

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der  BG Verkehr



Wer hetzt, der stürzt

| 10

Gefährliche Abfälle entsorgen | 8

Bewusstes Ein- und Aussteigen | 14

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

REPORTAGE

- 16 Vor Ort: Schnelle Baustelle
Ein Kran für vier Wände

SICHER ARBEITEN

- 8 Gefährliche Abfälle entsorgen
Aktualisierte Fassung der TRGS 520
- 10 Trittbretunfälle vermeiden
Wer hetzt, der stürzt
- 12 Korrektes Handeln
Was ist „sachkundiger“
Verletztentransport?
- 14 Bewusstes Ein- und Aussteigen
Unfälle am Fahrerhaus vermeiden
- 22 Fahrrad, Pedelec und Lastenrad
Winterfest in die kalte Jahreszeit

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24 Gesundheitstipps & mehr
- 26 Wenn die Augen schlechter werden
Sehstörungen frühzeitig verhindern
- 28 Regionale Betreuung bei Arbeitsunfällen
Bearbeitung nach Wohnort der Versicherten
- 29 Stimme schonen
Wer viel spricht, muss oft schweigen

SERVICE

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



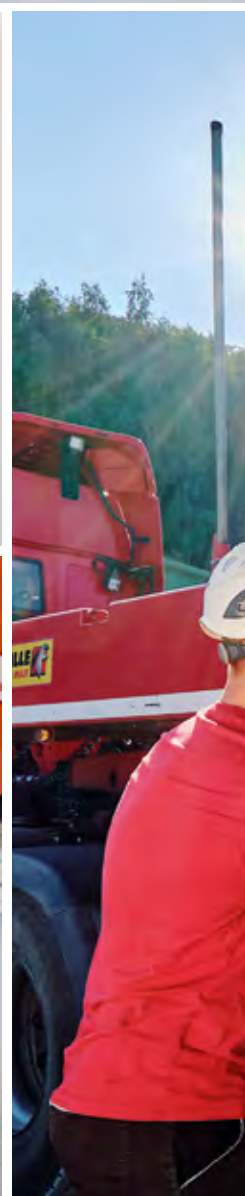
8 Gefährliche Abfälle entsorgen



26 Wenn die Augen schlechter werden



10 Trittbretunfälle vermeiden





© Titel: picture alliance/imageBROKER | Olaf Dörings; picture alliance/SZ Photo | Jürgen Heinrich; picture alliance/dpa | Nicolas Armer; Freepik; Christian Ahrens/BG Verkehr

16

Vor Ort:

Schnelle Baustelle



***Wir versprechen
uns eine bessere
und effizientere
Betreuung für
verunfallte
Versicherte.***

Wir kommen näher

Nähe ist ein hohes Gut. Der Supermarkt, die Bushaltestelle, die Schule, der Kindergarten und natürlich die Ärztin oder der Arzt – je näher am Wohnort gelegen, desto komfortabler ist das Leben. Ganz in diesem Sinne möchte die BG Verkehr ihren Versicherten ebenfalls näher kommen. Deshalb werden wir zum 1. Februar 2025 eine grundlegende interne Veränderung in der Bearbeitung von Arbeitsunfällen vornehmen. Ab diesem Tag richtet sich die Zuständigkeit unserer Bezirksverwaltungen nach der Postleitzahl des Wohnorts der verunfallten Versicherten. Bisher war die Bearbeitung der Unfälle nach der Postleitzahl des Unternehmensstandorts organisiert.

Wir schildern in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi die Gründe und Auswirkungen dieser Maßnahme genau. Aber eines möchte ich Ihnen schon an dieser Stelle sagen: Wir versprechen uns durch die neue regionale Ausrichtung eine effizientere und damit bessere Betreuung von Verunfallten, da wir regionale Partner, wie Ärztinnen und Ärzte, Krankenhäuser und Reha-Einrichtungen, leichter einbinden können. Auch unsere Mitgliedsunternehmen profitieren: Verbesserte Reha-Prozesse tragen natürlich zu einer Reduzierung krankheitsbedingter Ausfallzeiten bei. Und an der bewährten Betreuung unserer Mitgliedsunternehmen durch unsere Mitglieds- und Beitragsabteilung sowie die Prävention ändert sich durch die Umstellung nichts.

Mehr Nähe und etwas Ruhe verspricht auch das Weihnachtsfest, das wir in wenigen Wochen am Ende eines bewegten Jahres feiern werden. Ich wünsche unseren Unternehmerinnen und Unternehmern sowie unseren Versicherten mitsamt ihren Familien an dieser Stelle ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins Jahr 2025.

Herzlichst,

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Bei Kamerareinigung verletzt

Fahrer W. wollte die Kamera am Heck seines Abfallsammelfahrzeugs reinigen. Weil ihm dafür keine Hilfsmittel zur Verfügung standen, kletterte W. auf den Zahnkamm des Tonnenlifters. Dabei betätigte er mit seinem Fuß versehentlich den Auslöseschalter für das automatische Anheben der Tonnen. Der Lifter hob sich etwas an, W. verdrehte sich das Knie und rutschte vom Lifter herunter.

Treppenstufe übersehen

Lagerarbeiter U. stieg in einer Abfallbehandlungsanlage eine Leiter an einem Sortierband hinunter. Dabei übersah er die letzte Stufe und fiel ein Stück nach unten. Er verdrehte sich das Sprunggelenk und brach sich seinen rechten Handknochen.

Hand eingequetscht

Als Fahrer eines Absetzkippers hob L. mit einer Fernbedienung die Absetzmulde auf sein Fahrzeug. Dabei stand L. an der rechten Fahrzeugseite auf Höhe des Hydraulikzylinders. Seine linke Hand lag während des Hubvorgangs auf dem Rahmenabdeckblech unterhalb des zunächst noch hochgeschwenkten Zylinders. Als sich der Hydraulikzylinder in seine Endlage bewegte, quetschte dieser L.s linke Hand ein. Erst Passanten konnten L. aus seiner Lage befreien.

© Freepik; Shutterstock (Simple Line); picture alliance/dpa Themendienst | Andrea Warnecke

Kampagne zu Cannabis im Straßenverkehr

„Nimm den sicheren Weg – lass dich chauffieren.“ Mit der Botschaft richten sich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) an junge Menschen, die nachdem sie Cannabis konsumiert haben, am Straßenverkehr teilnehmen wollen. Anlass für die Kampagne ist die Teil-Legalisierung von Cannabis. Eine Umfrage des DVR in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen ergab: Es gibt einen großen Aufklärungsbedarf, weil Risiken und Regeln nicht ausreichend bekannt sind. Eine Mehrheit der Befragten (60 Prozent) kennt die empfohlene Wartezeit von 24 Stunden zwischen Cannabiskonsum und Verkehrsteilnahme nicht. Und die Hälfte weiß nicht, dass während der Führerschein-Probezeit und unter 21 Jahren ein absolutes Konsumverbot gilt.

www.high-laesst-fahren.de



Künstliche Intelligenz hilft beim Abfallsammeln

Auf der Messe Digital X in Köln zeigte die Deutsche Telekom gemeinsam mit einem Roboterhersteller, wie autonom fahrende Geräte beispielsweise für saubere Innenstädte sorgen können. Roboter „Butty“ kann 100 Kilogramm Ladung transportieren und Lasten bis zu einer halben Tonne ziehen. Mit verschiedenen Aufsätzen wie Saugrüssel, Spritzdüse oder 3D-Kamera ist „Butty“ vielseitig einsetzbar, etwa zum Sammeln von Zigarettenstummeln auf der Straße. Das Gerät ist dauerhaft mit dem Mobilfunk- und Satellitennetz der Telekom verbunden. Um kleinteiligen Abfall präzise anzusteuern, muss die Ortung zentimetergenau funktionieren. Dafür kommt ein von künstlicher Intelligenz (KI) gestütztes Navigationssystem zum Einsatz. Damit manövriert der Roboter in Echtzeit mit Kameratechnik auf engem Raum um Hindernisse herum.

© Capra Robotics

Nachtrag zum Artikel

„Kein Joint im Job“

Eine Formulierung im Artikel „Kein Joint im Job“, Ausgabe 3/2024 auf Seite 25, war nicht ganz korrekt. Die zitierte Verordnung GGVSE ist im Juni 2009 durch die GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt) abgelöst worden. In der GGVSEB ist die „Nulltoleranz“ der Fahrzeugführenden im Gefahrguttransport in Bezug auf Alkohol in § 28 verankert. Da bis Frühjahr 2024 der Cannabiskonsum bereits durch andere höhere Rechtsgrundlagen untersagt war, findet sich aktuell in der GGVSEB (noch) keine Aussage dazu, eine Nachbesserung ist jedoch zu erwarten. Bis dahin verweisen wir behelfsweise auf § 4 GGVSEB „Allgemeine Sicherheitspflichten“ in der Beförderung gefährlicher Güter.



Humor für #mehrAchtung

In einer siebenteiligen Videoserie der Verkehrssicherheitsinitiative #mehrAchtung spricht Comedian Fabian Köster mit Straßenverkehrsprofis über Rücksicht und Respekt. Köster interviewt unter anderen eine Lkw-Fahrerin, einen Fahrlehrer, eine Busfahrerin und zwei Abschleppdienst-Mitarbeitende sowie Oliver Wolff, den Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. Eine Botschaft: Es lohne sich, immer auch die Perspektive der anderen einzunehmen. Und dabei den Humor nicht zu kurz kommen zu lassen.

www.mehrachtung.de/fabian-koester



Neue Termine zum Fachsimpeln

Lebhafte Diskussionen und viel Praxisnähe bietet das digitale Format „Fachsimpeln für Sifas“ der BG Verkehr auch im Jahr 2025. Interessierte Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) können sich mit wenig Aufwand und von überall aus an den Webex-Konferenzen beteiligen und unkompliziert austauschen. Eine Referentin und eine erfahrene Aufsichtsperson der BG Verkehr moderieren die Diskussion. Die Fragen und Anregungen kommen direkt aus dem Kreis der teilnehmenden Sifas. Der erste von vier Terminen im Jahr 2025 findet am 6. Februar statt, weitere Treffen folgen am 15. Mai, am 4. September und am 17. Dezember, jeweils von 13:30 bis 15 Uhr.



www.bg-verkehr.de
Webcode: 23388508



Ablenkung erleben: Kostenlose Software



Während der Fahrt einen Moment abgelenkt sein – was das bedeuten kann, zeigt die BG Verkehr auf Messen mithilfe von Virtueller Realität (VR). Nun stellt sie ihren Mitgliedsbetrieben diese eigens entwickelte Software kostenfrei zur Verfügung. Wahlweise für Lkw oder Pkw gibt es ein Szenario, das eine Stadtfahrt simuliert. Unternehmen benötigen dafür einen Computer oder Laptop mit einer leistungsfähigen Grafikkarte, eine VR-Brille sowie ein Lenkrad mit Pedalen. Dank der VR-Brille entsteht ein realitätsnahes Gefühl, ohne den realen Gefahren ausgesetzt zu sein – ideale und sichere Bedingungen zum Testen der eigenen Aufmerksamkeit. Unfälle durch Ablenkung haben in den letzten Jahren immer mehr zugenommen und sind einer der Unfallschwerpunkte im Straßenverkehr. Im Sinne der Vision Zero ist dieses Thema daher ein Präventionsschwerpunkt der BG Verkehr.

