuchtungsanlage die Mängelliste an. Am häufigsten beanstandeten die Prüfer bei den Hauptuntersuchungen die hintere Beleuchtung. Doch auch hier sieht der



„Der Rote Ritter“ für Präventionsprojekte

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

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



TÜV einen positiven Trend: War die hintere Beleuchtung im Schnitt über alle untersuchten Busse im Jahr 2020 noch bei 4,6 Prozent aufgefallen, so war sie 2022 nur noch bei 3,4 Prozent der Busse mangelhaft.

+ www.tuev-verband.de

Norm aktualisiert

Der Normenausschuss hat die Norm „DIN 75078-1:2023-01, Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen“ aktualisiert. Dabei hat er die Anforderungen an die Fahrzeuge spezifiziert. Die Kennzeichnung von Rollstuhlstellplätzen wurde vereinheitlicht sowie die Anforderungen an Rollstuhlrückhaltesysteme angepasst. Betreiber entsprechender Fahrzeuge können sich bei Neuanschaffungen oder Ausschreibungen mit dieser Norm auf den neuesten Stand bringen. Die aktualisierten Texte sind beim Beuth Verlag erhältlich.

+ www.beuth.de



© BG Verkehr



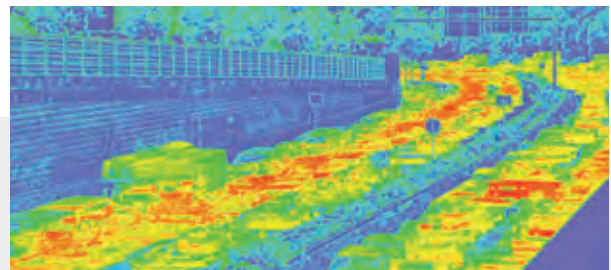
Umsetzen erlaubt

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) dürfen Fahrzeuge umsetzen, die auf Flächen des öffentlichen Nahverkehrs falsch geparkt wurden, und hierfür Gebühren fordern. Das hat das Verwaltungsgericht Berlin entschieden. Die BVG hatte die Umsetzung eines Autos veranlasst, das weniger als 15 Meter entfernt von einer Bushaltestelle geparkt war. Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz dürfe die BVG den ruhenden Verkehr zur Abwehr von Gefahren überwachen. Auch ohne konkrete Behinderung – das reibungslose Funktionieren des öffentlichen Nahverkehrs habe einen hohen Stellenwert.

BG Verkehr auf der „transport logistic“-Messe

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

+ <https://transportlogistic.de>



Überhitzte Bereiche früh erkennen

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

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

+ www.iaf.fraunhofer.de

Neu erschienen



Richtiges Schuhwerk

Wer ein Nutzfahrzeug führt, muss Schuhwerk tragen, bei dem mindestens ein Fußriemen die Ferse umschließt. Barfuß, in Strümpfen oder Barfußsocken zu fahren, ist eine Ordnungswidrigkeit, die der zuständige Unfallversicherungsträger mit einem Bußgeld ahnden kann. Ein kostenfrei bestellbarer Aufkleber der BG Verkehr sensibilisiert die Beschäftigten für die richtige Schuhwahl.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 23853238



Gewalt im Taxi

Viele Taxifahrerinnen und Taxifahrer haben bereits Erfahrungen mit Gewalt machen müssen. Der Flyer informiert über die Möglichkeiten, sich vor Übergriffen und Gewaltereignissen zu schützen. Außerdem gibt er Tipps und Empfehlungen für den „Fall des Falles“.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 14547208

Neuwahl der Selbstverwaltung

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

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

+ Informationen zur Selbstverwaltung der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16444719



Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“

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

+ vdsi-unterwegs-aber-sicher.de



Fahrangst überwinden

Bei der Behandlung von Fahrangst nach traumatischen Ereignissen kann die Konfrontation im realen Straßenverkehr gefährlich sein. Ein Fahrsimulator kann kontrollierbar und virtuell eine Verkehrssituation nachstellen – ohne Gefährdung und trotzdem wirklichkeitsnah. Eine Therapie mit sogenannter virtueller Exposition ist im Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung möglich.

+ www.dguv.de
Webcode: p022318



Unfallschwerpunkt Grundstückseinfahrt

Unfälle an Grundstückseinfahrten machen rund 18 Prozent aller Unfälle zwischen Pkw und Fahrrad aus. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat diese Unfälle deshalb näher untersucht und wesentliche Faktoren benannt, darunter Sichteinschränkungen wie Hecken und entgegen der Fahrtrichtung fahrende Radler. Die detaillierten Ergebnisse stellt der GDV zum Download zur Verfügung.

www.udv.de

Rettungsgasse bilden!

