2/2022 | 31320

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr

Albtraum auf dem Trittbrett | 8

Sicherungsposten: Der unterschätzte Lebensretter | 10

Rückwärtsfahren mit Assistenzsystem | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

8 **Schwere Unfälle auf dem Trittbrett**
Analyse zeigt Verbesserungspotenzial

10 **Der unterschätzte Lebensretter**
Was Sicherungsposten können müssen

13 **Quiz zur Verkehrssicherheit**
Testen Sie Ihr Wissen

13 **Gegen Gurtmuffel**
Buchen Sie Gurtschlitten und Überschlagsimulator

14 **Prävention im Straßenverkehr**
Fachleute diskutieren neue Ansätze

16 **Rückwärtsfahren mit Assistenzsystem** INTERVIEW
Worauf man in der Praxis achten muss

18 **Reportage: Aicher Mobility Service**
Reisen im Rollstuhl

GUT VERSICHERT & GESUND

24 **Rechtstipp und Kurzmeldungen**

26 **Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie**
BG Verkehr plant Betriebsbesichtigungen

28 **Der Beitrag sinkt**
Infos zur Neufestsetzung

SERVICE

30 **Prävention aktuell**
Dr. Klaus Ruff

30 **Impressum**

31 **Kontaktübersicht**
So erreichen Sie die BG Verkehr

16
Rückwärtsfahren

18
Reportage

© Titelbild: picture alliance / SZ Photo | Stephan Rumpf; Inhalt: BG Verkehr/Heinz E. Studt; Vision Safety GbR; DGUV/Dominik Buschardt; Adobe Stock (oscarwhity)

Manchmal entsteht aus vermeintlich kleinen Dingen etwas ganz Großartiges.

Die kleinen Dinge

Kochen Sie gern und gut? Dann wissen Sie natürlich, dass es die kleinen Dinge bei der Zubereitung und der Wahl der Zutaten sind, die entscheiden, ob eine Mahlzeit ausgezeichnet, essbar oder einfach eine Katastrophe wird. In der Arbeitssicherheit ist es genauso. In dieser Ausgabe des SicherheitsProfis werden Sie viele kleine Dinge finden, die große Auswirkung haben: zum Beispiel die fehlende Kommunikation zwischen Fahrer und Lader eines Sammelfahrzeugs, die zu einem schweren Arbeitsunfall führte. Der schlecht gesicherte Anhänger, der den Mitarbeiter eines Reiterhofs überrollte. Leichtsinnsfehler beim Festmachen von Schiffen, die erhebliche Verletzungen verursachen.

Und genauso finden Sie Tipps zu kleinen Maßnahmen, die großen Sicherheitsgewinn versprechen. Der Einsatz von Dashcams in einer Speditionsflotte führte zum Rückgang kritischer Fahrsituationen um zwei Drittel. Die richtige Auswahl von Sicherungsposten ermöglicht sicheres Arbeiten in engen, geschlossenen Räumen.

Manchmal entsteht aus vermeintlich kleinen Dingen auch etwas Großartiges. Ein schönes Beispiel ist unsere Reportage über unser Mitgliedsunternehmen Aicher Mobility Service. Die Menschen, die bei Aicher arbeiten, sorgen am Flughafen München mit Sensibilität, Prozessverständnis, Technikunterstützung und Kommunikationsfähigkeit dafür, dass auch Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, ohne Stress eine Flugreise antreten können. Ich meine: In der Welt der Küche gäbe es dafür 3 Sterne.

Viele Grüße

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Schlauch schlägt zu

Der Industriereiniger L. wollte mit einem Hochdruckreiniger ein Rohrsystem säubern. Das Arbeitsverfahren wurde vorher besprochen. L. nutzte die vorgeschriebene Schutzausrüstung. Während der Arbeit schlug der Schlauch des Reinigers herum und traf L. in der Leiste. Er verblutete innerhalb kürzester Zeit. Der Wasserdruck im Reinigungsgerät wird mit einem Fußschalter aufgebaut. Die Unfalluntersuchung legt den Verdacht nahe, dass L. den Fußtaster festgesetzt hatte, um bequemer arbeiten zu können.

Draht schnürt Hand ab

Der Geräteführer V. ging an der Kanalballenpresse vorbei. Als er sich zwischen den Bindedrahtbunden und der Drahtzuführung befand, geriet er mit der linken Hand zwischen Draht und Umlenkrolle. Genau in dem Moment wurden die Drähte festgezogen. V.s Hand wurde schwer verletzt und musste später amputiert werden.

Zu viele Fehler

Ein Werkstatthelfer beschaffte sich Zugang zu einem gesperrten Container, in dem sich eine Drehmaschine befand. An der Maschine fehlte die Schutzeinrichtung für das Backenfutter. M., der seine Handschuhe anbehalten hatte, begann mit dem Entrosten eines Bolzens. Er geriet mit dem Handschuh und der weiteren Oberbekleidung in die Maschine und strangulierte sich schließlich selbst. Die Wiederbelebungsversuche hatten keinen Erfolg.

Nie ohne Sicherheitsgurt

Der Sicherheitsgurt hat unzähligen Menschen das Leben gerettet. Bereits 1985 wählte ihn das Deutsche Patentamt als eine der acht Erfindungen, die der Menschheit in den letzten 100 Jahren den größten Nutzen brachten. Die BG Verkehr wirbt seit zwanzig Jahren mit der Aktion „Hat's geklickt?" dafür, dass Sicherheitsgurte auch in Lkw und Transportern angelegt werden.

In Pkw ist das Angurten seit 1976 Pflicht. Erst 26 Jahre später wurden Sicherheitsgurte auch in Lkw und Transportern verpflichtend vorgeschrieben. Aber immer noch sterben jährlich viele Fahrer von Nutzfahrzeugen, weil sie nicht angeschnallt auf einen Stau auffuhren oder von der Straße abkamen und umstürzten.

Im Jubiläumsjahr zeigt die BG Verkehr gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, wie der Gurt bei einem Auffahrunfall oder Überschlag schützt. Auf verschiedenen Autohöfen und beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring kann man Gurtschlitten und Überschlagsimulator kostenlos ausprobieren und sich mit den Ansprechpartnern vor Ort und Kollegen austauschen.

Die Termine

- **15. bis 17. Juli beim Truck-Grand-Prix am Nürburgring**
- **18. bis 21. Juli Autohof Bad Honnef**
- **15. bis 18. August SVG Autohof Lohfeldener Rüssel**
- **29. August bis 1. September Autohof Schwarmstedt**

Kampagne „Hat's geklickt?"
www.hatsgeklickt.de

Fehlwürfe behindern Recycling

Rund 30 Prozent des Inhalts in Gelben Tonnen und Säcken sind falsch entsorgte Abfälle. Die Fehlwürfe erschweren die maschinelle Sortierung und führen oft auch zur Verunreinigung des Verpackungsabfalls. Eine Befragung des Meinungsforschungsunternehmens Civey ergab, dass drei Gründe bei der falschen Mülltrennung eine wichtige Rolle spielen: die Vermutung, dass der Müll sowieso zusammen verbrannt würde, Bequemlichkeit und drittens die Annahme, dass der Müll ins Ausland gehe und nicht recycelt werde.

Bußgeld für Handy auf dem Bein

Wer sein Handy auf dem Oberschenkel ablegt und die Wahlwiederholung betätigt, riskiert ein Bußgeld. So erging es einer Autofahrerin in Bayern. Das Oberste Landesgericht argumentierte, dass ein verbotswidriges Halten des Telefons während der Fahrt nicht nur dann vorliege, wenn das Gerät mit der Hand ergriffen werde. Gleiches gelte auch, wenn das Handy zwischen Ohr und Schulter oder Oberschenkel und Lenkrad fixiert werde. Dies sei eine fahrfremde Tätigkeit mit erheblichem Gefährdungspotenzial, denn das Telefon könnte vom Bein rutschen und dadurch würde der Fahrzeugführer vom Verkehrsgeschehen abgelenkt.

© Adobe Stock (Jantira; karandaev); contenova; picture alliance (SZ Photo | Lukas Barth; dpa | Volkmar Heinz)

Welches Headset für welchen Einsatz?

Headsets, die Kombination aus Kopfhörer und Mikrofon, erleben in Zeiten des Homeoffice einen Boom. Sie sollen eine gute Sprachqualität haben, benutzerfreundlich sein und gut klingen. Welches Modell sich am besten eignet, hängt auch davon ab, in welcher Situation und welcher Umgebung es verwendet wird. Die „Entscheidungshilfe für die Auswahl eines Headsets“ des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung erleichtert die Auswahl.

Entscheidungshilfe für die Auswahl eines Headsets
https://publikationen.dguv.de

Seminare wieder in Präsenz

Die Seminare der BG Verkehr finden seit Mai wieder als Präsenzveranstaltungen statt. Dabei gilt die 3G-Regel: Die Teilnehmenden werden gebeten, einen Nachweis zu erbringen, dass sie geimpft, getestet oder von Covid-19 genesen sind. Die Hygieneregeln im Seminarraum gehen gegebenenfalls über die länder- oder hotspotbezogenen Vorgaben hinaus.

Auch die Online-Angebote der BG Verkehr werden gut angenommen. Sie bleiben als Form des gemeinsamen Lernens und als Erweiterung des Qualifizierungsangebots erhalten. Einen Überblick über das Seminarangebot und weitere Informationen gibt es auf der Website der BG Verkehr.

www.bg-verkehr.de/seminare

Krähen helfen bei Entsorgung

Mithilfe von Krähen und Dohlen sollen im schwedischen Södertälje die Straßen von Zigarettenkippen befreit werden. Entwickelt hat die Idee das Start-up-Unternehmen Corvid Cleaning. Die Vögel werden darauf trainiert, die Kippen aufzunehmen und in einen speziellen Behälter zu entleeren. Tun sie das, wartet eine Belohnung in Form von Futter auf sie. Das im Behälter eingebaute System kann erkennen, ob es sich bei dem Einwurf tatsächlich um eine Kippe handelt. Nur dann gibt es eine Erdnuss als Lohn.

Fahrradunfälle

Das Statistische Bundesamt meldet als vorläufiges Ergebnis für 2021 einen Rückgang bei tödlichen Fahrradunfällen. Anlass zur Entwarnung ist das nicht. Die Unfallopfer überleben oft mit schwersten Kopfverletzungen und komplexen Knochenbrüchen.
In diesem Zusammenhang eine Korrektur: In der Ausgabe 1-2021 des SicherheitsProfi erschien der Artikel „Radfahren ohne Crash“. Die Auswertung zur Anzahl der Unfälle und den durchschnittlichen Kosten bei der BG Verkehr bezieht sich auf eine Stichprobe und nicht wie angegeben auf absolute Werte. Die Fassung im Internet wurde korrigiert.

www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

BG Verkehr testet „Rücken-App“

Die BG Verkehr testet derzeit in einem Projekt ein „Wearable“, eine Kombination aus tragbarem Gerät und Trainingsprogramm mittels einer App. Mit der Technik kann man direkt bei der Arbeit rückenschonende Körperhaltungen trainieren, die eine Fehlbelastung der Wirbelsäule vermeiden. Für den Versuch tragen Müllwerker, Möbelwerker, Paketzusteller und Fahrer während zehn aufeinanderfolgenden Arbeitsschichten einen kleinen Sensor, der ihre Bewegungsmuster registriert.

Falls die Testperson ihre Wirbelsäule ungünstig belastet, warnt der Sensor mit Signalton und Vibration. Die Daten werden an eine App gesendet, die tagesaktuell eine individuelle Auswertung erstellt. Die BG Verkehr untersucht, ob dieses System zu einer Verhaltensänderung führt und wie es künftig bei Versicherten am effektivsten eingesetzt werden könnte.

