3/2025 | 31320

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der BG Verkehr

Kranprüfung neu organisiert | 8

Seminarprogramm der BG Verkehr | 11

Digitale Parkplatzsuche | 14

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

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

SICHER ARBEITEN

8 **Qualifizierte Sachverständige**
Kranprüfung neu organisiert

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

14 **Digitale Parkplatzsuche**
Wenn die Rast zur Qual wird

16 **Ladungssicherung**
Zurren ohne Murren

22 **Rückwärtsfahren**
Tolle Technik, volle Verantwortung

GUT VERSICHERT & GESUND

24 **Gesundheitstipps & mehr**

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

28 **Zu viel Lärm**
Wenn die Ohren leiden

SERVICE

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

30 **Impressum**

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

© Titel und Inhalt: BG Verkehr | Gerald Hänel; Adobe Firefly; ZF Friedrichshafen AG; 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

Hakenflasche trifft Fuß

Beim Aufladen von vier Hakenflaschen stand Fahrer O. auf der Ladefläche seines Schwerlasttransporters. Er nahm die einzelnen Flaschen entgegen und sicherte sie. Als er den Zurrgurt der zweiten Flasche nachzog, kippte diese um und fiel O. auf den rechten Fuß. Trotz Sicherheitsschuhen mit Stahlkappe brach das hohe Gewicht ihm eine Zehe. Sie musste später amputiert werden.

Haltegriff reißt ab

Während sein Lkw mit abgeklappter Hubladebühne an der Laderampe stand, verließ Fahrer Z. den Laderaum. Statt den Treppenaufgang der Laderampe zu nutzen, nahm er den seitlichen Tritt am Fahrzeug. Als er sich an einem Haltegriff am Fahrzeugaufbau festhielt, riss dieser plötzlich ab. Z. stürzte hinunter und schlug mit dem Kopf auf den Betonboden. Die Folge war eine schwere Hirnblutung.

Kipper kippt um

Zum Abladen seines Kippsattelanhängers auf einem Feld kippte Fahrer K. die Mulde an. Der Acker war uneben und der Schwerpunkt verlagerte sich während des Entladens. Daher kippte der gesamte Zug auf die rechte Seite. K. saß unangeschnallt auf seinem Fahrersitz. Er brach sich einige Rippen und prellte sich die Schulter.

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

Parkplätze überbelegt

Der Auto Club Europa (ACE) hat die Lkw-Belegung von 132 Autobahn-Rastplätzen in ganz Deutschland untersucht. 5.088 reguläre Lkw-Stellplätze standen zur Verfügung. 7.664 Lkw parkten tatsächlich – das entspricht einer durchschnittlichen Überbelegung von 51 Prozent. Bei der Dokumentation stellte sich heraus, dass es an 100 der 132 Anlagen mindestens eine verkehrsgefährdende Situation gab. In 59 Prozent der Rastanlagen parkten Lkw an den Ein- oder Ausfahrten. Mehr zu einer digitalen Lösung des Problems Parkplatzsuche lesen Sie ab Seite 14.

www.ace.de

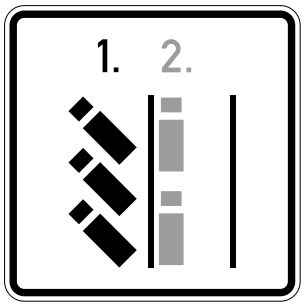
© picture alliance/Goldmann | Goldmann; Adobe Stock (Juan Algar)

© 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.

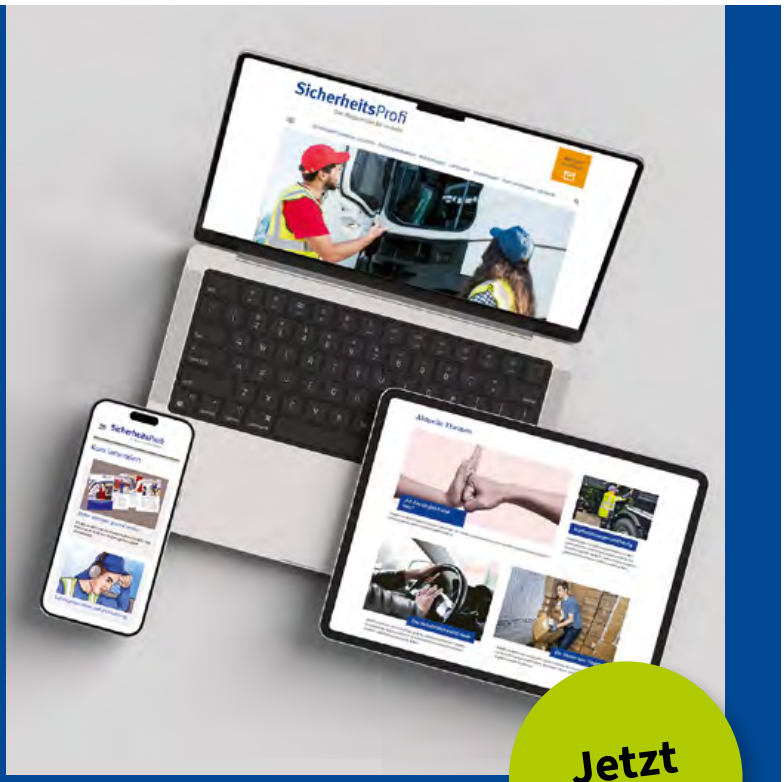
Umgang mit Traumata
DGUV Information 206-017
www.dguv.de
Webcode: p206017