Anfragen zur VR-Brille
verkehrssicherheit@bg-verkehr.de

31,2 Prozent ...

... der Menschen, die im Jahr 2023 mit einem Pedelec verunglückten, waren laut Statistischem Bundesamt unter 45 Jahre alt. Im Jahr 2014 lag dieser Anteil nur bei 10,7 Prozent. Die steigende Beliebtheit von Pedelecs bei jüngeren spiegelt sich damit auch in den Unfallzahlen wider.

Neu erschienen



Arbeiten mit Handwerkzeugen

Die DGUV Information 209-001 enthält Hinweise zur Anschaffung, zum sicheren und ergonomischen Einsatz und zur Instandhaltung von Handwerkzeugen. Dazu gehören unter anderem Cutter- und weitere Messer sowie Hammer, Zangen und Schraubenschlüssel.

www.dguv.de
Webcode: p209001



Hilfe bei Beratung und Untersuchung

Die Empfehlungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) geben Betriebsärztinnen und -ärzten praxisnahe Hinweise, wie sich arbeitsmedizinische Vorsorge und Eignungsbeurteilungen im Betrieb standardisiert umsetzen lassen. Erstmals steht das Werk zum kostenlosen Download bereit.

www.dguv.de
Webcode: p022429



Einsatz von Datenbrillen

Die Publikation erläutert typische Einsatzfelder von Datenbrillen wie etwa das Kommissionieren oder die Instandhaltung, gibt Tipps für die Anschaffung und Hinweise für die Gefährdungsbeurteilung.

www.dguv.de
Webcode: p022053



Ganz einfach unterweisen

Die BG Verkehr hat ihre allgemeinen Unterweisungskarten komplett neu gestaltet und inhaltlich überarbeitet. Die Karten unterstützen bei der Vorbereitung von Unterweisungen zu den einzelnen Themenbereichen. Indem sie wesentliche Eckpunkte kurz und prägnant aufbereiten, bilden die Karten eine gute Ausgangsbasis für strukturierte und abwechslungsreiche Unterweisungen. Arbeitsschutzverantwortliche können die enthaltenen Informationen auf die Bedürfnisse ihres jeweiligen Unternehmens anpassen. Bewährt hat es sich zum Beispiel, die bewusst frei gelassenen Zeilen auf jeder Karte gemeinsam mit den Beschäftigten auszufüllen. Die Mappe „Unterweisen leicht gemacht“ umfasst eine zwölfseitige Broschüre mit Informationen und Checklisten sowie zehn Karten im A4-Format zu wichtigen Themen des Arbeitsschutzes:

- Pflichten aller Beschäftigten im Arbeitsschutz
- Erste Hilfe
- Brandschutz
- Alkohol, Drogen, Medikamente
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung
- Hautschutz
- Heben und Tragen
- Sitzen und Bewegen im Büro
- Aufmerksamkeit im Straßenverkehr
- Traumatisierende Ereignisse

Weiterführende Informationen

Unterweisen leicht gemacht
www.bg-verkehr.de
Webcode: 10618419



Frühzeitig gegensteuern

Das Präventionsprogramm „Jugend will sich-er-leben“ (JWSL) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) startet mit dem Thema „Muskel-Skelett-Belastungen“ ins Berufsschuljahr 2024/2025. Es soll junge Beschäftigte auf diese Art von Belastungen aufmerksam machen, zeigen, wie diese entstehen und mit welchen Übungen man ihnen entgegenwirken kann. Die DGUV stellt berufsbildenden Schulen und Ausbildungsbetrieben dafür ein Medienpaket zur Verfügung. Es umfasst Unterrichtsmaterialien, einen Unterrichtsfilm in vier Episoden sowie vier Animationsfilme. Zusätzlich prämiiert ein Wettbewerb kreative Einsendungen zum Thema. Einsendeschluss für die Beiträge ist der 28. Februar 2025.

www.jwsl.de



Schritttempo und Seitenabstand



Wer an einem Abfallsammelfahrzeug vorbeifährt, das erkennbar im Einsatz ist, darf nicht uneingeschränkt auf verkehrsgerechtes Verhalten der Müllwerker vertrauen. Ein ausreichender Seitenabstand muss eingehalten werden. Die Geschwindigkeit sollte so weit gedrosselt werden, dass der Wagen notfalls sofort zum Stehen kommen kann. Dies hat der Bundesgerichtshof (VI ZR 77/23) entschieden. In dem Fall war der Wagen der Klägerin beim Vorbeifahren an einem Abfallsammelfahrzeug beschädigt worden. Das Fahrzeug stand mit laufendem Motor, laufender Trommel und eingeschalteter gelber Rundumleuchte sowie Warnblinkanlage vor einem Grundstück. Als ein Arbeiter hinter dem Müllfahrzeug einen Container quer über die Straße schob, kam es zur Kollision.

<https://juris.bundesgerichtshof.de>



BG Verkehr trauert um Claus-Oskar Herzig

Am 12. August 2024 verstarb das ehemalige Vorstandsmitglied der BG Verkehr, Claus-Oskar Herzig, im Alter von 74 Jahren. Herzig war erstmals im Jahr 2007 in den Vorstand der BG Verkehr gewählt worden und hatte sich 16 Jahre lang ehrenamtlich für die Berufsgenossenschaft engagiert. „Claus-Oskar Herzig war in der BG Verkehr als Ratgeber und einfühlsamer Vermittler sehr geschätzt. Wir werden ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren“, sagte Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung.

Prüfangebot für Assistenzsysteme

Die DGUV Test Prüf- und Zertifizierungsstelle Fachbereich Verkehr und Landschaft hat einen neuen Prüfbereich für „Intelligente Technische Systeme“ (PB ITS). Dieser Bereich kümmert sich um Prüfungen von technischen Systemen, wie Assistenzsystemen an Fahrzeugen oder automatisiert fahrenden Fahrzeugen, und KI-Systemen. Damit soll sich die Qualität der Prüfung und Zertifizierung von intelligenten technischen Systemen verbessern. Mit der Einrichtung eines eigenen Prüfbereichs reagiert die Prüfstelle darauf, dass Hersteller verstärkt die Objekterkennung mittels Bildauswertung in ihre Produkte integrieren und solche Systeme immer umfangreicher werden.

www.dguv.de/dguv-test



Testen Sie Ihr Wissen!



1. Während der Fahrt ärgern Sie sich sehr über das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers. Wie verhalten Sie sich jetzt richtig?

- a** Sie fahren so weiter, dass Ihr Ärger sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt
- b** Sie konzentrieren sich weiterhin auf den Verkehr
- c** Sie legen falls nötig eine Pause ein, um sich zu beruhigen



2. Wann dürfen Sie hier halten?

- a** An Feiertagen
- b** An Samstagen
- c** An Sonntagen

3. Sie fahren schon lange mit höherer Geschwindigkeit. Welche Auswirkungen kann dies haben?

- a** Das Gefühl für die Geschwindigkeit lässt nach
- b** Die Konzentrationsfähigkeit nimmt ab
- c** Das Gefühl für die richtige Kurvengeschwindigkeit wächst

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30.

Gefährliche Abfälle entsorgen

Gefährliche Abfälle sicher zu sammeln und zu entsorgen, stellt hohe Anforderungen an die Gesundheit der Beschäftigten und den Umweltschutz. In die jüngste Aktualisierung der Technischen Regel für Gefahrstoffe (TRGS 520) sind zahlreiche Praxisanpassungen und Klarstellungen eingeflossen.

**Im September 2024
erschien die aktualisierte
Fassung der TRGS 520.**

Abflussreiniger, Unkrautvernichter oder Spraydosen sind typische Beispiele für chemische Produkte, die uns im Haushalt und Garten fast täglich begegnen. Doch wohin damit, wenn sie nicht mehr gebraucht werden? Sie im Restmüll zu entsorgen ist nicht nur verboten, sondern auch gefährlich. Denn die enthaltenen Schadstoffe – oder genauer gesagt Gefahrstoffe – können untereinander gefährliche Reaktionen hervorrufen, wenn die Behältnisse bei der Sammlung beschädigt werden, angefangen bei Hitze und Brand bis hin zu Explosionen. Auch auslaufende oder verdampfende Flüssigkeiten können für das Sammel- oder Sortierpersonal gesundheitsschädlich sein. Es gibt Abfälle, die auf dem normalen Entsorgungsweg, etwa in der städtischen Abfallverbrennung, nicht sicher für die Umwelt unschädlich gemacht werden können. Manche Gefahrstoffe bergen ein hohes Gefahrenpotential für die Umwelt, falls sie bei der normalen Sammlung entweichen würden.

Klare Regeln legen fest, wie und wo diese Abfälle entsorgt werden sollen, um solche Risiken zu verhindern. Spezielle Sammelstationen

oder Schadstoffmobile halten hohe Sicherheitsstandards ein. Hier greift die Technische Regel für Gefahrstoffe 520: „Errichtung und Betrieb von Sammelstellen und Zwischenlagern für Kleinmengen gefährlicher Abfälle“.

Aktualisierung der TRGS 520

Die Technische Regel wurde zuletzt vor zwölf Jahren aktualisiert und im September 2024 vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) in einer neuen Fassung veröffentlicht. Der durch das BMAS für die Aktualisierung beauftragte Arbeitskreis setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite, von Landesbehörden, der gesetzlichen Unfallversicherung und weiteren Expertinnen und Experten zusammen. Die Federführung lag bei der BG Verkehr. Die Aktualisierung bringt einige interessante Neuerungen mit sich, die sowohl die Sicherheit als auch die Abläufe bei der Entsorgung verbessern sollen.

Zunächst wurde der Geltungsbereich der Regel klarer definiert. Nicht jeder gefährliche Abfall unterliegt dieser Vorschrift. So gelten für bestimmte Abfallarten wie alte Elektrogeräte (ElektroG), Batterien (BattG) oder be-

© picture alliance/imageBROKER | Jochen Tack sowie dpa Themendienst | Markus Scholz





Lithiumbatterien sind heute immer öfter Auslöser von Bränden in der Abfallwirtschaft.



lastetes Holz (AltholzV) andere Regeln, auch wenn sie ebenfalls als gefährlicher Abfall eingestuft sind.

Lithiumbatterien – ob in Smartphones, Laptops oder E-Bikes – sind heute allgegenwärtig und leider auch immer öfter Auslöser von Bränden in der Abfallwirtschaft. Deshalb gibt es in der neuen TRGS 520 einen Anhang, der sich ausschließlich mit der sicheren Lagerung im Rahmen der Schadstoffsammlung von Lithiumbatterien befasst. Er beschreibt Schritt für Schritt, was zu beachten ist, um die Risiken dieser brennbaren Energiespeicher in Sammelstellen zu minimieren.