Kranke Ahornbäume: Gefahr durch Sporen

Immer mehr Ahornbäume in Deutschland sind mittlerweile von der Rußrindenkrankheit betroffen. Wenn Beschäftigte bei Waldarbeiten oder in der Abfallentsorgung die Sporen der Bäume in hohen Dosen einatmen, kann es zu einer Erkrankung des Lungengewebes kommen. Verursacher der Krankheit ist ein Pilz, der sich unter der Rinde befallener Bäume ansiedelt. Er bildet schwarze Sporenpakete mit bis zu 100 Millionen Sporen pro Quadratzentimeter. Befallene Bäume müssen gefällt und entsorgt werden. Falls dies nicht fachgerecht vorgenommen wird, können die Sporen in großer Menge freigesetzt und eingeatmet werden. Bei einigen Menschen kann das zu akuten Reaktio-

Festes Schuhwerk muss sein

Wer ein Nutzfahrzeug führt, muss den Fuß fest umschließendes Schuhwerk tragen. So sieht es die Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge vor. Sandaletten ohne Fersenriemen, Holzpantinen oder Clogs sind nicht geeignet. Wer barfuß, in Strümpfen oder Barfußsocken fährt, gefährdet sich und andere Verkehrsteilnehmer. Ein Verstoß gegen die Vorgaben der Unfallverhütungsvorschrift kann mit Bußgeld geahndet werden.

49.884

Mal haben die Präventionsexperten der BG Verkehr die Mitgliedsunternehmen im vergangenen Jahr telefonisch oder schriftlich beraten. Eine Beratung vor Ort in den Betrieben fand in 13.217 Fällen statt.

Radlader fahren kann nicht jeder

Der bestimmungsgemäße Einsatz von Hydraulikbaggern und Radladern setzt voraus, dass die Maschinenführer gut für diese Tätigkeit qualifiziert sind. Der Grundsatz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV Grundsatz 301-005) beschreibt Anforderungen hierfür und gibt beispielhafte Hilfestellungen für die Qualifizierung und Beauftragung von Fahrern.

https://publikationen.dguv.de

nen, bei wiederholter Exposition zu einer chronischen Erkrankung des Lungengewebes führen. Typische akute Anzeichen sind lange anhaltender trockener Husten, Fieber und Atemnot. Das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat ein neues Verfahren entwickelt, mit dem sich Antikörper gegen die Sporen im Blut nachweisen lassen. Die chronische Variante dieser Krankheit kann als Berufskrankheit anerkannt werden (exogene allergische Alveolitis).

Zum Schutz der Beschäftigten sind Präventionsmaßnahmen unabdingbar: Sie reichen vom Arbeiten bei geeignetem Wetter (Fällen der Bäume eher bei feuchter Witterung) über maßgeschneiderte technische Lösungen bis zur Persönlichen Schutzausrüstung, insbesondere Atemschutz.

www.svlfg.de / Suchbegriff: Rußrinde
www.vku.de / VKS-News 263

Verpackungssteuer gekippt

Der baden-württembergische Verwaltungsgerichtshof hat die Verpackungssteuer der Stadt Tübingen für unwirksam erklärt. Die Universitätsstadt hatte als erste Kommune in Deutschland seit Anfang des Jahres eine Abgabe auf Einwegverpackungen für zubereitete Speisen und Getränke erhoben. Für jeden ausgegebenen Wegwerfteller oder -becher mussten 50 Cent, für Einwegbesteck, Trinkhalme und Eislöffel 20 Cent an die Stadt abgeführt werden. Mit der Maßnahme, gegen die eine Fast-Food-Kette geklagt hat, wollte die Stadt der zunehmenden Vermüllung durch weggeworfene „To go“- und „Take away“-Verpackungen entgegenwirken. Nach Angaben der Stadtverwaltung kostet die Beseitigung dieser Einwegverpackungen jährlich rund 700.000 Euro.

© Soteranalytics; Adobe Stock (Simply Amazing; Brad Pict); Picture Alliance (Westend61 | Josep Suria; dpa | Bernd Weißbrod); Corvid Cleaning; picture alliance/dpa | Frank Rumpenhorst

TERMIN VORMERKEN

Branchenkonferenz Absturzunfälle

Stürze oder Abstürze bei der Arbeit am und mit dem Lkw führen regelmäßig zu schweren Verletzungen. In einer Branchenkonferenz der BG Verkehr am 21. und 22. November beleuchten Arbeitsschutzexperten und Vertreter aus der betrieblichen Praxis, wie solche Unfälle vermieden werden können. Weitere Informationen gibt es zeitnah auf der Website der BG Verkehr.

www.bg-verkehr.de

Albtraum auf dem Trittbrett

Aus der Seitenstraße zurück auf die Hauptstrecke – das ist Routine auf der Sammeltour. Ein junger Lader wird dabei zwischen Schüttung und Hauswand eingeklemmt. Schwer verletzt überlebt er den Unfall.

© picture alliance (SZ Photo | Stephan Rumpf); contenova

Abbiegen mit einem Abfallsammelfahrzeug gehört auf jeder Tour zur Routine. Warum kam es ausgerechnet dabei zu einem Unfall? „Derzeit häufen sich die Meldungen zu Unfällen, die mit der Benutzung des Trittbretts in Zusammenhang stehen“, antwortet Eva Wilbig, Fachreferentin für Entsorgung bei der BG Verkehr. „Wir beobachten, dass bei der Vorwärtsfahrt häufig unterschätzt wird, wie weit ein Abfallsammelfahrzeug am Heck ausschwenkt. Falls dann noch ein neu zusammengestelltes Team auf einer unbekannten Route unterwegs ist, kann es gefährlich werden.“

Unfalluntersuchung zeigt Schwachstellen auf

Michael Urbansky hat als zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr den eingangs geschilderten Unfall genau untersucht. Im Gespräch mit den Verantwortlichen des Mitgliedsbetriebes erfuhr er, dass das Abfallsammelfahrzeug am Unfallort normalerweise nach rechts abbiegt. Das hatte auch der Lader erwartet. „Aber der Fahrer meinte, der Weg links herum sei schneller“, erklärt Urbansky, „und bog ab, ohne seinen Kollegen zu informieren. Aus Sicht des Fahrers ein nachvollziehbares Verhalten, da er als Springer die Strecke nicht gut kannte. Auch der verunglückte Lader war erst seit drei Wochen auf dieser Tour unterwegs.“

Eine ungünstige Konstellation, die die Führungskräfte durch organisatorische Maßnahmen vermeiden wollten: Prinzipiell gibt es für jedes Fahrzeug eine Stammbesatzung von zwei Mitarbeitern. Von der Stammbesatzung darf jeweils nur eine Person geplant ausfallen (zum Beispiel Urlaub), damit mindestens einer auf der Tour ist, der sich auskennt. Aber manchmal geht die Planung nicht auf und deswegen kannten am Unfalltag weder Fahrer noch Lader die Tour besonders gut.

„In dem Unternehmen gab es vor dem Unfall keine detaillierten Fahrtrouten und Vorgaben“, setzt Urbansky fort. „Das hat sich inzwischen geändert, aber trotzdem können und müssen die Fahrer je nach Situation vor Ort entscheiden und zum Beispiel wegen Baustellen oder Unfällen die Route anpassen.“ Das spontan gewählte Linksabbiegen war jedoch ungünstig, da das Gebäude links vom Fahrzeug dichter zur Straße steht und zusätzlich eine Straßenlaterne den Kurvenradius verringert (siehe Zeichnung). Außerdem parkten auf der gegenüberliegenden Straßenseite mehrere Autos am Fahrbahnrand. Die Sichtverhältnisse waren allerdings gut.

Besonderheiten der Fahrzeuge kennen

Die Unfalluntersuchung zeigte: Allein auf ein Augenblicksversagen des Fahrers abzuheben würde zu kurz greifen. Hier geht es auch um Aspekte wie Tourenplanung (und

+++ Aktuelle Unfallbeispiele aus der Presseschau +++

„… Der Mann auf dem Trittbrett wurde beim Abbiegen zwischen der Hauswand und dem Müllfahrzeug eingequetscht und anschließend mitgeschleift. Er erlag im Krankenhaus seinen schweren Verletzungen.“

„… Der Fahrer wollte nach rechts einbiegen und holte wegen der parkenden Fahrzeuge weit aus. Dabei geriet er mit dem Heck in einen Zaun. Der Lader stürzte vom Trittbrett, wurde gegen einen Pfosten gedrückt und erlitt lebensbedrohliche Verletzungen.“

„… Beim Abbiegen streifte der Müllwagen die Hauswand des Gebäudes. Der Kollege auf dem Trittbrett versuchte vergeblich, rechtzeitig abzuspringen, wurde aber dennoch zwischen Wand und Fahrzeug eingeklemmt.“

„… Weil ihm ein Pkw entgegenkam, rangierte der Fahrer den Wagen auf den Gehweg. Dabei stieß er mit dem Heck an die Mauer eines Wohnhauses. Der Kollege auf dem Trittbrett wurde schwer verletzt.“

Unfall beim Linksabbiegen: Wegen der parkenden Pkw und der Laterne nahm der Fahrer die Ausfahrt zu eng. Der Lader wurde an die Hauswand gedrückt und schwer verletzt.

die Verantwortung der Disposition dabei), klare Regeln, wo kritische Sammelstellen angefahren werden dürfen und wo der Aufenthalt auf dem Trittbrett erlaubt oder nicht zulässig ist. Urbansky unterstreicht: „Eine gründliche Unterweisung der Beschäftigten über Unfallrisiken bei der Benutzung des Trittbretts ist besonders wichtig, damit alle verstehen, warum der Betrieb diese Regeln aufgestellt hat. Unerlässlich ist vor allem, dass Fahrerinnen und Fahrer die Dimensionen ihres Fahrzeugs kennen!“

Beim Abbiegen schwenkt ein Hecklader mit dem Trittbrett weit in die Gegenrichtung aus.

Das Trittbrett am Abfallsammelfahrzeug ist ein häufig genutztes Hilfsmittel bei der Sammeltour: Es erspart den Abfallwerkern zahlreiche Kilometer zu Fuß und entlastet bei der körperlich anstrengenden Arbeit. Selbst wenn sie zwischendurch auf dem Trittbrett stehen, können immer noch zwischen zehn und zwanzig „gewanderte“ Kilometer zusammenkommen. Auch in puncto Sicherheit wird das fest verbaute Trittbrett positiv gewertet, denn es verhindert, dass Beschäftigte ungeeignete Aufbauteile als „Trittstufe“ nutzen. Dies ergab eine Untersuchung der „Entsorgergemeinschaft der deutschen Entsorgungswirtschaft“, deren Ergebnis auch bei der BG Verkehr als plausibel betrachtet wird.