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

54,9 Prozent

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

www.bg-verkehr.de
Webcode: 20279827

Pferdemist aufsammeln

Pferdeäpfel auf der Straße sind ein Ärgernis und unter Umständen sogar eine Gefahr für Dritte. Deswegen ist es gute Sitte, in Ortschaften die Pferdeäpfel aufzusammeln, wenn es die Situation zulässt. Die Vorschriftenlage dazu ist nicht ganz eindeutig: Die Straßenverkehrs-Ordnung verbietet zwar, Straßen zu beschmutzen, allerdings mit dem Zusatz, „wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann“ (§ 32 Abs. 1 StVO). In manchen Gemeinden bestimmt eine zusätzliche Verordnung, dass alle, die mit einem Pferd unterwegs sind, den Mist beseitigen müssen.



Testen Sie Ihr Wissen!



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

Ich bringe einen Leuchtenträger mit allen hinteren Beleuchtungseinrichtungen an,

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



2. Was bedeutet dieses Verkehrszeichen?

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

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

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

Alles richtig!
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

Fahrerassistenzsysteme

Hilfe richtig annehmen

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

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

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

Jahn machte sich systematisch auf die Suche nach Gründen für das Abschalten. Seine Erkenntnisse sollen dabei helfen, die Akzeptanz der FAS zu verbessern. Drei dieser Systeme betrachtete er genauer: Spurhaltewarnsystem, Not-

bremsassistent und Abstandsregeltempomat. Alle drei bleiben laut Jahn zu einem Prozentsatz zwischen 52 und 91 Prozent eingeschaltet und zeigen beispielhaft die großen „Baustellen“ bei den Systemen auf: vermeintliche Fehlalarmlösungen, Schulungs- sowie Wartungsdefizite.

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

Wenig Zweifel am Nutzen

Am Nutzen der Fahrerassistenzsysteme hatten die meisten von Jahn Befragten keine Zweifel. Doch auch wer Fahrerassistenzsysteme grundsätzlich positiv bewertet, schaltet sie manchmal aus. „Die Gründe sind hauptsächlich frühere schlechte Erfahrungen, wenn Systeme aus Sicht der Nutzer fälschlich warnten oder eingriffen. Wer der Meinung ist, ein System warne häufiger grundlos als sinnvoll, nutzt dieses eher nicht. „Selbst wenn die Systeme mittlerweile besser geworden sind, erinnern sich die Fahrer eher an die negativen Erfahrungen. „Man spricht hier von Negativitätsverzerrung“,

Die Warnung im Instrumententräger des Lkw vor auftretenden Hindernissen ist Teil des Notbremsassistenten. Das System warnt zudem akustisch.



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

Was löst diese als fehlerhaft wahrgenommenen Eingriffe aus? „Die Hersteller legen die Systeme mit Sicherheitsreserven aus. Somit warnen sie in Situationen, in denen der aufmerksame Fahrer (noch) keine Gefahr erkennt oder der Meinung ist, die Situation im Griff zu haben“, sagt Jahn. Der Mensch am Steuer fühlt sich gestört oder teilweise bevormundet, speichert die Erfahrung als negativ ab.

Für die Akzeptanz der Systeme ist deshalb die Analyse wichtig: Warum hat das System eingegriffen? Wie kann die Situation vermieden werden? Das Ergebnis könnte auch der Weiterentwicklung der Systeme dienen – zum Beispiel mit Blick auf eine intuitive Bedienbarkeit.

Aus negativen Erfahrungen lernen

► Alltagsaugliche und einheitliche Bedienung

In Betrieben, in denen Fahrer häufig zwischen mehreren Fahrzeugmarken wechseln, sorgen die Unterschiede in der Bedie-

91

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



nung der Systeme für Fehler. Außerdem ist eine alltagstaugliche Bedienung wichtig. Fehlt bei Systemen mit Touch-Bedienung eine von Dreh-, Kipp- oder Tastschaltern gewohnte Rückmeldung, kann es kritisch werden, wenn die Fahrerin oder der Fahrer dann den Blick länger vom Verkehrsgeschehen zum Display wendet.

► **Sorgfältige Reinigung, Reparatur und Wartung**

Die Zuverlässigkeit der Systeme muss sichergestellt sein, besonders wenn einzelne Komponenten Schmutz, Eis und Schnee oder Steinschlag ausgesetzt sind. Beim Tauschen einer Windschutzscheibe zum Beispiel müssen möglicherweise ab- und wieder anmontierte Sensoren und Kameras geprüft und im Zweifel neu justiert oder kalibriert werden. Auch Softwareupdates können von Zeit zu Zeit nötig sein.

► **Richtige Unterweisung und Training**

Die beste Technik nützt nur etwas, wenn sie richtig angewendet wird. Wer erstmals ein Fahrzeug mit unbekannten Systemen fährt, benötigt eine genaue Einweisung. „Ideal begleitet ein Trainer den Neuling

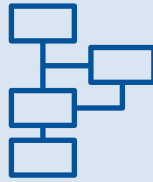
Was gegen Abschalten helfen könnte

Hersteller



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

Unternehmen



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

Gesetzgeber



- Funktion und Bedienung der Systeme standardisieren

Beschäftigte



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

und übt mit ihm die Anwendung der Systeme im praktischen Einsatz“, sagt Jahn.