Fachkunde aktualisiert

Die neue TRGS 520 enthält eine überarbeitete und erweiterte Liste der passenden Ausbildungsberufe für den Umgang mit gefährlichen Abfällen. Wichtige Änderung: Alternativ besteht jetzt die Möglichkeit, bei entsprechender persönlicher Eignung, die chemisch-naturwissenschaftlichen Grundlagen in spezifischen Kursen zu erlernen. Diese dauern rund zwölf Wochen. Die Schulungen werden von Körperschaften des öffentlichen Rechts wie Kammern, Innungen oder

vergleichbaren Institutionen angeboten. Da solche Kurse noch relativ neu sind, ist das Angebot bisher überschaubar. Ein zusätzlicher Anhang in der TRGS 520 beschreibt die notwendigen Inhalte dieser Qualifizierungsmaßnahmen. Der zusätzliche Fachkundekurs wurde aufgrund gestiegener Anforderungen von drei auf vier Tage verlängert.

Auch für die mobile Sammlung gefährlicher Abfälle gibt es hilfreiche Konkretisierungen. So wird beispielsweise ausgeführt, wie groß die Auffangwannen der Sammelmobile sein müssen, wann Sammelfahrzeuge nicht gerdet werden müssen und unter welchen Bedingungen sie überhaupt im öffentlichen Raum aufgestellt werden dürfen. Zudem gibt die TRGS 520 Hinweise, wie Abfallwerkende mit „wildem Ablagerungen“ gefährlicher Abfälle umzugehen haben – also wenn Abfälle illegal abgeladen werden. Die überarbeitete TRGS 520 enthält viele sinnvolle Änderungen, die den Entsorgungsbetrieben die tägliche Arbeit erleichtern und die Sicherheit für Beschäftigte und Umwelt verbessern.

Eckart Willer,
Referatsleiter für Gefahrstoffe und Gefahrgut
bei der BG Verkehr

🔗 Weiterführende Informationen

Die neue Fassung der TRGS 520 „Errichtung und Betrieb von Sammelstellen und Zwischenlagern für Kleinmengen gefährlicher Abfälle“ ist online auf der Website der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) verfügbar.

TRGS 520
www.baua.de





Wer hetzt, der stürzt

Locker auf das Trittbrett eines Abfallsammelfahrzeugs aufspringen: Das mag sportlich aussehen, endet aber oft mit einem verstauchten Knöchel. Noch schlimmer ist es, wenn Personen bei der Fahrt von der Plattform fallen oder beim Ausschwenken des Hecks auf dem Trittbrett gegen Hindernisse gedrückt werden. Dann sind schwere Verletzungen oder auch der Tod die Folge. Um solche Unfälle zu vermeiden, sollten Abfallwerkende auf die folgenden Maßnahmen achten.

Für die Alltagsheldinnen und Alltagshelden der Abfallsammlung sind Trittbretter unverzichtbare Hilfsmittel. Sie verkürzen die Laufwege des Ladepersonals erheblich und tragen dazu bei, die körperliche Belastung zu reduzieren. Doch so praktisch diese Plattformen auch sind, sie bergen eine Reihe von Gefahren, die leicht unterschätzt werden. Einmal nicht richtig festgehalten oder doch versucht, auf- oder abzuspringen, und schon kann es zum Sturz vom Trittbrett kommen. Viele Unfälle passieren, weil es vermeintlich schnell gehen muss. Gerade beim Auf- und Absteigen gilt: Wer hetzt, der stürzt. Abfallwerkerinnen und Abfallwerker sollten sich deshalb Zeit nehmen, bewusst und achtsam vorzugehen, selbst wenn sich hinter dem Entsorgungsfahrzeug ein Stau bildet.

Ein weiterer oft übersehener Punkt ist der Zustand des Trittbretts selbst. Grundvoraus-

setzung für einen sicheren Stand sind unbeschädigte Plattformen und Haltegriffe. Defekte sind ein absolutes No-Go. „Schnell können Abfallwerkerinnen und Abfallwerker abrutschen oder stürzen. Deshalb: Beschädigte Trittbretter nicht benutzen und Mängel sofort melden“, erklärt Eva Wilbig, Fachreferentin Entsorgung bei der BG Verkehr.

Maßnahmen des Ladepersonals

1. Niemals während der Fahrt auf- oder abspringen.
2. Mit beiden Händen an den Haltegriffen festhalten.
3. Nur eine Person pro Trittbrett.
4. Trittbrett muss frei von Gegenständen sein. Sammelbeutel, Werkzeug oder sonstige Utensilien gehören nicht dorthin.
5. Knöchelhohe Sicherheitsschuhe bieten Schutz vor Umknicken.

„Beschädigte Trittbretter nicht benutzen und Mängel sofort melden.“

Eva Wilbig,

Fachreferentin Entsorgung
bei der BG Verkehr

Fahrzeugführende in der Pflicht

Die Fahrerinnen und Fahrer tragen eine große Verantwortung für die Sicherheit des Teams. Vorsichtiges und vorausschauendes Lenken ist das A und O, um Unfälle zu vermeiden. Vor allem bei unebenem Gelände oder Steigungswechseln müssen sie das Tempo reduzieren, damit das Trittbrett nicht aufsetzt. Bei besetztem Trittbrett ist die Fahrgeschwindigkeit technisch begrenzt. Das heißt selbstverständlich nicht, dass diese mögliche Höchstgeschwindigkeit in jedem Fall gefahren werden soll. Vielmehr müssen die Fahrerinnen und Fahrer die Geschwindigkeit den Straßenverhältnissen und der jeweiligen Verkehrssituation anpassen. „Und dies ist besonders wichtig: Bei Rückwärtsfahrt darf sich niemand im Gefahrenbereich des Fahrzeugs oder auf dem Trittbrett aufhalten – auf anderen Teilen des Aufbaus sowieso nicht“, ergänzt Wilbig.

Damit alles reibungslos klappt, müssen Fahrer und Ladepersonal als Team funktionieren. Eindeutige Signale und klare Kommunikation untereinander sind entscheidend. Jeder muss wissen, was er zu tun hat. Niemand darf gefährdet werden. Dies gilt nicht nur für die eigenen Leute, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmende. Besonders geachtet werden sollte auf Menschen, die Abfallsammelfahrzeuge nicht rechtzeitig wahrnehmen oder bewegungseingeschränkt sind. Deshalb

© DGUV/Dominik Buschardt; picture alliance/dpa | Julian Stratenschulte



Die richtige Kommunikation mit den Kolleginnen und Kollegen auf dem Trittbrett ist entscheidend, um das Unfallrisiko zu senken.

ist gerade in Spielstraßen, an Schulen oder Pflegeheimen noch mehr Vorsicht geboten.

Die Betriebsleitung muss berücksichtigen, dass diese Rücksicht bei der Unterweisung gründlich geübt und draußen auf der Sammelfahrt auch entsprechend umgesetzt wird. Für die Routenplanung ist sie häufig auf die Informationen der Fahrerinnen und Fahrer angewiesen, damit die Strecke richtig organisiert werden kann. Auch in der täglichen Praxis ist gute Kommunikation unter den Beteiligten erforderlich. Denn die Disposition muss wissen, wo es Probleme bei der Anfahrt der Sammelbehälter gibt. Letztlich hängt der reibungslose Ablauf von einer konsequenten Umsetzung der Maßnahmen und einem guten Informationsaustausch ab. (msg)

Weiterführende Informationen

Auf unserer Website finden Sie neben dem Flyer „Sichere Mitfahrt auf dem Trittbrett“ auch das Video „Benutzung des Trittbretts am Abfallsammelfahrzeug“. Beide Medien fassen die wichtigsten Tipps zusammen.



Sichere Fahrt auf dem Trittbrett
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20763001



Video: Benutzung des Trittbretts
am Abfallsammelfahrzeug
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24107035



„Bei Rückwärtsfahrt darf sich niemand im Gefahrenbereich des Fahrzeugs, auf dem Trittbrett oder auf Teilen des Aufbaus aufhalten.“

Was ist „sachkundiger“ Verletzentransport?

Medizinische Laien können nicht immer einschätzen, wie schwerwiegend eine Verletzung ist. Im Zweifelsfall darf das Unfallopfer nicht mehr selbst fahren.

Ein Palettenstapel kippt um und ein Mitarbeiter stürzt zu Boden. Der Fuß schmerzt und er geht nach Hause. Drei Tage später wird im Krankenhaus eine Prellung festgestellt. Hätte die Führungskraft dafür sorgen müssen, dass der Verletzte sofort ins Krankenhaus kommt? Hätte ihn jemand fahren sollen?

Die DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ verpflichtet Unternehmerinnen und Unternehmer dazu, für den sachkundigen Transport von Verletzten zu sorgen. Was bedeutet das genau? „Sachkundig“ heißt, dass die Führungsverantwortlichen beurteilen müssen, wie schwer eine Verletzung ist und was das für den Transport des Unfall-

„Ob die verunfallte Person dabei begleitet werden muss, hängt von der Schwere der Verletzung ab.“

Thomas Seifert,

Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

opfers bedeutet (siehe DGUV Regel 100-001 „Grundsätze der Prävention“, 4.6.3 „Allgemeine Pflichten des Unternehmers“). Ist die betroffene Person noch gehfähig? Gibt es ein geeignetes Transportmittel? Im oben

genannten Beispiel war es in Ordnung, dass der Mitarbeiter selbstständig das Krankenhaus aufsuchte. Ein Krankenwagen wäre übertrieben gewesen. Aber was, wenn Unsicherheit herrscht? Wenn jemand zum Beispiel wegen einer Prellung starke Schmerzen hat und dennoch allein nach Hause fahren will oder Kreislaufprobleme sowie Schock nicht ausgeschlossen werden können?

In solchen Fällen ist es ratsam, auf Nummer sicher zu gehen und eine Expertenmeinung einzuholen. Zum Beispiel kann das Personal eines herbeigerufenen Krankenwagens helfen, schlimmere Folgen zu verhindern.





Die Notärztin oder der Notarzt kann sachkundig entscheiden und so nicht nur Verunfallte, sondern auch Unbeteiligte schützen.



Je nach Unfall können Betroffene auch selbstständig in der Notaufnahme vorstellig werden.

© picture alliance/Maximilian Koch | Maximilian Koch; Freepik/vectorillustrator; iStock (upixa)

Nicht fahrtüchtig

Ein weiteres Beispiel: Ein Elektriker erleidet während einer Reparatur einen Stromschlag, setzt seine Arbeit jedoch fort – bis er Kreislaufprobleme bekommt. Stromschläge können gefährlich sein und Herzrhythmusstörungen verursachen. Anstatt Notärztin oder Notarzt zu rufen, brach der Elektriker seine Arbeit ab und fuhr eigenständig ins Krankenhaus. In diesem Fall wäre es richtig gewesen, einen Rettungswagen zu rufen. Denn: „Nach einem Stromunfall mit Kreislaufbeschwerden darf niemand selbst ins Krankenhaus fahren“, erklärt Thomas Seifert, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr. „Wenn der Verletzte beim Fahren erneut Kreislaufprobleme bekommt, kann er sich und andere Verkehrsteilnehmen-

de gefährden.“ Notärztin oder Notarzt hätten sachkundig entschieden und so nicht nur den Elektriker, sondern auch Verkehrsteilnehmende geschützt.

