

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr



Verschleiß | 12 rechtzeitig erkennen

Neues von der IAA Transportation | 8

Fahrrad winterfest machen | 22

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen
- 11 Verkehrsmeldungen

REPORTAGE

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

SICHER ARBEITEN

- 8 Besuch der Messe IAA
Neue Sicherheitslösungen
im Fokus
- 12 Wenn's quietscht, wird's Zeit!
Verschleiß bei Türen und Klappen
- 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 der Schlaf
an uns vorbeifährt
Tagesschläfrigkeit – die
unbekannte Krankheit
- 28 Korrektes Handeln
Was ist „sachkundiger“
Verletztentransport
- 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





© Titel: iStock (sturti); IAA Transportation 2025; iStock (deepblue4you); Freepik; Christian Ahrens/BG Verkehr; www.pd-f.de / Florian Schuh



***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 – mit Ausnahme der Unternehmen aus der Post-Logistik und der Telekommunikation. 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

Markierten Weg nicht genutzt

Auf dem Weg zum Pausenraum wollte Briefsortiererin J. eine Abkürzung nehmen. Sie verließ die markierten Fußwege und lief durch einen Bereich, der zum Abstellen von Behälterwagen und Paletten vorgesehen ist. Hinter den dort stehenden Paletten fuhr ein Gabelstapler rückwärts. Der Stapler streifte J., sie stürzte und brach sich das linke Handgelenk.

Unterweisung nicht beachtet

Anlagenbedienerin M. ließ Behälterwagen an der Aufnahme des Multi-sorters entleeren. Dabei stellte sie fest, dass sich in der Aufnahme ein Behältergurt verfangen hatte. Statt die Technikabteilung um Hilfe zu bitten, wollte sie die Störung selbst beseitigen. Dafür begab sie sich in den Bereich, den sie laut Unterweisung nicht betreten darf. Dort stieß sie sich ihren Kopf an einer Kante und erlitt eine Prellung.

Mangel nicht gemeldet

Um mit dem Beladen seines Lkw zu beginnen, öffnete Fahrer O. das Ladetor über einen Seilzug. Das Tor blockierte. Statt seinen Vorgesetzten über den Mangel zu informieren, zog O. mit aller Kraft am Seil. Es riss ab. Der Fahrer fiel rückwärts auf Steißbein und Hinterkopf und erlitt zusätzlich Prellungen an Rumpf, Rücken, Becken und den Armen.

© Freepik; Shutterstock (Simple Line); Hans Blosser/Alamy Stock Photo

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



Stellplatzsuche mit künstlicher Intelligenz

Ein neues Tool soll die Suche nach Lkw-Stellplätzen an Autobahnen vereinfachen und damit die Fahrerinnen und Fahrer in ihrem Arbeitsalltag entlasten. Das Fraunhofer-Institut für Nachrichtentechnik (HHI) hat das KI-gestützte Prognosetool SOLP für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer sowie Speditionen entwickelt und testet es nun in einer Pilotphase. SOLP berücksichtigt bei der Suche nicht nur, ob genug freie Plätze vorhanden sind, sondern auch, ob sich die Parkplätze unter den aktuellen Verkehrsbedingungen und innerhalb der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten erreichen lassen. Nach dem Ampel-Prinzip liefert das System Informationen zu freien Parkflächen: In Rot (volle Rastanlage), Gelb (geduldeter Stellplatz) oder Grün (freie Rastanlage) zeigt eine App oder eine fest verbaute Informationseinheit die Auslastung der Parkplätze entlang einer Route an. Die Prognose erfolgt im 15-Minuten-Takt für die nächsten zwei Stunden.

<https://solp.eu>

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

Lebhaftige 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



© Capra Robotics

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 Kamertechnik auf engem Raum um Hindernisse herum.

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



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



Unverzichtbar für die Ohren

Der richtige Gehörschutz ist wichtig, weil Lärmschwerhörigkeit unheilbar ist. Die DGUV hat hierfür Informationen im Flyer-Format zusammengestellt – auch für Menschen mit vermindertem Hörvermögen.

Gehörschutz
www.bg-verkehr.de
Webcode: p212621



Gehörschutz für
Personen mit
Hörminderung
www.bg-verkehr.de
Webcode: p212686



© Frau Rosi/BG Verkehr

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 prämiert 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 einfach davon ausgehen, dass sich die Abfallwerkerinnen und -werker immer verkehrsgerecht verhalten. 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 Systemen, die auf künstlicher Intelligenz (KI) aufbauen. 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.

Messe IAA

Neue Sicherheitslösungen im Fokus

Die großen Lkw-Hersteller präsentierten sich auf der IAA Transportation Mitte September in Hannover mit ihren Ideen und Produkten zur E-Mobilität. Die Fahrzeugexpertinnen und -experten der BG Verkehr nutzen die Messe für die Herstellerberatung und gleichzeitig um Neuerungen im Arbeits- und Gesundheitsschutz zu entdecken.

