3/2025 | 11034

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr

Bioabfall:

Der Deckel bleibt zu

| 14

Risikofaktor Alleinarbeit | 8

Neues Seminarprogramm | 11

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

18 **UV- und Hitzeschutz**
Cool bleiben im Sommer

SICHER ARBEITEN

8 **Unfallanalyse**
Risikofaktor Alleinunfälle

11 **Neues Seminarprogramm der BG Verkehr**
Darum lohnt sich Weiterbildung

14 **Bioabfallverordnung**
Der Deckel bleibt zu!

16 **Ladungssicherung**
Zurren ohne Murren

22 **Stolpern, Rutschen, Stürzen**
Wenn du es eilig hast, geh langsam!

GUT VERSICHERT & GESUND

24 **Gesundheitstipps & mehr**

26 **Fahreignungsprüfung**
Darf ich noch ans Steuer?

28 **Zuviel Lärm**
Wenn die Ohren leiden

SERVICE

30 **Prävention aktuell**
„Erfahrung ist unersetzbar“

30 **Impressum**

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

© Titel: IMAGO/Funke Foto Services; Inhalt: picture alliance/dpa | Marijan Murat; SHUTTERSTOCK (theshots.co); BG Verkehr; contenova/BG Verkehr

Den SicherheitsProfi jetzt auch mobil lesen

» Die Suche nach interessanten Inhalten wird schneller und leichter. «

Die Urlaubszeit ist traditionell eine nachrichtenarme Zeit. Die Presse spricht vom Sommerloch und füllt es mit angeblichen Sichtungen von Alligatoren in der niedersächsischen Tiefebene oder Pumas in Sachsen-Anhalt. Die BG Verkehr hat hingegen eine handfeste Neuigkeit zu bieten: Unter www.sicherheitsprofi.de können Sie ab sofort unser Mitgliedermagazin online lesen. Und zwar nicht mehr nur an Ihrem PC, sondern auch auf Ihrem Tablet oder Mobiltelefon.

Aber warum sollten Sie das tun? Schließlich bekommen Sie den gedruckten SicherheitsProfi weiterhin bequem in Ihr Unternehmen geliefert. Ich bin selbst ein großer Fan der gedruckten Information, aber die Vorteile der Online-Version überzeugen: Sie können beispielsweise Links einzelner Artikel leichter an Ihre Beschäftigten schicken. Die Suche nach interessanten Inhalten wird schneller. Und natürlich kommen Sie über Links in den Artikeln einfacher zu weiterführenden Inhalten, als dies im gedruckten Mitgliedermagazin möglich ist.

Weiterführend ist auch unser Schwerpunkt zum Thema „Cool bleiben im Sommer“, der sich um Schutz vor Hitze und natürlicher UV-Strahlung dreht. Die Redaktion hat sich bei unseren Fachleuten und unseren Mitgliedsunternehmen nach wirkungsvollen Schutzmaßnahmen umgehört – und verschiedene Best-Practice-Beispiele aufgespürt. Für den Fall, dass dieser Sommer noch wirklich aufholt.

Ein weiterer Tipp für Sie, wenn Sie energiegeladen aus dem Urlaub zurückkommen. Schauen Sie mal in unser Seminarprogramm für 2026, dessen Eckpunkte Sie ebenfalls in dieser Ausgabe finden. Bestimmt sind für Sie oder Ihre Mitarbeitenden passende Angebote zur Aus- oder Weiterbildung dabei. Wer sich schnell entscheidet, hat einen der begehrten Seminarplätze sicher.

Herzlichst

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Der digitale SicherheitsProfi
www.sicherheitsprofi.de

Aktuelle Unfallmeldungen

Blech schlitzt Bein auf

Zum Entladen eines Abrollbehälters mit Metallschrott wollte Lkw-Fahrer T. dessen hintere Türen öffnen. Entgegen der Unterweisung entriegelte er erst die seitliche Zentralverriegelung und dann den hinteren Türverschluss des Behälters. Direkt hinter den Türen lag ein scharfkantiges Blech, das herausfiel und ihn am rechten Bein traf. Weil er kurze Hosen trug, war das Bein völlig ungeschützt und es kam zu einer tiefen Schnittwunde.

Teile stürzen in die Tiefe

Beim Entkernen eines Gebäudes demontierten zwei Beschäftigte auf einem drei Meter hohen Rollgerüst Lüftungskanäle. Der Kollege P. stand am Fuße des Gerüsts im Gefahrenbereich. Während der Arbeiten fielen große Blechteile der Lüftungskanäle hinunter und trafen P. Er kam mit schweren Kopfverletzungen ins Krankenhaus.

Bodenwelle übersehen

Bei einer Tour in einem neuen Abfallsammelgebiet kannte der Fahrer die Strecke noch nicht. Er übersah eine Bodenwelle und fuhr zu schnell darüber. Kollege A. hinten auf dem Trittbrett war auf die heftige Erschütterung nicht vorbereitet und verlor das Gleichgewicht. Er stürzte aus etwa 70 Zentimeter Höhe vom fahrenden Fahrzeug ab und brach sich einen Unterschenkel.

© BG Verkehr

Neue Geschäftsführung ab 2026

Die Vertreterversammlung der BG Verkehr hat eine neue Geschäftsführung gewählt: Stefan Höppner (in der Mitte), Karin Tanger und Wolfgang Laske. Das Führungsteam wird seine Arbeit am 1. Februar 2026 aufnehmen. Stefan Höppner als neuer Vorsitzender der Geschäftsführung folgt auf Sabine Kudzielka, die zum 1. Februar 2026 nach 16 Jahren an der Spitze der Berufsgenossenschaft in den Ruhestand geht. Stefan Höppner gehört der Geschäftsführung der BG Verkehr seit 2016 an. Er wirkte unter anderem erfolgreich an der Fusion mit der Unfallkasse Post und Telekom sowie deren Integration mit. Zudem gestaltet er maßgeblich die Modernisierung und Digitalisierung des Leistungsbereichs mit insgesamt

© Autobahn GmbH des Bundes

Digitale Baustellenwarner

Die Autobahn GmbH des Bundes stattet derzeit alle fahrbaren Absperrtafeln ihrer Autobahnmeistereien mit dem C-ITS-Dienst-Baustellenwarner aus. C-ITS steht für „Cooperative Intelligent Transport Systems“ (kooperative intelligente Verkehrssysteme). Nähert sich ein Fahrzeug, das diese C-ITS-Technologie besitzt, einer Tagesbaustelle, erhält die Fahrerin oder der Fahrer direkt im Display des Armaturenbretts einen Warnhinweis. Aktuell sind 1.000 fahrbare Absperrtafeln mit diesem Dienst ausgerüstet. Ziel ist es, bis Ende 2025 alle 1.200 Absperrtafeln mit dem C-ITS-Dienst auszustatten. Für die Beschäftigten auf den jährlich rund 300.000 Tagesbaustellen auf Autobahnen bedeutet das mehr Sicherheit.

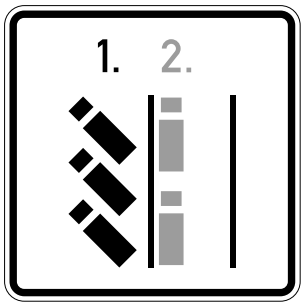
www.autobahn.de

© BG Verkehr/Kruse

acht Bezirksverwaltungen. Karin Tanger ist seit 2022 in der Geschäftsführung. Zuvor war sie fast zehn Jahre als Geschäftsführerin der Bezirksverwaltung Berlin tätig. Wolfgang Laske arbeitet seit 1995 in zahlreichen Funktionen für die BG Verkehr. Als Nachfolger von Dr. Jörg Hedtmann übernahm er die Leitung des Geschäftsbereichs Prävention, die er in Personalunion weiter bekleiden wird.

Zusatzschilder für eine bessere Parkraumnutzung

Um den vorhandenen Parkraum effektiver zu nutzen, hat das Bundesverkehrsministerium die Zusatzzeichen 1053-56 und 1053-57 für das Lkw-Parken an Rastanlagen entlang der Autobahnen vorgestellt. Es erlaubt ein Parken in Schräg- und Längsrichtung in einer festgelegten Reihenfolge (siehe Schild, erst 1 dann 2). Im ersten Schritt sollen die Lkw erst die Schrägparkplätze füllen. Bei voller Belegung können die Fahrzeuge dann in einem zweiten Schritt dahinter in Längsaufstellung parallel zur Fahrgasse geparkt werden. Vorteil: Leeren sich morgens die Schrägparkplätze, müssen die längs parkenden Fahrzeuge nicht umgeparkt werden.



LITERATURSTUDIE

Absturz vom Lkw

Eine Studie im Auftrag der BG Verkehr hat den weltweiten Forschungsstand über „Absturzunfälle von Lkw“ zusammengetragen. Erfolgversprechende Präventionsmaßnahmen sind:

- technische Maßnahmen wie Ein- und Ausstiegshilfen, ergonomische Handläufe sowie rutschfeste Trittflächen,
- organisatorische Maßnahmen wie Kommunikation in Ladezonen, standardisierte Arbeitsanweisungen und Gefährdungsbeurteilungen sowie
- personenbezogene Maßnahmen wie Schulungen, Sensibilisierung und persönliche Schutzausrüstungen.

Der Studie zufolge gibt es nicht die eine Präventionsmaßnahme. Vielmehr sollten mehrere Maßnahmen zielgerichtet kombiniert werden, damit der größtmögliche Nutzen für die jeweiligen Mitarbeitenden entsteht.

2015 **39 %** | **2025** **64 %**

Anteil der Führungskräfte, die Schulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erhalten. Mehr zum Schulungs- und Seminarangebot der BG Verkehr – nicht nur für Führungskräfte – finden Sie auf Seite 11.

Quelle: Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

TEILNEHMENDE GESUCHT

Studie der BG Verkehr zu Gleitsichtbrillen

Die BG Verkehr sucht Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer mit Gleitsichtbrillen für eine Studie zu Spiegelersatzsystemen (SES). Die Tests finden ab sofort im Fahrsimulator des Instituts für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG) in Dresden statt. Ziel ist es, die Erkennbarkeit von Kamera-Monitor-Systemen zu untersuchen. Dauer: etwa 70 bis 80 Minuten. Es gibt 50 Euro Aufwandsentschädigung.

Kontakt: annett.bamberg@bg-verkehr.de

Neu erschienen

Für gute Innenraumluft

Die einfachste und wirkungsvollste Maßnahme für eine gute Innenraumluftqualität ist das Lüften. Das verbessert unter anderem den Abtransport von Viren, Stäuben, Pollen oder anderen Stoffen aus dem Gebäude. Die DGUV Information unterstützt bei der Erstellung von geeigneten Lüftungskonzepten und hilft mit praxisnahen Beispielen.

Lüftungskonzepte
DGUV Information 215-550
www.dguv.de
Webcode: p215550

Auf den Ernstfall vorbereitet

Betriebliche psychologische Erstbetreuerinnen und Erstbetreuer müssen nach traumatischen Ereignissen am Arbeitsplatz schnell die richtige Hilfe leisten. Die Informationsschrift beschreibt die Qualitätsstandards für eine Ausbildung dieser Betreuenden.