Bei kleineren Verletzungen, die zwar das Weiterarbeiten behindern oder unmöglich machen, aber nicht schwerwiegend oder bedrohlich sind, genügt es oft, mit einem Pkw oder Taxi zu einer Ärztin oder einem Arzt zu fahren. „Ob die Verunfallte Person dabei begleitet werden muss, hängt von der Schwere der Verletzung ab. Klagt sie über Schmerzen oder Übelkeit, dann sollte sie nicht allein gelassen werden“, erklärt Seifert. Wichtig zu wissen: Die Verantwortung für den richtigen

Transport liegt immer bei der Unternehmerin oder dem Unternehmer. Er oder sie können allerdings Personen benennen, die in Unfällen entscheiden, wie gehandelt wird, zum Beispiel Ersthelferinnen und Ersthelfer. Oder es wird ein klarer Plan in der Gefährdungsbeurteilung festgelegt. Auch eine direkte Ansprache des Themas in den Unterweisungen hilft im Notfall. (msg)

🔗 Weiterführende Informationen

Unterweisungskarte A2:
Erste Hilfe
www.bg-verkehr.de
Webcode: 18427203





„Beim Auf- und Absteigen dürfen die Fahrerinnen und Fahrer keine Gegenstände in den Händen halten. Zwei Hände fassen an die Haltegriffe und ein Fuß befindet sich auf einer Stufe.“

Bernd Hörter,
Leiter des DGUV-Sachgebiets
Fahrzeuge

Bewusstes Ein- und Aussteigen

Ein- und Aussteigen in Fahrerhäuser ist für Fahrerinnen und Fahrer Alltag. Dabei schleichen sich schlechte Gewohnheiten ein – einige davon führen jährlich zu zahlreichen schweren Unfällen. Worauf gilt es zu achten, um Verletzungen und wochenlange Arbeitsausfälle zu vermeiden?

Mehr als zwei Personen täglich stürzten im Jahr 2020 beim Ein- oder Aussteigen in und aus dem Lkw-Fahrerhaus ab. Das ergab eine Untersuchung der BG Verkehr, die die Umstände von Absturzunfällen untersucht. „Die Fahrerinnen und Fahrer wechseln oftmals das Fahrzeug. Damit ändert sich häufig auch die Anzahl der Stufen bis zum Sitz. Da kann es bei Unachtsamkeit schon mal zur Fehleinschätzung bei der Stufenanzahl kommen und der Fuß tritt ins Leere“, sagt Michael Fischer, Referent für Präventionsschwerpunkte bei der BG Verkehr.

Auch die Forschung hat sich des Problems angenommen. Dr. Jennifer Latka hat in ihrer Doktorarbeit an der Technischen Universität München die Ursachen untersucht: „Mich hat vor allem interessiert, wie ein- und ausgestiegen wird. Welche Strategien verfolgen die

Fahrerinnen und Fahrer? Welche Faktoren sind dabei entscheidend: Ist es die Fahrzeuggeometrie? Das Alter oder die Größe der Person?“

„Nur wer sich bewusst vor Augen führt, dass sich die Stufenzahl geändert hat, kann Unfälle vermeiden.“

Michael Fischer,
Referent für Präventionsschwerpunkte
bei der BG Verkehr

Für das Projekt mit zwei- und dreistufigen Fahrzeugen lud sie an zwei Testtagen jeweils 36 Personen ein, darunter eine Frau. Bei der ersten Runde waren die Teilnehmenden im Schnitt 42 Jahre alt. Bei der zweiten Versuchs-

reihe waren nur Männer dabei, die im Schnitt 48 Jahre alt waren. „Alle Lkw-Fahrer und die Lkw-Fahrerin besaßen schon lange einen CE-Führerschein“, erklärt Latka. Ihr Verhalten unterschied sich nur beim Aussteigen: „Die Unerfahrenen richten sich aus dem Sitz auf. Die Erfahrenen hingegen stellen den linken Fuß, also den zur Tür gewandten, noch im Sitzen auf die oberste Stufe und schieben sich dann aus dem Sitz. Am Ende stehen sie mit dem linken Bein auf der obersten Stufe und beginnen rückwärts gerichtet den Abstieg.“ Das liegt daran, dass die Unerfahrenen im Stehen erst mal die erste Stufe sehen müssen, während die Erfahrenen wissen, dass sie die Stufe mit dem Fuß bereits ertasten können. Das Erstaunliche war allerdings: „Weder die alten Hasen noch die Neulinge im Beruf hatten eine bevorzugte Strategie, wie sie einsteigen. Es schien, als ob jedes

Mal ein anderer Fuß startete, egal, wie viele Stufen der Lkw hatte.“ Das bedeutete, dass die Testpersonen, wenn sie oben ankamen, je nach Anzahl der Stufen, einen Fuß am anderen Bein vorbeiführen mussten, um gut auf den Sitz zu gelangen. Das bietet Gefahr für einen Absturz.

Besonders gefährlich wurde es bei vier Stufen während einer früheren Studie. Trotz Hinweis fiel ein Fahrer sogar aus dem Fahrzeug. Latka erweiterte den Test, indem sie die Probandin und die Probanden mit einem Gegenstand in der Hand ein- und aussteigen ließ. „Die meisten Teilnehmenden haben das Klemmbrett eher in der der Tür zugewandten Hand beim Ein- und Aussteigen festgehalten. Vermutlich, weil sie sich dann mit dem Körper an der Tür mitabstützen können. Der Test zeigte aber, dass die Fahrzeugführenden sich nur schlecht dabei an drei Punkten gleichzeitig abstützen“, sagt Latka. Etwas, das in der „freien Wildbahn“ immer wieder zu sehen ist und von der BG Verkehr als klare Gefahrenquelle herausgestellt wird: „Beim Auf- und Absteigen dürfen die Fahrerinnen und Fahrer keine Gegenstände in den Händen halten und sollten sich die ‚2+1-Technik‘ einprägen: Zwei Hände fassen an die Haltegriffe und ein Fuß befindet sich auf einer Stufe“, erklärt Bernd Hörter, Leiter des DGUV-Sachgebiets Fahrzeuge.

Fahrzeugwechsel verinnerlichen

Fahrerinnen und Fahrer sollten das Modell, das sie gerade fahren, unbedingt kennen. „Nur wer sich bewusst vor Augen führt, dass sich die Stufenzahl geändert hat, kann Unfälle vermeiden“, ergänzt Fischer. Zudem sollten Tritte und Haltemöglichkeiten immer mängelfrei sein und von Nässe, Schnee und Eis frei gehalten werden. Hindernisse und Stolperfallen müssen beseitigt werden. „Nicht

„Weder die alten Hasen noch die Neulinge im Beruf hatten eine bevorzugte Strategie, wie sie einsteigen.“

Dr. Jennifer Latka,
Ingenieurin und Coachin



© contentnova; Andreas Denzer

„Das richtige Schuhwerk muss den Fuß umschließen und rutschfest sein.“

Bernd Hörter,
Leiter des DGUV-Sachgebiets Fahrzeuge

nur bei der Fahrt ist das richtige Schuhwerk entscheidend, sondern auch beim Ein- und Ausstieg. Es muss den Fuß umschließen und rutschfest sein“, betont Hörter.

In ihrer Forschung veränderte Latka den Aufbau des Lkw: „Bei unseren Tests haben wir auch die Geometrie des Fahrzeugs modifiziert und Haltegriffe sowie Trittstufen versetzt. So konnten wir die Fahrerin und die Fahrer stärker in ihrer Bewegung führen.“ Durch diesen Wechsel wurden die Teilnehmenden gezwungen, so zu starten, dass sie oben ohne Beinwechsel am Sitz ankamen. Diese Maßnahmen konnten jedoch nicht verhindern, dass die Profis sich beim Aussteigen von der letzten Stufe fallen lassen, beim Aufsteigen auf die erste Stufe springen oder sich nur mit einer Hand am Fahrzeug festhalten. Dies birgt das Risiko eines Absturzes. Hier helfen nur regelmäßige Unterweisungen, um das Verhalten zu ändern.

Deshalb entwickelte die BG Verkehr die neue Unterweisungskarte „Ein- und Aussteigen“, die beschreibt, wie man es rich-

tig macht. Zudem gibt es einen Aufkleber für die Fahrzeuginnentür. Dieser erinnert die Fahrerinnen und Fahrer an das richtige Schuhwerk. Hörter betont: „Das Ein- und Aussteigen sollte regelmäßig unterwiesen werden, insbesondere bei Fahrzeugwechsel. Fahrerinnen und Fahrer müssen bewusst und konzentriert ein- bzw. aussteigen, um Unfälle zu vermeiden. Das gilt für Fahrer- und Beifahrerseite.“

(msg)

© Weiterführende Informationen

Die Unterweisungskarte „Ein- und Aussteigen“ können Sie in unserem Medienkatalog bestellen. Hier erhalten Sie auch die Warn-Aufkleber „Schuhe an für eine sichere Fahrt!“.



„Ein- und Aussteigen“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20234453



Geduld und Planung

Ein Haus aus Betonfertigteilen ist ein Puzzle im Riesenformat. Jedes Teil hat einen genauen Platz. Dafür braucht der Bauleiter einen Plan, der Kran Stahldrahtseile und der Kranführer die sprichwörtlich ebenso starken Nerven.

Bruno Tump ist das Auge im Sturm. Sein Finger bewegt den Joystick ruhig nach rechts. Sein Blick ist konzentriert. Dass über ihm 40 Meter Kranausleger in den Himmel ragen, dass gerade 18 Tonnen Last an Stahldrahtseilen daran hängen, dass um ihn herum Hochbetrieb an Radladern und Kippern herrscht – nichts davon lässt er sich anmerken.

Der Autokran, den Tump bedient, gehört dem Unternehmen HKV Schmitz aus Köln und steht seit knapp einem Tag auf dem Gelände eines Steinbruchs im Hochsauerland. Hier sollen in den nächsten Tagen ein Bürogebäude sowie ein weiteres mit Sanitär- und Pausenräumen entstehen. Die Steinbruchleitung hat sich für den Bau aus Betonfertigteilen entschieden.

