

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der  BG Verkehr



Infos für

Pferdehalter | 15

Technik richtig nutzen | 8

Hellwach am Steuer | 11

Fahrlehrer mit nur einem Arm | 28

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen
- 14** Verkehrsmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Unfallbericht: Bus rollt weg
Bremsstechnik richtig nutzen
- 11** Volle Konzentration
Profi-Tipps für Lkw-Fahrer
- 15** Tierisch ansteckend
Welche Tiere
Krankheiten übertragen
- 18** Studie Personentransport
Was am meisten belastet
- 20** Spiegel am Lkw
Neue Plänen zum Einstellen
- 22** Arbeitsbedingungen
Kleine Unternehmen
haben Vorteile

GUT VERSICHERT & GESUND

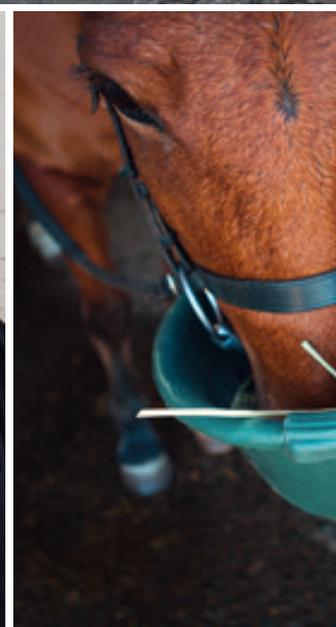
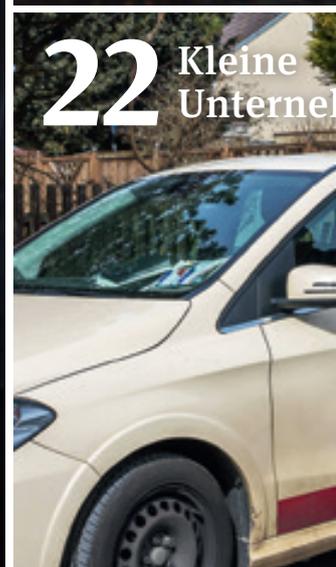
- 24** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 26** Gefahrarif
Das ändert sich im
nächsten Jahr
- 28** Fahrlehrer mit nur einem Arm
Bernd Hellmann lässt
sich nicht unterkriegen

SERVICE

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



Fall

Belastungen **18****22** Kleine Unternehmen



geschichte **28**



Zoonosen **15**



hmen

© Titelbild: BG Verkehr/Christoph Papscn; Adobe Stock (WavebreakMediaMicro); IMAGO/Michael Eichhammer



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

Zurück aus dem Homeoffice

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

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

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

Viele Grüße

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle

Unfallmeldungen

Gerammt

Ein Taxi-Fahrer befuhr gegen 22 Uhr eine vierspurige Hauptstraße, in der Mitte verliefen die Gleise der Straßenbahn. Unter Missachtung einer roten Ampel wollte er nach links einbiegen. Dabei übersah er eine von hinten kommende Straßenbahn, die sein Fahrzeug in Höhe der Fahrgastzelle rampte. Der Taxi-Fahrer erlag noch am Unfallort seinen schweren Verletzungen.

Hineingetreten

In einem Omnibusbetrieb wurde ein überdachter Lagerbereich freigeräumt. Dass dabei ein stillgelegter Sickerschacht offengelegt wurde, bemerkte niemand. Als ein Busfahrer einen dort abgestellten Dienst-Pkw benutzen wollte, ging er hinter das Fahrzeug, um seine Fahrertasche im Kofferraum zu verstauen. Dabei trat er in den Schacht und zog sich Schürfwunden und Prellungen am rechten Bein zu.

Durchgegangen

Eine Kutsche mit vier Fahrgästen fuhr durch eine Stadt, als die Pferde plötzlich wegen eines Motorrads scheuten und durchgingen. Die Kutsche fuhr unkontrolliert über eine Verkehrsinsel und prallte gegen ein Schild. Anschließend liefen die Pferde über die Gegenfahrbahn, sodass ein anderer Motorradfahrer stürzte. Die Insassen wurden aus der Kutsche geschleudert. Das führerlose Gespann prallte mit einem Auto zusammen, bevor es schließlich zum Stehen kam. Der Kutscher, die Fahrgäste und die Pferde wurden schwer verletzt.



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



Umfrage zu psychischen Belastungen im Bestatterhandwerk

Der Berufsalltag von Bestattern ist geprägt von Begegnungen mit Trauer, Verlust und Tod. Wie wirkt sich das auf die seelische Verfassung aus? Gibt es Erlebnisse, die besonders belasten? Welche besonderen Herausforderungen und welche positiven Aspekte gibt es im Berufsalltag? Um wissenschaftlich fundierte Aussagen über die psychische Beanspruchung von Beschäftigten im Bestattungsgewerbe treffen zu können und ein realistisches Bild der Arbeitsanforderungen zu erhalten, führt die BG Verkehr eine Online-Umfrage durch. Sie richtet sich an alle Personen, die im Bestattungswesen arbeiten. Eine Teilnahme an der Umfrage ist bis zum 2. Oktober möglich.

www.bg-verkehr | Webcode: 21180381

**Neue
Servicenummer
040 3980-1010**

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

+ www.bg-verkehr.de

© BG Verkehr/Marco Grundt; Adoobe Stock (rasica; Kzenon); picture alliance / dpa | Arne Dedert

Wahrscheinlichkeitsrechnung

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



BG Verkehr tritt Pakt für Verkehrssicherheit bei

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

Schutzmasken und Hautbeschwerden

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

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



Gutes Zeugnis für Betriebe

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

www.baua.de

Zwei neue Berufskrankheiten

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



UV-Schutzkleidung im Tragetest

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

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

Messetermine vormerken

Mal wieder auf Messen gehen und sich mit Fachleuten austauschen: In diesem Herbst ist das vielerorts wieder möglich. Auch die Experten der BG Verkehr stehen bei verschiedenen Veranstaltungen vor Ort mit nützlichen Informationen und vielen praktischen Ratschlägen zum Arbeitsschutz in den Betrieben bereit.