Eine Besonderheit von Abfallsammelfahrzeugen ist mitunter der große Fahrzeugüberhang: Das Heck kann bei Kurvenfahrt sehr weit ausschwenken, wenn der Fahrer das Lenkrad kräftig einschlägt. Falls Sie Berufskraftfahrer einstellen, die zum Beispiel vorher kein Abfallsammelfahrzeug mit Hecklader gefahren sind, müssen diese neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders unterwiesen und geschult werden. Eva Wilbig fasst zusammen: „Ein Test der BG Verkehr bei einem Entsorgungsunternehmen ergab, dass das Heck des getesteten Fahrzeugs einen Meter ausschwenkt. Da ist der Sicherheitsabstand von einem halben Meter schnell aufgebraucht und das Heck kollidiert mit einem Hindernis. Der Mensch auf dem Trittbrett hat oft keine Zeit mehr zu reagieren. Was das bedeutet, kann sich jeder selbst ausmalen.“

Eckart Willer
Fachgruppe Entsorgung

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

Maßnahmen zur Unfallverhütung

- **Route:** Die Tour muss so angelegt werden, dass überall ausreichende Sicherheitsabstände eingehalten werden können – selbst wenn sich dadurch die Fahrzeit verlängert.
- **Fahrtraining:** Zur praktischen Schulung gehören auch der Fahrzeugüberhang, Schleppkurven und die sich eventuell daraus ergebenden Quetschgefahren für Personen auf dem Trittbrett.
- **Anleitung:** Disponenten oder erfahrene Kollegen begleiten die Tour, geben Tipps und weisen auf gefährliche Situationen hin.
- **Konsequenz:** Bestehen Sie darauf, dass zugeparkte Zufahrten nicht angefahren werden, dasselbe gilt für Kurven mit sehr engem Radius.
- **Vorsicht:** In Engstellen und beengten Kurven sollte niemand auf dem Trittbrett stehen.
- **Personalplanung:** Beim Einsatz von Springern oder Vertretern muss besonders auf die Abstimmung zwischen Fahrer und Lader sowie deren Unterweisung geachtet werden.
- **Kommunikation:** Lader und Fahrer müssen vereinbaren und üben, wie sie sich über Sichtkontakt, Handzeichen, Nutzung der Signaltaste etc. verständigen.
- **Warnkleidung:** Wenn das Abfallsammelfahrzeug und die Warnkleidung des Personals unterschiedliche Farben haben, erkennt der Fahrer seine Kollegen auf dem Trittbrett besser.

Der unterschätzte Lebensretter

Sicherungsposten tragen eine große Verantwortung. Sie begleiten einen gefährlichen Arbeitseinsatz und müssen im Notfall schnellstens Hilfe leisten. Für ihre Qualifikation gibt es verbindliche Vorgaben.

© Adobe Stock (danielkoke); Vision Safety GbR

Die Arbeit in engen, geschlossenen Räumen kann riskant sein, ist aber manchmal unvermeidbar (siehe Übersicht zu den Tätigkeiten in unseren Mitgliedsunternehmen aus den Branchen Güterkraftverkehr, Entsorgung, Schifffahrt und Luftfahrt im Kasten rechts). Darum schreibt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) vor, dass grundsätzlich ein Sicherungsposten vor Ort sein muss. Aber was genau versteht man unter engen Räumen oder Behältern? Die DGUV Regel 113-004 „Behälter, Silos und enge Räume“ definiert Räume und Behälter als Bereiche, in denen ein ungewöhnlich hohes Gefährdungspotenzial bestehen könne. Und weiter: „Auch Bereiche, die nur teilweise von festen Wandungen umgeben sind, in denen sich aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten oder der Konstruktion Gefahrstoffe ansammeln können bzw. Sauerstoffmangel entstehen kann, sind Räume im Sinne der DGUV Regel.“

Räume und Behälter in diesem Sinne können zum Beispiel sein:

- Tanks,
- Apparate,
- Kessel,
- Kastenträger von Brücken oder Kränen,
- nicht ausreichend belüftete Räume in fensterlosen Bauwerken,
- Silos,
- Hohlräume in Bauwerken und Maschinen,
- Auffangräume (Tanktassen),
- Schächte,
- Gruben,
- Kanäle,
- Inneres von Rohrleitungen und von Abwasserbehandlungsanlagen,
- Räume unter Erdgleiche, zum Beispiel Kanalisation, sowie
- Schiffsräume.

Bei Arbeiten innerhalb dieser Räume muss der Unternehmer oder die Unternehmerin mindestens einen Sicherungsposten einsetzen. Sollte bei der Gefährdungsbeurteilung ermittelt werden, dass Gefahrstoffe auf Beschäftigte einwirken könnten oder Sauerstoffmangel und gesundheitliche Probleme auftreten könnten, muss zusätzlich eine „schnelle Rettung“ sichergestellt werden. Die einfachste und beste Lösung dafür ist ein gut ausgebildeter Sicherungsposten, der eigenständig die Rettung einleitet.

Der Sicherungsposten ist also gemäß der DGUV Regel 113-004 eine Person, die mit den im Behälter, Silo oder engen Raum tätigen Personen ständige Verbindung hält und gegebenenfalls Maßnahmen der Rettung durchführt oder einleitet. Ständige Verbindung besteht in der Regel bei einer Sichtverbindung. Falls das ausgeschlossen ist, kann eine ständige Verbindung auch über andere Mittel geschaffen werden, zum Beispiel Sprechverbindung, Personen-Notsignal-Anlagen oder Signalleinen.

Anforderungen an Sicherungsposten

Zu den wichtigen persönlichen Eigenschaften eines Sicherungspostens gehören die Zuverlässigkeit sowie bestimmte geistige und körperliche Fähigkeiten.

Zuverlässig

... ist jemand, der sich nicht ablenken lässt und die Erwartungen erfüllt, die an ihn gestellt werden. Zuverlässige Personen bleiben im Zeitplan, halten sich an Absprachen, Verabredungen, Vereinbarungen und an Gesetze und Regeln. Auch Pünktlichkeit und die Kompetenz, diszipliniert an einer Arbeit zu bleiben, gelten als Kriterien für die Zuverlässigkeit.

Geistig geeignet

... ist jemand, der Gefahren rechtzeitig erkennen und bewerten kann. Die Person ist also in der Lage, für sich selbst und den zu überwachenden Kollegen im Geiste die Risiken und Gefährdungen abzuschätzen und angemessene Maßnahmen einzuleiten, um ein sicheres Arbeiten zu gewährleisten.

Körperlich geeignet

... ist jemand, der in der Lage ist, eine Person, die gerettet werden muss, aus dem Gefahrenbereich zu transportieren. Ebenfalls gehört zur körperlichen Eignung, dass der Sicherungsposten Gefahren visuell oder akustisch wahrnehmen kann. Bei Benutzung von Atemschutz muss die entsprechende Tauglichkeit nachgewiesen werden. Werden Gefahrstoffmessungen durchgeführt, deren Ergebnis nur durch Farbumschlag ablesbar ist, muss dafür das Farbsehvermögen ausreichen. Sollte es trotz aller Schutzmaßnahmen zu einem Unfall kommen, muss der Sicherungsposten jederzeit Hilfe herbeiholen können. Dazu muss er ausreichende Sprachkenntnisse haben und Sachlagen klar und deutlich beschreiben können.

Fachlich geeignet

... ist der Sicherungsposten, wenn er die Persönliche Schutzausrüstung (PSA) kennt, die für den Einsatz erforderlich ist. Vor dem Befahren eines Behälters ist es seine Aufgabe, die PSA nochmals zu kontrollieren (zum Beispiel, ob die PSA gegen Absturz richtig angelegt und das Seil korrekt angeschlagen wurde).

Nicht nur die Kontrolle der PSA, sondern auch die Bedienung der Rettungsgeräte muss der Sicherungsposten beherrschen. Außerdem muss er in der Lage sein, seine eigene zusätzliche PSA sicher zu benutzen (zum Beispiel PSA gegen Absturz oder Atemschutz). Weil diese Ausrüstung vor tödlichen Gefahren schützt, ist eine gründliche Ausbildung mit praktischen Übungen notwendig!

Der Teilnehmer zieht die „bewusstlose Person“ (Puppe) vorsichtig über die Rutsche in Richtung Mannloch.

Beispiele für gefährliche Tätigkeiten in Behältern, Silos und engen Räumen

Güterkraftverkehr

- Tank- und Behälterreinigung

Entsorgungsbranche

Industriereinigung:

- manuelle Reinigung von Industrieanlagen
- Tank-, Behälter- und Rohrreinigung
- Beschichtung von Tanks, Behältern, Silos oder Rohren

Abwasserentsorgung:

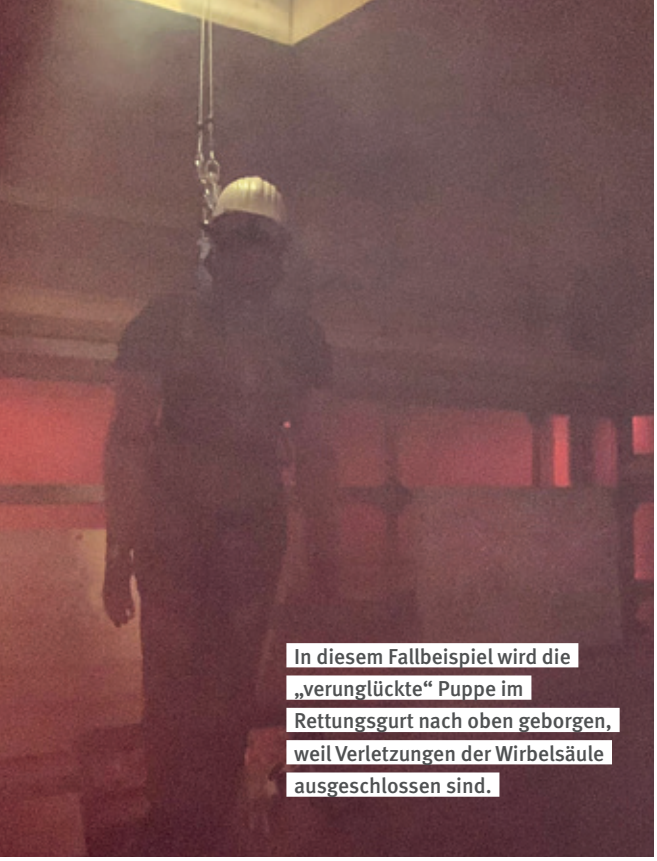
- Einsteigen in umschlossene Räume von abwassertechnischen Anlagen
- Reinigung und Beschichten von abwassertechnischen Anlagen
- Rohre, Kanäle, Gruben

See- und Binnenschifffahrt

- Schmieröltanks, Sloptanks, Ladetanks
- Kessel
- Kofferdamm, Rohrtunnel
- Ladepumpenräume
- Brennstofftanks
- Ballasttanks, Doppelboden/-tanks
- Abgaskanal, Spülluftkanal
- Wallgänge
- Pieken

Luftfahrt

- Tank-, Behälterbegehungen
- Beschichtung von Tanks, Behältern



In diesem Fallbeispiel wird die „verunglückte“ Puppe im Rettungsgurt nach oben geborgen, weil Verletzungen der Wirbelsäule ausgeschlossen sind.

Regelmäßige Trainings und Übungen festigen das Wissen vom Umgang mit den Arbeitsmitteln und helfen, das Rettungskonzept zu verinnerlichen. Wichtig: Nur wenn es ein Rettungskonzept gibt, dürfen Tätigkeiten durchgeführt werden, bei denen ein Sicherungsposten benötigt wird. Das Rettungskonzept muss man erproben, regelmäßig trainieren und falls erforderlich individuell anpassen. Das hilft dem Sicherungsposten, auch in Stresssituationen souverän zu handeln und den Kollegen zu retten. Entsprechend der DGUV Regel 113-004 muss der Sicherungsposten mindestens einmal im Jahr unterwiesen werden und ein praktisches Training absolvieren.

Nach der Rettung muss gewährleistet sein, dass unverzüglich und kompetent Erste Hilfe geleistet wird. Daher ist es empfehlenswert, den Sicherungsposten auch zum betrieblichen Ersthelfer auszubilden und so eine schnellstmögliche Erstversorgung des Geborgenen sicherzustellen. Zur Nachahmung empfohlen:

Gelungenes Trainingskonzept

Erst intensives Training im Umgang mit der Persönlichen Schutzausrüstung, der Chemischen Schutzausrüstung sowie den Rettungseinrichtungen versetzt einen Sicherungsposten in die Lage, auch in Notfallsituationen einen kühlen Kopf zu behalten. Mit diesem Fokus zeigt unser Mitgliedsunternehmen Vision Safety sehr fortschrittlich, wie die Qualifizierung eines Sicherungspostens erfolgen kann. In dem bis zu zweiwöchigen Seminar werden die Teilnehmer intensiv theoretisch und praktisch ausgebildet, um im Notfall souverän handeln zu können.