Stolpergefahr gebannt

„Stolpern, Rutschen und Stürzen“ ist eine der häufigsten Unfallursachen bei Tätigkeiten rund ums Fahrzeug. Blinkleuchten an Hubladebühnen dienen einem guten Zweck: Sie warnen andere Verkehrsteilnehmende vor der geöffneten Hubladebühne. Allerdings können sie selbst zur Stolperstelle werden. Das Unternehmen Bär Cargolift schafft hier Abhilfe und integriert die Blinkleuchten in den Plattformrahmen.



Automatisches Abdecken

Auf dem Freigelände stellte Hyva einen Absetzkipper aus. Das Besondere: Er besitzt ein automatisches System zum Abdecken des Absetzbehälters. Damit kann das Abdecken der Ladung des auf dem Boden stehenden Behälters entfallen. Dies trägt dazu bei, dass Absturzunfälle bei diesen Tätigkeiten vermieden werden.



Gemütlichere Pause

Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer verbringen ihre Pausen- und Ruhezeiten häufig unterwegs im Fahrzeug. Um für mehr Komfort zu sorgen, entwickeln immer mehr Nutzfahrzeughersteller ergonomische Zusatzausstattungen, wie etwa drehbare Beifahrersitze und klappbare Tische oder Ablagemöglichkeiten. So stellte zum Beispiel Mercedes-Benz Trucks statt eines herkömmlichen Beifahrersitzes eine variable, in das Fahrerhaus integrierte Sitzecke aus. Diese erlaubt mehr Komfort für eine entspannte Pause.



Betriebsanleitung als QR-Code

Um mit einer Maschine sicher zu arbeiten, brauchen Nutzende alle Informationen über diese. Hersteller beschreiben die wesentlichen Funktionen und Sicherheitseinrichtungen in der Betriebsanleitung. Diese liegt bei Hubladebühnen häufig – in mehr oder weniger lesbarem Zustand – im Handschuhfach des Fahrzeugs. Damit jede Nutzerin und jeder Nutzer eine einwandfreie Anleitung erhält, führt bei Bär nun ein QR-Code direkt an der Hubladebühne zur digitalen Gebrauchsanweisung.

Sicherer Halt und Stand

Neben seinem elektrischen Antrieb bietet der E-Actros 600 von Mercedes-Benz Trucks auch für den Arbeitsschutz interessante Details: Die Sattelzugmaschine ist zur Verbindung der Versorgungsleitungen hinter dem Fahrerhaus mit einer rutschhemmenden Standfläche aus Elementen, die keinen Höhenversatz aufweisen, ausgestattet. Eine zusätzliche zweite Haltemöglichkeit und Trittstufen mit größerer Auftrittstiefe erleichtern das Erreichen des Arbeitsplatzes.



Bequeme Sitzeinstellung mit Chipkarte

Moderne Fahrersitze lassen sich heute sehr individuell an die Ergonomieanforderungen der jeweiligen Nutzenden anpassen. Per Memory-Funktion kann die Einstellung vermerkt werden, doch die Anzahl der Speicherplätze ist in der Regel begrenzt. Was tun, wenn mehr Fahrerinnen und Fahrer das Fahrzeug nutzen, als sich Sitzeinstellungen speichern lassen? Isringhausen löst das Problem mit Horizon Drive: Die Wunscheinstellung wird per Chipkarte gespeichert, sodass sich der Sitz nach der Identifizierung individuell auf den jeweiligen Nutzenden einstellt.

Kein Klettern, Kurbeln oder Stecken

Das „Komfort-Kupplung-System“ oder „KKS“ von Jost ermöglicht das komfortable und sichere Kuppeln von Sattelanhängern inklusive der Herstellung der Leitungsverbindungen und des Betätigen der Stützbeine. Neu ist zudem, dass sich auch Kühlaufleger mit dem System ausrüsten lassen. Bei diesen Fahrzeugen ist aufgrund der stirnseitigen Anordnung des Kühlaggregates der Freiraum zwischen Zugmaschine und Sattelanhänger so gering, dass von der herkömmlichen Arbeitsweise abgewichen werden muss. Mit dem KKS kann das sogenannte „abweichende Aufsatteln“ entfallen. Ein sicheres, ergonomisches und Zeit sparendes Auf- und Absatteln wird damit möglich.



© JOST



Der Zweck definiert das Rad

Die Experten der BG Verkehr haben auf der IAA Transportation bei den Lastenrädern genau hingeschaut und hilfreiche Tipps für den sicheren Einsatz zusammengestellt.

Lastenräder erobern die Logistik und setzen dabei zunehmend auf Sicherheit. Die Experten der BG Verkehr zeigten sich positiv überrascht über den hohen Standard vieler der vorgestellten Modelle auf der IAA Transportation. Auf einem Parcours standen verschiedene Fahrzeuge in drei Klassen zum Test bereit: Light und Heavy Cargobikes sowie Bike-Trailer. „Die Räder weisen ein hohes Niveau an arbeitssicherstechnischer Ausstattung auf“, erklärte Hans Heßner, Referent Straßenverkehr bei der BG Verkehr. Besonders wichtig seien der sichere Einstieg und die einfache Bedienung.