Grenzen der Technik kennen

In einer ausführlichen Übungsfahrt lernen die Fahrer zum Beispiel, dass sie bestimmte Fahrerassistenzsysteme in jeder Situation durch sogenanntes Übersteuern abschalten können. Dabei signalisiert der Fahrer dem Fahrzeug, dass er die Kontrolle übernommen hat – indem er beispielsweise den Blinker betätigt oder auf das Gaspedal tritt. Das System erkennt: Es soll jetzt nicht mehr reagieren.

Die Möglichkeit des Übersteuerns ist wichtig und juristisch notwendig. Der Fahrer muss jederzeit die Kontrolle über sein Fahrzeug haben. Gerade bei Systemen mit aktivem Eingriff muss der Fahrer situativ entscheiden können, ob er die Assistenz annehmen oder die gefährliche Situation selbst bewältigen will. Bei anderen Systemen kann er die Warnung unterdrücken. Kennt ein Fahrer das Übersteuern,

versteht er die Funktionsweise der FAS besser, kann sie effektiver nutzen und akzeptiert die Technik eher.

„Die Technik soll Fahrfehler korrigieren, die einem Kraftfahrer unterlaufen können, wenn er insbesondere auf der Autobahn lange unterwegs ist“, sagt Jahn. Fahrerassistenzsysteme sind in erster Linie eines: Assistenten. Die Technik kann den Menschen zwar effizient unterstützen, aber er trägt weiterhin die volle Verantwortung. Das höhere Sicherheitsgefühl durch die Assistenzsysteme dürfe nicht dazu führen, dass man ein höheres Risiko eingeht. „Trotz aktivierter Assistenten müssen die Fahrer stets aufmerksam sein.“ (mh)



Neue Unterweisungskarten

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

www.bg-verkehr.de | Webcode: 22171098

Wenn der Fahrgast Corona hat

Jeder hat das Recht, seine eigene Gesundheit zu schützen.
Darf man deswegen einen Fahrgast ablehnen, der Corona hat?
Das hängt vom Einzelfall ab.

Nierenkranke, die auf eine Dialyse angewiesen sind, sind oft auch Stammkunden bei „ihrem“ Taxiunternehmen. Zum Beispiel Peter K.: Regelmäßig wird er zum Dialysezentrum gefahren und wieder abgeholt. Vor der Dialyse wird er routinemäßig auf Corona getestet. An einem Mittwoch im Januar fällt das Ergebnis positiv aus.

Peter K. muss nach der Dialyse wieder nach Hause. Der Taxifahrer seines Vertrauens bringt ihn nach der anstrengenden Prozedur wieder in sein häusliches Umfeld zurück und wird selbst wenige Tage später positiv getestet. Jetzt fragt er sich, ob er die Fahrt nicht besser abgelehnt hätte.

Die Branche hat dazugelernt

Wenn bei Corona eines sicher ist, dann ist es die Unsicherheit. Hat sich der Taxifahrer tatsächlich bei seinem Fahrgast angesteckt? Wahrscheinlich – aber nicht sicher. Hätte er die Rückfahrt verweigern können oder müssen? Auch dies ist nicht eindeutig mit einem Ja oder Nein zu beantworten.

Da man oft genug nicht weiß, ob ein Fahrgast positiv oder negativ ist, sollten Fahrerinnen und Fahrer bei jeder Fahrt auf die notwendige Sicherheit achten. Dies hat das Taxigewerbe in den letzten drei Jahren erfolgreich umgesetzt und gezeigt, dass man das Risiko einer Ansteckung minimieren kann.

Vorschriften lassen Spielraum

Aber es macht natürlich einen Unterschied, ob ein Fahrgast nur eine potenzielle Gefahr

darstellt oder eine reale, weil bereits ein Testergebnis vorliegt. Zieht man sich auf die Gesetzeslage zurück, dann gibt es auf der einen Seite das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), in dessen Paragraph 22 steht, dass ein Fahrgast befördert werden muss, **„wenn die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann“**.

Auf der anderen Seite sieht die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen BOKraft in Paragraph 13 vor, dass man die Beförderung ablehnen kann, wenn **„Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass die zu befördernde Person eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebs ... darstellt“**. Daraus kann man ableiten: Bei einer Person mit einem positiven Testergebnis kann man davon ausgehen, dass sie wahrscheinlich beim Atmen Viren verbreitet.

Wer befürchtet, dass er sich trotz der Schutzmaßnahmen einer zu großen Gefährdung aussetzen würde, sollte die Fahrt ablehnen.