Der Theorieteil vermittelt die fachlichen Grundlagen. Nach der Theorie und Lernerfolgskontrollen wird das Gelernte in der Praxis erprobt und intensiv trainiert. Dabei ist jeder Seminarteilnehmer mehrmals rettender Sicherungsposten.

Praxisteil im Nachbau

Um diese Praxis hautnah erleben zu können, richtete das Unternehmen einen Trainingsbereich ein, der einem Behälter nachempfunden wurde. Dieser Bereich verfügt über einen seitlichen und einen oben liegenden Einstieg. In dem Trainingsbereich, der vollkommen abgedunkelt und benebelt werden kann, befindet sich ein Parcours, durch den sich die Teilnehmer zu der „Person“ (Puppe) vorarbeiten, die gerettet werden muss. Damit keine Routine aufkommt, wird der Parcours monatlich verändert. Inzwischen trainieren hier auch Atemschutzgeräteträger der Feuerwehr die Arbeit unter besonders engen und psychisch belastenden Bedingungen.

In verschiedenen Szenarien trainieren die Sicherungsposten den Umgang mit konventionellen Rettungsgeräten ebenso wie mit dem allerneuesten Equipment. Ebenfalls geübt werden Sonderlösungen, zum Beispiel bei Tankfahrzeugen die Sicherung über die Dome. In den Seminaren wechseln die Teilnehmer ständig die Rolle als Beobachter, Sicherungsposten oder Retter. Diese intensive Ausbildung vermittelt Kompetenzen, die im Ernstfall das entscheidende Sicherheitsplus bedeuten können, und kann damit als vorbildlich gelten.

Tobias Rawitz
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Nur durch regelmäßiges Training erreicht man die fehlerfreie und schnelle Handhabung der Schutzausrüstung.

Fachwissen und Qualifizierung

TRGS 507
„Oberflächenbehandlung in Räumen und Behältern“

DGUV Regel 112-190
„Benutzung von Atemschutzgeräten“

DGUV Regel 112-199
„Retten aus Höhen und Tiefen mit persönlichen Absturzschutzausrüstungen“

DGUV Regel 113-004
„Behälter, Silos und enge Räume Teil 1: Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen“

DGUV Grundsatz 313-002
„Auswahl, Ausbildung und Beauftragung von Fachkundigen zum Freimessen nach DGUV Regel 113-004“

DGUV Grundsatz 312-906
„Grundlagen zur Qualifizierung von Personen für die sachkundige Überprüfung und Beurteilung von persönlichen Absturzschutzausrüstungen“

DGUV Information 205-023
„Brandschutzhelfer“

DGUV Information 213-055
„Arbeiten in Behältern, Silos und engen Räumen“

Eignung des Personals

Grundsatz G 25
Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 25 „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“

Grundsatz G 26
Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz 26 „Atemschutzgeräte“ für die Gerätegruppe 3

Grundsatz G 41
Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz G 41 „Arbeiten mit Absturzgefahr“

https://publikationen.dguv.de

Ausbildung zum Sicherungsposten
www.visionsafety.de

Wer einen schweren Unfall im Simulator „erlebt“ hat, verzichtet nicht mehr freiwillig auf den Gurt.

© BG Verkehr/Dorothee Pehlke

Sicherheit live erleben

In Ihrem Betrieb gibt es Gurtmuffel? Dann buchen Sie den Überschlagsimulator und Gurtschlitten der BG Verkehr.

„Wenn man mehrere Stunden fährt, ist der Gurt lästig und engt mich ein.“ Hören Sie dieses Argument auch manchmal und überlegen, wie Sie Ihr Gegenüber von der Notwendigkeit des Gurts überzeugen? Unser Vorschlag: Gestalten Sie einen Sicherheitstag oder buchen Sie ein Fahrsicherheitstraining und ergänzen Sie diese Aktivitäten mit einer Demonstration von Gurtschlitten und Überschlagsimulator.

Buchen Sie jetzt schon für 2023, denn vor allem die Termine am Wochenende sind schnell vergeben.

Hier erleben die Beschäftigten am eigenen Leib, wie sie der Gurt bei einem Auffahrunfall oder Überschlag schützt. Die konkrete körperliche Erfahrung macht auf die meisten Menschen mehr Eindruck als mahnende Worte.

Wir bieten unseren Mitgliedsunternehmen den Einsatz der Simulatoren gegen eine Unkostenbeteiligung an. Erfahrene Moderatoren kommen mit den Geräten zu Ihnen ins Unternehmen. Sie sind für die Technik verantwortlich, sprechen mit den Testpersonen über Erfahrungen und Vorbehalte, zeigen, welche Kräfte bei einem Auffahrunfall wirken und wie der Gurt schützt. „Puh, das hätte ich jetzt nicht gedacht“, sagen viele Nutzer, wenn sie wohlbehalten wieder aussteigen und die kurze „Fahrt“ reflektieren. Und oft wird der Hinweis ergänzt: „In Zukunft schnall ich mich immer an!“ (Bz)

Infos auf einen Blick

Wer?
Alle Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr, die eine Veranstaltung mit mindestens 50 Fahrerinnen und Fahrern planen.

Was?
Gurtschlitten (8 x 6 m Platzbedarf) und Lkw-Überschlagsimulator (6 x 15 m Platzbedarf).

Wo?
Der Einsatz ist überall möglich, wo ausreichend Platz zur Verfügung steht.

Wann?
Die Buchung ist ganzjährig möglich. Wir empfehlen eine frühzeitige Reservierung.

Kosten?
Die BG Verkehr berechnet je Einsatztag insgesamt 300 Euro für Gurtschlitten und Überschlagsimulator. Zusätzlich müssen die Übernachtungskosten für die beiden Moderatoren übernommen werden.

Kontakt:
Buchungsanfrage mit Terminwunsch per E-Mail: simulatoren@bg-verkehr.de

Testen Sie Ihr **Wissen**!

1. Sie bemerken im Tunnel einen Unfall. Was ist zu tun?

a Fahrzeug nicht verlassen.

b Notdienst informieren.

c Warnblinklicht einschalten.

2. Was bedeutet dieses Zeichen?

a Auf dieser Straße sind alle Fahrzeuge erlaubt, die schneller als 60 km/h fahren können.

b Auf dieser Straße dürfen nur Pkw fahren.

c Auf dieser Straße dürfen Nutzfahrzeuge nicht überholen.

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

BG Verkehr

Innovationen gegen den Tod

Im Kampf gegen schwere Verkehrsunfälle sind innovative Ansätze bei der Fahrzeugtechnik und beim Fahrtraining gefragt. Ein Fachgespräch der Unfallversicherung gab neue Impulse.

Rund 150 Menschen überzeugten sich beim DGUV-Fachgespräch „Verkehrssicherheit“ davon, was neue Methoden zur Unfallprävention beitragen.

Systematische Unfallprävention? Bei der Spedition Ansorge ist das fast schon ein alter Hut. Seit 2007 betreibt das mittelständische Unternehmen mit 500 Beschäftigten an fünf Standorten ein Risikomanagementsystem für den Fuhrpark. Gezielte Analyse von Schäden, deren systematische IT-Erfassung und Analysegespräche mit Fahr- und Fuhrparkverantwortlichen sind inklusive. Doch nun geht die Spedition einen Schritt weiter: Seit April wird die Flotte zu Trainingszwecken mit Dashcams ausgestattet, berichtete Christian Winkler, Mitglied der Geschäftsleitung.

Neue Wege in der Fahrerschulung

Aufgezeichnet werden beispielsweise auffällige Fahrmanöver (starkes Bremsen oder Beschleunigen, gefährliche Lenkmanöver), der Abstand zu anderen Fahrzeugen, abgelenktes Fahren oder die Geschwindigkeit.

Der Einsatz einer Dashcam ermöglicht das individuelle Coaching der Fahrer anhand real erlebter Situationen.

Die Daten werden nach der Fahrt ausgelesen und mithilfe einer Analysesoftware beurteilt. Dahinter steht ein Paradigmenwechsel in der Fahrerschulung. „Weg von den Schulungen für alle, hin zum gezielten Coaching zu den wirklich relevanten Themen. Die Dashcams sind ein mächtiges Tool für die Prävention“, sagt Ralph Feldbauer, Geschäftsführer der Firma Life Guard, die Ansorge beim Risikomanagement begleitet.

Bei Ansorge erhofft man sich von dem Dashcam-Einsatz weitere Potenziale: Dazu zählen die Reduzierung der Schadenhäufigkeit und der schadenbedingten Kosten, Transparenz bei eingetretenen Schäden und auch die Schadenabwehr zugunsten der Fahrerinnen und Fahrer bei Fremd- und Teilverschulden. Obwohl der Betriebsrat mitzog, war die Einführung der Dashcams nicht trivial. „Es ging uns darum, die Beschäftigten mitzunehmen und zunächst die Rechtskonformität herzustellen“, sagt Prokurist Christian Winker.

Dazu bediente sich das Unternehmen einer erfahrenen Rechtsanwaltskanzlei. Neben den Klassikern Arbeitsrecht und Betriebsvereinbarung spielte der Datenschutz eine wichtige Rolle. Datenverschlüsselung, Anonymisierung (beispielsweise durch Verpixelung von Nummernschildern und Gesichtern), ein datenschutzkonformes Löschkonzept und wirksame Zugangsbeschränkungen zu den Daten waren nur einige Punkte auf der langen Liste der Experten. Doch die Probleme ließen sich lösen – und die Erfahrungen aus dem Testbetrieb sind vielversprechend. Wurden in der Blindphase ohne Zuordnung zu Fahrzeugen noch 318 Ereignisse aufge-

Fotos aus dem realen Unfallgeschehen: Beide Fahrzeuge hatten einen vergleichbaren Auffahrunfall, das linke wurde vom Notbremsassistenten auf 10 km/h gebremst, das rechte fuhr ohne Fahrerassistenzsystem mit 58 km/h auf.

zeichnet, waren es in der Coaching-Phase nur noch 79.

Entsorger entwickelt ausgefeiltes Trainingskonzept

Nicht nur im Güterkraftverkehr gehen Unternehmen das Thema Verkehrssicherheit systematisch an. Matthias Mann, Risikomanager beim Entsorger Remondis Kiel, stellte während des Fachgesprächs ein Verkehrssicherheitskonzept vor, das von der BG Verkehr finanziell gefördert wurde. Auf Basis der Analyse von Unfällen und Schäden an den Unternehmensstandorten entwickelte Remondis ein gezieltes Qualifikations- und Fortbildungskonzept.

Wegweisend: Das Konzept schließt nicht nur Fahrertrainings ein, sondern auch Maßnahmen für Disponenten und die Leitungsebene.

Disponenten werden beispielsweise in Rechtsfragen, Kommunikation, Einsatzplanung und Verhalten nach Unfällen geschult. „Eine wichtige Rolle spielt auch die Ausbildung einer emotionalen Intelligenz bei Disponenten und Führungskräften“, sagt Mann. Dies schafft Verständnis für das Fahrpersonal und erleichtert so die Kommunikation.

Das Fahrpersonal profitiert ebenfalls von einem ausgefeilten Trainingskonzept. Remondis setzt auf einen erweiterten Einarbeitungsplan sowie die Sensibilisierung für Arbeitssicherheit und eine defensive Fahrweise. Die in Fahrtrainings eingesetzten Trainer sind von den Behörden anerkannte Lehrkräfte nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz. Zu den Fahrtrainings gehört unter anderem Einzelbegleitung im Realverkehr, Begleitung bei der Abfahrtkontrolle und eine Anleitung zur Nutzung von Assistenzsystemen.