„Unternehmerinnen und Unternehmer sollten auf die Art der Bremsen und ausreichend Möglichkeit zur Ladungssicherung achten.“

Eberhard Brunck,

Referent Kurier-, Express- und Postdienste bei der BG Verkehr

Egal ob zwei, drei oder vier Räder – entscheidende Sicherheitsmerkmale sind zum Beispiel angemessene Bremsen, rutschfeste Pedale und ein stabiles Fahrverhalten. Bei schweren Lasten geht der Trend zu vierrädrigen Modellen der Heavy-Cargobike- und Bike-Trailer-Klasse mit einer Kabine statt zu Liegerädern. „Sie bietet der Fahrerin oder dem Fahrer Schutz vor Wind und Regen“, fügt Heßner hinzu.

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

betont, wie wichtig eine gute Vorbereitung bei der Anschaffung von Lastenrädern ist: „Zuerst sollten Unternehmen den Verwendungszweck genau definieren: Transportieren sie Güter oder befördern sie Personen? Wie sehen die Bedingungen aus – welche Strecken werden gefahren, welche Gewichte transportiert, und wird ein Wetterschutz benötigt?“ Diese Fragen müssen unbedingt geklärt werden, bevor man sich für ein Modell und damit eine der drei Klassen entscheidet.

Was die Ausstattung betrifft, gibt es einiges zu berücksichtigen: „Unternehmerinnen und Unternehmer sollten zum Beispiel auf die Art der Bremsen – mechanisch oder hydraulisch –, Feststellbremsen und ausreichend Möglichkeit zur Ladungssicherung achten“, rät Brunck. „Der Akku sollte abschließbar, reichweitenstark und schnell ladbar sein.“ Auch die Lebensdauer und Garantie des Akkus sind zentrale Punkte bei der Auswahl. Vor dem Einsatz der Lastenräder im Unternehmen ist eine gründliche praktische Unterweisung der Beschäftigten notwendig. So ist unter anderem das Fahrverhalten eines Lastenrads nicht mit dem eines „normalen“ Fahrrads zu vergleichen.

Ein ungewöhnlicher Anblick auf der Messe waren Bike-Trailer. Bei diesen werden Anhänger an ein Fahrrad gekoppelt, um Paletten und Stückgut zu transportieren. „Hier sind Ausstattungen wie Blinker und Spiegel notwendig, um Unfälle zu vermeiden“, sagt Brunck. Viele der Heavy-Cargobike- und Bike-Trailer-Modelle sind bereits mit Rückfahrkameras ausgestattet. Ein Punkt, den die BG Verkehr ebenfalls nicht unerwähnt lässt: „Helm auf!“, betonen die Experten. Zudem sollte nicht nur die Fahrerin oder der Fahrer, sondern auch das gesamte Lastenrad gut sichtbar sein – das erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr erheblich. (msg)

© Weiterführende Informationen

Die DGUV Information 208-055 „Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenrad“ bietet weitere umfassende Informationen zum Thema.

www.dguv.de
Webcode: p208055



Eberhard Brunck (Mitte) und Hans Heßner (rechts) von der BG Verkehr besuchen den Lastenräder-Parcours auf der IAA.

Bei diesen Zähnen heißt es: Warten

Seit 2021 gibt es in der Straßenverkehrs-Ordnung das Zeichen 342 „Haifischzähne“. Es wird beispielsweise an Kreuzungen oder Einmündungen direkt auf die Fahrbahn aufgemalt. Die Markierungen heben die Wartepflicht für Fahrzeuge bei einer Rechts-vor-Links-Regelung hervor. Das bedeutet, dass die „Haifischzähne“ ankommende Fahrzeuge darauf aufmerksam machen sollen, zu warten und von rechts kommenden Fahrzeugen tatsächlich die Vorfahrt zu gewähren. Hauptsächlich kommen „Haifischzähne“ auf der rechten Fahrbahnseite an schlecht einsehbaren Kreuzungen oder Straßeneinmündungen zum Einsatz. An Radschnellwegen verdeutlichen die „Haifischzähne“ zudem die Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs. Dann sind sie über die gesamte Fahrbahnbreite des wartepflichtigen Verkehrs aufgemalt. Auf Bundes-, Landes- oder Hauptstraßen gibt es diese Markierung hingegen nicht.



© IMAGO/Funke Foto Services; Freepik



55 Prozent

der befragten Radfahrenden in einer Dekra-Umfrage wussten nicht, dass Fahrräder auf Fußwegen mit dem Zusatz „Fahrrad frei“ nur Schritttempo fahren dürfen.