Die Nutzfahrzeugmesse **Nufam** findet vom 30. September bis 3. Oktober

2021 in Karlsruhe statt. Hier finden Sie die Ansprechpartner der BG Verkehr ebenso wie vom 26. bis 29. Oktober in Düsseldorf auf der Weltleitmesse für Arbeitsschutz, der **A+A**.

Am 11. und 12. November trifft sich die Fahrlehrer-Branche in Berlin zum **8. Deutschen Fahrlehrerkongress**.

Betanken mit Flüssiggas

Bisher ist verflüssigtes Erdgas (LNG = Liquefied Natural Gas) als Kraftstoff noch selten, aber die Zulassungszahlen für Gas-Lkw steigen. Wenn Lkw mit Flüssiggas betankt werden, müssen Vorsichtsmaßnahmen beachtet werden. Dazu stehen im Internet drei Videos zur Verfügung. Sie unterscheiden sich in Details, je nach Hersteller des Fahrzeugs. Die Filme entstanden in enger Zusammenarbeit mit der BG Verkehr.

+ Ausführliche Informationen gibt es in der aktuellen Ausgabe des SicherheitsProfis für die Branche Güterverkehr: www.bg-verkehr.de/medien/sicherheitsprofi

Zeichen 266 gilt auch für Busse

Das Verkehrszeichen 266 gilt nicht nur für Lkw, sondern auch für Omnibusse und Pkw mit Anhänger, wenn diese die auf dem Zeichen angegebene tatsächliche Länge überschreiten. Dies hat das Oberlandesgericht München klargestellt, das über die Schuldfrage nach der Kollision eines Busses mit einem Pkw entscheiden musste. Beide Fahrzeuge waren in der Spitzkehre einer Bergstraße zusammengestoßen. Das Zeichen sollte verhindern, dass überlange Fahrzeuge in engen Kurven zwangsläufig auf die Gegenfahrbahn geraten und dadurch eine Gefahr für den Gegenverkehr darstellen, so das Gericht. Diese Gefahr bestehe allein durch die Länge des Fahrzeugs oder Gespanns und damit gleichermaßen für Lkw wie für Omnibusse und Pkw, die mit einem Anhänger zusammen die vorgeschriebene Länge überschreiten.



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

Fachgespräch zu Assistenzsystemen

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

+ www.dguv.de/ifa



34 Milliarden Euro –

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

+ www.bast.de



Für mehr Rücksicht

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

+ www.ruecksicht-ist-einfach.de



Damit der Bus nicht einfach wegrollt

Moderne Omnibusse entwickeln sich zum fahrenden Computer. Wer die komplexen technischen Zusammenhänge nicht durchschaut, macht leicht gefährliche Fehler, die tödlich enden können.

Mann, war das anstrengend – gut, dass ich jetzt endlich Feierabend habe! Das denkt Fahrer D., als er seinen Linienbus weit nach Mitternacht am Bahnhof abstellt. Letzten Fahrgast aussteigen lassen, Innenraum auf liegen gebliebene Gegenstände kontrollieren, Fahrerarbeitsplatz desinfizieren, Papiere fertig machen und dann geht es ab nach Hause. Nachdem er den Bus verlassen und die Türen geschlossen hat, geht er Richtung Fahrzeugheck. Er öffnet die Wartungsklappe am Batteriefach und schaltet entsprechend einer internen Anweisung das Bordnetz aus.

Plötzlich setzt sich der Bus nach vorn in Bewegung. Was nun? Das Fahrzeug rollt unaufhaltsam in Richtung eines anderen Busses. D. gerät in Panik. In seiner Not läuft er nach vorn und stemmt sich gegen die tonnenschwere Masse. Ohne Erfolg. Die Mausefalle schnappt zu. D. wird zwischen den beiden Fahrzeugen eingequetscht. Ein zufällig vorbeikommender Passant alarmierte die Rettungskräfte, die D. aus dieser Lage befreiten. Einige Tage später stirbt er an den Folgen seiner schweren Verletzungen.



Sicherheit für die Fahrgäste und Komfort für den Fahrer: Beim Öffnen einer Tür wird die Anfahrsperrung automatisch aktiviert.

Im Gegensatz zur Betätigung der Feststellbremse, bei der der Federspeicherbremszylinder an der Hinterachse komplett entlüftet wird, arbeitet die Haltestellenbremse schneller und verbraucht nicht so viel Druckluft. Das kommt der Effizienz des Fahrzeugs zugute. Nach dem Schließen der Türen muss der Fahrer das Fahrpedal betätigen. Erst dann löst die Haltestellenbremse und gibt die Fahrbewegung wieder frei.

Technische Zusammenhänge nicht ausreichend bekannt

Im Lauf der Zeit zeigten sich Schwachstellen. Ist die Tür geöffnet und somit die Haltestellenbremse aktiviert, kann der Fahrer bei abgezogenem Zündschlüssel aussteigen. Auch beim Schließen der Türen von außen bleibt die Bremsung aufrechterhalten. Niemand, der sich keine detaillierten Gedanken zum Bremssystem gemacht hat, kommt auf die Idee, dass dies auf keinen Fall ausreicht.

Spontane Fehlreaktion

Eine Tragödie, die Fragen aufwirft: Wie kann so etwas passieren? Vor allem: Warum rollt ein Bus ohne erkennbare Ursache auf einmal weg?