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

Vortrag zu Müdigkeit am Steuer

Anlässlich des „Europäischen Tages gegen Fahrermüdigkeit“ informierte der Leiter des Bereichs Arbeits- und Verkehrsmedizin der BG Verkehr, Dr. Bernd Mützel (im Bild links), auf einer Veranstaltung der Gewerkschaft Verdi über die Unterschiede von Tagesmüdigkeit und Tagesschläfrigkeit. Eingeladen hatte Stefan Thyroke (rechts), Mitglied des Vorstands der BG Verkehr auf Versichertenseite.

Mehr zu Müdigkeit am Steuer
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20171550

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

© BG Verkehr | Gerald Hänel

Kranprüfung neu organisiert

Autokranbetreibende kennen und schätzen ihre ermächtigten Sachverständigen. Solche qualifizierten Prüfenden werden künftig einen anderen Titel tragen. Die wichtigsten Informationen zum neuen „zertifizierten Prüfsachverständigen“ finden Kranbetreibende auf diesen Seiten.

Versagen einzelne Bauteile oder Sicherheitseinrichtungen, steht nicht nur der Betrieb still, es wird schnell lebensgefährlich. Um solche Fälle ausschließen zu können, dürfen nur Prüfsachverständige bestimmte Prüfungen bei Kranen vornehmen. Dazu gehören die Vor-, Bau- und Abnahmeprüfungen sowie die wiederkehrenden Prüfungen. Um für den Fall der Änderung der rechtlichen Grundlagen nicht auch die Grundlage zur Benennung von hochqualifizierten Prüfenden zu verlieren, führen die gesetzlichen Unfallversicherungsträger ein akkreditiertes Verfahren ein: die Zertifizierung von Prüfsachverständigen für Krane nach DIN EN ISO 17024.

▶ *Was ändert sich?*

Die Prüfenden, die Kranbetreibende bisher als „ermächtigte Kransachverständige“ kennen, heißen künftig „zertifizierte Prüfsachverständige“. Die neue Personenzertifizierung tritt an die Stelle des bisherigen Ermächtigungsverfahrens. Betriebssicherheitsverordnung und die Technische Regel für Betriebssicherheit (TRBS) 1203 verlangen, dass Unternehmen die Qualifizierung von Prüfenden ermitteln und festlegen müssen. Zur rechtssicheren Auswahl der Prüfsachverständigen können Unternehmen künftig auf die zertifizierten Prüfsachverständigen zurückgreifen, ohne deren Voraussetzungen zur Prüfung aufwendig zu ermitteln und festzulegen. Diese weisen ihre Qualifikation bereits im Zertifizierungsverfahren der berufsgenossenschaftlichen Prüf- und Zertifizierungsstelle nach. Dazu hat die DGUV Test Prüf- und Zertifizierungsstelle Fachbereich Holz und Metall (PuZ HM) die geforderte Akkreditierung von der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) erhalten.

▶ *Gibt es trotzdem noch „ermächtigte Sachverständige“?*

Ermächtigte Sachverständige behalten den Status des „Prüfsachverständigen für Krane“ nach Betriebssicherheitsverordnung und TRBS 1203 und dürfen weiterhin prüfen. Die Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) stellt die Weiterbildung sicher. Neuanmeldungen für das sogenannte Ermächtigungsverfahren sind seit Ende 2024 aber nicht mehr möglich. Wer sich neu qualifizieren möchte, nutzt jetzt das neue Verfahren.

▶ *Warum die Änderungen?*

Die Unfallverhütungsvorschrift „Krane“ (DGUV Vorschrift 52) bildet die rechtliche Grundlage für das bisherige Verfahren. Diese Vorschrift von 1974 wird allerdings nur noch für eine begrenzte Dauer in Kraft bleiben. Später soll die Vorschrift dann durch eine DGUV Regel ersetzt werden. Somit musste eine neue und zeitgemäße Lösung her, mit der die Kranbetreibenden weiterhin die richtigen Sachverständigen für die notwendigen Prüfungen auswählen können.

▶ *Wer übernimmt die Personenzertifizierung?*

Die PuZ HM. Sie ist bei der BGHM angesiedelt. Die BGHM hat bereits die „alten“ Sachverständigen im Auftrag aller Unfallversicherungsträger ermächtigt. Die Deutsche Akkreditierungsstelle hat das neue Zertifizierungsverfahren akkreditiert (DIN EN ISO 17024) und die ersten Prüftermine finden in diesem Jahr statt.

▶ *Wie kommen Betriebe an zertifizierte Sachverständige?*

Mit der erfolgreichen Zertifizierung erhält der oder die Sachverständige ein Zertifikat sowie eine personenbezogene Zulassungsnummer, die er oder sie zusammen mit dem DGUV Test-Zeichen in der Dokumentation von Prüfungen angeben muss. Die PuZ HM führt eine Prüfsachverständigenliste, die fortlaufend aktualisiert wird. Darin finden Betreibende von Kranen die Kontaktdaten aller Prüfsachverständigen.