Deswegen kann man auch annehmen, dass dadurch eine Gefahr für die Gesundheit des Fahrers und damit eine Gefahr für die Sicherheit des Betriebs besteht. Das spricht nicht grundsätzlich gegen Beförderung, erlaubt dem Fahrer aber, diese abzulehnen.

Die Taxizentralen haben bei dieser Sachlage unterschiedliche Schlussfolgerungen gezogen. Manche haben den Fahrern geraten, die Beförderung abzulehnen, andere die Entscheidung dem einzelnen Fahrer überlassen, aber zu entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen geraten.

Bewährte Sicherheitsmaßnahmen nutzen

Zu den Sicherheitsmaßnahmen zählt neben der Ausstattung des Taxis mit einer Trennscheibe, dass der Fahrgast möglichst hinten rechts sitzen sollte und jeder im Fahrzeug konsequent einen dicht anliegenden Mund-Nasen-Schutz (FFP2-Maske) trägt. Der Fahrer schützt sich nach der Fahrt weiter durch Lüften und anschließendes Desinfizieren des Fahrgastraums, insbesondere der Teile, die der Kunde mit den Händen berührt hat (Sicherheitsgurt und Türgriff).

Wer fährt, sollte außerdem in die Überlegung mit einbeziehen, ob er selbst geimpft ist und ob er zu einer Risikogruppe gehört (chronisch krank, Diabetiker oder herzkrank oder bereits älter). Kommt man unter Abwägung all dieser Bedingungen zu dem Schluss, die Gefahr zu beherrschen, spricht dies dafür, die Fahrt durchzuführen. Schätzt man die Gefährdung als zu groß ein, sollte man die Fahrt ablehnen. Man könnte in dieser Situation zum Beispiel jemanden aus dem Team um Unterstützung bitten, der nicht zur Risikogruppe gehört oder dessen Fahrzeug besser ausgestattet ist. Oder beim Arzt des Fahrgasts anregen, dass er seinem Patienten eine Verordnung zur Beförderung mit einem Krankentransportwagen ausstellt, damit er sicher nach Hause gebracht werden kann.

Informationen – auf dem neuesten Stand

Die BG Verkehr stellt auf ihrer Website Informationen und Sicherheitshinweise zum Coronavirus zur Verfügung. Sie werden laufend der geltenden Gesetzeslage angepasst. Mit Umsicht und unter Einhaltung der beschriebenen Vorsichtsmaßnahmen sollte das Risiko beherrschbar bleiben. Wer sich dennoch nachweislich bei seiner beruflichen Tätigkeit mit dem Virus infiziert hat, kann prüfen lassen, ob ein Arbeitsunfall vorliegt. Wird kurz nach einer Fahrt mit einer infizierten Person beim Fahrer eine Infektion nachgewiesen, dann ist dies sinnvoll. Betroffene können zur weiteren Abklärung den Nachweis und die Umstände der Fahrt vorlegen. (Bz)

+ Aktuelle Corona-Infos der BG Verkehr im Internet unter www.bg-verkehr.de | Webcode: 22415119



Die bekannten Maßnahmen schützen nicht nur vor einer Ansteckung mit dem Coronavirus.

Medikamentenmissbrauch

Die stille Sucht

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



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

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

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

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

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

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

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

Zwei Gesichter der Abhängigkeit

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



Unwissenheit schützt vor Strafe nicht

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

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

Phänomen nennt man Niedrigdosisabhängigkeit.

Viagra fürs Gehirn – Hirndoping

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

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

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

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

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

Medikamenten Fehlgebrauch erkennen

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

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

Schätzungen zufolge spielen Medikamente bei jedem fünften Verkehrsunfall eine Rolle.

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

Sowohl Führungsverantwortliche als auch Konsumenten von Medikamenten tragen Verantwortung.

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

Dr. Fritz Wiessmann

Arbeits- und Organisationspsychologin
bei der BG Verkehr



Für Information und Aufklärung sorgen

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

Welche Medikamente sind problematisch hinsichtlich der Fahr- oder Arbeitstauglichkeit?

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

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

Welche Wechselwirkungen kommen häufig vor?

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

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

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

Wie kann man das nötige Problembewusstsein schaffen?

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

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



Antworten zur Elektromobilität

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

 dguv.de | Webcode: d1043731



© EnBW, Fotograf Endre Dublic; Adobe Stock (reel); Milan Noga reco); IMAGO / Stefan Hässler



Vorsichtig radeln

Kommt es auf einem Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ zum Unfall, haftet meist die Person auf dem Rad. So sah das Amtsgericht Erfurt einen Radfahrer in der alleinigen Verantwortung für den Zusammenstoß mit einem Jungen, der aus einem Hauseingang auf den Gehweg getreten war. Wer Rad fährt, muss mit unachtsamen Fußgängern rechnen und jederzeit innerhalb einer überschaubaren Strecke anhalten können. Demnach müssen sich Fußgänger nicht ständig nach Radlern umsehen.