Von außen betrachtet schiebt man schnell dem Fahrer ein massives Selbstverschulden in die Schuhe. Völlig verrückt zu glauben, dass er einen rollenden Linienbus aufhalten könnte! Aber niemand sollte von sich behaupten, dass er in einer solchen Zwangslage – vollgepumpt mit Adrenalin – jederzeit überlegt reagiert. Es liegt in der Natur des Menschen, einen erkennbaren Schadenseintritt mit allen Mitteln aufhalten zu wollen. Leider manchmal auch ohne Rücksicht auf die eigene Sicherheit.

Unterschiede zwischen Haltestellen- und Feststellbremse

Um die Ursache für das Wegrollen zu erkennen, muss man sich mit der Technik eines Linienbusses näher auseinandersetzen. Seit Jahrzehnten statten die Hersteller die Fahr-

zeuge mit einer Funktion aus, die sowohl mehr Komfort für Fahrer, höhere Sicherheit für die ein- und aussteigenden Fahrgäste als auch eine Kraftstoffeinsparung mit sich bringt: die Haltestellenbremse – auch Anfahrsperrung genannt. Sie verhindert, dass der Bus mit einer geöffneten Fahrgasttür losfahren kann. Hierzu werden über ein Magnetventil in der Regel die Membranzylinder der Hinterachse mit Druckluft von circa vier Bar beaufschlagt. Das reicht aus, um den Bus auch bei nicht übermäßigem Gefälle gegen Fahrbewegungen zu sichern.

Dieser Irrglaube oder diese schlichtweg müdigkeitsbedingte Vergesslichkeit wurde dem Busfahrer D. zum Verhängnis. Gemäß der Anweisung trennte er durch Betätigen des Hauptschalters die elektrischen Systeme von den Batterien. Dies wird häufig praktiziert, um die Batterien während der Stillstandzeiten vor Entladung zu schützen. Durch das Abschalten der Batterieversorgung öffnete sich das Magnetventil und die Haltestellenbremse löste sich. So nahm die Katastrophe ihren Lauf.

Die Anfahrsperrung löst sich erst beim Betätigen des Fahrpedals, nicht schon nach dem Schließen der Türen.





Das Betätigen des Batterie Hauptschalters außerhalb des Busses deaktiviert auch die Anfahrsperrung. Dies wurde dem Fahrer zum Verhängnis.

DGUV Vorschrift

70 „Fahrzeuge“

§ 36 Abs. 1 Zustandskontrolle, Mängel an Fahrzeugen

Der Fahrzeugführer hat vor Beginn jeder Arbeitsschicht die Wirksamkeit der Betätigungs- und Sicherheitseinrichtungen zu prüfen und während der Arbeitsschicht den Zustand der Fahrzeuge auf augenfällige Mängel hin zu beobachten.

§ 55 Abs. 1 Anhalten und Abstellen von Fahrzeugen

Der Fahrzeugführer darf ein mehrspuriges Fahrzeug erst verlassen, nachdem es gegen unbeabsichtigtes Bewegen gesichert ist. Insbesondere sind folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Auf ebenem Gelände

- ▶ Betätigen der Feststellbremse,
- ▶ Einlegen des kleinsten Gangs bei maschinell angetriebenen Fahrzeugen oder
- ▶ Einlegen der Parksperrung bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe.

2. Auf stark unebenem Gelände oder im Gefälle

- ▶ Betätigen der Feststellbremse und Benutzen der Unterlegkeile,
- ▶ Betätigen der Feststellbremse und Einlegen des kleinsten gegenläufigen Gangs oder
- ▶ Betätigen der Feststellbremse und Einlegen der Parksperrung bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe.

§ 57 Abs. 1 Prüfung

Der Unternehmer hat Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, durch einen Sachkundigen auf ihren betriebssicheren Zustand prüfen zu lassen.

Feststellbremse bringt Sicherheit

Was jetzt? Die Lösung ist einfach: Vor dem Verlassen des Fahrerplatzes immer und ausnahmslos die Feststellbremse betätigen! Dieser Handgriff muss den Fahrerinnen und Fahrern in Fleisch und Blut übergehen.

Regel ohne Ausnahme: Erst die Feststellbremse einlegen, dann den Fahrerarbeitsplatz verlassen.

Einen Hoffnungsschimmer gibt es. Nutzfahrzeuge werden seit einiger Zeit mit elektrischen Feststellbremsen angeboten. Bei einigen Herstellern erkennen sie durch Abgreifen verschiedener Triggersignale, ob die Fahrerplätze besetzt sind. Die Feststellbremsen werden automatisch eingelegt, sobald die Systeme ein Verlassen der Fahrerplätze erkennen. Leider gibt es diese Technik bisher nicht für Busse.

Störungen schaffen Gefahren

Spätestens jetzt melden sich die Experten zu Wort. Ertönt bei Linienbussen nicht ein Warnton, wenn die Zündung ausgeschaltet wird und die Feststellbremse nicht eingelegt ist? Stimmt! Insider geben aber zu, dass Defekte in der Sensorik auftreten können und der Warnton auch bei aktiver Feststellbremse nicht mehr abschaltet. Jeder würde versuchen, dieses penetrante Dauergeräusch mit allen möglichen Mitteln abzustellen. Solche Manipulationen sind verständlich, aber nicht akzeptabel. Wenn die Warnung lebensnotwendig ist, steht sie dann nicht mehr zur Verfügung. Im Zusammenspiel der Haltestellenbremse mit der Türöffnung und der Busabsenkung kann es

kritische Situationen geben – vor allem, wenn die geöffnete Tür auf dem Bordstein aufsitzt. Traurige Beispiele: Ein Busfahrer versuchte im Jahr 2019, durch Betätigen des sogenannten Notlöseschalters die Anfahrsperrung aufzuheben und dadurch die Blockierung zu beseitigen. Durch die Verkettung unglücklicher Umstände fuhr daraufhin der Linienbus unkontrolliert über 50 Meter weit. Ein Mensch starb, mehrere Passanten wurden schwer verletzt.