Risikoeinschätzung für Fahrzeugschäden

Die Allianz-Versicherung bietet online die Möglichkeit, sich per Eingabe der Postleitzahl eine Risikobewertung für Schäden an Kraftfahrzeugen am jeweiligen Ort ausgeben zu lassen. Wer das Risiko der eigenen Wohngegend kennt, kann sich besser vorbereiten. Das Risiko für Wild-, Marder- und Sturmschäden sowie für Schäden durch Überschwemmung, Lawinen, Blitz und Erdbeben wird dann auf einer Farbskala von Grün über Gelb und Orange bis Rot angezeigt. Die Datengrundlage ist die Anzahl der Schäden, die Allianz-Versicherte im Zeitraum von Januar 2021 bis September 2024 gemeldet haben.

www.allianz.de

Überholmanöver auf Rastplatz

Nach einem Unfall zwischen einem Pkw und einem Lastwagen in der Lkw-Gasse einer Rastanlage hat das Landgericht Bayreuth dem Pkw-Fahrer eine Teilschuld gegeben. Dieser hatte geklagt, weil sein Fahrzeug bei dem Zusammenstoß beschädigt worden war. Die Begründung des Gerichts: Die Benutzung der Lkw-Fahrgasse mit einem Pkw verpflichte dazu, die Besonderheiten des Lkw-Verkehrs im Blick zu behalten und das eigene Fahrverhalten anzupassen. Der Lkw sei im „Suchverkehr“ gefahren. So war es erwartbar, dass er jederzeit und unvermittelt einen freien Stellplatz ansteuern würde. Der vom Gericht als „ideal“ bezeichnete Fahrer müsse gewissenhaft, zuverlässig und rücksichtsvoll sein. Er hätte seine Überholabsicht dem Lkw gegenüber deutlich erkennbar anzeigen oder bis zum Anhalten des Lkw warten müssen.

www.gesetze-bayern.de | Aktenzeichen 12 S 36/23



Flyer „Hat's geklickt?“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 17564806

Gurtmuffel zahlen seit 40 Jahren

Wer ohne Sicherheitsgurt fährt, muss mit einem Bußgeld rechnen – und das seit genau 40 Jahren. Der Grund ist einfach: Der Sicherheitsgurt ist bis heute Lebensretter Nummer eins. Innerhalb des ersten Jahres nach Einführung verbesserte sich die Anschnallquote insgesamt von 60 auf 90 Prozent und innerorts von 47 auf 91 Prozent. Gleichzeitig sank die Zahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen im Jahr 1985 auf unter 10.000. Die Anschnallquote liegt laut Bundesamt für Straßenwesen (BAST) heute bei über 98 Prozent für Pkw. Die BG Verkehr bietet nicht nur einen Flyer zum Gurtanlegen an und beteiligt sich an der DVR-Kampagne „Hat's geklickt?“. Sie ist auch regelmäßig mit dem Gurtschlitten und dem Überschlagsimulator auf Messen unterwegs.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 17564806

Wenn's quietscht, wird's Zeit!

Türen und Klappen von Zustellfahrzeugen sind jeden Tag extrem gefordert. Sind sie defekt, drohen Verletzungen. Deshalb sind regelmäßige Prüfungen wichtig, um den Verschleiß rechtzeitig zu erkennen. Doch auch Fahrerinnen und Fahrer können Augen und Ohren offen halten.



Genau hinschauen und hinhören:
Funktionsprobe an einer Schiebetür

Ein Windstoß reichte und die geöffnete Heckklappe des Transporters schlug mit voller Kraft zu. Unglücklicherweise stand der Zusteller direkt darunter. Als das Klappenschloss seinen Kopf traf, verlor er das Bewusstsein.

„Wir gehen immer wie selbstverständlich davon aus, dass Türen und Klappen richtig funktionieren. Aber der Verschleiß der Fahrzeuge bei Kurier-, Express- und Paketdiensten ist ein ganz anderer als im ‚normalen‘ Alltag“, sagt Eberhard Brunck, Fachreferent für Transporter bei der BG Verkehr. „Eine Tür, die 300-mal am Tag auf- und zugemacht wird, hat völlig andere Lebenszyklen als eine Tür, die ich zweimal am Tag betätige.“ Hinzu kommt: Bauteile wie beispielsweise die Gasdruckdämpfer an der Heckklappe sind immer auch ein Kompromiss. Sind sie zu stark, bekommen nicht alle Beschäftigten die Klappe wieder zu. Sind die Dämpfer zu schwach, kann der Wind sie zuschlagen – und sie verschleiben noch schneller.

Die Lösung: Wiederkehrende Prüfungen

In diesen Fällen hilft eine ganz einfache organisatorische Maßnahme: Die regelmäßige verpflichtende Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit gemäß DGUV Vorschrift 70. Viele kennen sie als „UVV-Prüfung“.

Eine Prüfung der Fahrzeuge auf Betriebssicherheit ist Pflicht.

Sie ist deshalb so wichtig, weil sie nicht nur Prüfpunkte mit Bezug zur Verkehrssicherheit umfasst. „Betriebssicherheit umfasst Verkehrssicherheit und Arbeitssicherheit. Bei einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung ist eine umfängliche Prüfung der Türen beispielsweise kein Prüfgegenstand“, erklärt Brunck. Mit anderen Worten: Selbst ein als verkehrssicher eingestuftes Fahrzeug kann aus Sicht der Arbeitssicherheit „durchfallen“.