Forschungsprojekt zur Unfallprävention

Auch bei der BG Verkehr tut sich einiges in Sachen Verkehrssicherheit. In einem gemeinsamen Projekt mit der Verkehrsunfallforschung Dresden (VUFO) haben die Präventionsexperten der Berufsgenossenschaft das Unfallgeschehen von N2-Fahrzeugen (dreieinhalb bis zwölf Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) und N3-Fahrzeugen (mehr als zwölf Tonnen) analysiert. Das Projektteam griff dabei auf Daten aus der Unfalldatenbank GIDAS zurück. Dort sind Unfälle gespeichert, bei denen es zu Personenschäden kam und deren Unfallhergang vollständig von Wissenschaftlern rekonstruiert wurde.

Auffahrunfälle, Unfälle bei niedrigen Geschwindigkeiten und Fahrfehler sind am häufigsten vertreten. Die Ableitung der Handlungsfelder und Maßnahmen ist bereits im Gange. Beispielsweise ist mit weiteren Initiativen der BG Verkehr bei der Ausstattung von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen und deren Akzeptanz durch das Fahrpersonal zu rechnen. Direkt bei den Menschen am Steuer setzt das Gesundheitsförderprogramm „Fit & Safe“ der Dekra an. Projektleiterin Dr. Karin Müller ermittelte dafür, welche Verbesserungen sich die Fahrer wünschen (siehe Spalte rechts).

Auch bei den anderen gesetzlichen Unfallversicherungsträgern steht das Thema Verkehrssicherheit im Fokus. Unter dem Mantel der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) wurde kürzlich das Sachgebiet Verkehrssicherheit in der Arbeitswelt gegründet, um die Aktivitäten von Berufsgenossenschaften und Unfallkassen stärker zu vernetzen. Die Federführung liegt bei der BG Verkehr. (bjh)

Alarmierende Zahlen

27

Prozent der **Lkw-Fahrer** hatten schon einmal einen Sekundenschlaf am Steuer (Studie der Europäischen Transportarbeiter Föderation, 2021).

40

Prozent aller **Verkehrstoten** kamen bei Unfällen nach Einbruch der Dunkelheit ums Leben.

60

von insgesamt 102 **tödlichen Arbeits- und Wegeunfällen** von Versicherten der BG Verkehr ereigneten sich im Straßenverkehr.

70

Lkw-Fahrer starben im Jahr 2021 bei Unfällen am **Stauende**.

15.833

Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen oder mehr waren laut amtlicher **Unfallstatistik** im Jahr 2019 an Unfällen mit Personenschäden beteiligt. Kleinere Transporter (bis 3,5 Tonnen) waren an rund 14.000 Unfällen beteiligt.

Das wünschen sich Fahrerinnen & Fahrer

Im Betrieb

- elektrische Hubwagen
- Sportmöglichkeit
- geregelte Arbeitszeit
- Rauchverbot in gemeinsam genutzten Fahrzeugen
- Möglichkeit zur Fahrradmitnahme

Außerhalb des Betriebs

- Verbesserung der Parkplatzsituation
- mehr Wertschätzung des Berufs
- alternative Angebote wie gesunde Mahlzeiten an Raststätten

Gesundheitsprävention

- Bewegungsangebot in der Gruppe
- praktische Ernährungstipps
- Stressmanagement

Quelle: Umfrage der Dekra

Interview

Optimale Unterstützung beim Rückwärtsfahren

Das erste Rückfahrassistenzsystem für Abfallsammelfahrzeuge hat das Zertifikat „Geprüfte Sicherheit“ von unserer Prüfstelle erhalten. Zwei Fachleute der BG Verkehr erklären, was in der Praxis zählt.

Was kann das geprüfte System?

Hermann Haase: Es handelt sich um ein Rückfahrassistenzsystem (RAS) des Typs 2: Es warnt nicht nur, wenn sich ein Hindernis im Gefahrenbereich hinter dem Fahrzeug befindet, sondern greift auch aktiv in das Bremssystem ein, wenn Kollisionsgefahr besteht. Der Mensch am Steuer kann sich voll und ganz auf die Außenspiegel und den Bereich neben dem Fahrzeug konzentrieren. Das ist eine erhebliche Entlastung.

Ist damit der Einweiser überflüssig?

Eva Wilbig: Nein, ein genereller Verzicht kann aus den Vorschriften nicht abgeleitet werden. Die StVO fordert sinngemäß den Einsatz eines Einweisers, wenn der Fahrer nicht ausschließen kann, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Die Vorschrift „Müllbeseitigung“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) geht noch weiter und fordert generell einen Einweiser, wenn Abfallsammelfahrzeuge rückwärtsfahren.

Mit Seiten- oder Frontladern arbeitet der Fahrer meist allein – was nun?

Wilbig: Die DGUV Vorschrift macht bezüglich der Art des Abfallsammelfahrzeugs keine Unterschiede. Allerdings formuliert sie eine Ausnahme: Man kann auf einen Einweiser verzichten, wenn das sichere Zurücksetzen des Fahrzeugs auf andere Weise, zum Beispiel durch geeignete technische Hilfsmittel, gewährleistet wird (§ 7 Abs. 2).

Und hier kommen die RAS ins Spiel?

Wilbig: Genau, ein geprüftes RAS erhöht die Sicherheit der Beschäftigten, wenn eine Rückwärtsfahrt unvermeidbar ist. Das betrifft insbesondere Seiten- oder Frontlader. Aber vor dem Einsatz muss man sich immer die technischen Grenzen des Systems im Abgleich mit den Einsatzbedingungen und Arbeitsabläufen anschauen. Ob alles miteinander harmoniert und ein sicheres Arbeiten gewährleistet werden kann, prüft der Unternehmer mit der Gefährdungsbeurteilung. In manchen Fällen wird man trotz RAS nicht auf den Einweiser verzichten können.

Welche Anforderungen muss ein RAS erfüllen, damit es ein Prüfzertifikat bekommt?

Haase: Das ergibt sich aus dem Prüfgrundsatz GS-VL 40. Wir haben ihn 2019 entwickelt und mit allen interessierten Kreisen abgestimmt. Die Anforderungen sind sehr hoch und außerordentlich umfangreich. Wir haben im Prüfgrundsatz zwei Prüfmöglichkeiten festgelegt: eine reine Sicht- und Funktionsprüfung, für die es aber kein Zertifikat gibt, und eine sehr aufwendige, umfassende Prüfung. Die geht deutlich tiefer ins Detail. Nur nach der bestandenen umfassenden Prüfung stellen wir das Prüfzertifikat aus.

Was genau testen Sie?

Haase: Bei der Sicht- und Funktionsprüfung testen wir vor allem die Funktionalität des Systems, also die fachgerechte Installation der Komponenten. Danach prüfen wir zum Beispiel, ob das RAS Hindernisse zuverlässig erkennt und die Warneinrichtung bzw. Bremsfunktion rechtzeitig aktiviert. Oder was passiert, wenn ein Bauteil in der Elektronik defekt ist. Dazu nehmen wir die Konstruktionsunterlagen und technische Details der Bauteile unter die Lupe.

Rückwärtsfahren ist auch für Fahrzeuge mit einem geprüften System nur in Ausnahmefällen erlaubt.

Wie kann man sich die Tests praktisch vorstellen?

Haase: Die Wirksamkeit des Systems testen wir zuerst mit verschiedenen Prüfkörpern im Labor und am Fahrzeug. Darauf folgen Tests in typischen Fahrsituationen. Dazu benutzen wir eine Puppe, etwa so groß wie ein Schulkind, in dunkler Kleidung auf einem Skateboard. Die fährt aus allen Richtungen quer über die Fahrbahn und das System muss rechtzeitig reagieren. Bei der Prüfung der Zuverlässigkeit von Hard- und Software geht es richtig ins Detail. Dazu muss der Hersteller zahlreiche technische Unterlagen vorlegen.

Wie lange dauert das Verfahren?

Haase: Bis alles dokumentiert, geprüft, nachgebessert und nochmals geprüft ist, vergehen viele Monate. Man muss allerdings betonen, dass dies das erste System ist, das uns zur Prüfung vorgestellt wurde. Und wir haben dabei eng mit den Experten aus dem Prüflabor des Instituts für Arbeitsschutz der DGUV zusammengearbeitet.

Ist ein geprüftes RAS jederzeit zuverlässig?

Haase: Nein! Nicht in allen Situationen kann eine hundertprozentige Sicherheit gewährleistet werden. Eine Fehlfunktion, etwa durch den Ausfall von Bauteilen oder einen konstruktiven Mangel, lässt sich nicht absolut ausschließen. Zudem gibt es physikalische Grenzen. So kann zum Beispiel bei extremer Witterung, Blendung durch tief stehende Sonne oder bei verschmutzten Sensoren auch ein geprüftes System nicht immer zuverlässig arbeiten. Das ist beim Einweiser aber nicht anders. Wenn seine Brille beschlagen ist oder wenn er stark geblendet wird, erkennt er auch nicht mehr jedes Hindernis.

Eva Wilbig ist Fachreferentin für Entsorgung bei der BG Verkehr.

Hermann Haase von der BG Verkehr leitet die Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereichs Verkehr und Landschaft der DGUV.

Wilbig: Bei Unfalluntersuchungen stellen wir immer wieder fest, dass sowohl Einweiser als auch Fahrer überfordert waren oder die Kommunikation zwischen beiden nicht richtig funktionierte. Wird der Mensch abgelenkt oder ist er übermüdet, macht er schneller Fehler und das Unfallrisiko steigt.

Die hochmoderne Technik reagiert deutlich schneller als jeder Mensch, ermüdet nicht und lässt sich nicht ablenken.

Haase: Assistenzsysteme dagegen lassen sich nicht ablenken und sie ermüden auch nicht. Zudem bremst das RAS des Typs 2 selbstständig und reagiert deutlich früher, weil es eine deutlich kürzere Reaktionszeit als der Mensch hat. Das kann entscheidend sein, wenn jemand plötzlich hinter einem Auto auftaucht und in den Gefahrenbereich läuft.

Ist die Verschmutzung der Sensoren ein Sicherheitsrisiko?

Haase: Eigentlich nicht, denn das RAS erkennt Verschmutzungen und reagiert, wenn es nicht mehr zuverlässig arbeiten kann. Es stoppt und gibt dem Fahrer einen deutlichen Hinweis. Das geprüfte System ist so gut, dass es zum Beispiel auch bei starkem Regen oder Schneefall nicht „aussteigt“. Es kann allerdings nicht durch Mauern oder um die Ecke gucken – aber das kann der Mensch ja auch nicht.

Dürfen Fahrzeuge mit dem geprüften RAS überall rückwärtsfahren?

Wilbig: Nein – gemäß der DGUV Vorschrift „Müllbeseitigung“ gilt nach wie vor, dass Behälterstandplätze nur angefahren werden dürfen, wenn das ohne Rückwärtsfahrt möglich ist. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit einem geprüften RAS. In Sackgassen dürfen Sie also nur hineinfahren, wenn genug Platz zum Wenden besteht. Ausnahmen gibt es allerdings für Straßen, die unter den sogenannten Bestandsschutz fallen. Hinzu kommen unvorhersehbare Situationen, etwa durch Falschparker oder Straßensperrungen, die eine Rückwärtsfahrt unvermeidlich machen. Der Einsatz eines geprüften RAS ist dann ein deutliches Sicherheitsplus für die Beschäftigten.

Haase: Da stimme ich zu. Jeder Mensch am Steuer wird froh sein, wenn er sich in schwierigen Situationen auf geprüfte Technik verlassen kann. Aber er selbst bleibt trotzdem in letzter Konsequenz für sein Handeln verantwortlich.