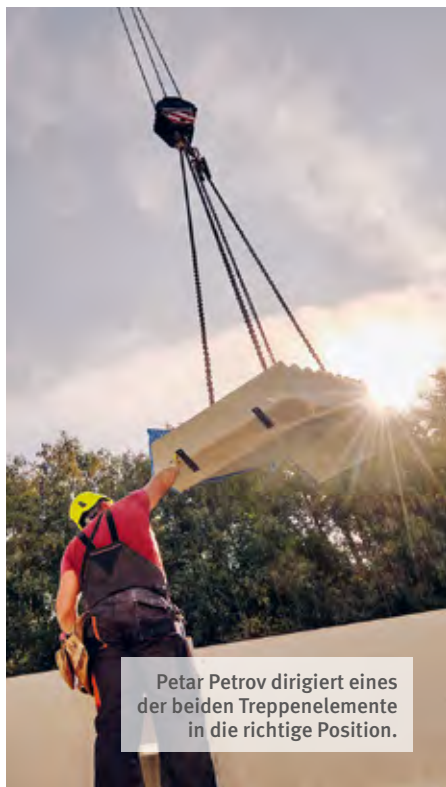
Wo an diesem frühen Morgen nur ein Betonfundament zu sehen ist, wächst im Laufe des Tages ein Gebäude in die Höhe. Bereits am Tag zuvor haben der Kranführer und seine Kollegen den Kran auf dem sorgsam verdichteten und geebneten Stellplatz aufgebaut. Nur wenig später kamen die ersten Gebäudeelemente an.

In einem Steinbruch im Sauerland sollen innerhalb weniger Tage zwei Gebäude entstehen.

Schritt eins der Planung von Bauleiter Sascha Velten hat gut geklappt: Zehn Fertigteile stehen zum Aufbau bereit. Das ist möglich, weil die Elemente auf sogenannten Innenlader-Paletten an der Baustelle abgestellt werden können. Am Abend und in der Nacht lieferten Innenlader-Fahrzeuge mehr als zehn Paletten mit Wandelementen. Nun stehen die Teile zum exakt richtigen Zeitpunkt bereit, während die Fahrzeuge schon wieder unterwegs zu anderen Baustellen sind (siehe Kasten auf Seite 19). Ein riesengroßes Puzzle wartet jetzt auf seinen Zusammenbau. >>

Auch wenn es einfach aussieht: Fertighausbau ist Millimeterarbeit mit tonnenschweren Betonteilen.

„Der Transport auf Innenlader-Paletten erleichtert uns die Ablaufplanung ungemein“, sagt Bauleiter Sascha Velten vom Unternehmen Dietrich Fertigbau. Er hat die Anlieferung koordiniert. Jetzt beugt er sich mit seinem Team über den Bauplan und zeigt immer wieder auf eine der nebeneinander aufgestellten Paletten. „Alle Bauteile sind nummeriert, jetzt müssen wir sie in der richtigen Reihenfolge aufstellen.“ Bestandsaufnahme: Für das erste Gebäude sind alle Elemente angekommen und für das zweite Gebäude sind ebenfalls schon Teile eingetroffen. Diese lagern auf einer Abstellfläche am Rand des Steinbruchs, bis sie gebraucht werden.



Petar Petrov dirigiert eines der beiden Treppenelemente in die richtige Position.



Das Erdgeschoss des ersten Gebäudes muss bis zum Mittag stehen, dann kommen die Deckenteile. Direkt neben dem später zweistöckigen Gebäude befindet sich die Fahrzeugwaage des Steinbruchs. Das tägliche Verkehrsaufkommen von Kippern und Kippsattelzügen ist beträchtlich – wer aus dem Steinbruch hinausfährt, muss hier vorbei. Keine zehn Minuten vergehen, ohne dass neue Fahrzeuge über die Wiegeeinrichtung rollen. „Da sind wir froh, dass zwischendrin nicht noch fünf bis zehn Sattelaufleger mit Betonteilen auf das Abladen warten müssen“, sagt Velten. Weil die Innenlader-Paletten zu verkehrsarmen Zeiten unterwegs waren, konnten die Fahrerinnen und Fahrer sie im Steinbruch abladen, ohne sich dabei in einem potenziellen Gefahrenbereich aufzuhalten. Und die Expeditionen sind froh, dass sie ihre Leute nicht zur Hauptverkehrszeit aus dem Ruhrgebiet ins Sauerland schicken müssen.

Zehn Wände, zwei Treppen

Ein Fahrer ist mit seinem Innenlader-Fahrzeug allerdings vor Ort geblieben: Berufskraftfahrer Kevin Neuen wartet auf dem Abstellplatz auf seinen Einsatz. Von hier zieht er nun nach und nach die Innenlader-Paletten vor, die auf der Fläche vor dem Kran keinen Platz mehr gefunden haben. Neuen hat jahrelange Erfahrung bei Sondertransporten und weiß: Seine Auf-





Er behält stets die Ruhe und hat alles im Blick: Kranführer Bruno Tump an seinem Arbeitsplatz.

„Der Transport auf Innenlader-Paletten erleichtert uns die Ablaufplanung ungemein.“

Sascha Velten, Bauleiter

gabe ist das Fahren. Sobald er die Ladungsicherung entfernt hat, geht er im Wortsinn „aus dem Weg“.

Die genaue Vorplanung zahlt sich jetzt aus. Das Team von Bauleiter Velten schlägt ein tonnenschweres Teil nach dem anderen am Kran an. Alle drei Kollegen sind, wie Velten selbst, qualifiziert für das Anschlagen von Lasten. Das ist eine Grundvoraussetzung für diese Arbeiten. Bereits im Fertigteilewerk wurden Anschlagpunkte eingegossen, ebenso Führungen für den Bewehrungsstahl zum Verbinden der Teile. Kranführer Tump lenkt Teil für Teil mit ruhiger Hand an seinen vorbestimmten Platz in den frisch angemischten Beton.

Das Puzzle nimmt Form an

Innerhalb einer halben Stunde stehen bereits drei Wände. Komplett fertig mit allen Kabelschächten, Fenster- und Türausschnitten. Wo eben noch eine Betonfläche war, befindet sich nun ein Raum. Immer, wenn ein neues Teil an Ort und Stelle sitzt, stecken die Arbeiter Bewehrungsstahl zwischen die Wandelemente und gießen die Lücken mit Beton aus. Obwohl das Prinzip an Modellbau erinnert, ist Fertighausbau Millimeterarbeit mit tonnenschweren Teilen. „Nur weil es einfach aussieht, ist es nicht weniger gefährlich“, sagt Ulrich Schulz, Aufsichtsperson und Fachreferent für Krane bei der BG Verkehr, der



Fahrer Kevin Neuen senkt die Innenlader-Palette auf den Boden ab, damit der Kran sie entladen kann (unten).



Kurz erklärt: Innenlader-Fahrzeuge

Das Innenlader-Fahrzeug ist ein Sattelanhänger mit Einzelradaufhängung. Der Ladeschacht zwischen den Rädern kann einen auswechselbaren Ladungsträger aufnehmen. Diese sogenannte Innenlader-Palette muss nicht direkt bei der Anlieferung abgeladen werden. Stattdessen können die Ladungsteile auf der Palette bleiben, bis sie benötigt werden. Aus Sicht des Arbeitsschutzes bietet diese Art von Fahrzeugen zwei wesentliche Vorteile:

1. Getrenntes Anliefern und Entladen minimiert das Risiko für Fahrerinnen und Fahrer, beim Entladen verletzt zu werden. Wer nicht mehr vor Ort ist, ist am sichersten.
2. Die Paletten werden ebenerdig bereitgestellt und bleiben bis zum Anschlagen am Kran gesichert. Somit können die Ladungsteile nicht mehr von einer Ladefläche fallen oder umkippen und im schlimmsten Fall Beschäftigte erschlagen.



„Die Deckenelemente werden liegend angeliefert. Deshalb müssen sie nicht gedreht werden, bevor ich sie an ihren Platz hebe.“

Bruno Tump, Kranführer bei HKV Schmitz

Eindeutig kommunizieren: Bauleiter Sascha Velten gibt dem Kranführer das Zeichen, die Ladung anzuheben.



unter anderem das Mitgliedsunternehmen HKV Schmitz fachlich berät. „Ein Fehler und wir haben es mit schwersten Verletzungen zu tun. Wir mussten schon Unfälle untersuchen, bei denen Menschen von solchen Betonwänden erschlagen wurden.“

Noch vor der Mittagspause sind alle für das erste Gebäude bestimmten Innenlader-Paletten entladen. Alle Wände stehen. Beim Einsetzen der zwei Treppenelemente gibt es noch eine Besonderheit. Petar Petrov aus Sascha Velten's Team muss die Treppe so anschlagen, dass sie bereits in der Position am Kran hängt, in der sie später im Haus sitzt. Dazu müssen die Anschlagketten am oberen Ende der Treppe entsprechend verkürzt werden.

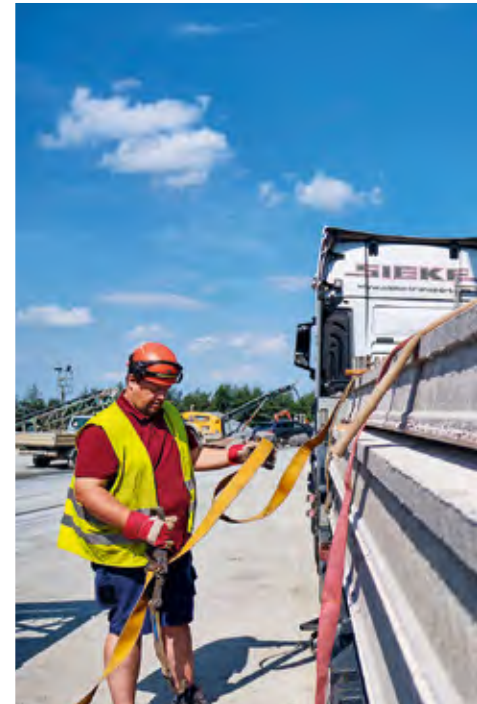
Warten auf die Lieferung

Dann heißt es warten: Zwei Sattelzüge mit den Elementen für die erste Geschossdecke sind noch unterwegs. Anders als die Wandelemente konnten sie nicht mit Innenlader-Paletten geliefert werden. Und die Stausituation auf den Autobahnen rund ums Sauerland ist auch an diesem Donnerstag angespannt. „So gut es geht, planen wir den Verkehr mit ein“, sagt Velten. „Klappt nicht immer.“ Kranführer Tump hebt die Schultern: „Dann warten wir eben.“ Von Stress und Durcheinander lässt er sich ebenso wenig aus der Ruhe bringen wie von Wartezeiten. Bauleiter Velten nutzt die Baupause für eine wichtige Besprechung: Gemeinsam mit Konrad Kaboth bespricht er den Zwischenstand der Kranbaustelle. Kaboth koordiniert für HKV Schmitz die Vorbereitung der Baustellen. Er hat in seinem Berufsleben schon unzählige Bauplätze besichtigt – seine Einschätzung ist für die Disposition des Kranbetriebs unverzichtbar. Auch jetzt machen sich Velten und Kaboth auf den Weg zu einem weiteren Bauplatz: Etwa 100 Meter entfernt soll das zweite Gebäude entstehen. Sobald die Deckenelemente von Gebäude eins an ihrem Platz sind und mit Beton verfüllt werden, zieht der Autokran dorthin um. Ein Krantag ist teuer, deshalb kann sich die Maschine woanders nützlich machen, während der Beton