Knapp 20 Punkte stehen beispielsweise auf der Prüfliste „Arbeitssicherheit – Transporter, Kastenwagen“. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung stellt sie als Praxishilfe für die wiederkehrenden Prüfungen bereit. „Türen und Klappen“ ist einer der ersten drei Prüfpunkte. Direkt danach folgen „Betätigungseinrichtungen“. Dazu gehört unter anderem, Türen und Klappen feststellen zu können, denn auch eine defekte, ungesicherte Heckflügeltür kann heftig und völlig überraschend zuschlagen.

Hinschauen und hinhören

Weitere stark beanspruchte Bauteile sind die Schiebetüren. „Eine Schiebetür muss sich von innen und von außen gleichermaßen leicht öffnen und auch wieder schließen lassen“, sagt Brunck. Gleichzeitig muss die vollständig geöffnete Schiebetür mit einer selbsttätigen Verriegelung gegen Zurückrollen gesichert sein. Wird die Tür schwergängig, deutet



© IStock (Dimensions)

„Eine Tür, die 300-mal am Tag auf- und zugemacht wird, hat völlig andere Lebenszyklen als eine Tür, die ich zweimal am Tag betätige.“

Eberhard Brunck,

Fachreferent für Transporter bei der BG Verkehr

das auf einen Defekt hin – im schlimmsten Fall kann sie aus der Laufschiene fallen und schmerzhaftige Fuß- oder Beinverletzungen nach sich ziehen.

Brunck betont die extreme Beanspruchung der Bauteile: „Die Mängel liegen nicht an einer schlechten Qualität der verbauten Teile. Ein Verschleiß ist einfach unvermeidbar. Uns ist wichtig, die Beschäftigten dafür zu sensibilisieren, dass sie genau hinschauen und auch hinhören“ (siehe Kasten rechts). Treten zwischen den wiederkehrenden Prüfungen Mängel auf,

sollten sich die Beschäftigten direkt melden, damit das Fachpersonal sich die Probleme anschauen kann und nötigenfalls eine unternehmensweite Austausch- oder Verbesserungsaktion starten.

Für die Führungsverantwortlichen hat Brunck ebenfalls noch einen Tipp: „Erfassen Sie Unfälle und Schäden nicht einfach nur – werten Sie diese aus! Falls sich Muster ablesen lassen, kann das auch bedeuten, dass die wiederkehrenden Prüfungen künftig häufiger stattfinden und weitere Punkte ergänzt werden müssen.“ (mh)

Warnsignale für drohende Defekte

Verschleiß an Türen und Klappen macht sich bereits bemerkbar, bevor es zu Un- oder Ausfällen kommt. Diese Liste hilft, Mängel frühzeitig zu erkennen und sie direkt an geschultes Fachpersonal zu melden.

Gasdruckdämpfer der Heckklappe verschlissen

- Zunehmende Schwergängigkeit beim Öffnen
- Leichtes und immer stärker werdendes Nachgeben nach unten in der geöffneten Endstellung
- Quietschen beim Öffnen und Schließen
- Flüssigkeitsaustritt am Zylinder, Rost am Kolben

Schiebetür verschlissen

- Mahl- oder Knackgeräusche
- Übermäßiges Hängen der Tür, ins Schloss fallen lassen ist nur mit erhöhtem Kraftaufwand oder Anheben möglich
- Schwergängigkeit beim Öffnen und Schließen

Türschlösser verschlissen

- Erhöhter Kraftaufwand beim Öffnen und Schließen
- Schließt erst nach mehreren Versuchen
- Schleif- und Kratzspuren im Bereich der Schlösser sowie an den Tür-Einstiegen

Weiterführende Informationen

Fahrzeuge

DGUV Vorschrift 70
www.bg-verkehr.de
Webcode: 10503488



„Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit“ und Prüflisten „Transporter, Kastenwagen“ bzw. „Pkw-Kombi“

DGUV Grundsatz 314-003
www.bg-verkehr.de
Webcode: 12166992





„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.

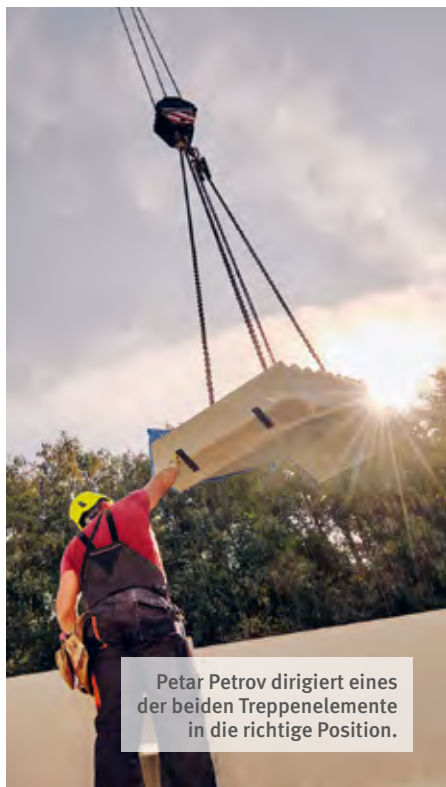
Wo an diesem frühen Morgen nur ein Betonfundament zu sehen ist, wächst im Laufe des Tages ein Gebäude in die Höhe. Bereits am Tag zuvor haben der Kranführer und seine Kollegen den Kran auf dem sorgsam verdichteten und geebneten Stellplatz aufgebaut. Nur wenig später kamen die ersten Gebäudeelemente an.