Das Gespräch führte Heinz-Peter Hennecke,
Fachreferent für Abfallsammelfahrzeuge bei der BG Verkehr

Das Assistenzsystem bremst ab, wenn wie beim Test plötzlich ein Kind hinter dem Fahrzeug auftaucht.

© BG Verkehr/Hermann Haase

Kontakt
pruefstelle@bg-verkehr.de

DGUV Vorschrift 43 „Müllbeseitigung“
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Reisen im Rollstuhl

Wer im Rollstuhl sitzt, soll ohne Barrieren unterwegs sein können. Am Münchner Flughafen sorgt der Aicher Mobility Service dafür, dass die Reise gut anfängt. Die Spezialisten unterstützen Passagiere mit Handicap – wenn nötig auch mit „großem Gerät“.

Otto Zipfelmayer (62) reist für sein Leben gern, sei es im Auto zum spontanen Wochenendurlaub oder mit dem Flugzeug in fremde Länder. Der Lkw-Fahrer hatte vor 24 Jahren auf dem Weg zur Arbeit einen Unfall. Seitdem ist er inkomplett querschnittsgelähmt und dauerhaft auf einen Rollstuhl angewiesen. Gemeinsam mit seiner Frau und zwei Söhnen hat er sich ins Leben zurückgekämpft. Heute arbeitet er in einem Wertstoffzentrum in Oberbayern, fährt leidenschaftlich gern Monoski und nahezu täglich Handbike. Körperliche Fitness war und ist für ihn der Schlüssel zu einem erfüllten Leben.

Trotzdem hat Zipfelmayer im Alltag häufig mit Einschränkungen und Hindernissen zu kämpfen: viel zu hohe Bordsteine, Behördeneingänge mit Treppenstufen oder smartphoneverliebte Fußgänger, die ihm plötzlich direkt in den Schoß stolpern. „Dagegen ist Fliegen eigentlich kinderleicht“, fasst er seine Erfahrungen zusammen, „vor allem mit großen Fluglinien und auf internationalen Flughäfen.“

Für die Reportage im SicherheitsProfi lässt sich Otto Zipfelmayer als „Fluggast“ vom Terminal bis ins Flugzeug begleiten (das diesmal auf der Parkposition bleibt).

Disponent Florim Limani ist mit allen Airlines, den Sicherheitsorganen, den Fluglotsen sowie den Beschäftigten auf dem Vorfeld verbunden. Die Zusatzausbildung bei Aicher dauerte für den Flughafen Service Agent ein halbes Jahr.

Bis der letzte Flieger gelandet ist, sind 210 Beschäftigte jederzeit abrufbar, um geplante und spontane Aufträge zu übernehmen.

Traumjob gefunden: Schichtleiter Stefan Roll an seinem Lieblings-Arbeitsplatz.

Für diesen Job braucht man neben viel Einfühlungsvermögen vor allem auch Freude am Umgang mit Menschen aus aller Welt sowie eine gute Kondition.

Wenige Cent für mehr Mobilität

An den meisten großen Flughäfen ist der Mobilitätsservice für Menschen mit Behinderung kostenfrei. Vor allem Reisende, die sehr schlecht sehen, blind sind oder in ihrer Mobilität eingeschränkt, nutzen das Angebot. Die Hilfeleistung wird indirekt über einen geringen Aufschlag auf alle Ticketpreise finanziert. Am Münchner Flughafen zahlt jeder abfliegende Passagier automatisch 88 Cent, die unter anderem die Leistungen von Aicher Mobility subventionieren.

Im Schnitt betreut Aicher normalerweise 1.700 Fluggäste pro Tag, rechnerisch gut ein Prozent des gesamten täglichen Passagieraufkommens. In Pandemiezeiten und trotz drastisch eingebrochener Fluggastzahlen sind es immer noch zwischen 350 und 500 Personen täglich. Etwa die Hälfte der Aufträge wird durch die Airlines mit bis zu 36 Stunden Vorlauf online gebucht und von Aichers Disponenten minutiös durchorganisiert. Die andere Hälfte sind kurzfristige Anforderungen durch die Crews oder das Personal an den Gates, während das Flugzeug ankommt oder bereits gelandet ist. Aicher garantiert, dass seine Leute innerhalb von maximal 20 Minuten mit dem passenden Equipment am Einsatzort eintreffen.

210 der insgesamt 240 Beschäftigten stehen solo oder in Teams bereit, um Passagiere während ihres Aufenthalts am Flughafen in allen Belangen zu betreuen. Sie sind sieben Tage die Woche 24 Stunden lang abrufbar. „Wir sind da, bis der letzte Flieger gelandet, der letzte Kunde betreut ist und gestartete Flugzeuge den ‚Point of no Return' passiert haben, also garantiert nicht mehr umkehren werden", bekräftigt Stefan Roll, der uns gemeinsam mit seinem Kollegen Ntemis Delidis den Aicher Betreuungsservice im „Live-Betrieb" zeigen wird. Stefan Roll (59) ist gelernter Einzelhandelskaufmann und heute Schichtleiter, der aus Griechenland stammende Ntemis Delidis (32) ist studierter Informatiker und arbeitet seit zehn Jahren bei Aicher.

Sensibel, fit und sprachbegabt

Brauchen Fluggäste direkt ab der Ankunft am Flughafen Hilfe, steht das Aicher-Team beim Eintreffen am Terminal oder im Parkhaus bereit. Von dort geht es entweder mit dem eigenen oder einem Leih-Rollstuhl weiter. Sind Begleitpersonen oder viel Gepäck dabei, setzt Aicher auf Elektro-Golf-Carts, die speziell für diese Art der Beförderung umgebaut wurden. Insgesamt 37 dieser Spezialfahrzeuge stehen an Sammelpunkten in den Terminals bereit.

Von der simplen Begleitung – wahlweise mit Zwischenstopp in Lounge oder Restaurant – über die Betreuung während des Sicherheitschecks bis zur Begleitung zum gebuchten Sitzplatz ist alles möglich. Wird das Flugzeug via Passagierbrücke („Finger") mit dem Terminal verbunden, kommen Rollstühle zum

Der Hublift ist auf die Einstiegshöhe aller gängigen Passagierflugzeuge einstellbar.

Einen Ambulift zu positionieren verlangt viel Fingerspitzengefühl und Erfahrung.

Einsatz. Für herkömmliche Modelle sind die Gänge im Flugzeug allerdings zu schmal. Deswegen wird der Passagier behutsam in einen Spezialstuhl, den „Aircraft-Chair“ umgesetzt.

„In dem Moment arbeiten wir sehr körpernah und müssen herausfinden, wie unser Gast angefasst werden möchte“, erklärt Stefan Roll. Das verlangt nicht nur Einfühlungsvermögen, sondern auch gute Fremdsprachenkenntnisse, denn die Kunden kommen aus der ganzen Welt. Eine gute Kondition braucht man außerdem: In einer Schicht legen Roll und Kollegen bis zu 14 Kilometer zu Fuß zurück! „Unsere Kunden sind oft übergewichtig, da braucht man Kraft“, ergänzt Ntemis Delidis, „ein Fitnessstudio brauche ich nach der Arbeit nicht mehr.“

Per Hublift in acht Meter Höhe

Manche Flugzeuge können nicht an der Passagierbrücke andocken, sondern stehen frei auf einer Außenposition (wie bei unserer Reportage). In so einem Fall fahren Roll und Delidis den Gast in einem Minibus zum Flieger. Der Bus ist mit ausklappbaren Rampen rollstuhlgängig. Für Otto Zipfelmayer ist das Einsteigen eine Alltagssituation, die er allein meistert, während Roll und Delidis bereitstehen, um bei Bedarf schnell zuzupacken. „Falls jemand Rampen nicht gewohnt ist, geben wir Tipps und helfen natürlich auch“, sagt Roll.

Am Flugzeug selbst steht Aichers „ganzer Stolz“: ein Ambulift Sidebull der oberösterreichischen Firma Bulmor, einem Experten für Seitenstapler. Fünf dieser Spezial-Hublifter hat Aicher im Einsatz, drei davon mit einer Hubhöhe von 5,8 Metern sowie zwei in der XXL-Version mit einer Hubhöhe bis 8,1 Meter. „Damit können wir die Türen aller gängigen Passagierflugzeuge erreichen, auch das Oberdeck eines A380-Riesen“, erklärt Stefan Roll.

Klopfzeichen als Türöffner

Zentimetergenau dirigiert Roll den Ambulift mit Joystick und Laserpointer an die vordere Steuerbord-Tür des Airbusses. Dabei achtet er nicht nur auf die korrekte Höhe der Plattform, sondern ganz besonders auf den rich-

© BG Verkehr / Heinz E. Studt

tigen Abstand zur Airbus-Tür. Der Grund dafür wird ersichtlich, als Roll oben auf der Plattform steht und mit Klopfzeichen um Einlass bittet. Daraufhin schwingt die Tür fast einen halben Meter nach außen, bevor sie sich seitlich arretiert. „Wir selbst dürfen am Flugzeug nichts öffnen oder schließen, das darf nur die Crew“, erläutert er später. „Falls die Tür beim Öffnen an der Plattform des Lifters entlangkratzt, würde das sehr teuer. Aber seit Aicher im Jahr 2015 den Ambulift das erste Mal einsetzte, ist das noch nicht passiert.“

In der Fahrgastzelle haben mehrere Rollstuhlfahrer mit Begleitung Platz. Maximal 15 Personen inklusive Handgepäcks oder umgerechnet 1,5 Tonnen Gewicht werden sicher emporgehoben. Der Lift ist voll klimatisiert, mit umfassendem Schlechtwetterschutz ausgerüstet und wird bei Windgeschwindigkeiten bis zu 54 Knoten (100 Stundenkilometer) eingesetzt. Zum Vergleich: Ab 60 Knoten haben Flugzeuge Startverbot, weil sich die Türen nicht mehr gefahrlos öffnen und schließen lassen.

Hat der Ambulift nahtlos am Flugzeug angedockt, werden die Geländer der Außenplattform zur Absturzsicherung ausgeklappt und arretiert. Während die Flugzeug-Crew den Zutritt freigibt, wird Otto Zipfelmayer in den „Aircraft-Chair“ umgesetzt und mit den Vierpunkt-Sicherheitsgurten gesichert. Anschließend schieben Roll und Delidis ihn über die Plattform direkt in den Airbus und von dort zum gebuchten Sitzplatz. Da Menschen mit Behinderung in der Regel vor den anderen Passagieren an Bord dürfen, haben sie beim Einsteigen meistens genug Platz. Das Aicher-Team hilft beim Wechsel vom Rollstuhl in den Flugzeugsitz, unterstützt beim Angurten und verstaut das Gepäck. Für die Ankunft in München kann man den gesamten Ablauf natürlich in umgekehrter Reihenfolge buchen.

Traumberuf für Menschen mit Herz

Wie hat Fluggast Otto Zipfelmayer den Service erlebt? Sein Fazit ist eindeutig: „Was mich begeistert, sind die Freundlichkeit und das Einfühlungsvermögen der beiden Mitarbeiter. Und technisch gesehen ist der Service perfekt, ich wüsste keine Verbesserungsvorschläge.“ Ntemis Delidis freut sich über das Lob und bekräftigt: „Dass wir tagtäglich Menschen mit Handicap helfen können, sicher und komfortabel zu reisen, befriedigt ungemein – ja, für Stefan und mich ist das ein echter Traumberuf.“

Heinz E. Studt
Fachjournalist und Buchautor
mit Schwerpunkt Verkehr

Sicher angegurtet wird der Passagier im „Aircraft-Chair“ an Bord des Flugzeugs gebracht.