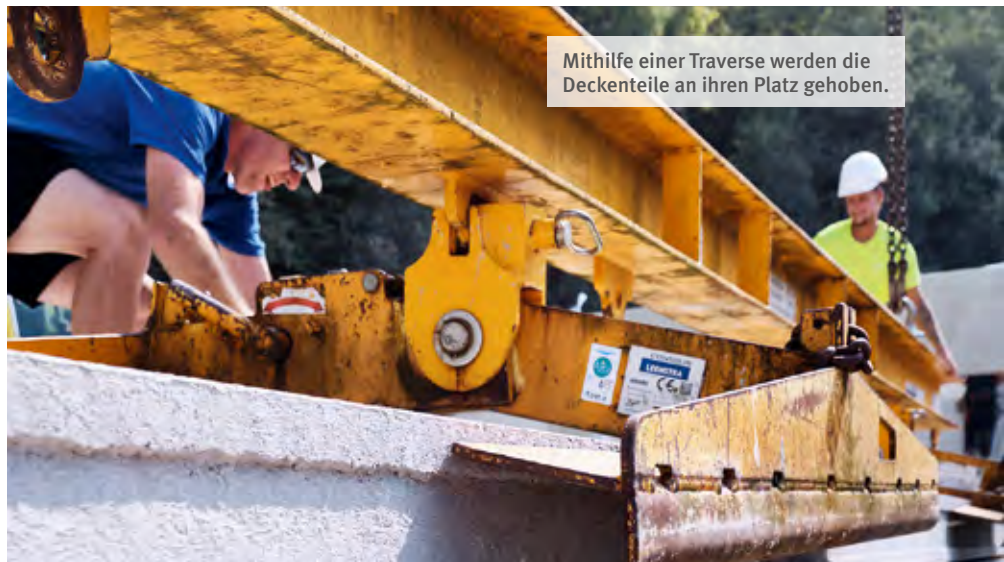
trocknet. Kaboth und Velten legen dafür fest, wie der neue Standplatz vorbereitet werden muss. Kurz danach beginnt ein Radlader des Steinbruchs mit dem Ebnen und Befestigen des Kranplatzes.

Die Decke ist da

Zwei Stunden später rangiert der erste Auflieger mit den Hohlkörperdeckenteilen auf den Kranplatz. Das Timing hätte kaum besser sein können – in der Mittagszeit flaut der reguläre Steinbruchverkehr ab, die Fahrzeuge kommen sich somit nicht in die Quere. „Die Deckenteile kommen hier liegend an“, erklärt Kranführer Tump. „So müssen sie nicht gedreht werden, bevor ich sie an ihren Platz hebe.“ Mithilfe der mitgelieferten Traverse setzt Tump die Deckenteile auf die bereits



Mithilfe einer Traverse werden die Deckenteile an ihren Platz gehoben.





Die Erdgeschosswände stehen. Nun setzt das Team die Deckenteile ein, deren Hohlkörper später mit Beton ausgegossen werden.



stehenden Wandelemente. Das Bauteam kümmert sich um die zentimetergenaue Positionierung. Weil der Kranführer die Bauarbeiter von seiner Position aus nicht mehr sehen kann, sind sie ständig per Funk mit dem Oberwagen des Krans verbunden.

Mittlerweile ist die Sonne um den Steinbruch-Abrauhügel gewandert und steht direkt auf der Baustelle. Kranführer Bruno Tump zieht seine Krantür von innen zu und lächelt:

„Klimaanlage!“ Velten und seine Kollegen suchen sich einen Platz im Schatten des Neubaus, um dort auf den nächsten Sattelaufleger zu warten, der die noch fehlenden Deckenstücke bringen soll. Für das Team vom SicherheitsProfi endet der Besuch auf der Baustelle. Wir wünschen ein gutes und sicheres Arbeiten und hoffentlich nicht allzu langes Warten. Bauleiter Velten ist zuversichtlich: „Das Haus bekommt heute auch ganz sicher noch seine Decke.“ Es läuft also trotzdem alles

nach Plan. „Der Lkw ist unterwegs, mehr können wir nicht tun. Wir kommen heute schon in unseren Feierabend“, sagt Kranführer Tump und lehnt sich zurück. Eben ganz das Auge im Sturm.

Text: Moritz Heitmann
Fotos: Christian Ahrens

Fahrrad, Pedelec und Lastenrad winterfest machen

Vielerorts kommen Pendlerinnen und Pendler mit dem Fahrrad schneller ans Ziel als per Pkw, Bus oder Bahn. In der kalten Jahreszeit sollten Fahrerinnen und Fahrer spätestens im Oktober das Rad einem Sicherheitscheck unterziehen und es winterfest machen.

Witterung und Schmutz

- ▶ Scheinwerfer und Reflektoren sauber halten
- ▶ Fahrradkette reinigen, ölen und mit einer Abdeckung schützen
- ▶ Kein Einfrieren: Brems- und Schaltzüge sowie das Fahrradschloss mit Kriechöl einsprühen
- ▶ Sattelüberzug gegen Nässe und Schnee nutzen
- ▶ Gelsattel kann bei extremer Kälte hart werden: vor dem Winter austauschen
- ▶ Schutzbleche über den Reifen halten Schmutz und Nässe ab

Arbeitgeberpflichten bei beruflicher Nutzung

- ▶ Regelmäßige Inspektionen
- ▶ Schulungen: Einweisungen zur sicheren Nutzung der Fahrräder, insbesondere im Winter
- ▶ Schutzausrüstung, zum Beispiel Helme und reflektierende Kleidung
- ▶ Unfallprävention, beispielsweise das Bereitstellen von Winterreifen und regelmäßiger Check der Beleuchtung
- ▶ Dokumentation: Prüfungen, Wartungsarbeiten und Sicherheitschecks erfassen, um bei Unfällen nachzuweisen, dass alle Maßnahmen ergriffen wurden
- ▶ Sicherstellen, dass die Diensträder für die Aufgabe geeignet sind, zum Beispiel in Bezug auf Größe, Nutzlast und Ausstattung mit Transportsystemen, wie etwa Taschen

Lagerung bei Winterpause

- ▶ Fahrräder drinnen lagern oder Plane („Fahrradgarage“) nutzen
- ▶ Vor Lagerung reinigen
- ▶ Bedieneinheit und Akku von Pedelecs abnehmen und im Warmen lagern. Akku gelegentlich kontrollieren



Bremsen

- ▶ Bremsklötze austauschen, wenn der Bremsbelag bis zur Verschleißgrenze (Markierung oder Einkerbungen) abgeschliffen ist
- ▶ Harte oder rissige Beläge ebenfalls ersetzen
- ▶ Seilzüge so einstellen, dass eine angemessene Dosierung mit geringer Handkraft und kurzem Weg am Bremshebel möglich ist

Akku

- ▶ Akku-Speicherezellen nur bei Temperaturen über null Grad laden und bei Werten zwischen -10 und -20 Grad nicht in Betrieb nehmen
- ▶ Ladezustand zwischen 20 und 80 Prozent halten für längere Lebensdauer
- ▶ Akku regelmäßig auf Schäden, wie Risse und Verformungen prüfen

Dynamo

- ▶ Erste Wahl sind Nabendynamos. Sie laufen zuverlässig und wartungsfrei
- ▶ Seitenläufer-Dynamos können bei Nässe und Minusgraden aussetzen

Beleuchtung

- ▶ Scheinwerfer einstellen: Lichtkegel sollte etwa zehn Meter vor dem Fahrrad auf die Straße treffen
- ▶ LED-Ansteckleuchten nur mit Zulassung des Kraftfahrt-Bundesamts
- ▶ Blinkende Scheinwerfer und Schlussleuchten sind verboten
- ▶ Zusätzliche Bremsleuchtenfunktion ist erlaubt

Reifen

- ▶ Tieferes Reifenprofil gibt Bodenhaftung
- ▶ Winterreifen aus spezieller Gummimischung, die bei niedrigen Temperaturen flexibel bleibt
- ▶ Spikes lohnen sich für alle, die bei Eis und Schnee unterwegs sind





Ihre Frage:

„Stimmt es, dass ich nach einem Arbeitsunfall nicht einfach zu meiner Hausärztin gehen darf?“

Unsere Antwort von Steffen Glaubitz, Geschäftsführer der Bezirksverwaltung Berlin

Nicht ganz – Sie könnten zwar bei kleinen Arbeitsunfällen zunächst Ihre Hausärztin aufsuchen, aber die Berufsgenossenschaften empfehlen, direkt einen sogenannten Durchgangsarzt (D-Arzt) zu konsultieren. Dafür brauchen Sie keine Überweisung. Die Vorstellung bei einem D-Arzt oder einer D-Ärztin ist auf jeden Fall verpflichtend, wenn Sie:

- nach dem Unfall voraussichtlich arbeitsunfähig sind,
- die Behandlung länger als eine Woche dauern wird oder
- Heil- und Hilfsmittel verordnet werden müssen.

Ein D-Arzt, Facharzt oder Fachärztin für Unfallchirurgie und Orthopädie, ist speziell dafür ausgebildet,

Unfallverletzungen zu behandeln. Er oder sie entscheidet, ob eine Weiterbehandlung durch Ihre Hausärztin ausreicht oder ob eine besondere Heilbehandlung durch einen D-Arzt notwendig ist. In diesem Fall informiert er oder sie die BG Verkehr und überwacht den weiteren Behandlungsverlauf.

Bei schweren Verletzungen nach Arbeitsunfällen bringt Sie der Rettungsdienst meist direkt in ein Krankenhaus mit D-Ärzten. Eventuell kann eine weitere Verlegung in ein besonders spezialisiertes Krankenhaus nötig sein. Dies geschieht in Abstimmung mit der BG Verkehr.

Mit Abwasserproben Infektionskrankheiten erkennen

Abwasser ist eine zuverlässige Datenquelle, weil jeder Mensch mit dem Gang zur Toilette anonym Informationen zur Verfügung stellt. So lassen sich viele Krankheitserreger aus dem menschlichen Organismus im Abwasser nachweisen, noch bevor die Betroffenen Symptome entwickeln. Außerdem kann man aus den Proben schließen, wie hoch die Krankheitslast der Bevölkerung in einer bestimmten Region ist. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziert nun ein Projekt, mit dem vorhersagbar wird, wie sich eine Infektionskrankheit weiter ausbreiten wird. So könne man die Bevölkerung frühzeitig informieren und Gegenmaßnahmen anstoßen.

Abwasser als Frühwarnsystem für gefährliche Erreger
www.gesundheitsforschung-bmf.de



Fünf Minuten Pause für die Gesundheit

Wer ausschließlich am Bildschirm arbeitet, sollte pro Stunde fünf Minuten Pause machen und sich bewegen. So lautet die Empfehlung in der aktualisierten Technischen Regel für Arbeitsstätten (ASR 6). Die ASR selbst sind nicht rechtsverbindlich. Sie machen deutlich, wie die Verantwortlichen für den betrieblichen Arbeitsschutz nach dem Stand der Technik die Vorgaben aus der Arbeitsstättenverordnung in der Praxis umsetzen können. Unabhängig davon gelten regelmäßige Bewegungspausen schon lange als bewährtes Mittel, um Rückenschmerzen zu vermeiden.