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 verkehrssarmen Zeiten unterwegs waren, konnten die Fahrerinnen und Fahrer sie im Steinbruch abladen, ohne sich dabei in einem potenziellen Gefahrenbereich aufzuhalten. Und die Speditionen 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 Veltens 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.

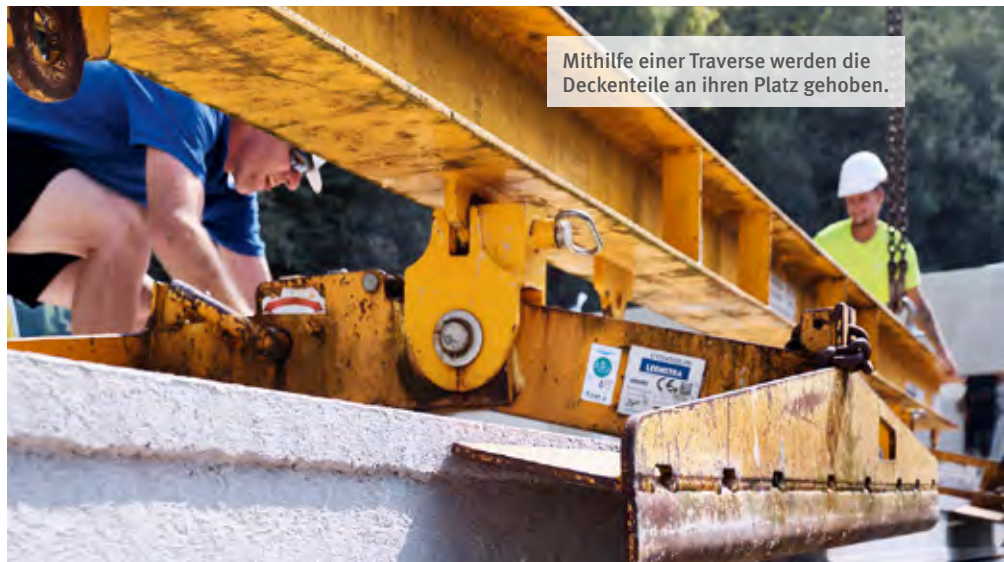
Warten auf die Lieferung

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



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.



setzt Tump die Deckenteile auf die bereits 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-Abraumhügel 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-Speicherzellen 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 vorhersehbar 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





Tagesschläfrigkeit – die unbekannte Krankheit

Müdigkeit am Steuer führt oft zu schweren Unfällen. Immer häufiger ist die sogenannte Tagesschläfrigkeit die Ursache. Diese Erkrankung ist schwer zu erkennen, aber behandelbar.

Nach einer Studie des Statistischen Bundesamts von 2018 sind weniger als ein Prozent aller Verkehrsunfälle auf Müdigkeit am Steuer zurückzuführen. „Aber das ist weit entfernt von der Realität“, sagt Dr. med. Bernd Mützel, Leiter der Abteilung Arbeits- und Verkehrsmedizin sowie Arbeitspsychologie bei der BG Verkehr. Studien zeigen, dass die Dunkelziffer deutlich höher liegt. Mützel führt aus: „Bereits 2004 war klar, dass Tagesmüdigkeit eine zentrale Rolle spielt. Inzwischen hat sich daneben der Begriff Tagesschläfrigkeit in der Forschung etabliert.“ Obwohl beide Namen umgangssprachlich oft gleichgesetzt werden, haben sie unterschiedliche Ursachen und Bedeutungen für die Verkehrs- und Schlafmedizin.

Tagesmüdigkeit

Doch was genau ist Tagesmüdigkeit eigentlich? Und wie unterscheidet sie sich von der sogenannten Tagesschläfrigkeit? Mützel erklärt: „Bei Tagesmüdigkeit handelt es sich um ein subjektives Gefühl der Erschöpfung, das viele Fahrerinnen und Fahrer kennen. Sie schlafen deswegen aber nicht unbedingt ein.“

„Bei einer Schlafapnoe in Verbindung mit starker Tagesschläfrigkeit ist das Führen eines Fahrzeugs erst einmal tabu.“

Dr. med. Bernd Mützel,

Leiter Abteilung Arbeits- und Verkehrsmedizin sowie Arbeitspsychologie bei der BG Verkehr

Die Symptome ähneln beispielsweise Long Covid, weshalb medizinisches Fachpersonal hinzugezogen werden sollte. Tagesmüdigkeit hängt oft mit Schlafmangel, unregelmäßigem Tag-Nacht-Rhythmus oder Medikamentengebrauch zusammen. „In der Verkehrsmedizin ist das ein echtes Problem, weil die Erschöpfung der Fahrenden schwer messbar ist“, warnt Mützel.