© Adobe Stock (Tim UR; macrovector; Andrey Popov; imaagio.design)

Ihre Frage:

„Zahlt die Berufsgenossenschaft bei einem Unfall meinen Lohn weiter?“

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Erst mal zahlt der Arbeitgeber nach einem Arbeitsunfall sechs Wochen den Lohn weiter. Danach übernimmt die BG Verkehr. Sie zahlt dann ein Verletztengeld. Dieses beträgt 80 Prozent des sogenannten Regelentgelts, darf aber nicht höher sein als das regelmäßige Nettoeinkommen. Gegebenenfalls müssen dann noch Sozialversicherungsbeiträge abgeführt werden.

Das Verletztengeld ist vergleichbar mit dem Krankengeld der Krankenkassen (dies beträgt allerdings nur 70 Prozent des Regelentgelts) und wird im Auftrag der BG Verkehr auch von diesen ausgezahlt.

Der Anspruch auf Verletztengeld endet mit dem letzten Tag der Arbeitsunfähigkeit bzw. sobald die Heilbehandlungsmaßnahme nicht mehr an einer ganztägigen Erwerbstätigkeit hindert.

Auch bei befristeten Arbeitsverhältnissen oder Kündigung während des Bezugs von Verletztengeld besteht der Anspruch auf diese finanzielle Leistung bis zum Ende der Arbeitsunfähigkeit. Kann die bisherige Tätigkeit nicht mehr aufgenommen werden, endet das Verletztengeld in der Regel nach 78 Wochen.

0 Gramm Fett und nur 80 Kilokalorien

... zudem Ballaststoffe, Vitamine und Pektin (regt die Darmtätigkeit an) machen einen Apfel zum idealen Snack für zwischendurch.

50 Jahre Angebot zur Früherkennung

© Dieter Pfennigwerth/Bergmannsheil

Wer während der Arbeit gefährlichen Stäuben wie Asbest ausgesetzt war, kann auch nach dem Berufsleben auf die Unterstützung der BG Verkehr zählen. Denn die Betroffenen haben ein hohes Risiko, Lungenerkrankungen oder Krebs zu bekommen. In Deutschland betrifft das bezogen auf alle Branchen mehrere hunderttausend Menschen. Fast 2.000 davon sterben jedes Jahr an Berufskrankheiten, die durch gefährliche Stäube verursacht wurden. Schon seit 1972 bieten Berufsgenossenschaften und Unfallkassen ihren Versicherten daher eine regelmäßige kostenlose Vorsorge an. So können mögliche Erkrankungen früh erkannt werden.

www.dguv-vorsorge.de

Bewegung im Betrieb

Oft ist Bewegungsmangel die Ursache für Gesundheitsprobleme, die zu Krankmeldungen führen und den Betrieb belasten. An vielen Arbeitsplätzen erscheint es allerdings schwer, mehr körperliche Aktivität in den Alltag zu integrieren. Die betriebliche Gesundheitsförderung (BGF) kann hier gegensteuern. Das Bundesministerium für Gesundheit weist ausdrücklich kleine und mittlere Unternehmen darauf hin, dass Krankenkassen zur Gesundheitsförderung kostenlose Beratung und Unterstützung anbieten.

www.bgf-koordinierungsstelle.de

Helfen mit Versicherungsschutz

Wer ehrenamtlich geflüchteten Menschen hilft, ist während dieses Einsatzes, auf dem Weg dorthin und zurück nach Hause gesetzlich unfallversichert. Die Mithilfe muss über eine Kommune oder über einen Wohlfahrtsverband organisiert sein, deren Unfallkasse bei Bedarf die Entschädigung übernimmt. Kümmert sich jemand rein privat um Flüchtlinge, übernimmt die Krankenkasse die Behandlungskosten.

www.dguv.de | Webcode: 1152055

Wasser marsch!

Das Leitungswasser in Deutschland hat Trinkwasserqualität. Es ist quasi überall verfügbar und hat keine Kalorien. Wer aufhört, sich gezuckerte Getränke zu kaufen, und stattdessen einfach Wasser trinkt, tut etwas für seine Gesundheit, spart Geld und schont außerdem die Umwelt.

Erste Hilfe aktuell

Was tun nach einem Stromschlag?

Schon eine sehr kurze Stromeinwirkung kann die Herztätigkeit stören und zum lebensbedrohlichen Herzkammerflimmern führen. In diesem Zustand hat das Herz keine Pumpwirkung mehr. Die Folge ist ein Herz-Kreislauf-Stillstand – Sie finden quasi eine leblose Person vor. Was nun?

Die eigene Sicherheit geht vor

Unterbrechen Sie als Erstes den Stromkreis (Stecker ziehen oder Gerät oder Sicherung ausschalten). Falls das misslingt, kann man versuchen, die verunglückte Person von der Stromquelle wegzuziehen. Aber hierbei ist es wichtig, an die eigene Sicherheit zu denken. Berühren Sie den Verletzten nicht mit bloßen Händen, sondern nutzen Sie zur Isolation Handschuhe, Kleidungsstücke oder Decken. Besondere Vorsicht ist in Feuchträumen geboten, weil die elektrische Leitfähigkeit hier höher ist.

Nach der Rettung müssen Sie sofort Bewusstsein und Atmung prüfen. Eventuell sind Wiederbelebungsmaßnahmen notwendig. Hierbei ist der Einsatz eines Defibrillators oft lebensrettend. Alarmieren Sie so schnell wie möglich per Notruf den Rettungsdienst! Verbinden Sie bis zum Eintreffen der Helfer eventuelle Brandwunden und halten Sie den Verunglückten warm (Rettungsdecke).

Betroffene immer zum Arzt

Herzrhythmusstörungen setzen nicht immer direkt nach dem Unfall ein. Auch wenn sich der Betroffene wieder besser fühlt, ist die ärztliche Betreuung unverzichtbar.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

Interview

Wir wollen für die Beschäftigten konkrete Verbesserungen

Warum werden spezielle Besichtigungen im Rahmen der GDA durchgeführt?

Bund, Länder und Unfallversicherungsträger wollen im Arbeitsschutz praktische Verbesserungen für die Beschäftigten erreichen. Dazu wollen sie die Betriebe in ihrem Bemühen unterstützen. Die dritte GDA-Periode legt dabei den Fokus auf die Gefährdungsbeurteilung. Ein wichtiger Teil dieser Strategie sind Besichtigungen, bei denen das Arbeitsschutzsystem im Unternehmen bewertet wird.

Wie läuft eine solche Betriebsbesichtigung ab?

Die Aufsichtsperson meldet sich vorher an, damit sich der Unternehmer oder ein Vertreter ausreichend Zeit reservieren und die Unterlagen bereithalten kann. Der Termin besteht aus drei Teilen:

- strukturiertes Gespräch, bei dem stichprobenhaft die Dokumente angesehen werden,
- Besichtigung der Betriebsstätte oder bestimmter Arbeitsplätze, um die Umsetzung zu beurteilen, sowie
- Abschlussgespräch, in dem ein Resümee gezogen und falls erforderlich Absprachen zu einer weiteren Verbesserung getroffen werden.

Das klingt nach Stress und zusätzlichem Aufwand ...

Stressig muss es nicht werden, einen gewissen Aufwand bedeutet es allerdings. Und wer möchte schon, dass ihm eine Aufsichtsbehörde kritisch in die Karten schaut und seine Arbeit bewertet? Aber man sollte vor allem die Chancen dieser Vorgehensweise sehen: Mit einem Experten das eigene System zu beleuchten, kann einen selbst weiterbringen. Der Blick von außen ermöglicht eine neutralere Sichtweise. Unsere Kolleginnen und Kollegen im Außendienst kennen andere Betriebe und gute Lösungen aus der Branche. Und schließlich: Konstruktive Kritik, wenn etwas noch verbessert werden kann oder muss, mag zunächst zwar etwas unangenehm sein, hilft aber letztendlich weiter, wenn man sich verbessern will.

Die Fragen beantwortete Dr. Klaus Ruff. Er ist stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.

Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Ihr Wissen ist gefragt!

Prävention gelingt nur, wenn potenzielle Gefährdungen im Unternehmen systematisch beurteilt und abgestellt werden. Dazu dient die Gefährdungsbeurteilung – haben Sie eine?

Eine gute Gefährdungsbeurteilung hilft, Risiken im Unternehmen zu erkennen und Maßnahmen festzulegen, um sie zu beseitigen. In einer Kampagne wird bis 2025 dieses zentrale Instrument des Arbeitsschutzes in unseren Mitgliedsbetrieben hinterfragt (siehe Interview). Dabei interessiert uns vor allem, wie die Gefährdungsbeurteilung im Betrieb „gelebt“ wird – ein sauber ausgefülltes Formular, dass ordentlich im Schrank verwahrt wird, reicht nicht aus. Was bedeutet das konkret?

Eine Checkliste für die Sicherheit

Eine Gefährdungsbeurteilung ist quasi ein Katalog, eine große Checkliste, in der alle Arbeitsbereiche, erkannten Gefährdungen und erforderlichen Maßnahmen erfasst und letztere mit Umsetzungsdatum hinterlegt sind. Außerdem braucht man Menschen, die die notwendigen Maßnahmen engagiert umsetzen. Dies kann in kleinen Betrieben durch persönliche Zuweisung der Aufgaben organisiert werden. In größeren Unternehmen spricht man von einer Arbeitsschutzorganisation, zu der neben den Vorgesetzten die Fachkraft für Arbeitssicherheit, der Betriebsarzt und die Sicherheitsbeauftragten sowie weitere Beauftragte (Gefahrstoff, Brandschutz etc.) gehören.

© DGUV/Michael Hüter; BG Verkehr/Marco Grundt

Ein weiteres wichtiges Element sind die Beschäftigten selbst. Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen, müssen bekannt sein: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen die Inhalte der Gefährdungsbeurteilung kennen und in Unterweisungen auf das richtige Verhalten hingewiesen werden, damit sie die Inhalte im Alltag umsetzen können. Kommt dies alles zusammen, kann man davon ausgehen, dass die Gefährdungsbeurteilung gelebt wird.

Ressourcen nicht verschenken

Leider sieht die Realität in den Unternehmen nicht immer so aus. Da hat sich die Fachkraft mit der oder für die Unternehmensleitung sehr viel Mühe gemacht und eine umfassende Gefährdungsbeurteilung erstellt – die dann in einem schicken Ordner im Schrank steht. Arbeitsschutzpraktiker sind oft erstaunt, dass die Mühe so wenig Resonanz findet und man Möglichkeiten zur Verbesserung des Unternehmens verschenkt. Ein gut funktionierender Arbeitsschutz kostet zunächst etwas Zeit und Geld, das ist sicher Fakt, aber die Ressourcen sind gut angelegt, denn in der Konsequenz verbessern sie das Unternehmensergebnis. Fehler werden rechtzeitig erkannt und abgestellt, Störungen und damit verbundene Ausfallzeiten werden minimiert, das Personal fällt seltener aus. Motivierte und zufriedene Mitarbeiter und ein funktionierender Betriebsablauf verbessern die Wettbewerbsfähigkeit.

Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA), zu der sich der Bund, die Länder und die Berufsgenossenschaften verpflichtet haben, setzt hier an. Fachleute der Berufsgenossenschaften oder der staatlichen Arbeitsschutzaufsicht kommen in die Unternehmen und führen eine Betriebsbesichtigung durch, bei der es genau auf die beschriebenen Elemente ankommt. Gibt es eine Gefährdungsbeurteilung? Ist sie vollständig, ist sie im Unternehmen bekannt und werden die Maßnahmen, die darin beschrieben sind, umgesetzt? Die Experten werden unter anderem Arbeitsplätze im Unternehmen aufsuchen und mit den Menschen dort sprechen. Falls es Verbesserungspotenzial gibt, folgt ein Gespräch mit der Unternehmensleitung, um gemeinsam festzulegen, wie Gefährdungsbeurteilung und Arbeitsschutzorganisation optimiert werden können. **(Bz)**

GDA auf einen Blick

In Deutschland gibt es im Arbeitsschutz verschiedene Institutionen: Bund, Länder und Unfallversicherungsträger. Diese drei haben sich in der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) zusammengefunden.