Ein weiterer Fahrer sah keine andere Möglichkeit, als durch einen elektronischen Reset mittels Betätigen des Batterie Hauptschalters eine Störung an der buseigenen Behindertenhebebühne zu beseitigen. Da der Bus nur durch die Haltestellenbremse gesichert war, setzte er sich in Bewegung und durchbrach eine Hauswand.

Fazit

Die Benutzung der Feststellbremse vor dem Verlassen eines Busses gehört in jede Ein- und Unterweisung. Auch über die Wirkung der Betätigung des Batterie Hauptschalters und des Notlöseschalters auf die Haltestellenbremse muss jeder Fahrer bzw. jede Fahrerin Bescheid wissen. Durch eine Simulation auf einem nur leicht abschüssigen Betriebshof lässt sich das unbeabsichtigte Wegrollen bei Nichtbenutzung der Feststellbremse eindrucksvoll demonstrieren. Die Warneinrichtungen der Feststellbremsen sind vor Beginn jeder Arbeitsschicht und im Rahmen der Prüfung nach § 57 DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ zu kontrollieren. Es müssen eindeutige Anweisungen für das Vorgehen bei Störungen oder Defekten vorliegen. Vielleicht lassen sich störanfällige Bauteile in Abstimmung mit dem Fahrzeughersteller durch haltbarere Produkte ersetzen. (Hd)



Zwischen Monotonie und Überforderung

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

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

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

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

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



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

Ganz ohne Ablenkung geht es einfach nicht

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

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

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

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

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

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

Das mobile Büro: Beim Fahren eine Gefahr ersten Ranges

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

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

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

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

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



Ablenkung ist selten die alleinige Unfallursache

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

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

+ Podcast „Ablenkung“ hören

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

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20853703

© Gettyimages/Luis Alvarez; kommitmenssch

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

Tipps gegen die Ablenkung

Für Fahrerinnen und Fahrer

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

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

Für Unternehmerinnen und Unternehmer

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

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

Schwere Unfälle auf Landstraßen

Im Jahr 2020 kamen 2.719 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Fast 59 Prozent der tödlichen Unfälle ereigneten sich auf Landstraßen. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, gab es hier im Durchschnitt alle 295 Unfälle ein Todesopfer. Zum Vergleich: Auf Autobahnen war im Schnitt alle 410 Unfälle eine getötete Person zu beklagen, innerhalb von Ortschaften alle 2.031 Unfälle. Im Schnitt kam im vergangenen Jahr alle 5,5 Stunden ein Mensch bei einem Verkehrsunfall auf einer Landstraße ums Leben.



Mit dem Rad zur Arbeit

Die sichere Nutzung des Fahrrads sollte zum innerbetrieblichen Thema werden. Dafür macht sich die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) stark. Denn nicht erst seit Corona nutzen viele Beschäftigte das Rad für den Weg zur Arbeit. Das schlägt sich in der Unfallstatistik nieder: Die Zahl der Wegeunfälle mit dem Rad stieg in den vergangenen zehn Jahren um mehr als die Hälfte. Bisher haben aber nur wenige Firmen das Thema für sich entdeckt. Das zeigt eine aktuelle von der DGUV in Auftrag gegebene Umfrage. Die Frage, ob das Rad bei der betrieblichen Unterweisung eine Rolle spielt, beantwortet nur knapp jede vierte befragte Person mit Ja.

www.dguv.de

Scheiben sauber halten

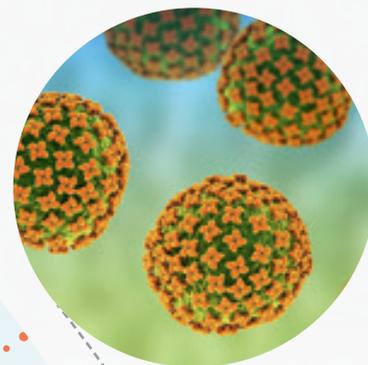
Bei tief stehender Sonne steigt die Unfallgefahr. Schmutz und Schlieren auf der Frontscheibe streuen das Licht und erhöhen die Blendung zusätzlich. Die Scheiben sollten deshalb außen und innen sauber sein. Prüfen Sie auch, ob Ihre Scheibenwischer erneuert werden müssen! Wichtig ist außerdem die Sitzposition. Sitzt man zu tief oder zu weit zurückgelehnt, scheint die Sonne unter der Sonnenblende hindurch. Besser ist eine aufrechte Position. Wer bei Rot über die Ampel fährt, weil er die Farbe wegen der Sonne nicht genau erkennen konnte, ist vor Sanktionen übrigens nicht gefeit. Gerichte und Versicherungen lassen dieses Argument in der Regel nicht gelten.



Reifenabrieb setzt Mikroplastik frei

Der Abrieb von Autoreifen ist eine der größten Mikroplastikquellen. Nach Berechnungen der Bundesanstalten für Straßenwesen und Gewässerkunde gelangen jährlich bis zu 70.000 Tonnen Reifenabrieb in den Boden und bis zu 20.000 Tonnen in Oberflächengewässer. Auf Straßen in Ortschaften und Städten spült Regen den Abrieb über kurz oder lang in die Kanalisation. Handelt es sich um ein sogenanntes Mischwassersystem mit Kläranlage, werden dann mehr als 95 Prozent des Reifenabriebs zurückgehalten. An Straßen außerorts findet die Versickerung der Straßenabflüsse in der Regel über Bankett und Böschung statt. Reifenabrieb ist auch ein Sicherheitsproblem, denn er reduziert die Griffigkeit. Einen Beitrag zu weniger Abrieb könnten nach Ansicht der Experten langlebige abriebarme Reifen, leichtere Fahrzeuge und ein ruhiges Fahrverhalten leisten.

www.bast.de



Achtung, tierisch ansteckend!