Neben der medizinischen Behandlung gibt es auch praktische Maßnahmen, um Tagesmüdigkeit im Beruf zu vermeiden. „Regelmäßige Pausen, ausreichend Schlaf, Bewegung und

gesunde Ernährung sind entscheidend“, sagt Mützel. Die Lenk- und Ruhezeiten sind ein Kompromiss aus Arbeitsorganisation und physiologischen Bedürfnissen. „Im Idealfall sollten Pausen nach zwei bis drei Stunden erfolgen, brauchen dafür aber auch nicht ganz so lang zu sein“, empfiehlt Mützel. Da jeder Mensch anders ist, lassen sich Pausenschemata schlecht in Verordnungstexte pressen. Er schlägt kurze Bewegungspausen und kleine Mahlzeiten anstelle einer längeren Sitzpause mit einer großen Mahlzeit vor. „Aber das lässt sich mit dem Pkw viel einfacher umsetzen als beispielsweise im Bus- oder Lkw-Verkehr. Das kann mitunter problematisch sein, denn hierdurch führen der Mangel an wirklich geeigneten Lkw-Rastplätzen und die Auftragstaktung zum Weiterfahren, obwohl bereits ein subjektives Pausenbedürfnis besteht.“ Es ist wie mit dem Trinken: Wer den Durst verspürt, hat schon einen Mangel an Flüssigkeit. Daneben spielen auch eine gute Beleuchtung und angenehme Raumtemperaturen, etwa in Fahrerkabinen, eine wichtige Rolle. „Wenn sich die Tagesmüdigkeit trotz solcher Maßnahmen nicht verbessert, sollten

Unternehmen und Beschäftigte nicht zögern, die Betriebsärztin oder den Betriebsarzt zu kontaktieren und die (Wunsch-)Vorsorge zu veranlassen.“

Tagesschläfrigkeit

Präziser definierbar hingegen ist die Tagesschläfrigkeit. „Hier sprechen wir von einem Zustand, der nicht nur spürbar, sondern auch messbar ist“, erklärt Mützel. „Die Betroffenen haben echte Schwierigkeiten, wach und aufmerksam zu bleiben. Das wird besonders gefährlich bei monotonen Strecken, wie langen Fahrten auf der Autobahn. Ohne Abwechslung auf der Straße wird es für die Fahrenden fast unmöglich, wach zu bleiben.“ Zu den Symptomen zählen nicht nur Aufmerksamkeitsstörungen, sondern auch ungewolltes Einschlafen und der gefürchtete Sekundenschlaf. „Wenn Fahrende bei eintönigen Bedingungen die Augen nur für wenige Sekunden schließen, kann das fatale Folgen haben“, warnt Mützel. „Monotonie-Intoleranz, wie wir das nennen, ist besonders für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer ein großes Risiko.“

Tagesschläfrigkeit wird zumeist durch das obstruktive Schlafapnoesyndrom (OSAS) verursacht, eine Atemstörung, die Betroffene oft nicht bemerken, obwohl sie nachts schnarchen oder Atemaussetzer haben. Der nächtliche Sauerstoffmangel und das dadurch auftretende häufige Aufwachen verursachen Tagesschläfrigkeit. Etwa 20 Prozent der 40- bis 60-jährigen Männer sind betroffen, bei über 65-jährigen steigt der Anteil auf bis zu 60 Prozent. Auch Frauen erkranken nach der Menopause häufiger daran.

Betroffene sollten zuerst einmal die Hausärztin oder den Hausarzt sowie gegebenenfalls die Betriebsärztin oder den Betriebsarzt aufsuchen. „Anhand der geschilderten Symptome können diese schon einige Untersuchungen selbst durchführen, etwa Blutdruck, Blutzucker- und Schilddrüsenwerte sowie den Body Mass Index ermitteln. Außerdem stellen sie gezielt Fragen zum Beruf“, erklärt Mützel. So klären sie, ob in Schicht- oder Wechseldienst gearbeitet wird und der Biorhythmus unterbrochen ist. Hinzu kommen Fragen zum persönlichen Leben, also Schlafverhalten, Beobachtungen durch Familienmitglieder, Familienkrankengeschichte und vieles mehr. Wichtig sind auch Vorerkrankungen, wie Asthma oder wiederkehrende Entzündungen der Atemwege.