Achtung, Erkältungszeit!

Jetzt Abwehrkräfte unterstützen



Gegen den Blues am Sonntagabend

Der Gedanke an den bevorstehenden Montag verdirbt vielen Menschen am Schluss des Wochenendes die Stimmung. Dagegen kann man oft etwas tun: Probleme offen ansprechen, die Arbeitswoche gut abschließen, in der Freizeit keine dienstlichen Nachrichten schreiben oder Lichtblicke für die nächste Woche schaffen. Diese und weitere Anregungen hat das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zusammengestellt. Der „Check-up gegen den Sonntagabend-Blues“ richtet sich an Führungskräfte und Beschäftigte und steht im Internet kostenlos zum Download bereit.

CHECK-UP: Gegen den Sonntagabend-Blues
publikationen.dguv.de
Webcode: p022538



Dokumentarfilm über eine BG Klinik

Die BG Klinik Bergmannstrost in Halle feiert in diesem Jahr ihr 130-jähriges Jubiläum. Ein Kamerateam des Mitteldeutschen Rundfunks hat mehrere Wochen lang hautnah miterlebt, wie Ärztinnen und Ärzte sowie Pflegekräfte in dieser hochmodernen Spezialklinik Schwerverletzten helfen. Im Zentrum der spannenden Dokumentation „Die Unfallretter vom Bergmannstrost“ stehen eine junge Notärztin, ein Krankenpfleger und eine ehemalige Patientin, die querschnittgelähmt ist. Der Film steht in der ARD Mediathek zur Verfügung.

Die Unfallretter vom Bergmannstrost Halle
www.ardmediathek.de



Digitaler Lohnnachweis für 2024

Bis zum 16. Februar 2025 müssen alle Unternehmen, bei denen Festangestellte oder Aushilfen arbeiten, den Lohnnachweis für das Jahr 2024 abgeben. Auf Basis dieser Daten berechnet die BG Verkehr die Beiträge für die gesetzliche Unfallversicherung.

Die Übermittlung ist über ein systemgeprüftes Entgeltabrechnungsprogramm oder im SV-Meldeportal möglich. Vor dem Start ist ein automatisierter Abgleich der Unternehmensdaten notwendig.



Der digitale Lohnnachweis
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16488979





© Adobe Stock (sakurra; rob3000); Freepik

Wenn die Augen schlechter werden

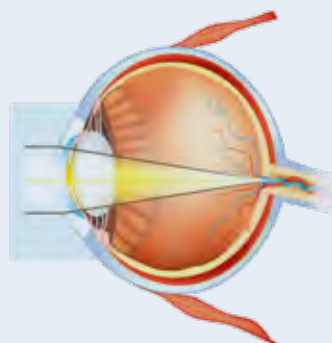
Die erste Brille kommt bestimmt: Ab Mitte 40 beginnt das Kleingedruckte allmählich zu verschwimmen. Während hier eine einfache Lesebrille das Problem löst, sollten andere Sehstörungen immer in der Facharztpraxis abgeklärt werden.

Viele Menschen arbeiten heute am Computer. Sei es der klassische Monitor oder das Smartphone. Was bedeutet das für unsere Augen, die sich im Laufe der Evolution vor allem auf gute Fernsicht eingestellt haben? „Während bei Kindern durch starke Bildschirmnutzung Kurzsichtigkeit entstehen kann, ist das bei Erwachsenen nicht der Fall“, erklärt Dr. med. Christoph Caumanns, Facharzt für Arbeitsmedizin und Hals-Nasen-Ohren-Arzt bei der BG Verkehr. Trotzdem empfiehlt er, regelmäßig vom PC oder vom Buch aufzuschauen und den Blick für einige Minuten in die Ferne zu richten. „So entspannen die Augenmuskeln. Und das beugt Ermüdung vor“, so Caumanns. Ansonsten können Kopfschmerzen und Erschöpfung die Folge sein. Caumanns rät zu einfachen Übungen und Massagen, um die Augen zu entlasten (eine kleine Auswahl finden Sie im Kasten rechts). „Dieses Training kann ganz leicht in den Alltag eingebaut werden und hilft, den Sehapparat fit zu halten“, sagt er.

Für Fahrerinnen und Fahrer sind gesunde Augen entscheidend. „Eine unbehandelte Sehschwäche kann zu verzögerten Reaktions-

Wie funktioniert das Auge?

Bei Normalsichtigkeit passieren die Lichtstrahlen eines betrachteten Gegenstands zunächst die Hornhaut. Sie ist hinter dem geschlossenen Oberlid leicht als kleine Wölbung zu ertasten. Danach werden die Strahlen durch die hinter der Iris (Regenbogenhaut) liegenden Linse so umgelenkt (gebrochen), dass sie auf der Netzhaut präzise zusammenlaufen. Die Sinneszellen (Zapfen und Stäbchen) geben die Nervensignale an den Sehnerv ins Gehirn weiter. Dort werden die Informationen verarbeitet und zu einem bewusst wahrgenommenen scharfen Bild zusammengesetzt. Die an einem ringförmigen Muskel aufgehängte Linse wölbt sich hierbei mehr oder weniger stark, je nach Abstand des betrachteten Gegenstands.



zeiten führen und das Unfallrisiko erheblich erhöhen“, warnt Caumanns. Zwischen dem 40. und 45. Lebensjahr macht sich bei vielen Menschen die sogenannte Alterssichtigkeit bemerkbar. „Nahe Objekte werden unscharf, weil die Elastizität der Augenlinse nachlässt“, erläutert Caumanns. Eine Lesebrille hilft gegen die verschlechterte Nahsehfähigkeit.

Nachtblindheit

Daneben tritt im Alter oft eine erhöhte Blendempfindlichkeit auf. „Auch das sogenannte ‚Kontrast- und Dämmerungssehen‘, oft als Nachtblindheit bekannt, verschlechtert sich“, erklärt Caumanns. Menschen mit Nachtblind-

„Regelmäßig vom PC oder vom Buch aufschauen und den Blick in die Ferne richten, das entspannt die Augen.“

Dr. med. Christoph Caumanns,
Facharzt für Arbeitsmedizin und Hals-Nasen-Ohren-Arzt bei der BG Verkehr

„Grüner Star ist gefährlich, weil er oft schleichend beginnt.“

heit haben Probleme, schnelle Lichtwechsel zu verarbeiten, und sind besonders im Straßenverkehr gefährdet. „Die angeborene Form der Nachtblindheit, bei der sich die Augen nicht an die Dunkelheit anpassen können, ist leider nicht behandelbar“, so Caumanns. Diese Störung tritt jedoch früh auf, wird meist schon im Kindesalter erkannt.

Anders verhält es sich bei der erworbenen Nachtblindheit, die durch Krankheiten wie den grauen Star verursacht wird. Typische Warnzeichen sind unscharfes Sehen bei Dunkelheit und starke Blendempfindlichkeit. „Bei diesen Symptomen sollte eine Fachärztin oder ein Facharzt aufgesucht werden, oft hilft schon eine angepasste Sehhilfe“, rät Caumanns. Insbesondere weitsichtige Personen können so besser mit Dunkelheit umgehen. In Situationen mit starker Sonneneinstrahlung hilft nur der Griff zur Sonnenbrille.

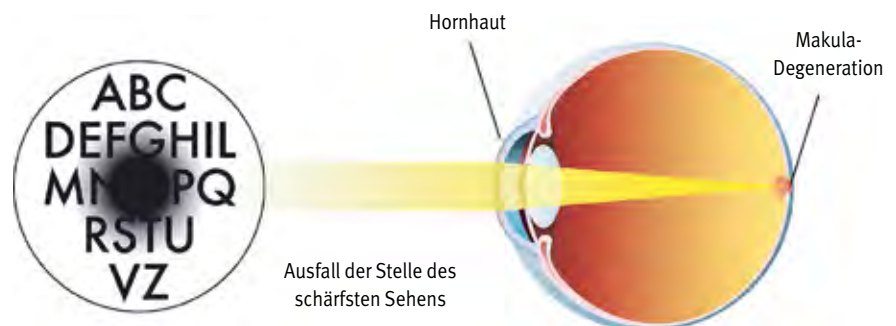
Grauer und grüner Star

Aufpassen sollte man, wenn die Umgebung bzw. die betrachteten Gegenstände mit einem milchigen Schleier überzogen scheinen. Dann ist der graue Star, eine Trübung der Linse, schon weiter fortgeschritten.

„Bei häufigen Kopfschmerzen oder Ausfall des Sichtfelds sollte eine Augenärztin oder ein Augenarzt aufgesucht werden.“

Diese Erkrankung ist gut behandelbar: „Eine Operation, bei der die natürliche Linse durch eine künstliche ersetzt wird, führt meist zu einer deutlichen Verbesserung der Sehkraft.“ Im Alter zwischen 52 und 64 Jahren hat die Hälfte der Bevölkerung einen grauen Star ohne Sehestörungen. Ab dem 75. Lebensjahr bemerken Erkrankte erst Beeinträchtigungen. Caumanns empfiehlt, prophylaktisch bei starkem Sonnenlicht eine Sonnenbrille zu tragen, um einer Schädigung der Linse durch ultraviolette Strahlung vorzubeugen, die zur Entwicklung des grauen Stars beitragen kann.

Anders verhält es sich beim grünen Star (Glaukom). „Ein Glaukom ist gefährlich, weil es oft schleichend beginnt“, erklärt Caumanns. Es macht sich durch den schrittweisen Verlust des Gesichtsfelds bemerkbar, was bereits auf irreversible Schäden am Sehnerv hinweist. „Eine frühzeitige Diagnose ist hier entscheidend“, betont er. „Denn sobald der Sehnerv geschädigt ist, kann man den Verlust nicht mehr rückgängig machen.“ Ein grüner Star kann sich aber auch anfallsartig durch plötzliche Augenschmerzen, Sehstörungen und Übelkeit oder Erbrechen bemerkbar machen. Personen mit einer familiären Vorbelastung – also Eltern oder Geschwister, die an einem Glaukom leiden – sollten besonders vorsichtig sein und frühzeitig zu Vorsorgeuntersuchungen gehen, spätestens ab 40 Jahren. „Beim grünen Star gibt es ein Missverhältnis zwischen Flüssigkeitsproduktion und -abfluss. Dies führt zu einer Druckerhöhung in der Augenkammer“, erklärt Caumanns.



Makula-Degeneration

Fallen im Alter Teile des zentralen Gesichtsfelds aus, dann leidet die betroffene Person an der Makula-Degeneration. „Das heißt, dass die Gegend des schärfsten Sehens auf der Netzhaut, die sogenannte ‚Macula lutea‘, sich verschlechtert“, erläutert Caumanns. Fachkräfte sprechen von einer altersbedingten Makula-Degeneration (AMD). Bei der AMD ist „nur“ die Stelle des schärfsten Sehens betroffen, das weiter außen liegende Gesichtsfeld bleibt intakt. „Die Betroffenen erblinden also nicht völlig“, so Caumanns. „Aber das Lesen oder das Erkennen von Details wird stark eingeschränkt.“

Die Häufigkeit dieser Erkrankung steigt nach dem 60. Lebensjahr deutlich an. Etwa 24 Prozent der Menschen zwischen 65 und 74 Jahren zeigen Anzeichen der AMD, auch wenn

Augenübungen

1. Kräftig gähnen

Das löst Tränenflüssigkeit aus und befeuchtet das Auge. Außerdem nimmt der Körper mehr Sauerstoff auf.