Vom Pferd bis zum Vogel, von der Maus bis zur Zecke: Tiere können gefährliche Krankheiten auf Menschen übertragen. Vorbeugung ist der beste Schutz.

Schimmelpilzsporen sind ein typisches Beispiel für eine Gefährdung durch Bio-stoffe. Man findet sie in Privathaushalten ebenso wie in Abfallbehandlungsanlagen oder verdorbenem Heu. In einigen Fällen wurde bereits nachgewiesen, dass die winzigen Sporen für Atemwegserkrankungen verantwortlich sein können.

Aber es gibt noch eine ganze Reihe anderer Mikroorganismen, die großen Schaden verursachen können. Sie werden von Tieren, für die sie kein Problem darstellen, auf Menschen übertragen. Privat kann jeder selbst entscheiden, wie gut er sich schützen will. Wer allerdings für den Arbeitsschutz im Betrieb verantwortlich ist, muss rechtzeitig gegensteuern und in der Gefährdungsbeurteilung entsprechende Maßnahmen festhalten.

Zoonosen

Menschen und Tiere sind nicht generell für die gleichen Infektionserkrankungen anfällig und können sich nicht in jedem Fall gegenseitig anstecken. Aber relativ häufig ist eine Übertragung vom Tier auf den Menschen möglich, man spricht dann von Zoonosen. Das sind Infektionskrankhei-

ten, die von Bakterien, Pilzen oder Viren sowie Prionen oder Parasiten verursacht werden. Es gibt sehr unterschiedliche Übertragungswege, etwa über direkten Kontakt, bestimmte Lebensmittel (zum Beispiel Milch, Eier, Fleisch) oder sogenannte Vektoren wie Zecken oder Mücken. Auch Parasiten sind häufig entweder auf Menschen oder eine bestimmte Tierart spezialisiert – nehmen aber auch mit einem falschen „Wirt“ vorlieb, wenn es nicht anders geht, wie zum Beispiel die Saugwurmart Zerkarie, die ihren Blutdurst eigentlich lieber bei Enten als bei Menschen stillt.

Durch Zoonosen gefährdet sind vor allem Menschen mit naturnahen Berufen oder mit Tierbezug: Förster, Landwirte, Tierpfleger, Pferdeleute, Beschäftigte in Schlachtbetrieben zum Beispiel. Aber auch in der Transport- und Entsorgungswirtschaft können Infektionsgefahren nicht ausgeschlossen werden. Davon sprechen nicht zuletzt die Verdachtsanzeigen auf das Vorliegen einer Berufskrankheit, die selten, aber wiederkehrend bei der BG Verkehr eingehen. Der Zusammenhang zwischen Erkrankung und Tätigkeit wird dann individuell geprüft. Nachfolgend werden einige der wichtigsten Zoonosen vorgestellt.

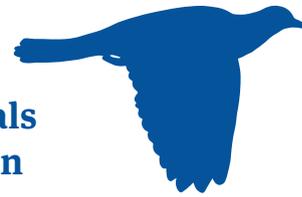
Meldezahlen des Robert-Koch-Instituts

Deutschland gesamt, Mittelwerte aus den Jahren 2016 bis 2020 (pro Jahr)

Quelle: survstat.rki.de



© Adobe Stock (Kateryna_Kon; Hein Nouwens; H. Brauer); Freepik.com



Erkrankungen durch Tiere können grundsätzlich als Berufskrankheit Nr. 3102 „Von Tieren auf Menschen übertragbare Krankheiten“ angezeigt werden. Für eine Anerkennung muss die Erkrankung eindeutig diagnostiziert und die beruflich bedingte Übertragung von Tier zu Mensch gesichert sein.



Je früher die Zecke aus der Haut gezogen wird, desto geringer ist die Ansteckungsgefahr.



Zecken

Eine mittlerweile sehr bekannte Erkrankung ist die 1975 erstmals beschriebene Borreliose. Die durch Zeckenstiche übertragenen Bakterien (*Borrelia burgdorferi*) führen zu verschiedenen Symptomen der Gelenke, der Haut und des Nervensystems.

Bei vielen Aktivitäten im Freien besteht das Risiko, von einer Zecke gestochen und infiziert zu werden. Bevorzugt lauern sie im Wald, im hohen Gras oder Gebüsch. Leicht streift man dort unbemerkt eine Zecke ab, die sich dann eine Stelle zum Stechen sucht. Die volkstümliche Annahme, die Zecken ließen sich von den Bäumen fallen, ist falsch. Auch ist es genau genommen nicht richtig, dass Zecken „beißen“ – sie stechen mit ihrem Stechrüssel (im täglichen Sprachgebrauch sagt man trotzdem meist „Zeckenbiss“).

Abwehrmittel zum Auftragen auf die Haut (Repellentien) und körperbedeckende Kleidung sind wichtige Schutzmaßnahmen. Je früher die Zecke unzerdrückt aus der Haut gezogen wird, desto geringer ist die Ansteckungsgefahr. Deswegen gilt: täglich absuchen. Die Zecken, die Borreliose übertragen, sind in Deutschland gleichmäßig verbreitet, hier gibt es keine ausgewiesenen Risikogebiete. Anders ist es bei der gefährlichen Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME). Auf Landkarten im Internet lässt sich überprüfen, welche Regionen aktuell zu den Risikogebieten gehören. Eine Impfung gegen FSME ist verfügbar. Weitere Informationen erhalten Sie auch in der DGUV Information 214-078 „Vorsicht Zecken!“ (siehe Infos am Schluss des Artikels).