Vom Rad geschubst

Eine Reiterin muss ein Schmerzensgeld in Höhe von 6.000 Euro sowie die Arzt- und Anwaltskosten zahlen, weil ihr Pferd eine Radfahrerin versehentlich vom Fahrrad gestoßen hat. Das hat das Landgericht Koblenz entschieden. Beim Vorbeifahren hatte das Pferd sein Hinterteil gedreht und so den Sturz der Radfahrerin verursacht. Durch das unberechenbare Verhalten habe sich die Tiergefahr realisiert, die Tierhalterin hafte für den Schaden.

Zu viele Knöllchen: Führerschein weg

Mehr als 170 Verkehrsordnungswidrigkeiten innerhalb eines Jahres hatte ein Mann angesammelt. Die Behörde entzog ihm daraufhin die Fahrerlaubnis. Der Mann klagte, doch das Verwaltungsgericht

Berlin bestätigte die Entscheidung der Behörde. Die Begründung: Wer über einen längeren Zeitraum wöchentlich gegen Ordnungsvorschriften verstoße, wenn dies seinem persönlichen Interesse entspreche, sei zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet.



Gut sichtbar parken

Viele Kommunen schalten die Straßenbeleuchtung nachts zeitweise ab. Wer sein Fahrzeug im Dunkeln innerhalb geschlossener Ortschaften auf der Fahrbahn parkt oder anhält, muss sich dann vergewissern, ob es auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar ist. Ist die Straßenbeleuchtung nicht ausreichend, muss mindestens die der Fahrbahn zugewandte Fahrzeugseite durch Parkleuchten kenntlich gemacht werden. In der Regel werden die Parkleuchten bei ausgeschalteter Zündung durch Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers aktiviert. Wer sich nicht daran hält, riskiert ein Bußgeld und haftet, wenn es aufgrund fehlender Beleuchtung zu einem Unfall kommt. Welche Laternen nachts brennen, erkennen Autofahrer an dem roten Ring mit schmalen weißem Rand um den Laternenmast.

Fehltritt mit Folgen

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

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

Vision Zero ist realisierbar

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

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

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

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

Vorrang für technische Maßnahmen gefordert

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

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



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

Janne Reini, Präsident der IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen

Statistik der Absturzunfälle

Im Jahr 2021 hatten in Deutschland

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

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



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

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

Serienfahrzeuge bieten selten wirklich sichere Aufstiege.

Ralf Thelen, PreZero Service Deutschland



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

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



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

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

Gute technische Lösungen gibt es oft nur gegen Aufpreis

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

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

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

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

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



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

Gustav Sand Kanstrup, schwedische Behörde für Arbeit und Umwelt

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

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

BG Verkehr forciert Normungsprojekt

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

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

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

Erhöhtes Risiko an den Entladestellen

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

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



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

Wolfgang Witzke, Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Entsorgung bei der BG Verkehr

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

Emilia Poljakov, Alfred Talke Logistic Services



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

Sicheres Ein- und Aussteigen lässt sich trainieren

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



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

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



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

Antoine de Lipowski, Renten- und Sozialversicherung CARSAT, Frankreich

VISION ZERO
Safety. Health. Wellbeing.

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

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

Wenn das Heu zu heiß wird

Je feuchter gepresstes Heu ist, desto größer wird die Gefahr, dass es sich im Inneren des Ballens erhitzt. Noch Wochen nach der Einlagerung könnte so ein Brand entstehen.

Schon in wenigen Monaten beginnt die Heuernte. Achtung: Heu, Stroh, verschiedene Pelletarten, Getreide und andere Stoffe aus Land- und Nahrungsgüterwirtschaft sind auch nach der Ernte kein totes Material. Mikroorganismen im Inneren eines Ballens gedeihen bei Feuchtigkeit bestens und produzieren über ihren Stoffwechsel Wärme. Vor allem bei stark gepresstem Heu wird diese Wärme nicht ausreichend nach außen abgeleitet und die Temperatur steigt weiter. Ab circa 60 Grad Celsius besteht die Gefahr, dass sich der Ballen selbst entzündet. Deswegen sind regelmäßige Temperaturmessungen Pflicht.

In den ersten zwei Wochen sollten Sie täglich in mehreren Ballen messen.