2. Nacken entspannen

Richtig gerade aufsetzen, Schultern locker lassen und den Nacken entspannen. Das fördert die Durchblutung.

3. Pausieren

Angewärmte Hände über die geschlossenen Augen legen und mehrmals tief ein- und ausatmen.

4. Blick in die Ferne

Bewusst mit den Augen blinzeln und auf Gegenstände in der Ferne fokussieren. So entspannen die Augen.

diese oft symptomlos bleiben. „Das größte Risiko ist das Alter, aber auch Rauchen und genetische Veranlagung spielen eine Rolle“, so Caumanns.

Besonders wichtig ist die Früherkennung: „Das Amslergitter ist ein einfacher Selbsttest, der hilft, Auffälligkeiten zu erkennen“, so Caumanns. Es zeigt im Normalfall parallele Linien, gerade und ohne Unterbrechungen. Sieht man Schlangenlinien, defekte Kreuzungspunkte oder überhaupt defekte Stellen, sollte unbedingt eine Augenärztin oder ein Augenarzt aufgesucht werden. Caumanns betont: „Augenkrankheiten im Alter lassen sich nicht immer vermeiden, aber durch regelmäßige Vorsorgeuntersuchungen können viele Risiken minimiert werden.“ (msg)



© BG Verkehr; iStock (Cecilie_Arcurs)

Regionale Betreuung bei Arbeitsunfällen

Für eine schnellere und regionalere Betreuung nach einem Arbeitsunfall organisiert die BG Verkehr ab dem 1. Februar 2025 die Bearbeitung der Fälle neu. Künftig ist der Wohnort der Versicherten ausschlaggebend.

„Wir möchten noch näher bei unseren Versicherten sein, besonders nach einem Unfall“, erklärt Lukas Bummer, Koordinator der Bezirksverwaltungen bei der BG Verkehr. Ab dem 1. Februar 2025 bearbeitet die BG Verkehr Arbeitsunfälle nicht mehr nach der Postleitzahl des Unternehmens, sondern nach dem Wohnort der Versicherten. „Das bedeutet kürzere Wege für unsere Versicherten und eine bessere Einbindung regionaler Partner wie Ärztinnen und Ärzte, Krankenhäuser und Reha-Einrichtungen“, so Bummer weiter.

Bisher verteilte sich die Bearbeitung von Arbeitsunfällen über das gesamte Bundesgebiet. „Wenn ein Unternehmen bundesweit agiert, sind die Unfallmeldungen häufig über viele Regionen verstreut. Das machte die Bearbeitung aufwendig“, sagt Bummer. Mit der neuen Organisation nach Wohnort werden die Versicherten nun näher an ihrem Zuhause betreut. Auch die Mitarbeitenden der BG Verkehr profitieren von kürzeren Reisezeiten und einer effizienteren Zusammenarbeit mit regionalen Partnern. Damit kommen sie dem gesetzlichen Auftrag und Grundsatz der Unfallversicherung nach dem Sozialgesetzbuch VII (SGB VII) noch besser nach, Versicherte „mit allen geeigneten Mitteln“ zu unterstützen.

„Wir möchten noch näher bei unseren Versicherten sein, besonders nach einem Unfall.“

Lukas Bummer,
Koordinator der Bezirksverwaltungen bei der BG Verkehr

Vorteile für Unternehmen

Auch die Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr haben etwas von der Umstellung: „Wir arbeiten zukünftig noch enger mit unseren Partnern vor Ort zusammen, um den Genesungsprozess voranzubringen und damit auch unfallbedingte Ausfallzeiten zu reduzieren“, erklärt Bummer. Für die Unternehmen bedeutet dies eine schnellere Rückkehr der Beschäftigten ins Arbeitsleben und weniger organisatorischen Aufwand.

Die Neuorganisation erfolgt Schritt für Schritt, um die Anpassung reibungslos zu gestalten. Arbeitsunfälle, die vor Februar 2025 gemeldet werden, werden noch ein Jahr nach den alten Regelungen bearbeitet, um einen einfachen Übergang sicher-

zustellen. Arbeitsunfälle ab Februar 2025 werden direkt nach dem neuen Modell bearbeitet und wohnortnah betreut. Besonders schwere Fälle, bei denen eine Minderung der Erwerbsfähigkeit von 80 Prozent oder mehr vorliegt, erhalten nur dann eine neue individuelle Betreuungsperson, falls die Unterstützung wohnortnäher sichergestellt werden kann.

Für Unternehmen bleibt der Meldeweg gleich: „Über unser Extranet BGdirekt können Unternehmen schnell und unkompliziert Arbeitsunfälle melden, Dokumente hochladen und notwendige Korrekturen vornehmen“, betont Bummer. Bei Fragen stehen die Bezirksverwaltungen wie gewohnt zur Verfügung. (msg)

Weiterführende Informationen

Das Extranet BGdirekt ermöglicht Mitgliedsunternehmen, zahlreiche Aufgaben wie Unfallmeldungen und Adressänderungen online zu erledigen.

bgdirekt.bg-verkehr.de





© Freepik

Wer viel spricht, muss oft schweigen

Kennen Sie das? Erst tut der Hals weh, dann klingt die Stimme heiser und schließlich bleibt sie ganz weg. Gegen die unfreiwillige Stummschaltung lässt sich etwas tun.

Das Sprechen wird durch die Strukturen des Kehlkopfs ermöglicht, in dem sich die beiden Stimmbänder befinden. Geraten sie in Schwingung, entsteht wie bei einem Instrument ein Ton. Liegt Schleim darauf, bleibt der Klang weg. Stundenlanges Reden mit lauter Stimme führt schnell zur Überlastung. Die gute Nachricht: Die Stimmbänder sind Muskeln, die man genau wie andere auch trainieren kann.

Bewusster Umgang mit der Stimme ist besonders im Winter wichtig, denn jetzt

greifen Erkältungserreger und trockene Raumluft zusätzlich an. Wir haben ein paar einfache Tipps zusammengestellt, die gegen Stimmstörungen vorbeugen und bei akuten Problemen helfen können.

Halten Heiserkeit oder Halsschmerzen länger als drei Wochen an, kann das ein Anzeichen für eine ernsthafte Erkrankung sein, beispielsweise für eine Kehlkopfentzündung. Deswegen sollte man den Arztbesuch auf keinen Fall zu lange hinauszögern. (dp)

Genau wie beim Sport gilt auch für das Sprechen: Vor dem Start aufwärmen! Gähnen, Summen, Brummen, Singen und Einsprechen sind quasi Dehnübungen für die Stimme. Das lässt sich gut mit Lockerungsübungen für den Oberkörper kombinieren.

Machen Sie immer wieder Pausen und schweigen Sie zum Beispiel nach einem längeren Telefonat und in den Arbeitspausen für ein paar Minuten.

Beim professionellen Sprechen wählt man unbewusst oft einen etwas lauterem und höheren Ton als normalerweise. Fachleute für Stimmtraining raten dazu, immer zur natürlichen Lage zurückzukehren. Die liegt ungefähr da, wo man spontan „Mmh!“ sagt, wenn man an etwas Leckerem zu essen denkt.

Sehr lautes Sprechen oder Schreien, aber auch Flüstern strengen die Stimme an. An Büroarbeitsplätzen sorgt ein hochwertiges Headset dafür, dass man die Stimme nicht unbewusst wegen schlechter Klangqualität oder Störgeräuschen erhebt. Übrigens: Auch in Konflikten ist ruhiges, langsames Sprechen oft wirksamer als lautes!

Die Schleimhäute im Rachenraum dürfen nicht austrocknen, sonst fühlt sich der Hals rau und kratzig an. Denken Sie daran, regelmäßig zu trinken. Nehmen Sie eventuell Halstabletten und achten Sie auf ausreichende Luftfeuchtigkeit im Raum.

Räuspern reizt die Stimmbänder, die in der Folge oft noch mehr Schleim produzieren, um sich zu schützen. Kräftiges Schlucken, leises Summen oder vorsichtiges Husten ist die bessere Wahl.

📄 Weiterführende Informationen

Zur gesunden Arbeit im Call Center hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung eine Branchenregel herausgegeben. Darin findet sich auch ein Kapitel zur Stimme.



DGUV Regel 115-402
Branche Call Center
 publikationen.dguv.de
 Webcode: p115402



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Sehen und gesehen werden

**Wer selbst gut sieht, ist noch lange nicht sichtbar,
und wer nicht mehr gut sieht, weiß das oft gar nicht.**

Schlimm genug, dass es jetzt wieder länger dunkel als hell ist. Noch schlimmer, dass viele Verkehrsteilnehmende, besonders zu Fuß oder auf dem Rad, glauben, dass sie selbst auch prima sichtbar sind, wenn sie herannahende Fahrzeuge erkennen können. Und genauso schlimm, dass viele Menschen hinter dem Steuer ernsthaft davon überzeugt sind, noch genauso adlergleich zu sehen wie vor 30 Jahren. Nur, man wird halt nicht jünger.

Wenn jetzt Dunkelheit, schlechte Sichtbarkeit und eingeschränktes Sehvermögen zusammenkommen, haben die Schutzengel Stress. Da können Sie helfen, indem Sie durch reflektierende Kleidung und eingeschaltete Fahrradbeleuchtung dafür sorgen, dass Sie sicher erkannt werden. Und die gelegentliche augenärztliche Untersuchung hat schon für so manchen Aha-Moment gesorgt. Somit sind die eigene Sichtbarkeit und die gut korrigierte Sehschärfe ein Aspekt der gegenseitigen Rücksichtnahme und der Verantwortung. Die braucht man nicht nur im Straßenverkehr. Sorgen Sie auch bei Ihren Beschäftigten für Erleuchtung und nehmen Sie dieses Thema in die Unterweisung auf.

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:

Dr. Marc Sgonina (msg)

Redaktion:

Moritz Heitmann (mh),
Björn Helmke (bjh),
Dorothee Pehlke (dp)

Leserbriefe:

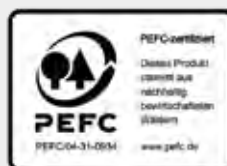
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei:

Bonifatius GmbH
Karl-Schurz-Straße 26, 33100 Paderborn



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 22. Oktober 2024

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

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

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:

Frage 1 – a, b, c

Frage 2 – a, c

Frage 3 – a, b

So erreichen Sie die BG Verkehr



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

Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Bezirksverwaltung Tübingen

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

Datenschutz

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

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom. Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im März 2025.

© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Adressänderungen und Abbestellungen



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

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



Nützlich statt nervig!

***Der Newsletter
der BG Verkehr.***

Direkt anmelden!

www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