Mäuse

Auch durch Mäuse kann ein gar nicht so seltener Erreger übertragen werden: das

Hantavirus. Der fremd klingende Name geht auf einen Fluss in Südkorea zurück, wo die Erkrankung in den 1950er-Jahren erstmals beobachtet wurde. Meist verläuft die Infektion ähnlich einer leichten Grippe. In einigen Fällen kommt es aber zu schweren Krankheitsverläufen mit inneren Blutungen (hämorrhagisches Fieber), und die Niere kann auf lebensgefährliche Art davon geschädigt werden. Die Krankheit hat sich auch nach Europa verbreitet, wo sie vor allem durch Rötelmäuse und Brandmäuse übertragen wird.

Der wichtigste Übertragungsweg ist das Einatmen von aufgewirbeltem, getrocknetem Mäusekot als Staub. Besonders problematisch sind Tätigkeiten (oft auch private), bei denen Mäusenester beseitigt werden, was manchmal auch unbeabsichtigt geschieht. Dazu zählen Entrümpelungsarbeiten, besonders in Kellern, Gartenschuppen und ähnlichen Bereichen. Auch in Holzstapeln und Kaminholz-Lagerstätten können sich Mäusenester befinden. Es gilt also, Mäuse und deren Hinterlassenschaften sicher zu beseitigen. Dazu trägt man Schutzausrüstung (empfohlen sind Atemschutz FFP3 und Gummihandschuhe), sorgt für gute Lüftung und minimiert die Aufwirbelung von Staub. Ein Staubsauger sollte nicht verwendet werden. Ein Merkblatt mit vollständigen Schutzmaßnahmen kann auf der Website des Robert-Koch-Instituts heruntergeladen werden („Informationen zur Vermeidung von Hantavirus-Infektionen“). Eine Muster-Betriebsanweisung gibt es bei der Landwirtschaftlichen Sozialversicherung SVLFG.

Andere Nagetiere

Die Leptospirose ist eine weitere Infektionskrankheit mit zahlreichen Erscheinungsbildern. Sie wird von Nagetieren (vor allem Ratten) und verschiedenen Säugetieren auf



© Adobe Stock (ComicVector; Jan stopka; Hein Nouwens; Daniel Schmid; mirkograut; Carola Vahldiek)

Herumliegende Getreidekörner locken Mäuse an, die das Hantavirus übertragen können.

Das „kleine Einmaleins“ der Hygiene bildet schon eine wichtige Basis der Gefährdungsbeurteilung:

- ▶ keine Hand-Mund-Kontakte bei der Arbeit,
- ▶ Körperhygiene nach der Arbeit (insbesondere Hände),
- ▶ Staubung minimieren sowie
- ▶ Arbeits- und Straßenkleidung getrennt halten.

© Adobe Stock (anakondasp)

den Menschen übertragen. Eine Sonderform der Leptospirose ist die Weil-Krankheit, die durch Leber- und Nierenentzündung gekennzeichnet ist.

Die Bakterien gelangen durch Kontakt von kleinsten Hautwunden mit dem Blut oder Urin von infizierten Tieren zum Menschen. Auch natürliche Gewässer und Abwasser aus der Kanalisation können infektiös sein. Als gefährdet gelten dementsprechend Personen, die Umgang mit diesen Tieren haben, aber auch Wassersportler und Kanalarbeiter. In der „Branchenregel Abwasserentsorgung“ (DGUV Regel 103-602) sind die wichtigsten Schutzmaßnahmen und Hygieneregeln zusammengestellt.

Pferde

Pferde können in sehr seltenen Fällen Krankheiten auf den Menschen übertragen. Dazu gehören parasitäre Pilze im Fell erkrankter Tiere, die sich beim Menschen als Hauterkrankung zeigen (zum Beispiel Ringelflechte, Sporotrichose oder Mikrosporidie). Sie werden über direkten Fell-Haut-Kontakt übertragen oder auch über Materialien wie Putz- und Sattelzeug. Einige pferdetypische Erreger gelangen über Mücken oder Zecken zum Menschen.

Im Umfeld der Pferdehaltung besteht außerdem eine Gefährdung durch Nagetiere. Denn was Pferden schmeckt, findet bei den Ratten und Mäusen auch Gefallen. Sorgfalt gilt besonders für die Orte, wo das Futter zubereitet oder gegeben wird (siehe Hinweise zu Mäusen und Ratten).

Vögel

Sehr selten, aber von eher schwerem Verlauf, sind die Ornithosen: von Bakterien verursachte Erkrankungen, die von Vögeln auf Menschen übertragen werden, vor allem durch aufgewirbelten Kot der Tiere. Das Erscheinungsbild ist eine Lungenentzündung. Wegen des schweren Verlaufs sind Aufräum-, Reinigungs- und Entrümpelungsarbeiten in Bereichen, die von Vögeln besiedelt sind oder waren, nur mit entsprechenden Schutzmaßnahmen zulässig. Die Betriebsanweisungen nach der Biostoffverordnung (siehe DGUV Information 213-016) enthalten eine Muster-Betriebsanweisung für derartige Tätigkeiten.

Zusammenfassung

Keine der genannten Erkrankungen kann von Mensch zu Mensch weiterübertragen werden. Gemeinsam haben sie ebenfalls, dass die Gefährdungen häufiger im privaten als

im beruflichen Bereich bestehen. Für alle Erreger gilt, dass nicht jede Infektion zu einer schweren Erkrankung führt. Oft gibt es gar keine oder nur schwache Symptome, die einer leichten Grippe ähneln.