Temperatur regelmäßig kontrollieren

Es gibt viele gute Gründe, die Temperatur im Heulager sorgfältig zu überwachen: Erstens liegt es im ureigensten Interesse, eine Selbstentzündung zu verhindern, die in kürzester Frist zur Katastrophe führen kann. Zweitens ahndet das Strafgesetzbuch das „Herbeiführen einer Brandgefahr“ mit einer Geld- oder Freiheitsstrafe. Und drittens prüfen Schadensversicherer sehr genau, ob bei einem Brand ein Mitverschulden des Versi-

Richtwerte für die Messintervalle

Dauer der Lagerung	Häufigkeit der Messung
1. + 2. Woche	täglich
3. Woche	jeden zweiten Tag
4. + 5. Woche	zweimal pro Woche
6.– 14. Woche (Ende der Kontrollzeit)	einmal pro Woche
Temperatur	Häufigkeit der Messung
unter 35 °C	keine Gefahr
35 bis 40 °C	täglich, mehrere Stellen im Umkreis des ersten Messpunkts prüfen
41 bis 50 °C	alle zwölf Stunden, alle angrenzenden Ballen kontrollieren
ab 51 °C	alle sechs Stunden rund um die Uhr
ab 60 °C	Gefahr der Selbstentzündung (auf Brand- und Röstgeruch achten), unverzüglich Feuerwehr alarmieren, Heu nur unter Aufsicht der löschbereiten Feuerwehr abtragen

© Carsten Rehder; Agreto electronics GmbH



cherungsnehmers vorliegt, das den Schadenersatz mindert.

Der Fachhandel bietet diverse Sonden an, die man in das Innere des Rundballens einführt, wo sie Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt messen. Das Datum der Messung und die Entwicklung der Temperatur dokumentieren Sie am besten in einem Messprotokoll. Wichtig: In den ersten zwei Wochen nach der Einlagerung sollten Sie täglich in mehreren Ballen messen, weil der Feuchtigkeitsgehalt der Ernte auf großen Wiesen sehr unterschiedlich sein kann.

Günstigen Lagerort auswählen

Nicht nur das Heu selbst, sondern auch der Lagerort sollte möglichst trocken sein. Überprüfen Sie deshalb, ob Wasser von außen eindringen könnte, etwa durch das Dach, hohe Luftfeuchtigkeit im Stall, über Regenrinnen oder undichte Fenster. Außerdem wichtig: Die elektrischen Anlagen und Geräte im Gebäude müssen tadellos in Ordnung sein und regelmäßig überprüft werden (siehe

Beispiele aus Polizeimeldungen im Jahr 2022

Bauernhaus mit Stall in Flammen

Am Abend ist es aus bislang unbekannten Gründen zu einem Brand eines Wohngebäudes mit Pferdehof gekommen. Beim Eintreffen der Rettungskräfte stand der Hof in Vollbrand. Mehrere Pferde verendeten im Stall, eine Bewohnerin wurde beim Rettungsversuch verletzt.

Heumiete entzündet sich

Der Brand drohte sich bei auffrischem Wind in eine Kieferschönung auszudehnen. Es bestand der begründete Verdacht, dass er durch Selbstentzündung durch Gärungstemperaturen ausgelöst wurde. Umgehend wurde eine Heu-Messsonde zur Temperaturkontrolle aller anderen Rundballen nachgeführt. Mithilfe der Sonde konnten in zwei weiteren Ballenmieten hohe Temperaturen festgestellt werden. Das bedeutete, dass schlussendlich alle vor Ort liegenden Heuballen vom Feld geholt, stichprobenartig überprüft und abgelöscht werden mussten.

Scheune in Vollbrand

Aus noch unklarer Ursache ist am Samstag ein landwirtschaftliches Gebäude in Flammen aufgegangen. Das Feuer zerstörte das Objekt komplett, der Schaden dürfte im sechsstelligen Bereich liegen.

Sachschaden in Millionenhöhe

Die Feuerwehr kam mit einem Großaufgebot und löschte die Flammen. Dennoch wurde das Gebäude so in Mitleidenschaft gezogen, dass es einstürzte. In der Halle lagerte Heu. Auch landwirtschaftliche Geräte wurden durch den Brand in Mitleidenschaft gezogen. Der Sachschaden wird auf ungefähr eine Million Euro geschätzt.

+ „Brandschutz ernst nehmen“

DGUV Information 205-001

„Betrieblicher Brandschutz in der Praxis“

<https://publikationen.dguv.de>

„Brandschutz im landwirtschaftlichen Betrieb“ Leitfaden zur Schadensverhütung der deutschen Versicherer
www.vds.de

ASD: Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16392355

E-Mail-Kontakt:
praev_Pferdehaltung@bg-verkehr.de



Mit der Heu-Messsonde kontrolliert man Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt im Ballen.

dazu „Brandschutz ernst nehmen“, Artikel im SicherheitsProfi 4/2022).

Achten Sie zudem darauf, dass der Abstand vom Lagerort zu Gebäuden, Hochspannungsleitungen und weiteren Heulagerplätzen ausreichend groß ist. Konkrete Auskunft dazu gibt zum Beispiel die örtliche Feuerwehr.