Die Strategie geht nun in die dritte Runde. Das Ziel der 3. GDA-Periode heißt „Arbeit sicher und gesund gestalten: Prävention mit Hilfe der Gefährdungsbeurteilung“.

Umgesetzt wird dieses globale Ziel mit drei Unterzielen:

- gute Arbeitsgestaltung bei Muskel-Skelett-Belastungen,
- gute Arbeitsgestaltung bei psychischen Belastungen und
- sicherer Umgang mit krebserzeugenden Gefahrstoffen.

Im Mittelpunkt stehen Klein- und Mittelbetriebe (kleiner als 250 Beschäftigte).

www.gda-portal.de
www.bg-verkehr.de | Webcode: 22555960

BG Verkehr senkt den Beitrag

Die Berechnung der Beitragsumlage wird jedes Jahr mit Spannung erwartet. Nun steht es fest: Der Beitragsfuß wurde von 3,00 auf 2,80 gesenkt.

Der Vorstand hat den Beitragsfuß für das Umlagejahr 2021 festgelegt. Basierend auf den zugrunde liegenden Zahlen konnte der Vorstand den Beitragsfuß auf 2,80 senken. Bei identischer Entgelt- beziehungsweise Versicherungssumme sinkt somit Ihr Beitrag. Der Beitragsfuß ist eine zentrale Berechnungsgröße für die Ermittlung der Beiträge. Die wichtigsten Fakten dazu und weitere Informationen haben wir für Sie zusammengestellt.

Auf welchen Geschäftszahlen basiert der Beschluss des Vorstands?

Gegenüber 2020 stiegen die Gesamtentgelte um 3,8 Prozent und die Beitragseinheiten um 5,2 Prozent. Die Entwicklung in den einzelnen Branchen stellt sich sehr unterschiedlich dar. Trotz leicht gestiegener Unfallzahlen gegenüber dem Vorjahr sind die Ausgaben der BG Verkehr nahezu konstant geblieben.

Welche weiteren Berechnungsgrundlagen gelten?

1. Versicherung der Arbeitnehmer: Grundlage der Beitragsberechnung für 2021 sind die von den Unternehmen nachgewiesenen Lohnsummen in den einzelnen Gefahrklassen.
2. Unternehmerversicherung: Der Beitragsberechnung liegt die für das Jahr 2021 gültige Versicherungssumme von 26.000 Euro zugrunde.
3. Freiwillige und Zusatzversicherung: Berechnungsgrundlage für das Jahr 2021 ist die vereinbarte Versicherungssumme.

Was bedeuten „Vorschüsse“ für Sie?

Die Vorschüsse wurden basierend auf den Gefahrklassen des ab 1. Januar 2022 geltenden Gefahrtarifs berechnet.

Die Vorschussforderung für 2022 kann in elf Monatsraten gezahlt und damit gleichmäßig auf einen längeren Zeitraum gestreckt werden. Allerdings müssen zwei Bedingungen erfüllt sein:

BEITRAGSUMLAGE 2021 IM VERGLEICH ZU 2020

	2021	2020	Änderung
Anzahl Unternehmen am 31.12.	209.010	203.928	+2,43 %
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	37,76 Mrd. €	36,36 Mrd. €	+3,8 %
Umlageforderung	683,3 Mio. €	696,24 Mio. €	-1,86 %
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	2,80	3,00	-6,67 %
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	50,90 Mio. €	58,80 Mio. €	-13,44 %
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	2,00	2,40	-16,67 %
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	237.000 €	229.500 €	+2,2 %

Die Beiträge für die Mitgliedsunternehmen aus den Branchen Seeschifffahrt und Post, Postbank, Telekom wurden gesondert festgelegt und unterliegen besonderen Regelungen. Wie gewohnt erhalten Sie die Informationen auf unserer Homepage.

© Adobe Stock (crizzystudio, SergeyCherednichenko)

- Die Vorschussforderung beträgt mindestens 200 Euro und
- zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung befinden sich keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung.

Der Vorstand hofft, dass diese Regelung den Unternehmen angesichts der aktuellen Situation der Pandemie, aber auch der Auswirkungen durch den Krieg in der Ukraine entgegenkommt. Falls Sie der BG Verkehr ein Lastschriftmandat erteilt haben, werden die Forderungen jeweils pünktlich zum Fälligkeitstermin eingezogen.

Haben Unternehmen Einfluss auf die Höhe des Beitrags?
Unternehmen erhalten einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmerversicherung sowie die Zusatz- und freiwillige Versicherung. Dafür gelten drei Bedingungen:

- Das Unternehmen bzw. der oder die Versicherte gehört seit mindestens drei vollen Umlagejahren zur BG Verkehr,
- es sind keine Arbeitsunfälle zu berücksichtigen und
- der Mindestbeitrag von 62 Euro wird durch die Nachlassgewährung nicht unterschritten.

Die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen wirkt sich also auf den Beitrag aus – das reicht von einem Nachlass in maximaler Höhe über einen reduzierten Nachlass bis hin zu Zuschlagszahlungen (ausgenommen von Zuschlagszahlungen ist die Zusatzversicherung). Gute Prävention lohnt sich somit auch in Bezug auf die Beitragszahlung.

Worum handelt es sich bei der Lastenverteilung?
Die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der Branchen, die von Strukturveränderungen besonders betroffen sind. Der Vorstand hat den Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2021 ebenfalls gesenkt und auf 2,00 festgesetzt. Der Beitrag sinkt somit auch in diesem Bereich.

Gibt es bei der Lastenverteilung einen Lohnsummen-Freibetrag?
Ja, der Lohnsummen-Freibetrag für das Jahr 2021 beträgt 237.000 Euro. Bis zu dieser Lohnsummengrenze besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage also keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor zusätzlichen finanziellen Belastungen geschützt.

Sie haben Fragen?
Die Mitgliederabteilung der BG Verkehr beantwortet Ihnen gern Ihre Fragen unter:
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Telefon: +49 40 3980-0

Franziska Mallmann
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Informationen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

BGdirekt: Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de ⇢ BGdirekt

Interview

Die BG Verkehr hatte über viele Jahre einen relativ stabilen Mitgliederbestand. Was hat sich durch Corona verändert?
Die Zahl der Mitgliedsunternehmen hat sich in der Zeit der Pandemie erhöht. Zum Stichtag 31. Dezember 2021 betrug diese 209.010. Veränderte Rahmenbedingungen und die Auswirkungen der Pandemie haben hierbei gegenläufige Auswirkungen. So hat von den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr am stärksten der Bereich der Personenbeförderung zu Wasser, in der Luft und auf der Straße gelitten. Viele Unternehmen aus diesem Sektor sind in wirtschaftliche Schwierigkeiten gekommen oder mussten aufgeben. Andere Bereiche, wie zum Beispiel die Lieferdienste und der Kurier-, Express- und Paketdienst, sind überdurchschnittlich gewachsen. Im Ergebnis führt diese Entwicklung zu einer moderaten Steigerung der Lohnsummen und Beitragseinheiten, was glücklicherweise zu einer Senkung des Beitragsfußes führte.

Bleiben die Zahlungserleichterungen für besonders betroffene Unternehmen bestehen?
Die BG Verkehr hat in den Jahren 2020 und 2021 den Unternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten mit Zahlungserleichterungen geholfen. Dies werden wir auch weiterhin tun, wenn unsere Mitgliedsunternehmen entsprechende Anfragen stellen. Denn aktuell trifft nicht nur die Pandemie unsere Mitgliedsunternehmen, auch die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind spürbar. Deswegen wollen wir unsere Mitgliedsunternehmen im Rahmen unserer Möglichkeiten unterstützen.

Der digitale Lohnnachweis wurde mittlerweile erfolgreich etabliert. Welche Neuerungen haben unsere Mitgliedsunternehmen als Nächstes zu erwarten?
Es stimmt, der digitale Lohnnachweis ist mittlerweile etabliert und kann als voller Erfolg bezeichnet werden. Die fortschreitende Digitalisierung macht aber auch vor der gesetzlichen Unfallversicherung nicht halt. Um hierfür gewappnet zu sein, führt die Unfallversicherung flächendeckend zum 1. Januar 2023 die einheitliche Unternehmensnummer ein. Dieses neue Ordnungskriterium löst die bisherige, individuell je Unfallversicherungsträger vergebene Mitgliedsnummer ab. Der Rollout der Unternehmensnummer erfolgt im IV. Quartal dieses Jahres. Details hierzu teilen wir rechtzeitig mit.

Peter Libowski leitet die Abteilung Mitgliedschaft und Beitrag bei der BG Verkehr.

Redaktionsschluss: 30. April 2022

© Peter Libowski / BG Verkehr

© BG Verkehr / Marco Grundt

Dr. Klaus Ruff

Stellvertretender Leiter
des Geschäftsbereichs
Prävention

Belohnung braucht jeder

Wenn es in Ihrem Unternehmen zu den ungeschriebenen Gesetzen gehört, riskantes Verhalten zu tolerieren, wird es gefährlich.

Rauchen gefährdet die Gesundheit und Schokolade macht dick, das wissen wir alle – und manche rauchen dennoch weiter und fast alle essen wir Schokolade. Warum? Genau, weil unser Verhalten nicht nur logischen und rationalen Kriterien folgt. Rauchen ist eine Sucht und Schokolade brauchen wir ab und an für unser Wohlbefinden.

Aber nicht nur beim Essen missachten wir manchmal jegliche Vernunft. Warum riskieren Menschen ihr Leben, verzichten auf Schutzausrüstung, übersteigen eine Absperrung oder manipulieren eine Maschine? Weil die Schutzausrüstung gerade nicht zur Hand ist oder stört, weil man nicht als Memme dastehen oder „mal eben so“ einen Mangel beseitigen will. Gefährlich allemal, aber besonders gefährlich, wenn es zu den ungeschriebenen Gesetzen im Unternehmen gehört, dass riskantes Verhalten geduldet wird. Zum Beispiel, weil es damit schneller geht, die Arbeit sonst nicht zu schaffen ist oder Vorgesetzte kritische Bemerkungen machen.

Wer Menschen zu sicherem Verhalten motivieren will, sollte diese Mechanismen berücksichtigen. „Belohnen“ Sie nicht augenzwinkernd das Fehlverhalten, indem Sie es tolerieren. Belohnen Sie lieber das richtige Verhalten! Wie? Durch Schutzausrüstung, die passt und aus hochwertigem Material ist, durch ausreichend Zeit, um die Arbeit korrekt auszuführen und Mängel zu beheben, durch Lob, wenn es gut und sicher läuft. Denn Belohnung braucht jeder!

Impressum

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:
Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:
Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:
Birgitta Angenendt (ba), Renate Bantz (Bz), Günter Heider (Hd), Björn Helmke (bjh)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:
Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:
redaktion@sicherheitsprofi.de
Bei Adressänderungen oder Abbestellungen bitte den Zustellcode (steht oberhalb der Adresszeile) angeben.

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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 30. April 2022

Haben Sie schon unser Quiz auf Seite 13 gesehen?

Die Lösung für
„Testen Sie Ihr Wissen“
Frage 1 – b und c
Frage 2 – a

So erreichen Sie die BG Verkehr

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

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

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

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

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

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom
Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

Abo-Hinweise

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

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im **September 2022.**

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

DGUV

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

Süleyman Karaca, Taxifahrer

#ImpfenSchützt