Generell gilt, dass bei privaten oder beruflichen Tätigkeiten mit möglichem Kontakt zu Tieren, Tier-Ausscheidungen oder Stäuben aus Tierbehausungen Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssen. Im beruflichen Bereich heißt der erste Schritt dazu „Gefährdungsbeurteilung“ – diese möchten wir Ihnen auch für private Unternehmungen sehr ans Herz legen!

Eckart Willer
Referatsleiter Gefahrstoffe
bei der BG Verkehr

+ Weiterführende Informationen

www.zoonosen.net/zoonosenforschung/was-sind-zoonosen
www.bfr.bund.de/de/zoonosen.html
www.svlfg.de/biologische-arbeitsstoffe
www.zecken.de

DGUV Information 214-078 „Vorsicht Zecken! – Risiko Zeckenstich – was tun?“
publikationen.dguv.de

Damit Helfen nicht zur Belastung wird

Die Beförderung von kranken oder eingeschränkten Personen ist körperlich anstrengend. Jetzt liegen die ersten Ergebnisse einer aktuellen Befragung zur Belastung der Helferinnen und Helfer vor.

Menschen zu helfen ist eine starke Motivation, um im Bereich Krankentransport, Rettungsdienst oder der Behindertenbeförderung aktiv zu werden. Da aber viele der Hilfebedürftigen nicht mobil sind, ist die Tätigkeit auch mit Belastungen durch Hebe- und Tragetätigkeit verbunden. Wie stark ist diese Belastung, wie gehen die Beschäftigten damit um und welche Hilfsmittel stehen ihnen zur Verfügung? Um hierauf Antworten zu finden, initiierte die BG Verkehr eine Studie des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) zu Hilfsmitteln und körperlichen Belastungen bei der Beförderung von Personen.

Die ersten Ergebnisse: Allgemeines

Knapp 4.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich an der Online-Befragung beteiligt. Dabei konnte eine gleichmäßige Verteilung auf Großstadt, Kleinstadt/Vorstadt und ländlichen Raum festgehalten werden. Die Beschäftigten in den untersuchten Gewerbebezügen sind zu circa zwei Dritteln männlich und zu einem Drittel weiblich. Im Rettungsdienst und im ebenfalls betrachteten Gewerbebezug Bestattungswesen sind Beschäftigungszeiträume zwischen zehn und zwanzig bis dreißig Jahren häufig, während man im Krankentransport eher auf eine kurze Berufszeit, im Mittel fünf Jahre, zurückblickt. Auch in der Altersverteilung gibt es Unterschiede: Während im Krankentransport eher jüngere Beschäftigte (19 bis 29 Jahre) aktiv sind, sind im Rettungsdienst (20 bis 49 Jahre), im Bestattungswesen (40 bis 60 Jahre)

und in der Behindertenbeförderung (50 bis 70 Jahre) eher ältere Beschäftigte zu finden.

Subjektiv empfundene Belastung

Die Frage, wie die Beschäftigten die Belastungen im Beruf auf einer Skala von 0 bis 10 empfinden, beantworteten die Angestellten im Krankentransport und im Bestattungswesen im Mittel mit 3 bis 5, im Rettungsdienst im Mittel mit 4 bis 5 und in der Behindertenbeförderung im Mittel mit 2 bis 4. Belastet waren vor allem der untere Rücken (80 Prozent der Nennungen), die Oberarme mit Schulter (40 Prozent) sowie die Knie (40 Prozent).

Gewichtsklassen der beförderten Personen

Die Belastung des einzelnen Mitarbeiters hängt ab von den Gewichten der beförderten Personen, von den Tragechniken und Tragehilfsmitteln. Außerdem kann es einen Zusammenhang zwischen Alter und Leistungsfähigkeit sowie Trainingszustand der Beschäftigten geben. Deshalb wurde nach den Gewichtsklassen, die in der letzten Arbeitswoche transportiert wurden, gefragt. Sie lagen im Krankentransport im Mittel bei 50 bis 110 Kilogramm, im Rettungsdienst im Mittel bei 80 bis 110 Kilogramm und im Bestattungswesen im Mittel bei 80 bis 110 Kilogramm. In der Behindertenbeförderung wurden vielfach keine Angaben gemacht, weil die Personen in der Regel nicht getragen werden müssen.

Besonders belastende Tätigkeit

Bei der Behindertenbeförderung spielt daher die Sicherung von Rollstühlen oder der



Wer technische Hilfsmittel optimal einsetzen kann, hat weniger Beschwerden.

Die Mehrheit der Befragten gab an, dass ihre Belastung im mittleren Bereich liegt.

Personen im Fahrzeugsitz eine belastende Rolle, während die anderen Befragten Folgendes als besonders belastend empfunden haben:

1. Treppentransporte

(alle beteiligten Gewerbezüge)

2. Einladen ins Fahrzeug

(alle beteiligten Gewerbezüge)

3. Engstellen beim manuellen Transport

(alle beteiligten Gewerbezüge)

4. manuelles Anheben der Trage

(sogenanntes Aufschaukeln bei schweren Patienten)

Hilfsmittel

Krankentragen, Tragestühle, aber auch -tücher sind die am häufigsten eingesetzten Hilfsmittel, wobei diese nur eingeschränkt als entlastend empfunden wurden. Gezieltes Rückentraining oder Ausgleichssport kann die Belastung ebenfalls senken, circa ein Drittel der Beschäftigten im Rettungsdienst und im Krankentransport gab an, regelmäßig wöchentlich Ausgleichssport zu treiben, im Bestattungswesen und der Behindertenbeförderung lagen die Zahlen deutlich niedriger, wobei hier gleichzeitig auch die Anzahl der wöchentlichen Tragevorgänge geringer war.

Geplant sind weitere Messungen zu Belastungen beim manuellen

- ▶ Beladen eines Bestattungskraftwagens oder Krankentransportfahrzeugs,
- ▶ Sichern eines Rollstuhls oder eines Patienten im Fahrzeugsitz und
- ▶ Anheben der Trage (sogenanntes Aufschaukeln bei schweren Patienten).

Die Ergebnisse der Studie werden helfen, gezielte Präventionsprodukte zu entwickeln. (Bz)

Spiegel einstellen leicht gemacht

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

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

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

Problematische Situationen

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

Potenzial voll ausschöpfen

Eine sichere Fahrt fängt im Prinzip bereits vor der Abfahrt an: Ausgeruht sollte man sein, die Fahrt vorbereitet haben und eine ausführliche Abfahrtkontrolle durchführen. Dazu gehört

© BG Verkehr/Jan Christiani

beispielsweise auch, die Gardinen zurückziehen, die Scheiben sauber und frei zu halten und den Sitz sowie die Spiegel einzustellen. In der Praxis zeigt sich allerdings, dass es daran noch hapert. Bei einer Autobahnkontrolle der österreichischen Unfallversicherung zum Beispiel war rund ein Viertel der Spiegel nicht korrekt eingestellt. Den Fahrerinnen und Fahrern war zwar bewusst, dass besonders der rechte Weitwinkelspiegel eine zentrale Funktion beim Rechtsabbiegen hat, aber ausgerechnet den

hatte nur etwa jeder bzw. jede zweite (52 Prozent) richtig eingestellt.

Unterweisungshilfe Spiegeleinstellplanen

Auf Grundlage der UN/ECE-Regelung Nr. 46 zu den vorgeschriebenen Sichtfeldern von Nutzfahrzeugspiegeln hat die BG Verkehr bereits 2016 die Spiegeleinstellplanen entwickelt. Diese wurden durch das „größere Sichtfeld“ ergänzt. Das „größere Sichtfeld“



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



Maßnahmen gegen Abbiegeunfälle

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



muss für Fahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2016 erstmalig in Betrieb genommen wurden, eingesehen werden können. Eine weitere Bedingung ist, dass sich der Anfahrspiegel oder seine Einfassung mindestens 2,4 Meter über dem Boden befindet.

Ein besseres Anschauungsmaterial für Unterweisungen gibt es nicht. Nach der Spiegeleinstellung mit den Planen sind Fahrer immer wieder überrascht, was alles über die Spiegel

eingesehen werden kann und wie groß die Sichtfelder sind.

Praktische Lösung

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

Hans Heßner

Fachreferent Straßenverkehr bei der BG Verkehr

+ Bezugsquelle und Informationen

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

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

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

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20826206

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

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

Studie:

Die Kleinen

machen vieles richtig



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

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

Flexibilität und Belastung

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

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

In kleinen Betrieben werden oft ganz intuitiv gesunde Arbeitsbedingungen geschaffen.

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



Präventionsmaßnahmen

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

+ Hintergrundinfos und Materialien zum Download

Gute Arbeitsbedingungen im Kleinstbetrieb – Kurzcheck im Team:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20823581

Arbeitspsychologie:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 19119968

Organisation und Durchführung der Gefährdungsbeurteilung:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18650414



Die Rahmenbedingungen der Studie

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

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



Ihre Frage:

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

Tanja Sautter,

Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

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

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

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

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



111.308 Unternehmerinnen und Unternehmer

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

Mehr Versicherungsschutz im Homeoffice

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



Wann ist COVID-19 ein Arbeitsunfall?

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

+ www.dguv.de



Muskeltraining als Jungbrunnen

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

Essen Sie Grünkohl!

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



Keine Angst vor der Ersten Hilfe

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

Merken Sie sich diese vier Grundlagen:

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

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

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

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



Neuer Gefahrarif ab Januar 2022

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

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

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

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

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

Die Belastung wird in den Risikogemeinschaften solidarisch getragen.

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

Welche Kennzahlen sind für die Aufstellung des neuen Gefahrarifs relevant?

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

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

Welchen Einfluss haben die neuen Gefahrklassen auf den Beitrag?

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

Der Finanzbedarf ist abhängig von

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

Konkrete Auswirkungen für Ihre Branche Personenverkehr



Für Unternehmen des Personenverkehrs entwickelt sich die Gefahrklasse unterschiedlich.

In der Gefahrarifstelle 520, **Omnibusunternehmen** u. a. m., stiegen die Ausgaben für Entschädigungsleistungen proportional stärker als die in der Gefahrarifstelle nachgewiesenen Entgelte. Daher steigt die Gefahrklasse leicht an.

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

Für Unternehmen, die der Gefahrarifstelle 530, **Taxen- und Mietwagenunternehmen**, angehören, wird die Gefahrklasse sinken. Die Entgelte sind im Vergleich zu den Ausgaben für Entschädigungsleistungen stärker gestiegen.

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

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

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

Wie ist der weitere Ablauf?

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

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

Franziska Mallmann
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Sie haben Fragen?

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

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





Der etwas andere Fahrlehrer

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

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

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

Alpträume im Koma

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

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



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

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

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

Meinen Lebenswillen habe ich nie verloren

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

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

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

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

Beiträge waren ein lästiges Übel

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

Ohne die BG Verkehr hätte ich den Neuanfang nie geschafft.

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

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

Das zweite Leben

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

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





© BG Verkehr/Marco Grundt

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Alpha und Omega

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

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

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

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

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

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Abo-Hinweise

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

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung
der BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz
oder einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter.

Tel.: 040 3980-1010

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Dezember 2021

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



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

Süleyman Karaca, Taxifahrer