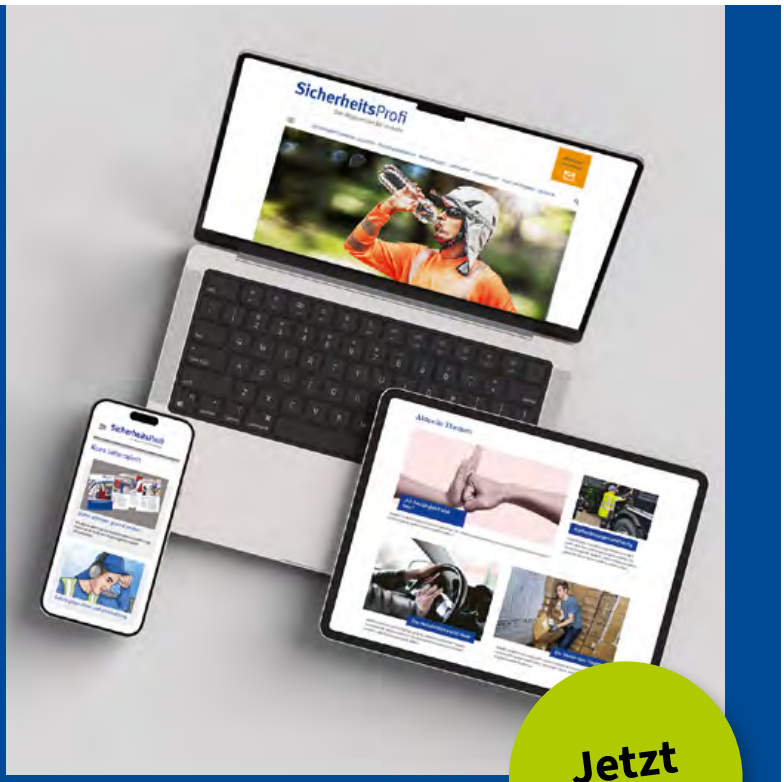
Umgang mit Traumata
DGUV Information 206-017
www.dguv.de
Webcode: p206017

Die Haut schützen

Die aktualisierte Schrift informiert über den richtigen Hautschutz zum Beispiel in Schlossereien oder Kfz-Werkstätten und beschreibt, wie sich ein solcher Schutz im Betrieb organisieren und umsetzen lässt.

Hautschutz an Holz- und Metallarbeitsplätzen
www.dguv.de
Webcode: p209022

© Freepik; BG Verkehr



Jetzt online

BG Verkehr

Der digitale SicherheitsProfi

Willkommen im Webmagazin der BG Verkehr. Ab sofort können Sie auf www.sicherheitsprofi.de alle Artikel der gedruckten Ausgabe digital lesen. So stehen Ihnen die Inhalte überall und jederzeit zur Verfügung – egal ob auf Smartphone, Tablet oder PC-Bildschirm. Sie können nach Branche filtern, die Suchfunktion nutzen und die Inhalte anschließend bequem mit anderen teilen. Mit wenigen Klicks gelangen Sie von jedem Artikel zu weiterführenden Informationen auf der Internetseite der BG Verkehr.

Im News-Bereich finden Sie regelmäßig aktuelle Meldungen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

Das neue Webmagazin: Jetzt Favoriten setzen!
www.sicherheitsprofi.de

Abonnieren Sie unseren Newsletter!
www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

Ritterlicher Besuch

Mit dem „Ehrenritter“ zeichnet die Aktion Kinder-Unfallhilfe den besonderen Einsatz für die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen aus. Seit Jahrzehnten ist der Verein eng mit der Selbstverwaltung der BG Verkehr verbunden. Aktuell sind dort zwei „Ehrenritter“ aktiv: Uta Alborn (rechts im Bild) in der Vertreterversammlung und Wolfgang Anwander (Zweiter von rechts) im Vorstand. Uta Alborn ist seit 2018 Ehrenritterin. Anlässlich der jährlichen Kravag-Delegiertenversammlung geht sie mit dem Fahrrad auf Spendensammeltour in der Region des Veranstaltungsorts – in diesem Jahr in Hamburg. In der Hauptverwaltung der BG Verkehr traf sie Wolfgang Anwander, der gemeinsam mit seinem Unternehmerkollegen Dieter Zillmann Ende der 1990er-Jahre das Engagement der Selbstverwaltung für die Aktion Kinder-Unfallhilfe initiierte und seit 2023 Ehrenritter ist. Den Besuch der beiden nutzten Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung (links im Bild), und der Vorsitzende des Vorstands, Stefan Wurzel (in der Mitte), um den beiden Mitgliedern der Selbstverwaltung für ihren Einsatz zu danken.

https://der-rote-ritter.de

Wegweiser zur Arbeitsgestaltung

Wenn es darum geht, einen Arbeitsplatz einzurichten, gibt es scheinbar unzählige Vorschriften und Regeln zu beachten. Körperliche und psychische Belastungen, Vibrationen, Lärm, Temperaturen, Beleuchtung sowie Sonnenstrahlung sind einige, aber längst nicht alle Beispiele. Die DGUV Information 209-098 dient hierbei als Wegweiser für die Verantwortlichen. Die Publikation führt übersichtlich auf, was für die Gestaltung der Arbeitsbedingungen wichtig ist, wo die rechtlichen Grundlagen zu finden sind und wo es weitere Informationen gibt.

DGUV Information 209-098
www.dguv.de
Webcode: p209098

Testen Sie Ihr Wissen!

1. Was kann der Grund dafür sein, dass ein Abbiegeassistent Radfahrende nicht zuverlässig erkennt?

a Beschädigung des Sensors

b Parkende Fahrzeuge verdecken die Person auf dem Rad

c Verschmutzung des Sensors

2. Was müssen Sie innerorts beim Befahren einer Straße mit dieser Verkehrszeichenkombination beachten?

a Beim Überholen von Radfahrenden muss ich einen seitlichen Mindestabstand von 1,5 m einhalten

b Menschen auf dem Rad können mir entgegenkommen

c Wer auf dem Rad unterwegs ist, muss die Gehwege rechts und links der Fahrbahn nutzen

3. Welches Verhalten ist auf Straßen mit Schutzstreifen für Radfahrende richtig? Ich darf den Schutzstreifen …

a … bei Bedarf befahren, wenn eine Gefährdung von Radfahrenden ausgeschlossen ist

b … in keinem Fall befahren

c … zum Parken mitbenutzen

**Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!**

BG Verkehr

Risikofaktor Alleinarbeit

Der Unfall eines Absetzkipperfahrers verdeutlicht, welche Gefährdungen bei Alleinarbeit entstehen können. Die detaillierte Nachstellung des vorliegenden Unfalls lieferte wichtige Hinweise für zukünftige Präventionsarbeit.

Fahrer M. war am Freitagnachmittag allein auf dem Betriebsgelände eines Kunden mit seinem Absetzkipper unterwegs. Sein routinemäßiger Auftrag: einen voll beladenen Behälter abholen und gegen einen leeren austauschen. Dabei verunglückte er schwer. Er musste mit mehreren Knochenbrüchen ins Krankenhaus eingeliefert werden.

Was war genau passiert? Der zu transportierende Container stand auf einem Schlittenwagen (▷ siehe Foto oben). Nachdem M. den Behälter für den Transport vorbereitet hatte, bediente er die Hubarme des Absetzkippers, um das Behältnis auf das Fahrzeug zu heben. Beim Anheben schob der Container den Schlittenwagen seitlich weg und traf M. mit voller Wucht auf Hüfthöhe.

Unbekanntes Unfallrisiko

Bei der Analyse des Unfalls zeigte sich, dass mehrere Faktoren den Unfall begünstigt hatten:

- Der Behälter war mit etwa sieben Kubikmeter Klärschlamm gefüllt.
- M. hatte vergessen, die Kettenaufhängevorrichtungen auf der Beifahrerseite an den Aufnahmezapfen des Absetzbehälters einzuhängen.

Fremde Betriebsstätten und unbekannte Arbeitsmittel erhöhen das Unfallrisiko erheblich.

- M. stand im Gefahrenbereich: Er befand sich während des Anhebevorgangs direkt neben dem zu transportierenden Behälter und einem weiteren voll beladenen Behälter (▷ siehe Foto oben).
- Auch die ungünstige Position der Last des Behälters am Rand des Schlittenwagens trug zum Unfall bei (▷ siehe Grafik rechts).

Wegen seiner schweren Verletzungen an Armen, Beinen und Becken konnte M. nicht sofort Hilfe rufen. Zum Unfallzeitpunkt am Freitagnachmittag befand sich sonst niemand mehr auf dem Gelände. M. schaffte es, trotz schwerster Verletzungen über die Funk-/Telefonverbindung des Fahrzeugs einen Notruf an die Disposition seines Transportunternehmens abzusetzen. Dieses leitete sofort die Rettungskette ein. M. wurde ins Klinikum eingeliefert und notoperiert. Ein Notfallkonzept für Alleinarbeiten von Fahrpersonal auf fremden Betriebsgeländen war nicht vorhanden.

© BG Verkehr

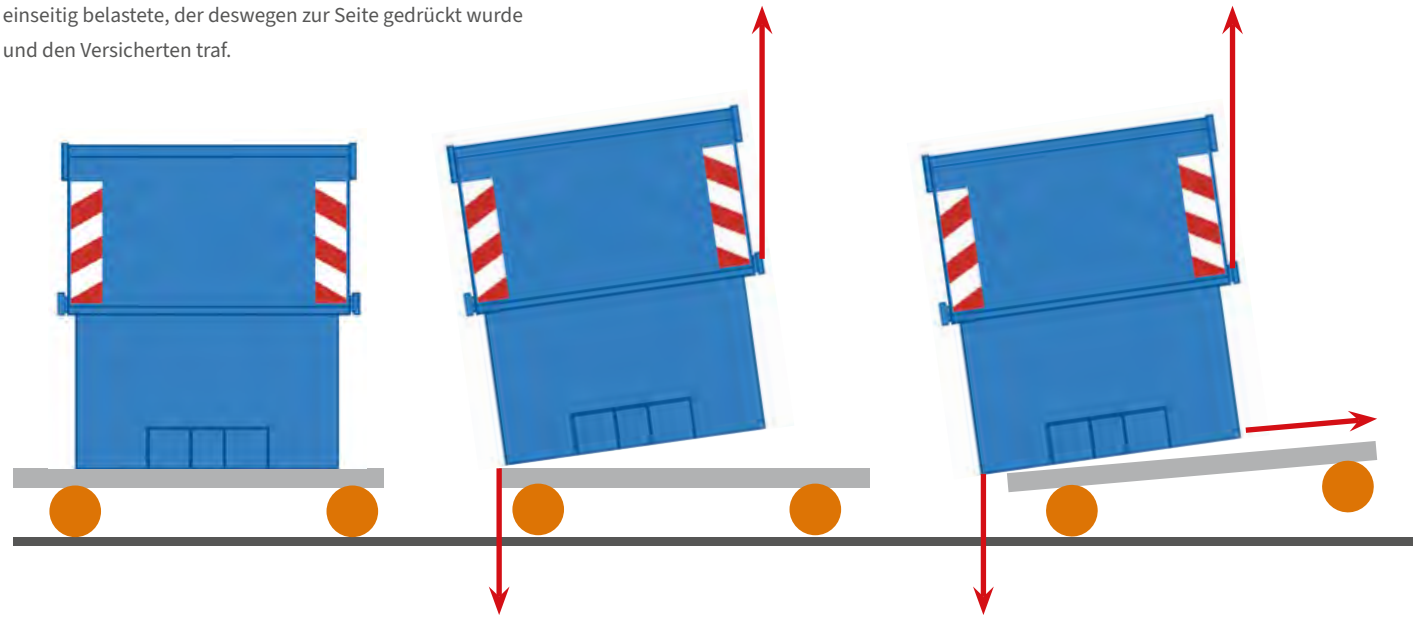
Nachstellung des Unfalls vor Ort mit einer Dummy-Puppe.