„Unternehmen sollten Tagesmüdigkeit und Tagesschläfrigkeit in Gefährdungsbeurteilungen aufnehmen.“

„Auf dieser Grundlage kann der Arzt dann eine Empfehlung für die weiteren Untersuchungen geben“, sagt Mützel. Manchmal sind sogar mehrere Fachrichtungen nötig, um unterschiedliche Ursachen auszuschließen. „Zum Beispiel Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde und Lungenfachkunde bei Atemwegbeschwerden, etwa bei Schnarchen oder eingeschränkter Lungenfunktion oder Allergien, Innere Medizin bei Laborauffälligkeiten

ten, wie Schilddrüsenwerte und Diabetes, oder die Orthopädie bei anhaltenden (Rücken-)Beschwerden im Sitzen und Liegen“, erklärt Mützel.

Die Konsequenzen für die Fahrtauglichkeit sind nicht zu unterschätzen. „Bei einem mittelschweren oder schweren OSAS mit starker Tagesschläfrigkeit ist das Führen eines Fahrzeugs erst einmal tabu“, stellt Mützel klar. „Die Krankheit ist aber behandelbar. Deshalb keine Angst vor der Diagnose.“ Seit über 40 Jahren gibt es beispielsweise die sogenannte PAP-Therapie (Positive Airway Pressure, Positiver Atemwegsdruck), bei der die Atemwege während des Schlafens durch Überdruckbeatmung offen gehalten werden. „Fahrerinnen oder Fahrer, die an OSAS leiden, können nach erfolgreicher Behandlung wieder als verkehrstauglich eingestuft werden. Voraussetzung ist, dass sie sich regelmäßig ärztlich untersuchen lassen – spätestens nach einem Jahr“, betont Mützel.

Mehr Aufklärung

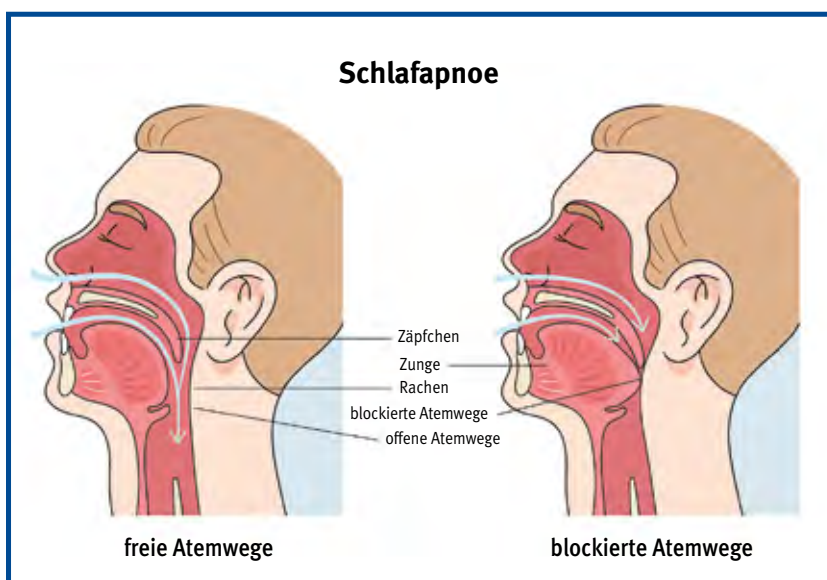
Unternehmen sollten Tagesmüdigkeit und Tagesschläfrigkeit in Gefährdungsbeurteilungen aufnehmen und Fahrerinnen und Fahrer schulen. Präventive Maßnahmen und betriebsärztliche Beratungen sollten Standard sein. „Natürlich sind Fahrerassistenzsysteme, wie Einschlafwarnsysteme oder Tempomaten, die auf monotone Fahrbedingungen reagieren, ein großer Beitrag zur Verkehrssicherheit. Aber sie allein sind nicht die Lösung“, sagt Mützel.

Letztlich gehe es um Aufklärung. „Wir brauchen mehr Transparenz in den Statistiken. Müdigkeit am Steuer muss als echte Gefahr wahrgenommen werden. Das Thema sollten nicht nur Fachärztinnen und Fachärzte, sondern auch Unternehmen ernst nehmen“, fordert Mützel abschließend. „Je mehr wir über Tagesmüdigkeit und Tagesschläfrigkeit wissen, desto besser können wir präventiv handeln – und das schützt am Ende alle im Straßenverkehr.“ (msg)

© Weiterführende Informationen

Mehr zu dem Thema Müdigkeit finden Sie unter:

www.bg-verkehr.de
Webcode: 20171550





© iStock (golfcphoto)

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 Unfallopfers 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

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

Thomas Seifert,

Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Personal eines herbeigerufenen Krankenwagens helfen, schlimmere Folgen zu verhindern.

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 Verkehrsteilnehmende 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





© 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.

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!

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

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.

📄 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

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.

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.



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:

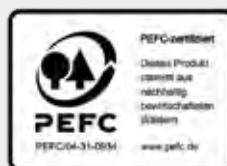
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei:

Bonifatius GmbH
Karl-Schurz-Straße 26, 33100 Paderborn



**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



© 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