Ortsansässige Feuerwehr einbinden

Sollten Sie Heu oder Ernteerzeugnisse einlagern, empfiehlt es sich, die ortsansässige Feuerwehr mit einzubinden, um auf den Ernstfall vorbereitet zu sein. Einige Feuer-

wehren verfügen über sogenannte Heuwehrgeräte. In den Ballen eingebrachte Lanzen saugen die erhitzte Luft ab und kühlen diesen herunter. Damit bleibt meist der Futterwert des Heus erhalten.

Achtung: Erhitztes Lagergut darf nur unter Anwesenheit der Feuerwehr abgetragen oder angeschnitten werden. Daher sollte man im Zweifelsfall immer vorher mit der Feuerwehr Kontakt aufnehmen!

Axel Güldenpfennig

Referent für Pferdehaltung bei der BG Verkehr

Das etwas andere Lastenrad

Die Bestattungsgesetze der Bundesländer regeln, wie Leichen transportiert werden dürfen. Die Beschreibung des Leichenwagens lässt Raum für individuelle Lösungen. Eine relativ neue Variante ist das Fahrrad.

Wert- und Moralvorstellungen einer Gesellschaft spiegeln sich in ihrer Bestattungskultur wider. Heute ist Klimaschutz vielen Menschen ein sehr wichtiges Anliegen. So wünschen sie oder die Hinterbliebenen auch auf dem allerletzten Weg ein umweltfreundliches Verkehrsmittel. Mehrere Bestattungsinstitute in Deutschland nutzen bereits ein „Sargrad“, „Bestattungsfahrrad“ oder „Friedrad“ für den Transport des Sargs zur letzten Ruhestätte. Der Trend dürfte sich fortsetzen.

Checkliste für die Arbeitssicherheit

Unabhängig davon, welches Fahrzeug man zum Leichentransport nutzt, gelten dafür die Vorschriften für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Worauf müssen eine Bestatterin und ein Bestatter achten, die planen, ihrer Kundschaft ein Bestattungsrad anzubieten? Hier eine kurze Übersicht über die wichtigsten Punkte.

Auswahl

Auf keinen Fall sollte man ein Lastenrad selbst umbauen. Verlassen Sie sich auf renommierte Hersteller. Damit ist sichergestellt, dass die geltenden EU-Richtlinien eingehal-

ten werden, zum Beispiel für die Stabilität des Rahmens oder der Reifen. Der Hersteller bestätigt dies mit dem CE-Zeichen.

Prüfungen

Für das Bestattungsrad gelten wie für jedes andere Arbeitsmittel auch die Bestimmungen aus dem Arbeitsschutzgesetz, der Betriebssicherheitsverordnung und aus der Vorschrift 1 der gesetzlichen Unfallversicherung „Grundsätze der Prävention“; hinzu kommt außerdem die Straßenverkehrsordnung. Der Unternehmer muss also

- ▶ Das Rad in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigen,
- ▶ die Beschäftigten theoretisch und praktisch unterweisen,
- ▶ ihnen die Betriebsanweisung zur Verfügung stellen,
- ▶ für die Instandhaltung des Fahrzeugs sorgen,
- ▶ regelmäßig wiederkehrende Prüfungen durch eine befähigte Person veranlassen und
- ▶ darauf achten, dass jeder Nutzer vor Beginn der Fahrt den Zustand des Rads gründlich prüft (von A wie Akku bis Z wie Zahnriemen).

Gewicht

Mit einem Lastenrad kann man auch recht schwere Lasten transportieren. Je nach Ausführung des Sargs und Gewicht des Verstorbenen kann die Last auf einem Bestattungs-



Mehrere Bestattungsinstitute in Deutschland nutzen bereits ein „Sargrad“, „Bestattungsfahrrad“ oder „Friedrad“ für den Transport des Sargs zur letzten Ruhestätte – dieser Trend dürfte sich fortsetzen.

„Ich empfehle grundsätzlich, beim Radfahren einen Helm zu tragen. Das gilt auch für die Bestattungsräder.“

Eberhard Brunck, Fachreferent für Kurier-, Express- und Postdienste bei der BG Verkehr



Diese Spezialanfertigung aus Deutschland ist mit einem Schlittensystem zum Aufladen des Sargs ausgestattet und verfügt über Beleuchtung, Blinker und Bremslichter.

© VELOFRACHT

„Bei einer Betriebsbesichtigung würde ich besonders darauf achten, ob der Sarg auch in kritischen Fahrsituationen kipp-sicher befestigt ist.“

*Christian Ecke,
Fachreferent für Bestattungswesen
bei der BG Verkehr*

zu setzen. Durchdenken Sie die Arbeitsabläufe und ermitteln Sie die Anzahl der Träger. Es ist nicht gesetzlich festgelegt, wie viel Kilogramm eine Person maximal tragen darf, da auch die Häufigkeit, Tragezeit und Körperhaltung für die Belastung beim Heben und Tragen eine Rolle spielen. Lassen Sie sich von Ihrem Betriebsarzt beraten und nutzen Sie die Lastenhandhabungsverordnung.

rad mehrere Hundert Kilo betragen. Dabei muss man unbedingt das zulässige Gesamtgewicht des Lastenrads einhalten. Dies muss man bei der Auslegung von Hinterachse und Rädern, dem technischen Konzept für die Sicherung des Sargs (Ladungssicherung) und der Streckenplanung berücksichtigen.