Die genaue Analyse mit Dummy-Puppe half dabei, konkrete betriebliche Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Unfallanalysen ermöglichen Maßnahmen

Jeder Arbeitsunfall – besonders bei schweren oder tödlichen Verletzungen – ist tragisch für die Betroffenen, deren Angehörige und die Mitarbeitenden im Unternehmen. Unfalluntersuchungen liefern oft wertvolle Erkenntnisse für betriebliche Schutzmaßnahmen. Das Unternehmen organisierte kurzfristig einen Vor-Ort-Termin zum Nachstellen und zur Analyse der unfallbegünstigenden Bedingungen. Alle relevanten Verantwortlichen – darunter Geschäftsführung, Fuhrparkleitung, Sicherheitsfachkräfte, Betreiberinnen und Betreiber der Betriebsstätte sowie die Aufsichtsperson der BG Verkehr – beteiligten sich aktiv am Prozess. Die Beteiligten stellten den Unfall realitätsnah mit dem Unfallfahrzeug und einer Dummy-Puppe nach. Sie sammelten die Ergebnisse der Nachstellung und diskutierten anschließend intensiv über mögliche, praxisnahe Lösungen. Eine solch detaillierte Rekonstruktion des Unfallereignisses ist nicht die Regel. In diesem Fall wurde dies aufgrund der aufgeschlossenen Zusammenarbeit aller Beteiligten möglich und war vorbildlich.

Die Ermittlung ergab, dass der Behälter den Schlittenwagen einseitig belastete, der deswegen zur Seite gedrückt wurde und den Versicherten traf.



Aus der genauen Analyse ergaben sich konkrete betriebliche Maßnahmen. Diese orientierten sich am bewährten TOP-Prinzip: technische Maßnahmen vor organisatorischen und vor persönlichen Schutzmaßnahmen.

1. ***Zeitnahe Überarbeitung aller Schlittenwagen:*** *Festanschläge sorgen künftig für eine sichere und vorgegebene Positionierung der Behälter (siehe unten).*

2. ***Entwicklung eines Notfallkonzepts für solche Tätigkeiten:*** *Gemeinsam mit dem Betreibenden der Betriebsstätte stimmten die Beteiligten zunächst organisatorische Maßnahmen ab und setzten sie um. Zusätzlich prüften sie technische Lösungen: Die Idee war der Einsatz von Personen-Notsignal-Anlagen, die automatisch einen Notruf absetzen, wenn eine Person auf dem Boden liegt oder sich längere Zeit nicht bewegt.*

3. ***Die Beteiligten nutzten das Video der Unfallnachstellung für eine interne Sonderunterweisung.***

4. ***Ergänzende Unterweisung zum Verhalten im Gefahrenbereich:*** *Die Bedienung des Kippaufbaus ist nur außerhalb des Gefahrenbereichs zulässig. Gefahren können dabei zum Beispiel durch herabfallende Gegenstände, ausschwingende Container oder durch Klemmen/Quetschen an den beweglichen Maschinenkomponenten entstehen.*

Unterstützung durch die BG Verkehr

Der verunfallte M. konnte sich vollständig von seinen Verletzungen erholen. Die BG Verkehr begleitete ihn auf diesem Weg. Nach der Operation und einem 14-tägigen Krankenhausaufenthalt benötigte er zur Stabilisierung der Brüche einen sogenannten Beckenfixateur. Dieser schränkte ihn über längere Zeit in seinen Bewegungen ein und er war im Alltag auf Unterstützung angewiesen. M. nutzte zum Beispiel einen Rollstuhl. Die Reha-Beratung der BG Verkehr besuchte ihn zu Hause, um den Umfang seines Pflegebedarfs zu klären. Außerdem benötigte er eine psychologische Betreuung, da er nach dem Unfall lange Zeit schlecht schlief und unter Albträumen litt. Die BG Verkehr übernahm die Kosten der medizinischen Erstversorgung, organisierte regelmäßige Gespräche mit der zuständigen Reha-Beraterin und zahlte Verletzten- sowie Pflegegeld, Fahrkosten, Hilfsmittel sowie die psychotherapeutische Betreuung. Schon nach sieben Monaten war M. wieder voll arbeitsfähig.

Jens Schulz
Aufsichtsperson der BG Verkehr

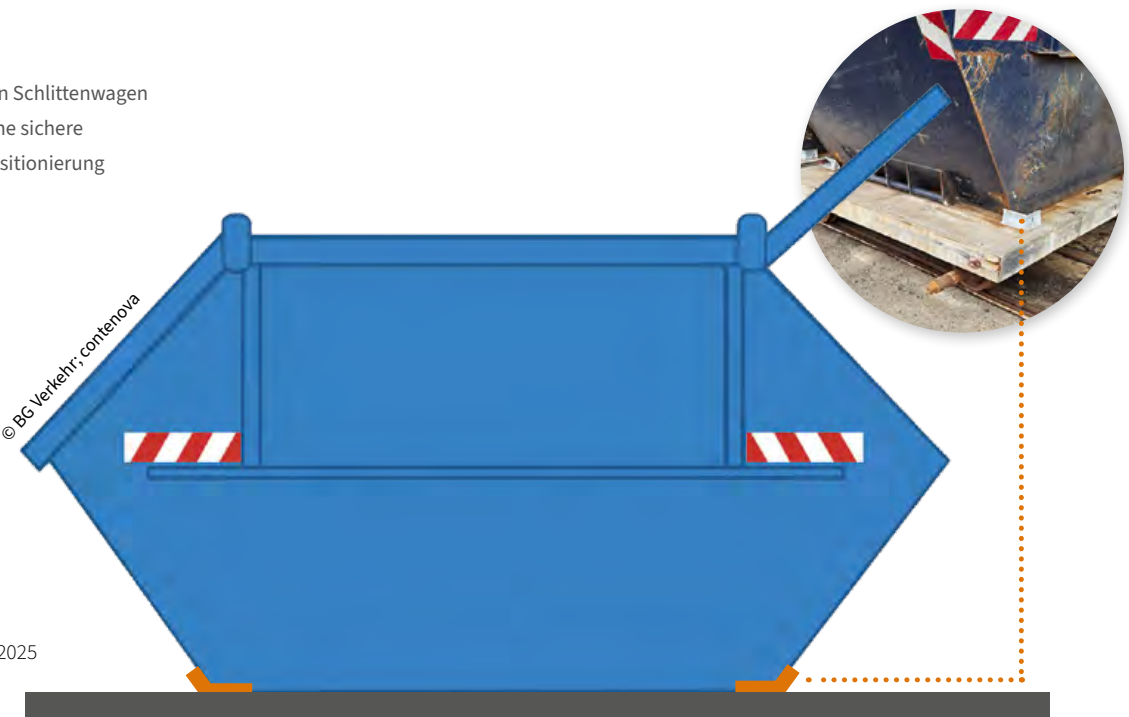
Funkfernsteuerungen – Drahtlos im Trend
www.bg-verkehr.de | Webcode: 14543441

DGUV Regel 112-139
Einsatz von Personen-Notsignal-Anlagen
www.dguv.de | Webcode: p112139

DGUV Information 212-139
Notrufmöglichkeiten für allein arbeitende Personen
www.dguv.de | Webcode: p212139

DGUV Information 214-016
Sicherer Einsatz von Absetzkippern
www.dguv.de | Webcode: p214016

Informationen zum Containerdienst
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20631858



Festanschläge an den Schlittenwagen sorgen künftig für eine sichere und vorgegebene Positionierung der Behälter.

© Freepik

Neue Seminare ab 1.10.2025 online!

Darum lohnt sich Weiterbildung

In vielen Unternehmen spüren Beschäftigte Druck: Arbeitsverdichtung, Fachkräftemangel und Termine erschweren es, sich für Seminare oder Weiterbildungen Zeit zu nehmen. Doch gerade dann ist Weiterbildung sehr wertvoll.

Sich Zeit für ein Präsenzseminar zu nehmen, bietet die Chance, dem Alltag für eine Weile zu entfliehen. Sie gewinnen Abstand, können von außen auf Ihre Arbeitsprozesse blicken und frische Impulse sammeln. Dabei entwickeln Sie neue Ideen, die Sie mit Ihrem Team teilen und gemeinsam umsetzen können. In den Präsenzseminaren der BG Verkehr profitieren Sie vom Wissen erfahrener Dozentinnen und Dozenten. Der Austausch mit anderen Teilnehmenden aus verschiedenen Betrieben bringt praktische Tipps und neue Perspektiven. Und das Wichtigste: Es bleibt genügend Raum, um gemeinsam Lösungen für konkrete Herausforderungen zu entwickeln.

Haben Sie spezielle Anliegen oder Fragen, die Sie im Seminar ansprechen möchten? Gibt es Themen, die Ihr Team oder Ihre Führungskraft besonders beschäftigt? Wenn Sie solche Punkte im Vorfeld in Ihrem Betrieb erfragen, bereichert das nicht nur Ihre eigene Weiterbildung. Es kann auch Kolleginnen und Kollegen anregen, über sicheres und gesundes Arbeiten nachzudenken. Nach dem Seminar empfiehlt es sich, das Gelernte im Betrieb nachzubereiten. Teilen Sie Ihre Erkenntnisse in Team- und Arbeitssitzungen oder besprechen Sie mögliche Verbesserungen mit Führungskräften. So bleibt das Wissen lebendig und kann direkt in die Praxis umgesetzt werden.

Referat für Aus- und Fortbildung bei der BG Verkehr

Anmeldung leicht gemacht

- Das Seminarangebot für 2026 ist ab 1. Oktober 2025 online. In unserer Seminardatenbank finden Sie die Termine, Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung.
- Die Anmeldung ist nur online möglich.
- Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören.
- Das Präsenz-Seminarangebot umfasst Seminare in Ihrer Region sowie im gesamten Bundesgebiet.
- Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, die Unterbringung, die Verpflegung, die Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

Hier geht es zum Seminarprogramm
www.bg-verkehr.de/seminare

Prüfung von Kipp- und Absetzbehältern

Zielgruppe: Sicherheitsbeauftragte, Unternehmerinnen und Unternehmer, Führungskräfte, sonstige Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz

In diesem Seminar lernen Sie die rechtlichen Hintergründe der Prüfung kennen und erfahren, welche Voraussetzungen eine befähigte Person erfüllen muss. Für Ihre betriebliche Praxis erhalten Sie einen Überblick über Kriterien zur Prüfung und Sie erlernen den Umgang mit Checklisten.

Themen:

- Rechtliche Grundlagen
- Anforderungen an Sachkundige/Befähigte Personen
- Umgang mit Prüfmitteln und Checklisten
- Prüfanlässe und Prüffristen
- Dokumentation der Prüfungen
- Betriebliche Regelungen

© BG Verkehr

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 23472014

Interview

Dr. Daniel Möhle, Referatsleitung Aus- und Fortbildung, erklärt im Gespräch, wie das Seminarprogramm der BG Verkehr entsteht. Außerdem geht er darauf ein, wie Teilnehmende das Angebot aktiv mitgestalten können.

Wie entsteht das Seminarprogramm?

Wir beobachten aktuelle Entwicklungen in der Arbeitswelt, der Technik und im Arbeitsschutzrecht. Der gesetzliche Auftrag bildet dabei stets den Rahmen. Darüber hinaus orientieren wir uns an der Nachfrage: Anmeldezahlen und Wartelisten zeigen uns den konkreten Bedarf. Die Planung für das kommende Jahr machen wir gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen aus ganz Deutschland. Im Herbst kommen dann alle Seminarkoordinatorinnen und -koordinatoren aus den Bundesländern zusammen, um das Programm zu besprechen und festzulegen – und zwar schon 1,5 Jahre im Voraus.

Wie stark beeinflussen Teilnehmende das Seminarprogramm?

Besonders in Pilotveranstaltungen prüfen wir gemeinsam mit den Teilnehmenden, ob Inhalte und Formate passen. Wir hinterfragen: Werden sie gebraucht? Sind sie wirksam? Zudem nutzen wir Seminare, um im Dialog herauszufinden, welche Themen künftig wichtig werden. Auch der Austausch mit den Mitgliedsunternehmen ist entscheidend – vor allem über die Aufsichtspersonen. Sie wissen aus der Praxis, welche Themen relevant sind. Darüber hinaus analysieren wir Unfall- und Berufskrankheitszahlen und tauschen uns in verschiedenen Gremien aus. So gewinnen wir ein fundiertes Bild darüber, welche Themen für Prävention und Qualifizierung in den Mitgliedsbetrieben wichtig sind.

Welches Seminar ist neu im Programm und ein besonderes Highlight?

Die „Fachsimpelei für Sifas“ ist so ein Highlight. In dieser offen gestalteten Online-Veranstaltung stehen aktuelle Themen des Arbeitsschutzes im Mittelpunkt. Fachkräfte für Arbeitssicherheit tauschen sich direkt aus – praxisnah und kollegial. Neu im Programm ist außerdem ein Seminar zum professionellen Umgang mit herausfordernden Kundensituationen: „Umgang mit Aggressionen im Kundenkontakt: Betriebliche Präventionsansätze“. Das Seminar vermittelt Deeskalationsstrategien, unterstützt bei der Einschätzung von Konflikten und sensibilisiert für betriebliche Schutzmaßnahmen. Auch körperorientierte Übungen sind Teil des Programms.

Wie sieht das digitale Angebot der BG Verkehr aus?

Neben den Präsenzseminaren bieten wir auch Online-Schulungen zu verschiedenen Themen an. Zusätzlich entwickeln wir unsere Lernplattform „Lernwelt“. Hier können die Teilnehmenden zeit- und ortsunabhängig, also absolut flexibel, selbst organisierte Lerneinheiten (SOL) absolvieren. Diese Web-based-Trainings verknüpfen Wissensvermittlung mit interaktiven Elementen wie Multiple-Choice-Aufgaben und anderen Formaten. Wir bieten diese bereits für unsere Sifas in Ausbildung an. Weitere Themen für unterschiedliche Zielgruppen sind in Vorbereitung, die Präsenzseminare mit den SOL verknüpfen. Es bleibt spannend.

Dr. Daniel Möhle ist Referatsleiter Aus- und Fortbildung bei der BG Verkehr.

Herzlichen Dank für das Interview!

© Freepik; picture alliance/SZ Photo | Stephan Rumpf; Freepik

Mehr Infos

www.bg-verkehr.de/seminare

Webcode: 23538744

Sicher und gesund arbeiten bei Sammlung und Transport von Abfällen

Zielgruppe: Das Seminar richtet sich an Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz, die rund um die Abfallsammeltouren mit Abfallsammelfahrzeugen zuständig sind.

Sie erhalten in dem Seminar einen Überblick über die Unfall- und Gesundheitsgefährdungen bei der Sammlung und dem Transport von Abfällen mit dem Abfallsammelfahrzeug (Hecklader, Seitenlader, Frontlader). Sie beschäftigen sich mit erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen von Tourenplanung bis Anlieferung und erörtern Möglichkeiten, die Beschäftigten bzw. die Unternehmerinnen und Unternehmer bei der Umsetzung zu unterstützen.

Themen:

- Typische Unfall- und Gesundheitsgefahren in der Abfallentsorgung
- Sicheres und gesundes Arbeiten von der Tourenplanung und Abfallsammlung bis zur Anlieferung und Entleerung
- Die Gefährdungsbeurteilung in der Abfallsammlung
- Präventive Ansätze in Bezug auf Arbeitsmedizin und Arbeitshygiene, persönliche Schutzausrüstung und manuelle Lastenhandhabung

Der Deckel bleibt zu!

Fremdstoffe in der Biotonne sorgen für Probleme bei der Kompostierung. Das soll sich mit dem Inkrafttreten des novellierten § 2a der Bioabfallverordnung zum 1. Mai 2025 ändern. Sie nimmt die Entsorgungsbetriebe stärker in die Pflicht. Doch die praktische Umsetzung dieser Kontrolle ist herausfordernd. Ein Blick in den Behälter während der Sammlung ist jedenfalls keine Lösung.

© Freepik (macrovector); Adobe Firefly; picture alliance/dpa /Swen Pförtner

Bioabfälle wirken auf den ersten Blick simpel: Apfelreste, Bananenschalen, Gartenabfälle oder Kaffeesatz gehören in die grüne Tonne. Dennoch landen regelmäßig Fehlwürfe im Biomüll. Neben Glas und Metall findet sich dort häufig Kunststoff – meist in Form von Säcken. „Viele Verbraucherinnen und Verbraucher wissen nicht, dass auch kompostierbare Tüten oft nicht in die Biotonne gehören“, erklärt Eckart Willer, Referent für gefährliche Stoffe bei der BG Verkehr. „Papierbehälter oder besonders geprüfte Beutel können zulässig sein. Andere kompostierbare Tüten brauchen für den Zersetzungsvorgang zu lang.“ Also müssen sie mechanisch aussortiert werden, denn seit dem 1. Mai 2025 verpflichtet die Bioabfallverordnung (BioAbfV) Entsorgungsbetriebe dazu, den Anteil an Fremdstoffen – insbesondere Kunststoff – im Bioabfall zu senken. Welche Tüte zulässig ist, entscheidet das örtliche Entsorgungsunternehmen.

Wie lassen sich Fehlwürfe frühzeitig erkennen – bevor der Abfall die Behandlungsanlage erreicht? Einige Betriebe setzen auf Sichtkontrollen durch das Ladepersonal kurz vor der Leerung. Andere schauen nach einem halb durchgeführten Schüttvorgang in die Tonne, um auch versteckte Störstoffe zu ermitteln. Beides ist riskant. „Das Öffnen der Biotonne ist keine Lösung“, warnt Willer. „Denn dabei können Schimmelpilzsporen freigesetzt werden, die das Personal einatmet.“ Untersuchungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin zeigen: Beim Öffnen des Deckels gelangen sogar mehr Schadstoffe in die Atemluft als beim eigentlichen Entleerungsvorgang.

Beim Öffnen des Deckels gelangen mehr Schadstoffe in die Atemluft als beim Entleerungsvorgang.

Untersuchungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin

Klare Regelung in der TRBA 213

Die Vorgaben im Arbeitsschutz sind eindeutig. Die Technische Regel für biologische Arbeitsstoffe TRBA 213 „Abfallsammlung“ schreibt vor, dass Abfallbehälter nur mit geschlossenem Deckel an die Schüttung geführt werden dürfen. Der Deckel öffnet sich dann beim Kippvorgang von allein. Das Öffnen oder Schließen vor der Schüttung setzt vermehrt Bioaerosole frei – und erhöht damit das

» Wir empfehlen Entsorgungsbetrieben, ihre Kundschaft gezielt zu sensibilisieren, um Fehlwürfe von vornherein zu vermeiden. «

Eckart Willer
Referent für gefährliche Stoffe bei der BG Verkehr

Infektions- und Allergierisiko. Zudem gilt: Das Personal darf weder in die Tonne greifen noch das Sammelgut mit der Hand nachdrücken. Dazu können die Mitarbeitenden aber beim geöffneten Deckel verleitet werden, und damit steigt das Risiko für Schnittverletzungen und Infektionen. Zwar dürfen Unternehmen von Technischen Regeln abweichen, aber nur, wenn sie auf andere Weise mindestens das gleiche Schutzziel erreichen. Dazu könnten technische Hilfsmittel, organisatorische Vorkehrungen, genau einzuhaltende Arbeitsabläufe oder Atemschutzmasken zählen. „Aber solange die Kontrolle beim Ladepersonal bleiben soll – als Zusatzaufgabe während des Ladebetriebs –, sind solche alternativen Schutzmaßnahmen aus unserer Sicht nicht realistisch umsetzbar“, erläutert Willer.

Heinz-Peter Hennecke, Experte für Abfallsammelfahrzeuge der BG Verkehr, ergänzt: „Einerseits gefährden eingeatmete Aerosole die Gesundheit. Andererseits besteht beim Öffnen des Deckels an Automatikschüttungen ein hohes Unfallrisiko: Gürtel, Jacken oder Handschuhe können sich verfangen und das Ladepersonal mit nach oben ziehen. Es gab bereits Unfälle mit schwersten Verletzungen, darunter auch tödliche Unfälle, die auf das manuelle Öffnen des Deckels während des Schüttungsbetriebs zurückzuführen waren.“

Technische Systeme einsetzen

Ein Öffnen des Behälters ist nicht erforderlich, wenn technische Systeme den Inhalt während des Schüttvorgangs erfassen können. So lassen sich Fehlwürfe dokumentieren und dank Behälter-Ident-Systemen einzelnen Haushalten zuordnen. Durch diese Beweisführung können Fehlwürfe geahndet werden. Ein Nachteil bleibt: Der Fremdstoff landet in jedem Fall im Abfallsammelfahrzeug und muss später im Behandlungsprozess entfernt werden. „Wir empfehlen Entsorgungsbetrieben, ihre Kundschaft immer wieder gezielt zu sensibilisieren, um Fehlwürfe von vornherein zu vermeiden“, schlägt Willer vor. Reicht das nicht aus, bleibt als letzte Maßnahme die gezielte Kontrolle durch zusätzliches, geschultes Personal. „Diese Mitarbeitenden sind auf die Aufgabe

Der Anteil an Fremdstoffen im Bioabfall ist aktuell viel zu hoch und muss in der Behandlungsanlage kostenintensiv aussortiert werden.

besonders ausgebildet, prüfen den Tonneninhalt vor der Leerung mit geeigneten Hilfsmitteln und tragen dabei spezielle Handschuhe sowie Atemschutzmasken.“

In der Behandlungsanlage übernehmen Maschinen die Nachsortierung. Bagger und Radlader entfernen grobe Störstoffe direkt nach der Anlieferung – bevor das Material auf Förderbänder oder in Zerkleinerer gelangt. Moderne Anlagen setzen zunehmend auf automatisierte Verfahren, bei denen Kunststoffe, Säcke oder Folien von Kameras erkannt werden. Windsichter trennen leichte Störstoffe wie dünne Folien aus dem Materialstrom und spezielle Abscheider sortieren Metalle aus. Diese technischen Maßnahmen tragen dazu bei, die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schützen. Und der Deckel der Biotonne bleibt zu. (msg)

TRBA 213
www.baua.de

Bioabfallverordnung – BioAbfV
www.bmuv.de

Forschungsvorhaben Fb 920
„Gefährdung von Beschäftigten bei der Abfallsammlung und -abfuhr durch Keimexpositionen“
www.baua.de

Zurren ohne Murren

Zurrgurte sind das Rückgrat der Ladungssicherung. Ein Kontrollblick durch die Beschäftigten ist vor jeder Verwendung unverzichtbar. Zusätzlich muss eine befähigte Person die Gurte einmal im Jahr prüfen. Wenn sie abgenutzt und beschädigt sind, wird es Zeit für einen Austausch. Die Gurte sind dann „ablegereif“.

Warnzeichen am Gurt

- **Beschädigungen im Querschnitt von mehr als zehn Prozent bezogen auf die Breite oder die Dicke des Spannmittels**
- **Übermäßiger Verschleiß (Garnbrüche, beschädigte Nähte)**
- **Verformungen durch Wärme**
- **Sichtbare Versprödung zum Beispiel durch Kontakt mit aggressiven Stoffen**

© Adobe Stock (markobe); Freepik; contenova

Defekte am Spannelement (Ratsche)

- **Verformte oder gebrochene Ratschenelemente**
- **Verschleiß durch Abrieb (zum Beispiel Zahnkränze, Klemmstellen, Sperrschieber)**
- **Gebrochener Spannhebel**

Typische Probleme am Haken

- **Rostschäden**
- **Verformungen, Brüche**
- **Verschleiß im Hakengrund um mehr als fünf Prozent der Steghöhe**
- **Aufweitung des Hakens um mehr als zehn Prozent**

Fehler am Zurrgurt-Etikett

- **Unleserliche Angaben**
- **Label ist eingerissen oder fehlt**
- **CE-Kennzeichnung vorhanden: Verdacht auf Fälschung! Das Produktsicherheitsgesetz (ProdSG) verbietet diese Kennzeichnung bei Zurrmitteln.**

Prüfung

Spätestens nach einem Jahr muss eine zur Prüfung befähigte Person die Zurrgurte prüfen, die sich im Gebrauch befinden.

Befähigt ist, wer
- die erforderlichen Fachkenntnisse zur Prüfung der Zurrgurte hat (Berufsausbildung, Berufserfahrung und zeitnahe berufliche Tätigkeit) und
- die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, Schriften zur Unfallverhütung und die allgemeinen anerkannten Regeln der Technik kennt sowie
- mit diesem Wissen den betriebssicheren Zustand von Zurrmitteln – also auch die Ablegereife – beurteilen kann.

Die Unternehmensleitung muss die befähigte Person mit der Prüfung von Zurrmitteln schriftlich beauftragen.

Instandsetzung

Nur Personen mit den notwendigen Kenntnissen und Fähigkeiten dürfen beschädigte Zurrgurte reparieren. In der Regel sollten Sie sich an den Hersteller wenden.

Cool bleiben im Sommer

Der Klimawandel wirkt sich auch auf die Arbeitswelt aus. Die Zahl heißer Tage im Jahr nimmt stetig zu. Das trifft besonders Beschäftigte, die im Freien arbeiten. Wir zeigen Maßnahmen, mit denen Unternehmen ihre Mitarbeitenden besser schützen können.

© Adobe Firefly

In Deutschland wird es immer häufiger heiß. Das bestätigen auch die Aufzeichnungen des Deutschen Wetterdiensts. Seit den 1950er-Jahren hat sich die Zahl der Hitzetage mit Temperaturen über 30 °C deutlich erhöht. Während es damals durchschnittlich 7,9 heiße Tage pro Jahr gab, lag der Rekordwert im Jahr 2018 bei 20,4 Tagen. 2022 wurden 17,3 und 2023 noch 11,5 Hitzetage gezählt.

Hitzewellen gefährden die Gesundheit erheblich. „Der Körper kann die Wärme nicht mehr ausreichend abgeben“, erklärt Dr. med. Christoph Caumanns, Hals-Nasen-Ohren-Arzt und Facharzt für Arbeitsmedizin bei der BG Verkehr. Hitzebelastungen wirken sich direkt auf die Gesundheit aus: „Das Herz-Kreislauf-System wird stark beansprucht, oft begleitet von erheblichem Flüssigkeitsmangel“, so Caumanns. Häufige Folgen sind Hitzeerschöpfung durch Wasser- und Salzverlust, Hitzekollaps mit Schwindel durch geweitete Blutgefäße und in schweren Fällen ein Hitzschlag. Dabei kommt es zu einer Hirnschwellung, die vor allem bei schwerer körperlicher Arbeit im Freien entsteht – oft mit tödlichem Ausgang. Auch indirekt kann Hitze gefährlich werden: Sie verursacht schnelle Ermüdung, verringert die Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit und erschwert die visuelle Wahrnehmung. „Langfristige Folgen treten meist nicht auf. Stattdessen gewöhnt sich der Körper mit der Zeit an die Bedingungen – diese Anpassung nennt man Hitzeadaptation“, erläutert Caumanns.

Folgen von Hitze können Hitzekollaps und Hitzschlag sein.

Was ist UV-Strahlung?

Neben der Hitze stellt auch ultraviolette Strahlung eine Gesundheitsgefahr dar. Sonnenstrahlen verbinden wir meist mit Licht, Wärme und Wohlbefinden – und das ist grundsätzlich richtig. Der größte Teil der Sonnenstrahlung besteht aus sichtbarem Licht, gefolgt von Infrarotstrahlung. Nur etwa sechs Prozent entfallen auf UV-Strahlung. Sie ist für das Auge unsichtbar. Ihre Intensität hängt vom Sonnenstand, dem geografischen Breitengrad, von der Höhe, der Ozonkonzentration, der Bewölkung und den reflektierenden Flächen ab.

Die Wärme, die wir auf der Haut spüren, ist die Infrarotstrahlung. Weht ein leichter Wind oder stehen wir im Schatten, entfällt das Wärmeempfinden. Die UV-Strahlung ist aber noch da und wirkt unvermindert ein.

Wie wirkt die UV-Strahlung?

Wenn UV-Strahlung auf die Haut trifft, entstehen Wechselwirkungen. „Die energiereichen Strahlen greifen das Erbgut der Hautzellen und das darunterliegende Gewebe an. Dadurch verändern sich diese Strukturen“, erklärt Dr. Caumanns. Die Medizin unterscheidet zwischen akuten und chronischen Folgen. Der häufigste akute Effekt ist der Sonnenbrand. Daneben kann es zu fotoallergischen Reaktionen kommen: „Die UV-Strahlung verändert

bestimmte körpereigene Eiweiße, die der Körper dann als fremd erkennt und angreift.“ Chronische Folgen sind unter anderem der Verlust der Hautelastizität (Faltenbildung), Pigmentstörungen (Altersflecken) und Hautkrebs, zum Beispiel Plattenepithelkarzinome. „Diese Veränderungen entstehen durch eine schrittweise Ansammlung von Gewebe- und DNA-Schäden.“ 2015 wurden bestimmte Formen des hellen Hautkrebses (aktinische Keratosen und Plattenepithelkarzinome) in die Berufskrankheitenliste aufgenommen. Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von den Unfallversicherungsträgern anerkannt. Die Zahl steigt jährlich um rund acht Prozent. Betroffen sind Beschäftigte, die überwiegend im Freien arbeiten bzw. gearbeitet haben.

Welche Vorsorge ist sinnvoll?

Die „Verordnung zur Arbeitsmedizinischen Vorsorge“ (ArbMedVV) nennt zwei Regeln zum Schutz vor Hitze und UV-Strahlung:

- **Arbeitsmedizinische Regel 13.1:** „Pflichtvorsorge bei Tätigkeiten mit extremer Hitzebelastung, die zu einer besonderen Gefährdung führen können.“
- **Arbeitsmedizinische Regel 13.3:** „Angebotsvorsorge bei Tätigkeiten im Freien mit intensiver Belastung durch natürliche UV-Strahlung von regelmäßig einer Stunde oder mehr je Tag.“

Dr. Caumanns dazu: „*Vorsorge* bedeutet im Sinne der ArbMedVV nicht automatisch eine Untersuchung. Zunächst ist eine betriebsärztliche Beratung vorgeschrieben – das ist die Mindestanforderung.“ Ob eine medizinische Untersuchung folgt, entscheiden die Beschäftigten selbst – auch wenn sie empfohlen wird. Detaillierte Kriterien zur Gefährdung, zur Anamnese und zu Untersuchungen finden sich in den „DGUV Empfehlungen für arbeitsmedizinische Beratungen und Untersuchungen“. Die Untersuchung nach AMR 13.3 umfasst die Bestimmung des Hauttyps und die Beschreibung des Hautstatus insbesondere im Bereich potenzieller Expositionsstellen (Hände, Unterarme, Gesicht und Nacken, Dekolleté).

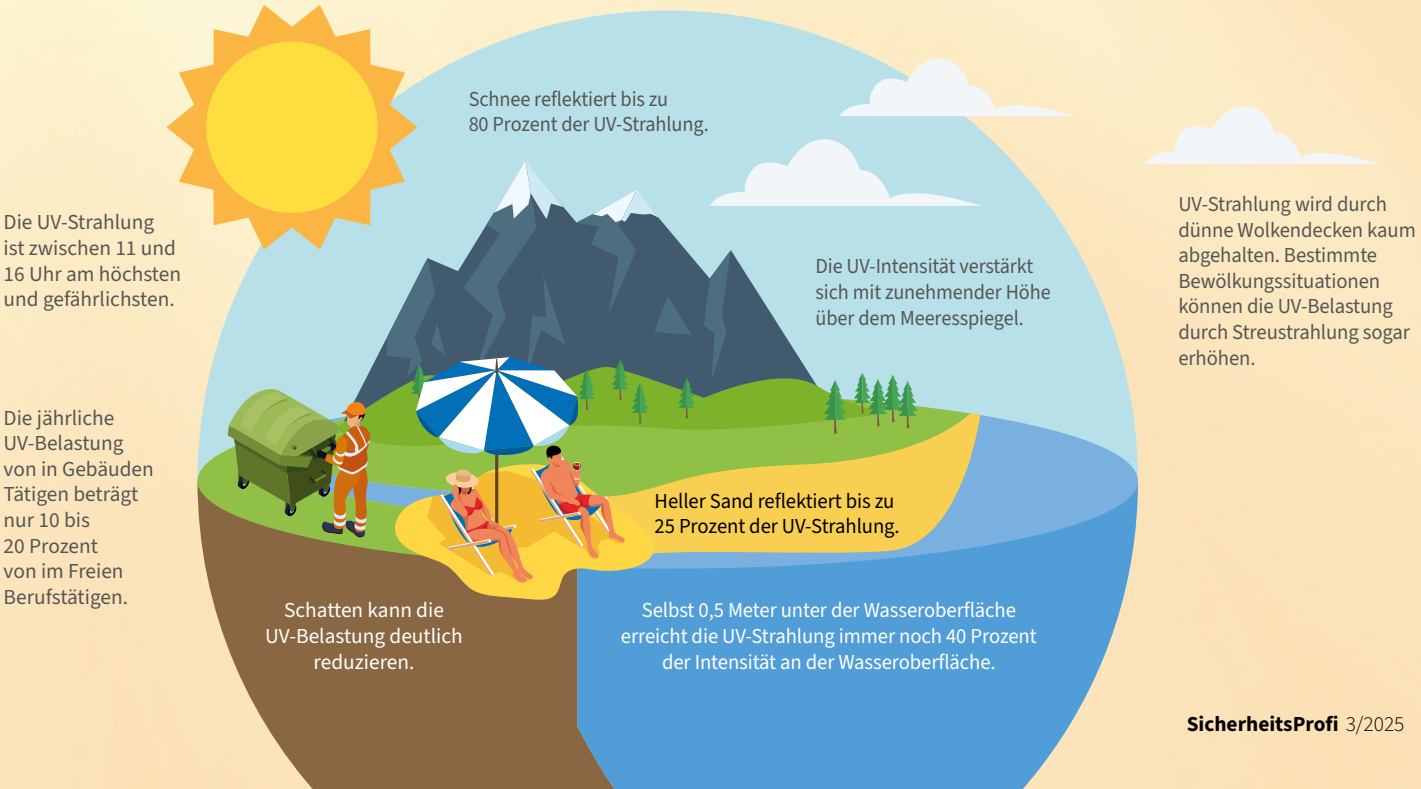
Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von Hautkrebs anerkannt.

Was müssen Unternehmen tun?

Laut Artikel 3 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) sind Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die die Gesundheit der Beschäftigten schützen. Dazu zählt die Beurteilung von Arbeitsplätzen im Freien. Die BG Verkehr berät ihre Mitgliedsunterneh-

© Remondis

Das Mitgliedsunternehmen Remondis versorgt seine Mitarbeitenden neben UV-Schutzinformationen und einem Gutschein für Kleidung auch mit einem Sonnenschutzmittel mit LSF 50.



men dabei umfassend. Anhand der Gefährdungsbeurteilung haben Unternehmen zu ermitteln, welche Maßnahmen zum Schutz vor UV-Strahlung erforderlich sind. Dabei werden die Expositionsdauer und die Intensität der UV-Strahlung während der Arbeitszeiten bewertet. Je länger der Aufenthalt in der Sonne, desto größer das Risiko. Besonders hoch ist die UV-Belastung zwischen 11 und 16 Uhr – vor allem von Ostern bis Oktober. Schatten und Bewölkung mindern die UV-Belastung – aber sie verhindern sie nicht vollständig. In einigen Fällen kann reflektierender Untergrund, zum Beispiel Schnee oder Metallflächen, die Strahlen sogar verstärken.

Bei der Gefährdungsbeurteilung zur Festlegung von Schutzmaßnahmen bei Hitzeeinwirkung ist Folgendes zu beachten: Witterungsbedingungen (Lufttemperatur, Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit), Bekleidung und Schutzkleidung, Arbeitsschwere und Dauer der belastenden Tätigkeit sowie zusätzliche thermische Belastung, zum Beispiel durch Maschinen und Geräte.

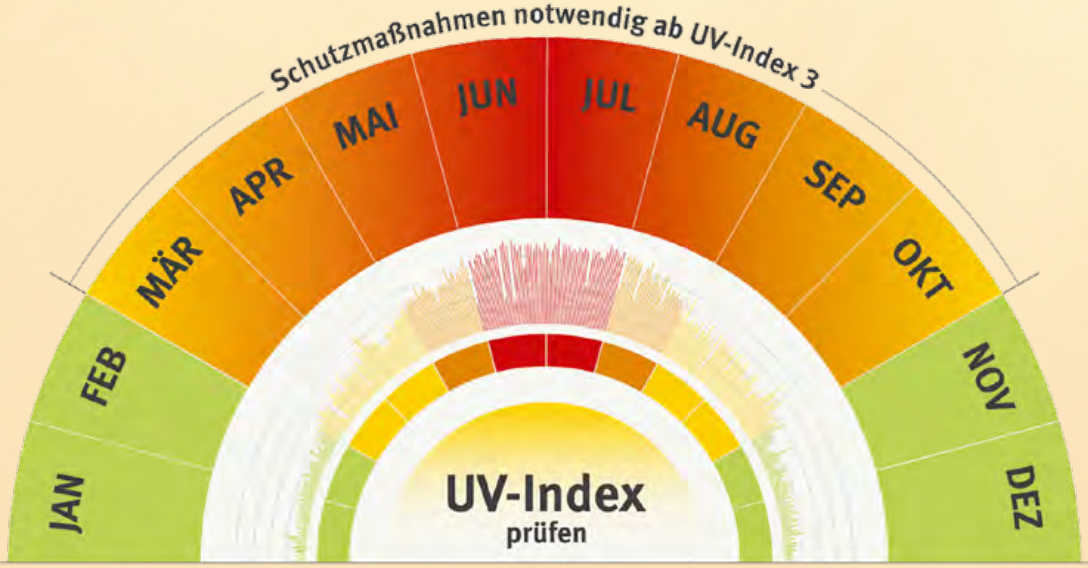
Maßnahmen bei Hitze

Vorrang haben technische Maßnahmen. Dazu zählen Klimaanlagen in Fahrzeugen oder die Ausstattung von Arbeitsbereichen mit ausreichend großen Sonnenschirmen, Sonnensegeln, Sonnenplanen oder Überdachungen. Als organisatorische Maßnahme sollten Unternehmen kalorienarme, alkoholfreie Getränke zur Verfügung stellen. „Wichtig ist außerdem eine gute Arbeitsorganisation: Anstrengende Tätigkeiten sollten nicht in der Mittagshitze stattfinden, sondern besser morgens. Und: Die arbeitsmedizinische Vorsorge muss regelmäßig thematisiert werden“, rät Dr. Caumanns. Zusätzlich können Arbeitsschwere, -dauer und -tempo an hohe Temperaturen angepasst werden. Ebenso wichtig sind Pausen und Abkühlphasen („Entwärmungszeiten“), um die körperliche Belastung zu

Körperbedeckende Kleidung

Achten Sie auf eine Kopfbedeckung mit Nacken- und Ohrenschutz und setzen Sie Ihre Haut nicht der Sonne aus. Tragen Sie eine Sonnenbrille.

Die UV-Belastung ist zwischen Ostern und Oktober von 11 bis 16 Uhr am höchsten.



UV-Index 1/2
Keine Maßnahmen notwendig.

UV-Index 3/4/5

UV-Index 6/7
Halten Sie sich mittags in Schattenbereichen auf und nutzen Sie körperbedeckende Kleidung, Kopfbedeckung, Sonnenschutzbrille sowie Sonnenschutzmittel.

UV-Index 8/9/10+
Vermeiden Sie mittags Außenarbeiten. Unbedingt im Schatten arbeiten. Körperbedeckende Kleidung, Kopfbedeckung, Sonnenschutzbrille und Sonnenschutzmittel sind obligatorisch.

© BG Bau

© Flughafen Köln/Bonn

© Freepik; Adobe Stock (MedicalWorks)

Sonnencreme auftragen

© Oliver Sorg/Hamburger Airport

Der Hamburg Airport hat beim Zugang zum Flughafenvorfeld Sonnencreme-Spender aufgestellt, an denen sich die Mitarbeitenden bedienen können.

Vorsorgeuntersuchungen regelmäßig wahrnehmen

Das Hautkrebsscreening ist eine wichtige Untersuchung zur Früherkennung von Hautkrebs oder seinen Vorstufen.

senken. Als personenbezogene Schutzmaßnahme kann Kühlkleidung zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahmen gegen UV-Strahlung

Technische Maßnahmen zum Schutz vor UV-Strahlung sind Überdachungen oder Sonnensegel. Als organisatorische Schutzmaßnahme sollte der Aufenthalt in der Sonne nach den Möglichkeiten der Arbeitsorganisation zeitlich beschränkt werden, da insbesondere von 11 bis 16 Uhr die UV-Strahlung besonders intensiv ist. Art und Umfang der Pausen (natürlich im Schatten) sollten an die Tageszeit angepasst werden.

Ist es durch technische oder organisatorische Schutzmaßnahmen nicht möglich, die UV-Strahlung ausreichend zu vermeiden, so ist der Schutz durch die konsequente Anwendung persönlicher Schutzmaßnahmen zu sichern. Üblicherweise ist in der Praxis eine Kombination aus mehreren Maßnahmen am wirkungsvollsten. Zu den personenbezogenen Schutzmaßnahmen zählen das Tragen körperbedeckender Kleidung und einer geeigneten Kopfbedeckung mit Nacken- und Ohrenschutz, die Verwendung einer Sonnenschutzbrille sowie von Sonnenschutzmitteln für die nicht von der Kleidung bedeckten Körperstellen. (msg)

DGUV Information 215-530
Klima im Fahrzeug
www.bg-verkehr.de
Webcode: 19173494

Arbeiten unter der Sonne
www.dguv.de
Webcode: p203085

DGUV Empfehlungen für arbeitsmedizinische Beratungen und Untersuchungen
www.dguv.de
Webcode: p022429

Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit im Freien
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22800332

Faktenblatt Außendienst – Unterwegs bei Hitze
www.bg-verkehr.de
Webcode: 18850595

Was Sie bei der Auswahl von Langarmshirts mit UV-Schutz beachten sollten (Checkliste)
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24257622

Poster „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24489730
Auch als Aufkleber erhältlich!

Wenn du es eilig hast, geh langsam!

Es dauert Sekunden, sich gegen das Handy auf der Treppe zu entscheiden. Es dauert Monate, bis ein gebrochenes Sprunggelenk wieder belastbar ist. Und es dauert leider viel zu lange, bis Menschen ihr Verhalten ändern.

Stolpern, rutschen, stürzen – das klingt nach schnell wieder aufstehen und weitergehen. So ist es ja auch oft. Allerdings stehen nach einem harmlosen Ausrutscher oder Sprung in Deutschland jedes Jahr Zehntausende Berufstätige mit überdehnten Bändern, gebrochenem Knöchel oder verletzter Schulter da. Es kann buchstäblich Jahre dauern, bis solche Verletzungen komplett ausheilen und die körperliche Einsatzfähigkeit wieder voll hergestellt ist. Und weil ein großer Teil der Versicherten der BG Verkehr körperlich arbeitet, dauert es häufig auch bei einfacheren Brüchen oder Bänderrissen viele Wochen, bis jemand wieder voll belastbar ist. Grund genug für die Verantwortlichen im Arbeitsschutz, etwas dagegen zu tun.

Mit gutem Beispiel vorangehen

Relativ einfach ist es, im Betrieb selbst alle Stolperfallen zu beseitigen. Die klassischen Methoden dafür sind ganz allgemein Ordnung und Sauberkeit, gut ausgeleuchtete Wege und Treppen, rutschfeste Bodenbeläge und Markierungen. Innerbetriebliche Fußwege und Bereiche, die für den Verkehr mit Fahrzeugen vorgesehen sind, sollte man deutlich kennzeichnen und voneinander trennen. Mögliche Stolperstellen, die man nicht beseitigen kann, müssen je nach Art der Stolperstelle durch einen auffälligen Hinweis in Form einer schwarz-gelb oder weiß-rot gestreiften Markierung als Gefahrstellen gekennzeichnet sein. Gibt es Gefahrenbereiche, die Fußgänger nicht betreten sollen, sorgen entsprechende Verbotszeichen für Übersicht.

Schwieriger wird es, sich selbst und den Beschäftigten ein paar wichtige Verhaltensweisen nahezubringen: langsam gehen, aufmerksam sein, sich trotz Zeitdruck im Straßenverkehr ruhig bewegen, die richtigen Schuhe tragen, weder irgendwo runterspringen noch hinaufklettern – damit wäre schon viel gewonnen. Bloß wie erreicht man die Einsicht? Ein Plakat mit erhobenem Zeigefinger aufzuhängen, bringt für sich genommen wenig. Sprechen Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte die Beschäftigten regelmäßig darauf an, wie man Stolper-, Rutsch- oder Sturzunfälle vermeidet, bleibt mehr hän-

Auch gestandene Profis rutschen auf glitschigen Böden aus, stolpern auf Stufen oder stürzen beim Aussteigen aus dem Fahrzeug.

© Adobe Stock (Chinnapong; staras); picture alliance/dpa | Henning Kaiser

Stürze auf Treppen haben meist schlimmere Folgen als auf ebenen Flächen. Am häufigsten stürzen die Beschäftigten am Anfang oder Ende einer Treppe. Eine deutliche Markierung der Stufen sorgt für mehr Sicherheit.

gen. Hier gilt das Prinzip: Steter Tropfen höhlt den Stein. Aber nur wer sich selbst an seine Vorgaben und Ratschläge hält, wird etwas erreichen.

Fallen kann man üben

Stolperunfälle lassen sich fast immer auf wenige typische Ursachen zurückführen: Umgebungsbedingungen, also zum Beispiel einen rutschigen Untergrund, falsche Schuhe, Ablenkung und nachlassende Konzentration sowie motorische Defizite. Außerdem lassen Koordinationsfähigkeit, Gleichgewichtssinn und Reaktionsfähigkeit des Menschen mit zunehmendem Alter nach.

Hier kann viel kaputtgehen: Im Fuß verbinden 33 Gelenke 26 Knochen miteinander, hinzu kommen über 100 Bänder und 20 Muskeln.

Wer einmal erlebt hat, wie es ihm buchstäblich die Füße unter dem Körper wegreißt und wie schmerzhaft schnell die Landung folgt, ist anschließend vorsichtiger. Fallen lernen ist deswegen eine gute Übung – man lernt es in der Kindheit und muss es später erhalten, beispielsweise durch sportliche Betätigung.

Über einen Balken zu balancieren oder auch mit geschlossenen Augen (und Absturzsicherung) über einen Stolperparcours zu gehen, zeigt Defizite und ist gut als regelmäßiges Training geeignet.

Last, but not least: Knöchelhohe Sicherheitsschuhe schützen vor dem Umknicken.

Chronische Schäden sind möglich

Pro Jahr sind etwa 22.500 Versicherte der BG Verkehr länger als drei Tage arbeitsunfähig, weil sie gestolpert, ausgerutscht oder gestürzt sind. Nach Zerrungen, Stauchungen, Bänderrissen und Knochenbrüchen bleibt oft eine Einschränkung zurück, die besonders bei Belastung auftritt. Das gilt bereits für das einfache Umknicken, denn dabei werden die Bänder überdehnt und können in schweren Fällen auch reißen. „Zur Prävention von Stolperunfällen braucht man einen langen Atem“, sagt Wolfgang Laske, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr. „Ich empfehle den Führungsverantwortlichen, die Beschäftigten dazu jährlich zu unterweisen. Dafür eignet sich zum Beispiel unser Animationsfilm „Stolpern, Rutschen, Stürzen“, den es kostenlos im Internet gibt. Und selbstverständlich sollten Vorgesetzte im Alltag mit gutem Beispiel vorangehen!“ (dp)

IHRE FRAGE:

Habe ich nach einer Fehlgeburt Anspruch auf Mutterschutz?

**Unsere Antwort von Martin Küppers,
Leiter des Kompetenzfelds Arbeitssicherheit und Regelwerk**

Ja, auch nach einer Fehlgeburt besteht der Anspruch auf Ruhezeit. Allerdings verknüpft der Gesetzgeber die Dauer der Schutzfrist mit dem Zeitpunkt der Fehlgeburt. Am 1. Juni dieses Jahres trat hier eine Veränderung in Kraft.

Jetzt gilt: Nach einer Fehlgeburt ab der 13. Schwangerschaftswoche hat die Betroffene Anspruch auf 14 Tage Ruhezeit. Diese Frist verlängert sich ab der 17. Schwangerschaftswoche auf sechs Wochen und auf acht Wochen ab der 20. Schwangerschaftswoche. Sollte das Kind ab der 24. Woche tot geboren werden, umfasst die Mutterschutzfrist 14 Wochen.

Die Betroffene entscheidet selbst, ob sie die Schutzfrist in vollem Umfang in Anspruch nehmen möchte – der Betrieb hat kein Mitspracherecht. Übrigens muss jedes Unternehmen in der Gefährdungsbeurteilung die Situation von Schwangeren berücksichtigen und die Arbeitssituation dahingehend prüfen, ob bestimmte Belastungen vermeidbar sind. Dazu gehören zum Beispiel das häufige Heben schwerer Lasten, langes Stehen, Kontakt mit gefährlichen Stoffen oder Stress durch hohes Arbeitstempo. Zur angemessenen Beurteilung der Situation empfehle ich, sich Rat beim betriebsärztlichen Dienst zu holen.

Anzeige

UK|BG
Unfallkassen und
Berufsgenossenschaften

Meine Beschäftigten
sollen um die besten Ideen ringen,
nicht um ihre Absicherung.

Ob Arbeitsunfall, Wegeunfall oder Berufskrankheit:
Berufsgenossenschaften und Unfallkassen kümmern sich um Haftung, Behandlung und Reha.

Gemeinsam schützen,
was zählt

Sonnenschutzmittel mit Zertifikat

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat erstmalig einen Prüfgrundsatz für beruflich genutzte Sonnenschutzmittel entwickelt. Das DGUV Test-Zeichen mit dem Zusatz „Wirksamkeit geprüft“ bescheinigt den Herstellern, dass ein Produkt wirksam und hautverträglich ist. Wer Sonnenschutzmittel für den beruflichen Einsatz sucht, erhält zukünftig durch das Prüfzeichen eine solide Entscheidungsgrundlage. Sonnensprays sind vom Test ausgeschlossen, weil sie keinen gleichmäßigen Schutz gewährleisten.

1925

wurde die erste Liste mit Berufskrankheiten veröffentlicht, für die die Gesetzliche Unfallversicherung Entschädigungsleistungen übernahm. Damals standen elf Erkrankungen auf der Liste, heute sind es 85.

NEU ERSCHIENEN:

Tod und Trauer im Unternehmen

Nach einem Todesfall im Unternehmen herrscht oft Unsicherheit. Viele Menschen fühlen sich in dieser Situation hilflos oder überfordert. Die BG Verkehr hat eine Orientierungshilfe für Führungsverantwortliche und Kolleginnen und Kollegen von Trauernden erstellt. Diese bietet neben Hintergrundinformationen Hinweise und Anregungen, wie man Betroffene unterstützen und eine angemessene Trauerkultur im Unternehmen etablieren kann.

Umgang mit Tod und Trauer im Unternehmen
www.bg-verkehr.de
Webcode: 25387554

Gegen Gewalt am Arbeitsplatz

Immer mehr Menschen erleben bei der Arbeit aggressives Verhalten von Personen, die nicht zum Betrieb gehören. In einer Umfrage im Auftrag der DGUV unter mehr als 2.000 Erwerbstätigen bestätigte ein Viertel der Befragten, dass sie Bedrohung und Gewalt als Risiko an ihrem Arbeitsplatz wahrnehmen. Auch Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr sind betroffen. In Bussen, Bahnen und Taxen zum Beispiel geht laut DGUV mittlerweile jeder zehnte meldepflichtige Arbeitsunfall auf einen verbalen oder körperlichen Angriff zurück.
Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung wollen mit der Kampagne **#GewaltAngehen** etwas gegen die besorgniserregende Entwicklung tun. Die Internetseite der Kampagne informiert unter anderem über Beratungs- und Unterstützungsangebote vor und nach Gewaltereignissen am Arbeitsplatz.

www.gewalt-angehen.de

Post Covid verlässlich erkennen

Eine Covid-19-Erkrankung kann langfristige Folgen haben: Erschöpfung, Konzentrationsstörungen und Kurzatmigkeit zählen dazu. Dauern diese Beschwerden länger als zwölf Wochen nach einer Infektion an, spricht man von Post Covid. Hat sich eine Person nachweislich am Arbeitsplatz infiziert, kann die Post-Covid-Erkrankung eventuell als Versicherungsfall eingestuft werden. Das Krankheitsbild umfasst eine Vielzahl möglicher körperlicher und psychischer Einschränkungen. Unter der Federführung der DGUV haben wissenschaftlich-medizinische Fachgesellschaften eine Empfehlung zur Begutachtung der Symptome entwickelt. Die Empfehlung soll die einheitliche und gerechte Beurteilung der Erkrankten sicherstellen.

Darf ich noch fahren?

Nach schweren Gesundheitsproblemen herrscht oft Verunsicherung: Ist die Eignung zum Führen eines Fahrzeugs noch gegeben? Wir zeigen anhand von Beispielen, wann eine medizinische Abklärung angeraten ist und wann nicht.

Ab wann darf ich nach einem Herzinfarkt wieder auf den Gabelstapler? Der Mitarbeiter ist schon zweimal im Betrieb ohnmächtig geworden, kann ich ihn überhaupt noch Lkw fahren lassen? Muss ich mit meiner neuen Diagnose Diabetes den Führerschein abgeben? Lesen Sie dazu unsere nachfolgenden Beispiele.

Der Pkw-Klassiker

Die Vertriebsmitarbeiterin Jessika fährt einen dienstlichen Pkw mit dem Führerschein Klasse B. Ihr Fahrverhalten ist seit Beschäftigungsbeginn unauffällig.

➔ Als Arbeitgeber lassen Sie sich mindestens jährlich die **gültige Fahrerlaubnis** vorlegen. Gemäß Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind hier keine weiteren Eignungsbeurteilungen vorgesehen.

Auch die Ergebnisse einer betriebsärztlichen Untersuchung unterliegen der ärztlichen Schweigepflicht.

Der Lkw-Klassiker

Daniel arbeitet als Auslieferungsfahrer in einem Möbelhaus. Mit seinem Führerschein Klasse C nimmt er gemäß FeV alle fünf Jahre an der medizinischen Fahreignungsprüfung zur Neuausstellung seines Führerscheins teil.

➔ Solange Daniel als Fahrer arbeitet, gesund ist und sein Fahrverhalten unauffällig bleibt, gibt es **keinen Anlass** für häufigere Eignungsbeurteilungen außer der mindestens jährlichen Vorlage der Fahrerlaubnis beim Arbeitgeber.

Gesundheitsstörung

Jessika erzählt ihrem Vorgesetzten, dass sie jetzt „zuckerkrank“ sei. In den letzten zwei Wochen war sie wegen der Einstellung ihres Diabetes mit Insulin bei einer Schulung und dadurch arbeitsunfähig. Auf Nachfrage erklärt sie, weder bei der Schulung noch bei ihrem Arzt sei das Thema Autofahren angesprochen worden. Ihr Vorgesetzter ist verunsichert.

➔ Auf Basis der sachlich begründeten **Eignungszweifel** veranlasst Jessikas Arbeitgeber eine Fahreignungsbeurteilung beim Betriebsarzt. Bis dahin arbeitet Jessika im Innendienst.

Auffälliges Fahrverhalten

Daniels Mitfahrer berichtet dem Vorgesetzten, dass Daniel in den letzten Wochen mehrfach Ausfahrten verpasst und erst im letzten Moment vor roten Ampeln gebremst habe. Er sei besorgt und wolle nicht mehr bei Daniel im Wagen mitfahren. Im Gespräch mit dem Vorgesetzten will Daniel zu den Vorwürfen nichts sagen. Zeitgleich geht in der Firma jedoch ein zu dem Bericht passender Bußgeldbescheid für Daniels Lkw ein.

➔ Daniels Arbeitgeber veranlasst auf Basis der nachvollziehbaren **Eignungszweifel** eine vorzeitige Fahreignungsbeurteilung, da nach FeV eine Prüfung erst in zwei Jahren notwendig wäre. Heute fährt Daniel mit seiner neuen Brille wieder sicher und zuverlässig.

Besondere Gefährdung

Inzwischen ist Daniel innerbetrieblich in das Hochregallager seiner Firma gewechselt, hat seinen Staplerschein gemacht und arbeitet sowohl mit dem Gabelstapler als auch mit Hubarbeitsbühnen. Im Lager ist viel los, Flurförderzeuge und Fußgänger sind dort gleichzeitig unterwegs.

➔ Wegen der besonderen **Gefahrengeneigtheit** hat Daniels Arbeitgeber in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat eine regelmäßig wiederkehrende Eignungsprüfung für alle Fahrerinnen und Fahrer im Hochregallager arbeitsvertraglich vereinbart.

Dr. Kerstin Einsiedler
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

Der Computertest dient zur Einschätzung des Reaktionsvermögens, zum Beispiel nach einem Schlaganfall.

DGUV Information 250-010
Eignungsbeurteilungen in der betrieblichen Praxis
www.dguv.de | Webcode: p250010

© picture alliance /M.i.S. | Bernd Feil; Westend61/Joseffson

Oft nachgefragt

- **Die arbeitsmedizinische Vorsorgeverordnung (ArbMedVV) aus dem Jahr 2008 kennt keine Vorsorge für Fahr-, Steuer-und Überwachungstätigkeiten.** Die ehemalige G 25, wie sie noch von vielen Menschen genannt wird, ist weder eine Pflichtvorsorge noch eine Angebotsvorsorge, sondern eine Eignungsbeurteilung.

- **Die Beschäftigten müssen medizinischen Untersuchungen und der Ergebnismitteilung einer Eignungsbeurteilung an die Unternehmensleitung immer freiwillig zustimmen.** Gegebenenfalls können sich jedoch bei einer Weigerung arbeitsrechtliche Konsequenzen ergeben.

- **Eine Eignungsbeurteilung ist nicht zwingend an den betriebsärztlichen Dienst der Firma gebunden, nicht einmal an einen Facharzt für Arbeitsmedizin.** Allerdings lohnt es sich, vorher darüber nachzudenken, welchen Stellenwert Arbeitsplatzkenntnisse in der Eignungsbeurteilung bekommen könnten.

- **Viele Unsicherheiten rund um die Fahreignungsprüfung betreffen arbeitsrechtliche Aspekte.** Holen Sie sich frühzeitig fachlichen Rat und beziehen Sie Ihre Beschäftigten mit ein.

- **Niemand ist gezwungen, von sich aus die Führerscheinstelle über Gesundheitsprobleme zu informieren oder dort ohne Aufforderung seinen Führerschein abzugeben.** Aber die Teilnahme am Straßenverkehr ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft.
  - **Eigenverantwortung:** Wenn ich mich ans Steuer setze, bin ich für meine aktuelle Fahrtauglichkeit verantwortlich.
  - **Haftung:** Wenn ich weiß, dass ich eine Erkrankung habe oder Medikamente nehme, die in puncto Fahrtätigkeit Probleme machen können, muss ich diese Frage klären lassen, bevor ich mit dem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehme.
  - **Absichern:** Kleine Fragen können die behandelnden Ärzte meist direkt klären, zum Beispiel den zeitlichen Abstand zwischen Medikamenteneinnahme und Fahrtätigkeit. Komplexere Fragen brauchen oft ein verkehrsmedizinisches Gutachten.
  - **Ansprechperson:** Eine gute Wahl ist immer der Betriebsarzt oder die Betriebsärztin. Wenn die Klärung der Frage nach Fahreignung eine zusätzliche Spezialisierung erfordert, geben Landesärztekammern Auskunft über verkehrsmedizinische Gutachter aller Facharztrichtungen.

Wie bitte?

Im Weltraum wäre das alles kein Problem. Keine Luft, kein Schall, kein Schaden. Doch wir auf der Erde müssen gut auf unsere Ohren aufpassen. Denn was kaputt ist, bleibt kaputt.

Nach dem Motto „Viel Lärm um nichts“ denken viele Menschen, dass ein bisschen Krach ihnen nichts anhaben kann. Das rächt sich leider. Oft bleibt nur noch die Wahl zwischen gestörter Kommunikation und Hörgerät. Mit zunehmendem Lebensalter verschlechtert sich unser Hörvermögen. Daran lässt sich nichts ändern und die Einschränkungen halten sich normalerweise in Grenzen. Allerdings nur, wenn Lärm und Lebensstil das empfindliche Organ nicht zusätzlich schädigen. „Ich habe mit Anfang 60 gemerkt, dass ich meine Frau immer häufiger bitten muss, einen Satz zu wiederholen“, erinnert sich Thomas R. „Das hat sie natürlich irgendwann genervt. Das Radio habe ich immer lauter gedreht und in der Teambesprechung klang vieles verschwommen. Aber ich bin damals trotzdem nicht zum Arzt gegangen. Ein Hörgerät ist doch was für Rentner, dachte ich. Im Rückblick muss ich sagen: Das war ein Fehler. Heute verstehe ich ohne die Technik gar nichts mehr.“ Thomas R. klingt verbittert, als er das sagt.

Vorbeugen ist kein Hexenwerk

Hätte Thomas R. 20 Jahre früher daran gedacht, Gehörschutz aufzusetzen, wenn er mit der Flex arbeitet, und die kostenlosen Ohrstöpsel beim Rockkonzert konsequent verwendet, würde er das Vogelgezwitscher in seinem Garten wahrscheinlich auch heute noch mitbekommen. „Sie können durchaus vorbeugend etwas gegen eine Hörminderung im Alter tun“, bestätigt Dr. Christoph Caumanns von der BG Verkehr, Facharzt für Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde und Arbeitsmedizin. „An erster Stelle steht eine vernünftige Lebensweise mit ausreichend Schlaf, regelmäßiger Bewegung und möglichst gesunder Ernährung. Ich rate außerdem, Genussmittel zu meiden, insbesondere das Rauchen.“ Abgesehen davon kann zum Beispiel ein Schlaganfall das Hörvermögen verschlechtern, ebenso wie Ablagerungen in den Blutgefäßen (Arteriosklerose) und manche Medikamente.

Leise, undeutlich, verzerrt

Allerdings: Lärm ist die größte Gefahr für unsere Ohren. Trifft Schalldruck häufig mit hoher Intensität auf das Trommelfell, nehmen die feinen Sinneshärchen Schaden, brechen, verbiegen oder werden ganz zerstört. Eine dauerhafte Belastung von rund 85 dB(A) gilt als gesundheitsschädlich. Im kritischen Bereich liegen zum Beispiel Motorsägen, Laubbläser, Bohrmaschinen, aber auch lauter Straßenverkehr, Hundegebell oder laute Musik. „Beim Hämmern, Bohren und Ähnlichem sollte auch bei sehr kurzzeitiger Exposition im beruflichen wie privaten Bereich Gehörschutz getragen werden“,

Hörschäden sind nicht heilbar!!!

© Freepik

Woran Sie merken, dass Sie schlechter hören

- Helle Töne wie Vogelgezwitscher sind schlechter wahrnehmbar.
- Das Ticken einer Uhr oder leises Rascheln von Blättern bleibt unbemerkt.
- Die Konsonanten S und F werden häufig verwechselt.
- Gespräche bei gleichzeitigen Geräuschen im Hintergrund sind schwerer verständlich („Cocktailpartyeffekt“).
- Gespräche im Fernsehen hört man als unverständlich, „zerschossen“ oder „verschmiert“, obwohl die Lautstärke ausreicht.
- Sprache, auch im kleinen Kreis, ist schwer zu verstehen, klingt undeutlich, zu leise, verzerrt oder verwaschen.
- Das Beisammensein mit anderen strengt an und macht weniger Freude.

unterstreicht Caumanns. Das klingt nach Panikmache? „Jeder muss selbst wissen, was ihm wichtig ist. Sie können sich in wenigen Minuten das Gehör ruinieren“, sagt der Fachmann trocken.

Besteht bereits eine Schwerhörigkeit, ist ein Termin in der Hals-Nasen-Ohren-Arzt-Praxis unumgänglich. Wer weniger hört, hat weniger Sinneswahrnehmungen und weniger Anregungen – und wenn das Gehirn unterfordert wird, arbeitet es allmählich schlechter. „Auch deswegen ist das Tragen eines Hörgeräts im Frühstadium häufig angezeigt“, so Caumanns.

Prävention am Arbeitsplatz

In unseren Mitgliedsunternehmen gibt es zahlreiche Arbeitsplätze, an denen der Schutz vor Lärm als Maßnahme der Prävention unbedingt erforderlich ist. „Da denkt man zuerst an einen Flugplatz, eine Werkstatt oder den Maschinenraum“, sagt Ferris Fensky, der neue Referent für Lärm und Vibration bei der BG Verkehr. „Allerdings gibt es auch ganz andere Situationen, in denen Maßnahmen zur Lärmminderung und das Tragen von persönlichem Gehörschutz sinnvoll sein können: In einem Großraumbüro können auch Geräusche, die deutlich unterhalb der Schwelle zur Gehörschädigung liegen, die Konzentration stören und das Wohlbefinden beeinträchtigen – besonders bei anspruchsvollen geistigen Tätigkeiten. Solche Lärmeinwirkungen können zu Stress, mentaler Ermüdung und sinkender Leistungsfähigkeit führen, wobei sich gerade der Stress negativ auf die Gesundheit auswirken kann.“

Eine Hörminderung kann auch das Erkennen bzw. Orten von Warnsignalen erschweren. Ebenso problematisch ist ein Hörverlust, wenn an Arbeitsplätzen ein korrektes Sprachverstehen erforderlich ist, zum Beispiel im Funkverkehr. Last, but not least: Menschen, die schlechter hören, bemerken eventuell auch die oft leisen Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr später.

Lauter gute Gründe also, rechtzeitig auf sich aufzupassen. Und davon abgesehen: Wie öde wäre die Welt, wenn Sie ein fröhlich glucksendes Kinderlachen nicht mehr hören könnten? (dp)

Thema „Lärm“ auf den Internetseiten der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20222745

» Erfahrung ist unersetzbar «

Wolfgang Laske
Leiter der Prävention
der BG Verkehr

Heutige Fahrzeuge sind mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Doch Wolfgang Laske, Präventionsleiter der BG Verkehr, warnt: Technik ersetzt nicht die Aufmerksamkeit und Erfahrung der Fahrerinnen und Fahrer.

Herr Laske, Fahrerassistenzsysteme sollen helfen. Aber Sie warnen: Zu viel Vertrauen in Technik kann gefährlich sein. Warum?
Moderne Assistenzsysteme wiegen uns in Sicherheit – dabei vernachlässigen wir oft eine wichtige Fähigkeit: die Aufmerksamkeit. Fahrerinnen und Fahrer sind Fachkräfte mit großer Erfahrung, die sie täglich aktiv einsetzen sollten. Bei der verantwortungsvollen Aufgabe, ein Fahrzeug zu führen, kann die Technik nur unterstützen. Sie soll die Leistungsfähigkeit von Fahrerinnen und Fahrern nicht ersetzen.

Welche Technik ist aus Ihrer Sicht sinnvoll – und wann wird es zu viel?
Wir brauchen ein gesundes Mittelmaß. Assistenzsysteme sind eine wichtige und wertvolle Ausstattung in Fahrzeugen. So können beispielsweise Spurhalte- oder Notbremsassistenten Unfälle verhindern. Aber: Wenn Fahrerinnen und Fahrer Funktionen in verschachtelten Menüs bedienen müssen oder von zu vielen akustischen und optischen Signalen überflutet werden, kann das überfordern. Einige Fahrzeughersteller denken gerade um: Wichtige Funktionen wie Licht oder Scheibenwischer sollen wieder haptisch per Knopf oder Schalter bedienbar sein. Das wirkt wie ein Rückschritt, ist aber ein Schritt in die richtige Richtung.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft im Umgang mit Technik im Straßenverkehr?
Führungskräfte sollten Fahrerinnen und Fahrer bei regelmäßigen Unterweisungen motivieren, während ihrer Aufgabe aufmerksam zu bleiben und die Technik als „Unterstützer“ zu sehen – nicht als Ersatz. Die Verantwortung bleibt beim Menschen – und der muss jederzeit die Kontrolle behalten. Unternehmen sollten vor dem Fahrzeugkauf prüfen, welche Technik dem Einsatz dient. Es geht nicht darum, das ultimative Fahrzeug mit allen „Extras“ zu konfigurieren, sondern das richtige Maß zu finden, Stichwort „Gefährdungsbeurteilung“. Moderne Technik unterstützt – doch Aufmerksamkeit bleibt entscheidend für sicheres Fahren.

Impressum

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:
Wolfgang Laske,
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

PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern
PEFC
PEFC/04-31-0934
www.pefc.de

BLAUER ENGEL
DAS UMWELTZEICHEN
RG4
www.blauer-engel.de/uz195
Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 7. Juli 2025
Der SicherheitsProfi erscheint viermal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

© Freepik; Unsplash (Marek Levák, designmesk); BG Verkehr

So erreichen Sie die

BG Verkehr

Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder zu einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter unter der Telefonnummer 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
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

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 Magazinersand verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des SicherheitsProfi genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter: www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

Adressänderungen und Abbestellungen

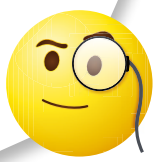
Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.
Sie finden Ihn über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins. Änderungen per Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Die nächste Ausgabe erscheint im Dezember 2025.

Die Lösungen für „Testen Sie Ihr Wissen“ von Seite 5

Frage 1 – a, b, c
Frage 2 – a, b
Frage 3 – a



Neuer Service: Unser Onlinemagazin

Ab sofort gibt es unseren SicherheitsProfi auch als Onlinemagazin – immer und überall, egal ob am Computer, Tablet oder auf Ihrem Smartphone.

www.sicherheitsprofi.de

BG Verkehr

SicherheitsProfi:
Jetzt online und immer dabei!

www.sicherheitsprofi.de

Immer zur Hand:

Der digitale SicherheitsProfi!