▶ *Was müssen die Prüfsachverständigen nachweisen?*

Grundvoraussetzung ist eine abgeschlossene Ingenieurs- oder eine vergleichbare Ausbildung. Weitere Anforderungen sind unter anderem Kenntnisse der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke, der durchzuführenden Prüfungen sowie die Fähigkeit, Krane entsprechend dem Stand der Technik zu prüfen.

▶ *Wie halten die Prüfsachverständigen ihre Zertifizierung aufrecht?*

Eine regelmäßige Rezertifizierung ist vorgeschrieben. Dafür müssen die Prüfsachverständigen nachweisen, dass sie innerhalb von drei Jahren an mindestens einer anerkannten Weiterbildungsveranstaltung auf Sachverständigenniveau teilgenommen haben. Dazu zählen Fachveranstaltungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, von Kranherstellern oder von fachlich kompetenten Akademien sowie Bildungsstätten oder Instituten.

Christof Leininger bei der Prüfung eines Autokrans. Leininger ist Sachverständiger, Ausbilder für Kranführerinnen und Kranführer sowie Fachkraft für Arbeitssicherheit.

Prüfgrundsatz GS-HM-41
Informationen zum Ablauf des Zertifizierungsverfahrens
www.dguv.de

DGUV Test Prüf- und Zertifizierungsstelle
Fachbereich Holz und Metall
www.dguv.de

» Wir stärken dem Krangewerbe den Rücken! «

„Krane sind aus dem Baugewerbe nicht wegzudenken – ohne Autokrane stünde die Bauwelt still. Mit unserer Arbeit innerhalb der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) wollen wir den Kranbetrieben verlässliche Rahmenbedingungen geben, auch wenn sich – wie aktuell – die rechtlichen Grundlagen ändern. Das beginnt damit, dass wir in der DGUV diejenigen zertifizieren und weiterbilden, die Krane prüfen dürfen.

Außerdem unterstützen wir die hochwertige Ausbildung von Kranführerinnen und Kranführern bei Herstellern. Und seit über 17 Jahren bieten wir den Aufsichtspersonen der BG Verkehr Lehrgänge an, in denen sie sich über die speziellen Anforderungen beim Betrieb von Kranen weiterbilden können (▷ siehe nächste Seite).

In all diesen Punkten arbeiten wir mit den großen Kranherstellern zusammen, sodass wir immer auf dem neuesten Stand der Technik sind. Mit den Kranherstellern wirken wir auch in den Normungsvorhaben für Auto- und Ladekrane zusammen. Außerdem stehen wir in ständigem Kontakt mit der Praxis. Das Krangewerbe ist ein wichtiger Pfeiler unserer Wirtschaft. Und wir stärken ihm als gesetzliche Unfallversicherung den Rücken.“

Ulrich Schulz
Fachreferent für Autokrane
bei der BG Verkehr

Fachwissen für den Außendienst

In der Präventionsarbeit der BG Verkehr spielen Aufsichtspersonen eine Schlüsselrolle. Auf Praxislehrgängen bilden sie sich regelmäßig zu Fachthemen weiter. Auf diese Weise können sie Mitgliedsunternehmen bestmöglich beraten – zum Beispiel im Krangewerbe.

Begleitet von einem lauten Piepen springt das Lichtsignal auf Rot. Nichts geht mehr. Muammer Demiroglu schaut seine Kollegin Larissa Barwig fragend an: Was jetzt?

Mit zwei weiteren Kollegen sind die beiden Aufsichtspersonen der BG Verkehr voll in die Welt der Autokrane eingetaucht. Auf Lehrgängen wie diesem eignen sich Aufsichtspersonen regelmäßig neues Wissen für die unterschiedlichen Branchen an. Gerade lernen sie die Besonderheiten von Autokranen und deren Einsatzbedingungen kennen. Trainer Stefan Kutschka vom Hersteller Manitowoc schult normalerweise im hauseigenen Trainingszentrum angehende Kranführerinnen und Kranführer. Er und Fachreferent Ulrich Schulz von der BG Verkehr haben die Weiterbildung klar auf die Praxis ausgerichtet. Wie fühlt sich die Arbeit eines Kranführenden tatsächlich an? Was gibt es alles zu bedenken?

Die anfangs beschriebene Situation beispielsweise ist typisch. „Da hat die LMB ausgelöst“, erklärt Trainer Kutschka das laute Piepen und das rote Lichtsignal. Diese Abkürzung steht für „Lastmomentbegrenzung“. Das bezeichnet eine Sicherheitseinrichtung, die dafür sorgt, dass die empfindliche Statik des Autokrans nicht gefährdet wird, wenn mit ihm angeschlagene Lasten bewegt werden. Ein Ampelsignal an der Oberwagenkabine des Krans zeigt für alle gut sichtbar den Zustand der LMB an: Bei Grün ist alles okay, bei Gelb geht es in den Grenzbereich. Und bei Rot ist Schluss. „Außerdem werden Daten aufgezeichnet, wenn die LMB ausgelöst hat. Ein Blick auf diese Ampel ist immer ein guter erster Anhaltspunkt, was bei einem Kraneinsatz gerade los ist“, sagt Kutschka.

Wissen, was los ist – dazu gehört bei Autokranen eine ganze Menge Hintergrundwissen. Ulrich Schulz verpackt dies als Seminarleiter in eine abwechslungsreiche Mischung aus Theorie und Praxis. Als Referent für Krane ist Schulz erster Ansprechpartner für interne und externe Anfragen rund um die Arbeitssicherheit beim Betrieb von Autokranen. Die Schulungen für Aufsichtspersonen finden seit 2008 vor Ort bei den unterschiedlichen Herstellern dieser Maschinen statt. „Das ist jetzt der 25. Lehrgang in dieser Form“, sagt Schulz. Unter anderem mit dem Hersteller Manitowoc in Wilhelmshaven organisiert er auch die Ausbildung von Kranführerinnen und Kranführern. Berufsgenossenschaft und Hersteller haben bei Qualifizierung sowie Aus- und Weiterbildung ein gemeinsames Ziel: schwere Unfälle vermeiden. „Oft sind fehlendes Fachwissen und Eile die Unfallursachen“, sagt Kutschka.

© BG Verkehr | Gerald Hänel

Der Lehrgang zeigt, wie nah Faszination und Verantwortung beim Betrieb von Autokranen beieinanderliegen.

„In meiner Region gibt es einige Unternehmen, die Autokrane im Fuhrpark haben. Die kann ich nur verlässlich und kompetent beraten, wenn ich die Herausforderungen beim Einsatz kenne“, sagt Harun Yilmaz, für den Besuche in den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr zur beruflichen Hauptaufgabe gehören. Ein paar Stunden lang selbst an den Hebeln in der Oberwagenkabine zu sitzen, ist für die vier Aufsichtspersonen deshalb eine wertvolle Erfahrung. Fachreferent Schulz: „Sie verstehen jetzt besser, welch große Verantwortung das Heben tonnenschwerer Lasten und der Betrieb eines Fahrzeugs mit sich bringen.“ (mh)

© 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

Sicher und gesund arbeiten in Geld-, Wert- und Belegtransportunternehmen

Zielgruppe: Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte, sonstige Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz

Die Teilnehmenden erhalten einen Überblick über die Unfall- und Gesundheitsgefährdungen bei der Arbeit im Geld- und Werttransport. Sie lernen erforderliche Arbeitsschutzmaßnahmen kennen und können nach dem Seminar die Beschäftigten bzw. die Unternehmerinnen und Unternehmer bei der Umsetzung unterstützen.

Themen:

- Sicheres Verhalten bei der Durchführung von Werttransporten
- Geldtransport durch Botinnen und Boten
- Geldtransporte mit Fahrzeugen

© picture alliance / Caroline Seidel/dpa | Caroline Seidel

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 23854083

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

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare/
Webcode: 23389685

Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

Zielgruppe: Unternehmerinnen und Unternehmer, Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, sonstige Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz

Als verantwortliche Person im Arbeitsschutz lernen Sie die rechtlichen Grundlagen für die Ladungssicherung kennen sowie die Pflichten, die sich daraus für Sie ergeben. Sie erhalten Informationen zur Erstellung der Gefährdungsbeurteilung und bekommen Anregungen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Ladungssicherung.

Themen:

- Rechtliche Grundlagen und Verantwortlichkeit bei der Ladungssicherung
- Anforderungen an Fahrzeuge aus Sicht der Betriebssicherheit
- Unfallgeschehen durch unzureichende Ladungssicherung
- Physikalische Grundlagen, Lastverteilung, Sicherungskräfte
- Ladungssicherungsmittel
- Die Planung des Transportprozesses

Wenn die Rast zur Qual wird

Entlang der deutschen Autobahnen fehlen bis zu 40.000 Stellplätze für Lkw auf Rastanlagen. Das hat negative Folgen für die Effizienz im Straßengüterverkehr und für die Gesundheit des Fahrpersonals. Mit diversen Ansätzen wollen Politik und Organisationen das Problem lösen.

Millionen Beschäftigte sehen ihrem Feierabend normalerweise freudig entgegen. Doch für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die auf dem deutschen Autobahnnetz unterwegs sind, ist dann Stress angesagt. Sie müssen für die tägliche Ruhezeit einen geeigneten Platz für ihr Fahrzeug und sich selbst suchen. Das ist kein Selbstgänger. Laut einer Studie des Bundesamts für Straßenwesen (BASt) fehlen entlang der Bundesautobahnen 23.000 Lkw-Stellplätze, laut Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) fehlen sogar 40.000 Stellplätze.

In der Praxis sieht die Stellplatzsuche folgendermaßen aus: Ungefähr 90 Minuten vor Ende der täglichen Fahrzeit fangen Fahrerinnen und Fahrer nach Aussage von Fachleuten an, über die Stellplatzsuche nachzudenken. Biegen sie zu früh auf eine Rastanlage ab, weil dort Stellplätze zur Verfügung stehen, verschenken sie wertvolle Fahrzeit. Reizen sie die Fahrzeit bis zuletzt aus, laufen sie Gefahr, auf einer hoffnungslos überlasteten Rastanlage zu landen.

Prognosesysteme informieren bis zu zwei Stunden im Voraus über freie Stellplätze.

Dann bleibt nur die Wahl zwischen zwei Übeln. Entweder krass verkehrswidrig im Ein- oder Ausfahrtsbereich parken oder weitersuchen und die zulässige Lenkzeit überschreiten. Beides bedeutet ein Bußgeld und ist gefährlich. „Man schläft schlecht“, sagt ein Fahrer in einer Reportage des NDR-Fernsehens. Er hatte seinen Lkw im Einfahrtsbereich auf dem Rasthof Buddikate an der A 1 abgestellt. Die Anlage in Schleswig-Holstein hat 31 Lkw-Stellplätze, ist aber laut einer Erhebung des Automobilclubs Europa mit bis zu 56 Lkw belegt. „Jedes Mal, wenn ein Sattelzug vorbeifährt, wackelt das Fahrerhaus. Und es bleibt die Angst, dass jemand meinen Auflieger übersieht und in ihn reinfährt. Morgens bin ich völlig gerädert“, sagt der Fahrer.

Auch die Suche nach einem besseren Parkplatz birgt Risiken: Frust baut sich auf, die Fahrweise wird riskanter und eine Suche abseits der Autobahn erfordert Wendemanöver. Deshalb rücken Fahrerinnen und Fahrer auch auf den Parkplätzen zusammen bis zu den Grenzen des Erträglichen. Der ACE nennt Beispiele: Die Rastanlage Brönninghausen an der A 2 bei Bielefeld ist bis zu 338 Prozent überbelegt.

Einfachste Infrastruktur fehlt

„Zudem ist die mangelhafte Verfügbarkeit von Stellplätzen nur ein Teil des Problems“, berichtet Martin Küppers,

Leiter Regelwerk und Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr. Auf Parkplätzen abseits der bewirtschafteten Rasthöfe fehlt oft einfachste Infrastruktur wie Duschen, Zugang zu fließendem Wasser oder sogar Toiletten. „Dazu kommt der Sicherheitsaspekt“, wie Küppers betont. Auf entlegenen Plätzen drohen Überfälle, Übergriffe sowie Kraftstoff- und Ladungsdiebstahl.

Die Politik hat das Thema mittlerweile aufgegriffen. Im Koalitionsvertrag ist der Ausbau der Sanitär-Infrastruktur auf Park- und Rastplätzen an Bundesautobahnen mit kostenfreiem Zugang vereinbart. Das Bundesministerium für Verkehr hat vor Kurzem einen Fünfpunkteplan aufgestellt, der Entlastung bringen soll (siehe Kasten).

Neubau stößt an Grenzen

Der Weg zu neuen Parkflächen ist allerdings steinig. Wo neue Lkw-Rastanlagen geplant werden, formiert sich Widerstand bei Anwohnenden, die um ihre Sicherheit oder ihren Nachtschlaf fürchten. Das verzögert, verteuert oder verhindert Neubauten. Und wollte man das Problem allein über Bauvorhaben lösen, müssten Planende und Baufirmen mehr als eine Schippe drauflegen: Bei gleichbleibender Baugeschwindigkeit würde es mehr als 30 Jahre dauern, bis der aktuelle Mehrbedarf von 40.000 Lkw-Stellplätzen gedeckt ist.

Deshalb verfolgt die Politik weitere Stoßrichtungen. Der Einsatz von Telematiksystemen soll Lkw-Fahrende bei der Suche nach freien Parkkapazitäten unterstützen. Hierzu gibt es eine Reihe interessanter Projekte – beispielsweise SOLP (Smart Optimized Lorry Parking), dessen Ergebnisse während der Transport Logistic vom Konsortialführer Blue Consult vorgestellt wurde. Das Ergebnis von SOLP ist ein KI-gestütztes Prognosesystem. Es informiert Lkw-Fahrende sowie die Disposition bis zu zwei Stunden im Voraus über freie Stellplätze entlang der genutzten Lkw-Routen. Der Service soll im dritten Quartal 2025 für rund 950 Parkanlagen zur Verfügung stehen. Derzeit ist der Prognosedienst in der Online-Plattform Wedolo des BGL, der Kravag und der SVG integriert. Die Integration in weitere Telematikdienste soll folgen.

Echtzeitdaten zur Parkplatzbelegung

In die Pilotphase gestartet ist der Stellplatzinformationsdienst (SID) des Mautbetreibers Toll Collect. Das System liefert ab sofort Echtzeitdaten zur Belegung von Lkw-Stellplätzen auf mehr als der Hälfte der rund 1.900 öffentlichen Rastanlagen an deutschen Autobahnen. Möglich macht dies die direkte Anbindung der Mautdaten über Toll Collect an die Mobilithek, die zentrale Plattform für Mobilitäts- und Verkehrsdaten in Deutschland.

„Zum Jahreswechsel binden wir alle verbleibenden öffentlichen Rastanlagen an den Autobahnen ein. 2026 soll dann auch die schrittweise Einbindung von Belegungsdaten von privaten Parkraumanbietern wie zum Beispiel Autohöfen beginnen. Damit zeigen wir zusätzliche Alternativen für das Lkw-Parken in Autobahnnähe auf“, sagt Mark Erichsen, Vorsitzender der Geschäftsführung von Toll Collect. (bjh)

© picture alliance/SVEN SIMON | Frank Hoermann/SVEN SIMON

Fünf-Punkte-Plan des BMV

- **Kontinuierlicher Ausbau neuer Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen**
  Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und die Autobahn GmbH setzen seit 2018 auf den Ausbau von Lkw-Rastplätzen. Bis Ende 2025 sind 45 neue Rastanlagenprojekte geplant.

- **Telematische Parkverfahren für mehr Stellplatzdichte**
  Mit telematischen Parkverfahren wie dem Kolonnenparken und dem Kompaktparken kann die Kapazität vorhandener Lkw-Parkflächen um bis zu 50 Prozent steigen. Aktuell gibt es vier Pilotanlagen, bis Ende 2025 folgen drei weitere.

- **Stellplatzinformationen durch digitale Parkstandserfassung**
  Zur Entlastung des Suchverkehrs arbeitet ein Konsortium, bestehend aus Toll Collect, BASt, Fernstraßen-Bundesamt, Bundesamt für Logistik und Mobilität, Autobahn GmbH und BMV, an einem digitalen Stellplatzinformationsdienst. Mit Lkw-Mautdaten sollen Parkbelegungen bundesweit in Echtzeit erfasst werden. Die Zielmarke: vollständige Umsetzung bis Mitte 2026.

- **Effiziente Nutzung vorhandener Stellplätze**
  Neben dem Neubau optimiert das BMV die Nutzung bestehender Flächen: Nachts stehen Pkw-Stellplätze für Lkw zur Verfügung, zusätzlich werden Rückwärtsparkplätze eingeführt.

- **Private Investitionen und kommunale Planung als Schlüssel**
  Insbesondere in Ballungsräumen fehlen Flächen für den Ausbau von öffentlichen Lkw-Parkplätzen. Deshalb unterstützt das BMV ein Förderprogramm für private Investitionen an Autobahnanschlussstellen. Parallel werden Kommunen aufgefordert, über Bauleitplanung zur Schaffung notwendiger Infrastruktur beizutragen.

Weiterführende Informationen

Autobahn GmbH
www.autobahn.de

Blue Consult
https://web2025.blue-consult.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).

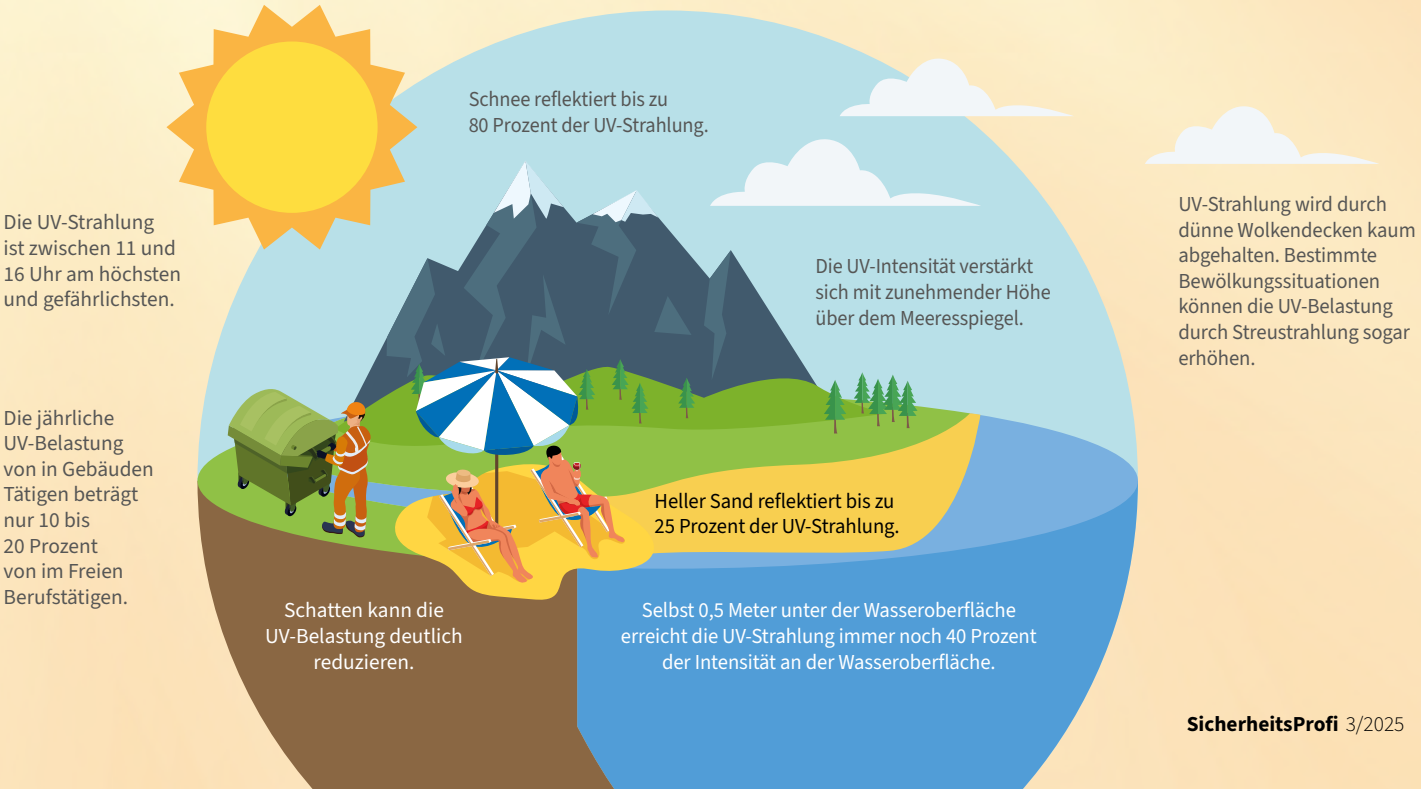
Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von Hautkrebs anerkannt.

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.

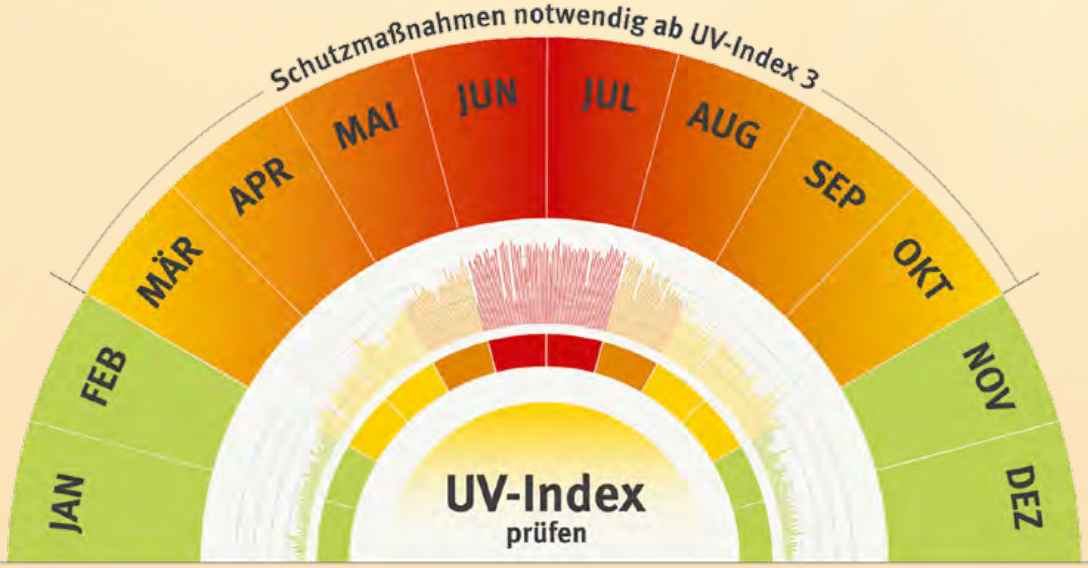
Maßnahmen bei Hitze

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)

Vorsorgeuntersuchungen regelmäßig wahrnehmen

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

Sonnencreme auftragen

© Oliver Sorg/Hamburger Airport

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

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!

Tolle Technik, volle Verantwortung

Wer mit seinem Fahrzeug rückwärtsfährt, muss immer hellwach sein. Es gibt Technik, die dabei hilft – aber weder die Menschen am Steuer noch die Unternehmensleitung von ihrer Verantwortung befreit.

Aber im Spiegel war doch nichts zu sehen. Auch noch lange nach einem Unfall verfolgt dieser Gedanke viele Profis am Steuer. Traurige Beispiele dafür sind Abbiegeunfälle – ein Präventionsschwerpunkt der BG Verkehr. Auch während der Rückwärtsfahrt spielt die fehlende Sicht eine Hauptrolle. Ob auf dem Betriebshof, auf einem Supermarktparkplatz oder in der engen Sackgasse – wo Transporter und Lkw rückwärtsfahren müssen, steigt das Risiko für alle, die zu Fuß unterwegs sind.

„Zum Glück enden solche Unfälle nicht immer tödlich“, sagt Hans Heßner, Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr. „Allerdings sind die Verletzungen in der Regel bei den Menschen sehr schwer, wenn sie von einem Fahrzeug angefahren werden.“ Auch diejenigen hinter dem Steuer bleiben häufig jahrelang von den Ereignissen traumatisiert.

Weil Rückwärtsfahren so gefährlich ist, wäre es das Beste, es zu vermeiden. Die Straßenverkehrs-Ordnung fordert neben ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme: Ist die Sicherheit Dritter nicht garantiert, muss sich der Mensch am Steuer einweisen lassen. Die DGUV Vorschrift 70 untermauert diese Forderung für gewerblich genutzte Fahrzeuge.

Die Praxis sieht meist anders aus. Die meisten Fahrerinnen und Fahrer im Transportgewerbe sind allein unterwegs und ihnen steht keine Person zum Einweisen zur Verfügung. Hierbei kann geeignete Technik unterstützen. Die BG Verkehr setzt sich seit Jahren für eine gesetzliche Vorschrift zum Einbau von Assistenzsystemen ein. Das hat mittlerweile dafür gesorgt, dass einiges an Technik Pflicht ist, beispielsweise Rückfahrassistenzsysteme (RAS) für neu zugelassene Fahrzeuge der Klassen M2, M3 sowie N2 und N3.

© Sebastian Vollmert

Ein Kamera-Monitor-System kann unterstützen. Wer zum Beispiel bei schlechter Sicht oder einem Ausfall nicht sicher rückwärtsfahren kann, muss sich von einem Menschen einweisen lassen.

© ZF Friedrichshafen AG

Branchenkonferenz zur Unterweisung von Fahrpersonal

Zum Thema Unterweisung von Fahrpersonal lädt die BG Verkehr zu einer Branchenkonferenz am 17. und 18. September 2025 nach Hamburg ein (siehe QR-Code am Ende des Texts). Unter dem Titel „Gamechanger für Sicherheit und Erfolg“ können sich Interessierte aus dem straßengebundenen Verkehrsgewerbe über aktuelle Fragen und Praxisbeispiele rund um das Thema Unterweisungen austauschen.

Rückwärtsfahren mit Transportern

Auch in der Zustellung sowie bei Kurier- und Lieferfahrten lässt sich Rückwärtsfahren nicht immer vermeiden, zum Beispiel beim Ausparken. Hinzu kommt, dass die meisten Transporter als Kastenwagen keine Scheiben im hinteren Teil haben. Das macht sie selbst bei gut eingestellten Spiegeln unübersichtlich. „Der nicht einsehbare Bereich hinter den Fahrzeugen ist die Hauptursache der Unfälle“, sagt Eberhard Brunck. Als Fachreferent für Kurier- Express- und Postdienste bei der BG Verkehr gehören Transporter zu seinen Hauptthemen. Sein Appell: „Investieren Sie in geeignete Rückfahrassistenten und Kamera-Monitor-Systeme.“ Das erweitert das Sichtfeld nach hinten deutlich. Im Transportersegment ist das Angebot reichhaltig und geht weit über die gesetzlich vorgeschriebene Ausstattung hinaus. Das gilt nicht nur für Neuanschaffungen: „Bloß nicht sparen und auch Bestandsfahrzeuge nachrüsten.” Die Gefährdungsbeurteilung ist die Ausgangsbasis dafür, welche Systeme notwendig sind. „Außerdem gehören die Gefahren beim Rückwärtsfahren unbedingt in die Unterweisung“, sagt Brunck.

Rückwärtsfahren mit Lkw

Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sind häufig ebenso allein unterwegs wie ihre Kolleginnen und Kollegen in den Transportern. Für viele gehört es zum Alltag, im innerstädtischen Verkehr rückwärtszufahren, häufig mit Anhänger. „Wir empfehlen Systeme, die selbsttätig eingreifen können. Wichtig ist vor allem, geeignete Systeme auszuwählen, die für den jeweiligen Einsatzzweck bestmöglich unterstützen“, sagt Heßner. Beispielsweise ist ein Assistenzsystem auf dem Markt verfügbar, das den Anhänger abbremsen kann, wenn es beim Rückwärtsfahren Personen oder Objekte hinter dem Fahrzeug erkennt. Alles, was bis zu 3,5 Meter hinter dem Gespann steht, sorgt dafür, dass die Bremse des Anhängers „zumacht“. Nach dem Bremsimpuls sollte sich der Fahrer oder die Fahrerin vergewissern, dass der rückwärtige Bereich frei ist, und dann erst weiterfahren. „Diese Systeme unterstützen aktiv dabei, sich beispielsweise an eine Laderampe heranzutasten. Dennoch müssen Fahrerinnen und Fahrer wissen, wie ein System funktioniert und wo dessen Grenzen liegen“, sagt Heßner. Denn nicht immer muss sich ein Mensch hinter dem Fahrzeug befinden. Auch Sachschäden lassen sich so vermeiden. Eine Kollision mit Ladetoren, Pfeilern oder anderen Fahrzeugen kann sehr teuer werden, Ausfälle zur Folge haben – und zusätzlich mentalen Druck erzeugen. „Alle die am Steuer sitzen und nicht sehen, was hinter dem Fahrzeug los ist, wissen, wie stressig das ist. Rückfahrassistenzsysteme reduzieren somit auch die psychische Belastung beim Rangieren und Rückwärtsfahren.“

Ohne Unterweisung geht nichts

Assistenzsysteme sind nur eine hilfreiche Unterstützung. Die Verantwortung beim Fahren hat trotzdem der Fahrer oder die Fahrerin. Die Unternehmensleitung hat ebenfalls eine wichtige Aufgabe: Sie muss in den Austausch mit den Beschäftigten gehen und deren Arbeitssituationen richtig einschätzen. Nur, wer weiß, wann und wo die Mitarbeitenden regelmäßig rückwärtsfahren, kann eine angemessene Entscheidung für diese Fälle treffen. Unabhängig davon, ob moderne Technik oder eine einweisende Person die Lösung ist: Betriebsanweisung und Unterweisung müssen deutlich sagen, wie es richtig geht. „Darin muss geregelt sein, wo sich Assistenzsysteme einsetzen lassen, wie man sie richtig verwendet, wann ihre Grenzen erreicht sind, woran man Fehlfunktionen und Schäden erkennt und wann man sich einweisen lassen muss“, sagt Heßner. (mh)

Branchenkonferenz
„Fahrpersonal unterweisen – Gamechanger für Sicherheit und Erfolg“
www.bg-verkehr.de | Webcode: 25621759

Filme und Informationen zum Rückwärtsfahren
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20372712

Fachbereich AKTUELL
„Einsatz von Rückfahrassistenzsystemen als Maßnahme zum sicheren Rückwärtsfahren und Rangieren“
www.dguv.de | Webcode: p022431

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

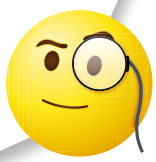
Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.
Sie finden Ihn über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins. Änderungen per Mail an:

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!