Ladungssicherung

Der Sarg darf bei den üblichen Fahrbedingungen, zum Beispiel bei starkem Bremsen, nicht verrutschen. Prüfen Sie, ob die Sicherungssysteme für Särge in unterschiedlichen Größen und Ausführungen geeignet sind.

Fahrtraining

Das Fahren mit Elektroantrieb auf dem großen Lastenrad mit Ladung im Stadtverkehr muss man üben, ebenso das Anhalten, Aufbocken und die Handhabung des Sargs. Planen Sie außerdem bis ins Detail, wie Sie die Tour bei Regen, Schnee, starkem Wind oder im heißen Sommer würdevoll gestalten. Für Lastenräder gibt es spezielle Fahrsicherheitstrainings.

Akku aufladen

Der Akku darf nur nach Herstellerangaben mit originaler Ladeeinrichtung geladen werden. Am besten steht der Akku dabei auf

einer Unterlage an einem festen Ladeplatz. Wichtig: Bei Kälte ist der Akku schneller leer, ein Ersatzakku sorgt für mehr Flexibilität.

Rückenschonend arbeiten

Es gibt unterschiedliche Systeme, die dabei unterstützen, den Sarg ohne großen Kraftaufwand auf der Ladefläche zu verstauen, etwa Rollen oder Schlitten. Für den Rücken der Beteiligten wäre es am besten, den Sarg mit einer Winde auf die Ladefläche des Rads

Hygiene

Selbst bei großer Hitze spricht aus Sicht des Gesundheitsschutzes nichts dagegen, den geschlossenen Sarg per Fahrrad zu befördern. (dp)

+ Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenfahrrad

DGUV Information 208-055
www.bg-verkehr.de/medienkatalog



Bereits seit 2014 bietet die Bestatterin Sile Kongstad in Kopenhagen den Sargtransport mit dem Fahrrad an.

© picture alliance / dpa | Julia Wäschenbach



Ihre Frage:

„Gibt es einen Unterschied zwischen Fahreignung und Fahrtüchtigkeit?“

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

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

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

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



**Erste-Hilfe-Kurse
nur in Präsenz**

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

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

Bußgeld, weil der Lohnnachweis fehlt

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

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

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



Schneller Zugang zur Verwaltung

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

+ serviceportal-uv.dguv.de



Gesund durch Bewegung

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

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

Was Familien hilft, gesund zu bleiben



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

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

+ www.aok.de/pk/familienst

14.200 Menschen



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

+ www.dkfz.de

Zeitungstellung nervt

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

Programm für heile Haut

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

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

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

So funktioniert das Hautarztverfahren

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

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

Das Einmaleins der Schutzhandschuhe

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



Wussten Sie schon?

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



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

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

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

Vorbeugen ist besser als heilen

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

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

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

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

Unterweisungskarte A6: Hautschutz

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

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

Ein Betroffener über das Ekzem an seinen Händen

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

Stefan Peters,
Abteilung für Berufskrankheiten in der
Bezirksverwaltung Hamburg

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

Christine Oestereich,
Referentin für Gefahrstoffe
bei der BG Verkehr



So lässt sich der Krankenstand senken

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

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

Ein gesunder Betrieb braucht gesunde Beschäftigte

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

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

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

Nachhaltigkeit zählt

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

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

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

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

Betriebliche Gesundheitsförderung setzt Akzente

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

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

Überlegen, was passt

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

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

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

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

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

Tipps für die Einführung des Systems im Betrieb

Führungskräfte beteiligen

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

Gefährdungsbeurteilung nutzen

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

Netzwerk bilden

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

System fest etablieren

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



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

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

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

Heiko Waßmann

Fachreferent für Betriebliches
Gesundheitsmanagement bei der BG Verkehr

Es reicht nicht, irgendwo
einen Apfel hinzustellen.





Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Werte

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

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

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

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

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

Renate Bantz (Bz), Günter Heider (Hd),
Moritz Heitmann (mh), Björn Helmke (bjh)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

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

Der SicherheitsProfi erscheint
vierteljährlich. Der Bezugspreis ist
im Mitgliedsbeitrag enthalten.

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

Die Lösung für
„Testen Sie Ihr Wissen“

Frage 1 – c

Frage 2 – a

Frage 3 – b

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 9. Januar 2023

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

Abo-Hinweise

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

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



Die Hauptverwaltung
der BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 102
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Juni 2023.

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



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

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter