

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der  BG Verkehr



Kommunikation in der Fahrschule | 8

Neues Seminarprogramm | 19

Fahreignung prüfen | 26

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen
- 18 Verkehrsmeldungen

SCHWERPUNKT

- 10 UV- und Hitzeschutz
Cool bleiben im Sommer

SICHER ARBEITEN

- 8 Kommunikation
Vorbild Fahrschule
- 14 Rückwärtsfahren
Tolle Technik, volle Verantwortung
- 16 Reithalle
Gute Planung, besseres Training
- 19 Neues Seminarprogramm
der BG Verkehr
Darum lohnt sich Weiterbildung

GUT VERSICHERT & GESUND

- 22 Gesundheitstipps & mehr
- 24 Wenn die Augen schlechter werden
Sehstörungen verhindern
- 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: iStock (Vesnaandjic); Inhalt: Shutterstock (Ground Picture); Adobe Firefly; ZF Friedrichshafen AG; contentova/BG Verkehr

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



Den SicherheitsProfi jetzt auch mobil lesen

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 energiegeladener 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

19

Neues

Seminarprogramm

Aktuelle Unfallmeldungen

Finger gerät in Antrieb

Beim Fetten einer Antriebskette in einer Autowaschanlage wollte F. Zeit sparen. Also nahm er die Kettenabdeckung herunter und schaltete die Anlage nicht aus, sondern trug das Fett bei laufender Kette mit den Fingern auf. Es gab keinen Schutzschalter, der dieses Vorgehen verhinderte. Der rechte Zeigefinger von F. wurde bei dieser Arbeit zwischen die Kette und ein Zahnrad gezogen und im oberen Bereich abgetrennt.

Handgelenk gebrochen

Busfahrer J. hatte Feierabend. Für seinen Weg vom Bus zum Pausenraum nahm er eine Abkürzung durch die Waschhalle. Weil der Hallenboden nach diversen Wäschen nass war, rutschte J. aus und fiel auf eine metallene Bodenschiene der Waschanlage. Beim Abfangen des Sturzes brach er sich sein rechtes Handgelenk und erlitt Knieprellungen.

Karabinerhaken bricht

In einer Werkstatt sollte Mechaniker E. ein Motorlager an einem Pkw tauschen. Dafür nutzte er einen zusammenklappbaren Werkstattkran, an dem eine Rundstahlkette mit Karabinerhaken hing. E. hob den Motor einseitig leicht an und begann mit der Demontage des Lagers. Der verwendete Karabiner war allerdings ungeeignet und hielt den Kräften nicht stand. Der Haken brach, der Motor sackte ab und E. quetschte sich den linken Zeigefinger.

© Adobe Stock/Andrey Popov; M.V.schituma

Neue Geschäfts- führung 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



#mehr
Achtung

© mehrachtung.de

... bei Polizei und Rettungsdienst

In seinen neuesten Videos für die Kampagne „#mehrAchtung“ begleitet der Comedian und Reporter Fabian Köster einen Tag lang eine Fahrradstaffel der Polizei und ein Rettungswagenteam. Ob auf dem Fahrrad oder auf der Liege im Rettungswagen – der humorvolle Perspektivwechsel bei Straßenverkehrsthemen soll für mehr Achtsamkeit im Alltag werben. Dass das nötig ist, zeigen die Erfahrungen der Einsatzkräfte, die sie Köster in den Filmen schildern.

www.mehrachtung.de

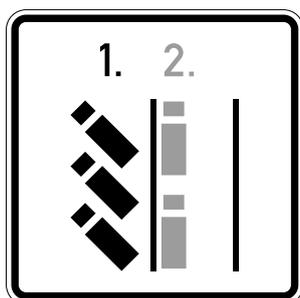


© BG Verkehr/Kruse

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.



Covid-19 als Berufskrankheit



Taxifahrerinnen und Taxifahrer sowie Busfahrerinnen und Busfahrer können im Einzelfall eine Covid-19-Erkrankung als Berufskrankheit anerkennen lassen, wenn die weiteren versicherungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Zu diesem Schluss kommt der Ärztliche Sachverständigenbeirat Berufskrankheiten (ÄSVB) nach Auswertung zweier verschiedener Studien. Diese Erweiterung erkennt das besondere Infektionsrisiko an, dem Beschäftigte im öffentlichen und privaten Personenverkehr ausgesetzt waren. Insbesondere zu Beginn der Pandemie verfügte dieser Personenkreis nicht ausreichend über Atemschutzmasken und eine Abschirmung zwischen Arbeitsplatz und den Fahrgästen.

www.baua.de

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 19.

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 Fahr Simulator 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

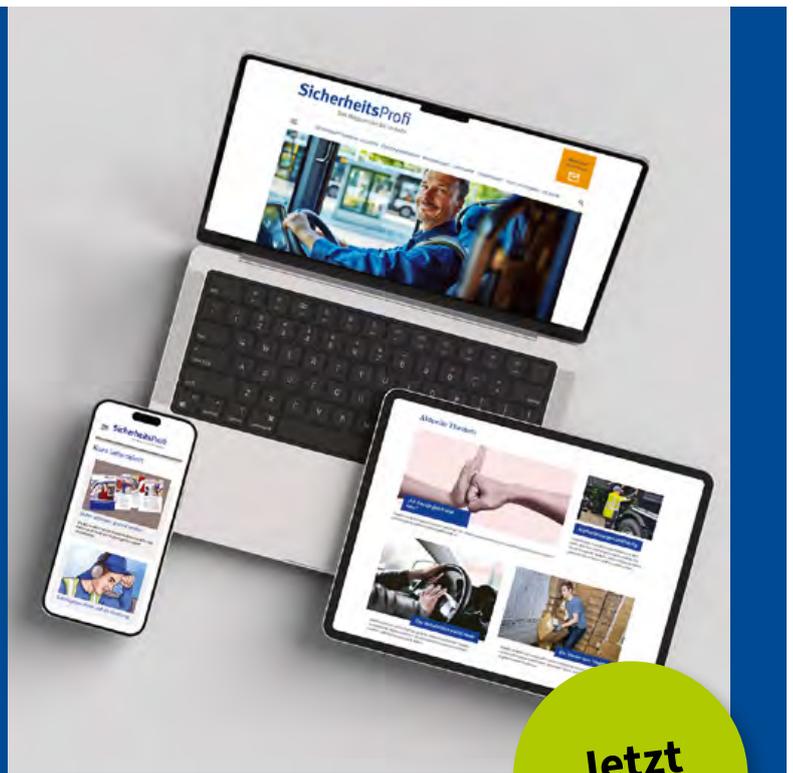
Die Haut schützen

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



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](http://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 Spendsammeltour 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-roter-ritter.de>

DVR-Förderpreis für Crash-Simulationen von E-Scootern

Für seine Bachelorarbeit zu Crashesimulationen von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter) erhielt Till Krebs von der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW) den Förderpreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR). Krebs analysierte die Unfallmechanismen bei Kollisionen zwischen E-Scooter-Fahrenden und Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Mithilfe einer Software simulierte er relevante Unfallszenarien und entwickelte daraus Empfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit, zum Beispiel das Tragen eines Helms sowie GPS-basierte Technologien zur Begrenzung der Geschwindigkeit in sensiblen Bereichen.

www.dvr.de

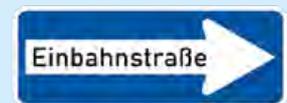


Testen Sie Ihr Wissen!



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!**



Kommunikation in der Fahrschule

Kommunikation ist die wichtigste Grundlage in der Fahrschule – im Team, im Unterricht und in der Fahrstunde. Sie schafft Sicherheit und unterstützt, wenn es im Straßenverkehr emotional wird.

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sind echte Kommunikationsprofis: Sie erklären, hören zu und stellen sich immer wieder auf neue Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner ein. Doch Kommunikation umfasst mehr als Worte – auch Auftreten, Mimik und Körperhaltung spielen mit. Wer freundlich und aufmerksam wirkt, schafft eine angenehme Atmosphäre. Wichtig sind klare Absprachen, bewusstes Zuhören und, dass zentrale Punkte schriftlich festgehalten werden, besonders im Team.

Fahrschülerinnen und Fahrschüler schätzen es, wenn Lehrende souverän und ruhig bleiben – besonders in stressigen Situationen.

Ein gutes Team bleibt auch in Stresssituationen handlungsfähig. Klare Zuständigkeiten und gegenseitiger Respekt sind dabei entscheidend. Kritik sollte sachlich und zeitnah, Lob nicht zu knapp geäußert werden. Wer sich wertgeschätzt fühlt, arbeitet motivierter. Schwierige Diskussionen gelingen besser, wenn Gedanken zunächst schriftlich geordnet werden. Das bringt Struktur und führt schneller zum Ziel.

Feedback zu geben ist nicht immer einfach. Ob im Umgang mit Fahrschülerinnen und Fahrschülern oder im Team: Es gilt, ehrlich, sachlich und konstruktiv zu bleiben. Eigene Erfahrungen helfen, Rückmeldungen besser anzunehmen. Optimal ist Feedback direkt nach der Fahrstunde – dann bleibt es konkret.

Emotionen auf der Straße

Im Straßenverkehr spielen Gefühle bei allen Beteiligten eine zentrale Rolle. Wut, Angst und Ärger können die Aufmerksamkeit stark einschränken und zu riskantem Verhalten führen. Aufkommender Ärger erschwert es,

ruhig zu bleiben. Das ist menschlich, aber gefährlich. „Beim Fahren erwarten wir, unser Ziel schnell, störungsfrei und komfortabel zu erreichen. Funkt uns jemand dazwischen, entstehen Frust und Ärger“, sagt Dr. Thomas Wagner, Fachbereichsleiter der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung beim DEKRA.

Und was genau passiert da in unserem Inneren? Wagner: „Bei Ärger entstehen schnell Revanche-Fantasien – etwa wegen empfundener Behinderung. Unser Gehirn blendet dann situative Gründe aus und macht das Verhalten des anderen zur Charakterfrage. Wenn jemand dicht auffährt, denken wir nicht: Die Person ist abgelenkt, sondern: Das ist ein aggressiver Drängler. Das schlägt sich negativ auf unser Fahrverhalten nieder.“

Deshalb gilt: frühzeitig gegensteuern – bei sich selbst und bei Fahrschülerinnen und Fahrschülern. Der konstruktive Umgang mit Stress gehört in den Unterricht. Wer bewusst durchatmet oder kurz pausiert, findet schneller zur Gelassenheit zurück. „In unserer leistungsorientierten Gesellschaft gelten Schnelligkeit und Durchsetzungsvermögen als positiv. Wer mit Regelverstößen durchkommt, fühlt sich oft sogar belohnt. Das fördert sorgloses Fahren“, erklärt Wagner.

Als Fahrlehrerin oder Fahrlehrer sind Sie auf der Straße ein wichtiges Vorbild für Ihre Fahrschülerinnen und Fahrschüler: Bleiben Sie bei Regelverstößen anderer Verkehrsteilnehmenden ruhig und gelassen. Ordnen Sie die Situation freundlich ein. Statt sich über andere zu ärgern, reicht es oft, die Perspektive zu wechseln. Vielleicht hatte das Verhalten der anderen Fahrenden gute Gründe.

» Bei Ärger auf der Straße entstehen schnell Revanche-Fantasien. Die Aggression steigt weiter. «

Dr. Thomas Wagner

DEKRA Dresden

Thematisieren Sie diese Techniken aktiv. Wagner betont: „Wer Vorbild sein will, braucht eine positive Einstellung zur Straßenverkehrs-Ordnung. Fehlende Authentizität schadet der Beziehung.“

Konflikte im Auto

Auch im Fahrschulauto kann es brodeln. Druck durch Erwartungshaltung kann zu Frustration führen. Da entstehen auf Schülerinnen- und Schülerseite oft mehr Fahrfehler. Hier ist es sinnvoll, das Training kurz zu unterbrechen und das Thema später in Ruhe zu besprechen. Emotionen wie Wut oder Angst sind schlechte Begleiter. Auch im Team sollten Konflikte offen und respektvoll angesprochen werden.

Fahrschülerinnen und Fahrschüler schätzen es, wenn Lehrende souverän und ruhig bleiben – besonders in stressigen Situationen. Gezielt nachfragen, klar erklären und die Reihenfolge der Handlungen immer wieder betonen. Das gibt Sicherheit. Eine kurze Vor- und Nachbesprechung hilft, Missverständnisse zu vermeiden: Wie fühlt sich die Fahrschülerin oder der Fahrschüler? Gibt es offene Fragen?



Auch das Thema Smartphone sollte frühzeitig angesprochen werden: Handy aus! Auch bei Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern. Wer das konsequent vorlebt, vermittelt glaubwürdig, wie wichtig volle Konzentration im Straßenverkehr ist.

Gute Kommunikation schafft ein angenehmes Miteinander und ist ein entscheidender Sicherheitsfaktor. Wer klar spricht, aufmerksam zuhört und ruhig bleibt, kann Missverständnisse und gefährliche Situationen häufig schon im Ansatz vermeiden – in der Fahrschule, im Team und im Straßenverkehr. (msg)



Arbeitsplatz Fahrschule

www.bg-verkehr.de

Webcode: 16311437



Emotionen im Straßenverkehr

www.bg-verkehr.de

Webcode: 20362490

Umgang mit Konflikten

- ▶ Sprechen Sie Konflikte frühzeitig an und stellen Sie auch unangenehme Themen regelmäßig zur Diskussion.
- ▶ Machen Sie deutlich, dass Sie das Problem verstehen wollen.
- ▶ Lassen Sie Ihre Gesprächspartnerin bzw. Ihren Gesprächspartner immer ausreden, hören Sie aktiv zu.
- ▶ Bleiben Sie sachlich, vermeiden Sie Spott, Ironie und Lebensweisheiten.
- ▶ Achten Sie auf die eigene Körpersprache.
- ▶ Formulieren Sie Ihre Aussagen in der Ich-Perspektive, beispielsweise: „Ich möchte, dass wir besser zusammenarbeiten“ anstatt: „Du musst besser mit den anderen zusammenarbeiten.“
- ▶ Begründen Sie Ihre Entscheidungen.

© Shutterstock (hedgehog94)

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 Hirnanschwellung, 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

Folgen von Hitze können Hitzekollaps und Hitzschlag sein.

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.

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 arbeitsme-

Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von Hautkrebs anerkannt.

dizinische 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).

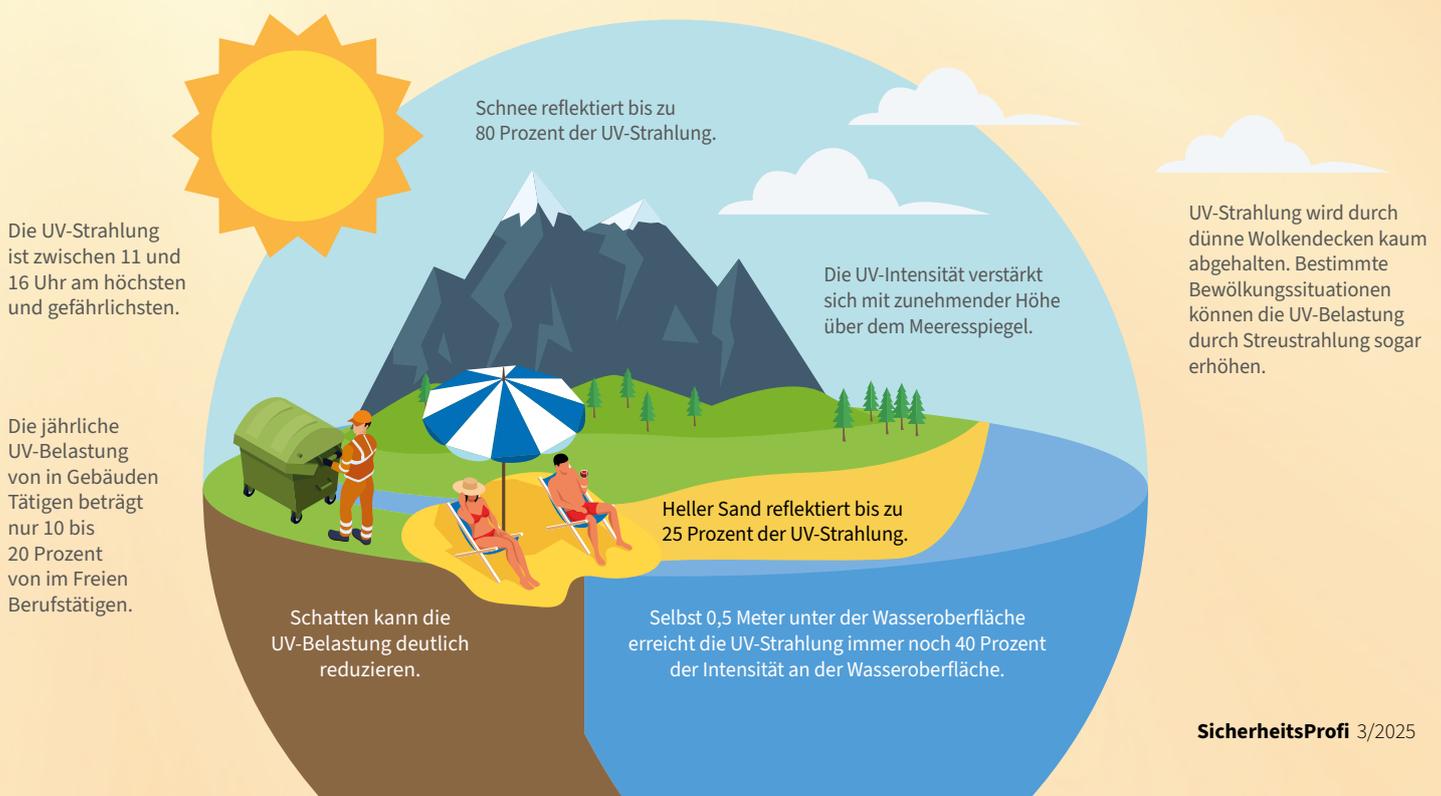
Was müssen Unternehmen tun?

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 Mitgliedsunternehm-

© 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 Klimaanlage 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

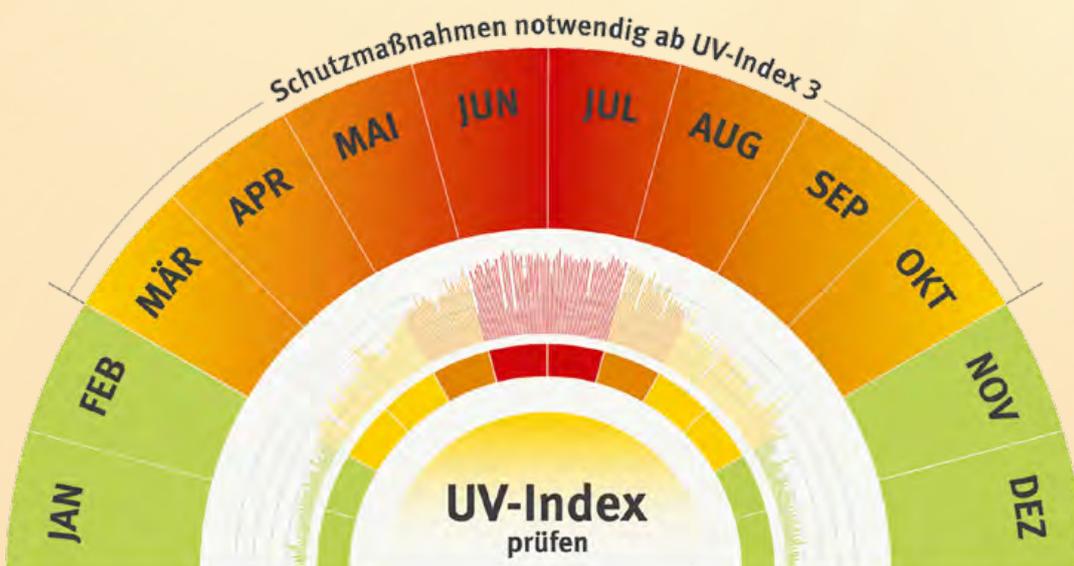


Körperbedeckende Kleidung

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

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

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.



© Flughafen Köln/Bonn



© Freepik; Adobe Stock (MedicalWorks)

Vorsorgeuntersuchungen regelmäßig wahrnehmen

Das Hautkrebscreening 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)

Sonnencreme auftragen



© Oliver Sorg/Hamburger Airport



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



DGVU Information 215-530

Klima im Fahrzeug
www.bg-verkehr.de
Webcode: 19173494



Arbeiten unter der Sonne

www.dguv.de
Webcode: p203085



DGVU 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 Rückfahrassistentensysteme (RAS) für neu zugelassene Fahrzeuge der Klassen M2, M3 sowie N2 und N3.



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.

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.

© ZF Friedrichshafen AG

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 abbremst, 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

Gute Planung, besseres Training

Die Bauweise und Ausstattung von Reithallen hat sich in den letzten Jahrzehnten stark weiterentwickelt. Wer heute einen Neubau oder eine Renovierung plant, hat die Chance, damit Verletzungsrisiken von Mensch und Tier zu reduzieren.

Hochglanzprospekte lassen das Reiterherz höher schlagen: Sonnenstrahlen treffen auf warme Holz-töne, die Bande sanft gerundet, auf dem gepflegten Hufschlag kein Krümel und die Türen bequem zum Aufschieben. Einen Neubau in dieser Qualität kann und will sich nicht jeder Betrieb leisten. Oft ist eine moderate Renovierung und Modernisierung der gängige Weg, um eine halbdunkle Halle mit steiler Seitenwand in einen sicheren Ort für die Arbeit mit den Pferden zu verwandeln.

Je nach Reitweise und geplanter Nutzung ergeben sich unterschiedliche Prioritäten: Wenn in einer Halle Rassen vom Großpferd bis zum Shetty geritten werden, könnte eine gewölbte Bande zum Beispiel problematisch sein. Eine Halle, in der Turniere möglich sein sollen, muss anderen Anforderungen genügen als die kleine Reithalle für Freizeitreiter. In Eigenregie lässt sich so ein Projekt in der Regel nicht bewältigen. Viele Hersteller beraten bei der Planung und machen individuelle Vorschläge. Derzeit gibt es für die Ausführung der Anlagen – abgesehen von den Tierschutzaspekten – keine rechtsverbindlichen Vorgaben. Das wird sich ändern, denn: „Es gibt inzwischen eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe, die eine Norm für die Neuerrichtung von Pferdesportanlagen erstellt“, berichtet Axel Güldenpfennig, Fachreferent für Pferdehaltung bei der BG Verkehr. (dp)



„Unfallverhütung
in der Pferdehaltung“

www.bg-verkehr.de
Webcode: 24928793



Kontakt zum Fachreferat Pferdehaltung
praev_Pferdehaltung@bg-verkehr.de

Reitbande

Eine umlaufende, nach außen geneigte Reitbande gewährleistet die Beinfreiheit beim Reiten auf dem Hufschlag. Die ausreichende Bandenneigung sowie die Sockelhöhe sind von der Widerristhöhe des Pferdes abhängig. Reitbanden gibt es in unterschiedlichsten Formen (gerade, gewölbt usw.). Die verwendeten Materialien müssen splitterfest sein. Die Oberkante der Bande muss frei von Fangstellen sein, an denen bei einem Sturz zum Beispiel ein Finger oder Ausrüstung hängen bleiben könnte.

Reitboden

Den Boden sauber halten (abäppeln) und bei der Auswahl des Belags und Pflege auf die Staubentwicklung achten. Stauballergien bei Pferden und Menschen sind mittlerweile keine Seltenheit. Der Hufschlag muss regelmäßig geglättet werden.

Arbeiten auf dem Dach

Die Verantwortlichen müssen einen sicheren Zugang zum Dach gewährleisten und Maßnahmen gegen Ab- und Durchsturz treffen. An eingebauten Lichtkuppeln und Lichtbändern dienen dazu Schutzabdeckungen, Schutznetze oder durchsturzsichere Unterbauten. Arbeiten an einer Photovoltaikanlage darf nur eine Elektrofachkraft durchführen, besser noch der Hersteller.

Beleuchtung

Damit die gesamte Halle gut ausgeleuchtet ist, muss die Beleuchtung großzügig dimensioniert werden. Entscheidend ist die stabile Montage der Leuchtmittel. Bereits bei der Planung sollte man bedenken, wie sich Reparaturen gefahrlos ausführen lassen.

Höhe

Die lichte Höhe über dem Hufschlag muss mindestens vier Meter betragen. Das bedeutet: Dieser Bereich muss frei von Ständerwerken oder anderen scharfkantigen Bauteilen sein. Die Deckenhöhe ist abhängig von der sportlichen Disziplin. Empfohlen sind fünf Meter, beim Voltigieren können fünfeinhalb bis sechs Meter erforderlich sein.

Beregnung

Die Beregnung sollte geräuscharm und gut dosierbar sein. Achtung: Wird die Anlage nachträglich eingebaut, kann dies die lichte Höhe deutlich reduzieren.

Tor

Tore müssen von der Form und Neigung her in die Bande integriert sein und dürfen nicht vorstehen. Ein Schiebtor braucht weniger Platz und ist leichter zu bedienen als ein Flügeltor.

Spiegel

Nutzt man die Halle zum Laufenlassen und Freispringen, müssen die Spiegel durch Vorhänge oder Jalousien abdeckbar sein. Ähnliches ist im Einzelfall auch für Fenster empfehlenswert.





© ADAC/Rasmus Kaessmann

ADAC versenkt Pkw

Um das Sinkverhalten von Fahrzeugen im Wasser und die Auswirkungen auf die Bordelektrik ging es in einem Test des ADAC. Der Automobilclub versenkte zwei Fahrzeuge (eines mit Elektro- und eines mit Verbrennungsmotor) mehrmals hintereinander in einem Wasserbecken. Der Elektro-Pkw sank innerhalb von drei Minuten, der Verbrenner brauchte vier Minuten. Von dem Elektroauto ging keine höhere Gefahr aus. Das Hochvoltssystem zeigte nach dem Herausziehen des Fahrzeugs keine Auffälligkeiten. Im ersten Versuch blieb die Bordelektrik unter Wasser noch funktionsfähig. In allen Fällen testete ein Taucher verschiedene Wege aus dem Fahrzeug. Der einzig sinnvolle Weg ist nach ADAC-Erkenntnissen, das Seitenfenster zu öffnen und herauszuklettern. Dafür benötigte der Taucher weniger als eine Minute. Beim Ausfall der Fensterheber kann das Einschlagen der Seitenscheiben eine Option sein. Allerdings war das im Test nur bei dem Fahrzeug ohne Doppelverglasung möglich. Für den Ernstfall empfiehlt der ADAC, einen Gurtschneider in Kombination mit einem Nothammer in Griffweite zu deponieren.

www.adac.de



© Adobe Stock (Jürgen Fälschle)

Mit Warnern gegen Wildunfälle

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) testet derzeit im Landkreis Göttingen, ob akustische Warnsysteme die Kollision von Fahrzeugen mit Wildtieren reduzieren können. In der Nähe eines wichtigen Wildtierkorridors an der Bundesstraße 27 hat das Projektteam die Warner installiert. Diese erkennen in der Dunkelheit das Licht herannahender Fahrzeuge. Das löst einen Warnton aus, der Wildtiere von der Fahrbahn fernhalten oder vertreiben soll. Zusätzlich kommen auf dem Streckenabschnitt sogenannte Dialogdisplays zum Einsatz. Sie machen Autofahrende zu Zeiten starken Wildwechsels auf die erhöhte Unfallgefahr aufmerksam.

Perspektivwechsel in Wien

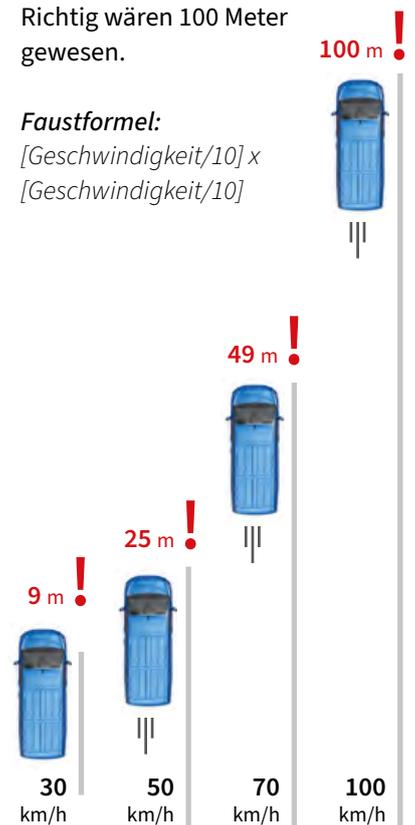
Regelmäßig dürfen sich angehende Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in Wien einen Tag lang ans Steuer einer Straßenbahn setzen. Professionelle Auszubildende der Wiener Linien begleiten sie auf der Probefahrt. Dieser Rollenwechsel soll die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr verbessern. Denn wer weiß, vor welchen Herausforderungen das Fahrpersonal von Straßenbahnen jeden Tag steht, kann Führerscheinneulingen noch besser erklären, wie sie sich gegenüber den Schienenfahrzeugen im Alltag verhalten sollen.

53 Prozent

schätzten in einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des Reifenherstellers Continental den Bremsweg aus Tempo 100 zu kurz ein. Im Schnitt lagen die Schätzungen bei 80 Metern. Richtig wären 100 Meter gewesen.

Faustformel:

$$[\text{Geschwindigkeit}/10] \times [\text{Geschwindigkeit}/10]$$



© contenova mit Freepik



© Freepik

Neue
Seminare
ab 1.10.2025
online!

Anmeldung leicht gemacht

- Das Seminarangebot für 2026 ist ab 1. Oktober 2025 online. In unserer Seminar Datenbank 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

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



Sicherheit in Omnibussen: Deeskalationsstrategien und Sicherheitstechniken

Zielgruppe: Fahrerinnen und Fahrer
von Reise- oder Linienbussen

Schon bevor ein Konflikt zum Übergriff wird, können Sie durch geeignete Maßnahmen dazu beitragen, eine brenzlige Situation zu entschärfen. Ihre eigene Sicherheit steht dabei im Vordergrund. Das üben Sie, um sich selbst zu schützen und Beschäftigte im Betrieb zu unterstützen.

Themen:

- Wie erkenne ich Frühwarnzeichen für eine eskalierende Konfliktsituation?
- Wie erfolgt eine Deeskalation?
- Wie beuge ich einem Überfall vor?
- Welche Möglichkeiten der Eigensicherung habe ich?
- Praxisübungen



Mehr Infos

www.bg-verkehr.de/seminare

Webcode: 23690025

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-



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

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.

Herzlichen Dank für das Interview!

© Freepik, picture alliance/ANP | ROB ENGELAAR



Mehr Infos

www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 23488699

Sicher und gesund arbeiten bei der Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen

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

Sie erhalten einen Überblick über mögliche Gefährdungen bei der Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen in verschiedenen Fahrzeugen. Sie kennen erforderliche Arbeitsschutzmaßnahmen und können nach dem Seminar die Beschäftigten bzw. die Unternehmerinnen und Unternehmer bei der Umsetzung unterstützen.

Themen:

- Arbeitsschutzrecht
- Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes
- Gefährdungsbeurteilung
- Richtiger Umgang mit dem Fahrzeug
- Anforderungen an Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (DIN 75078)
- Richtige Rollstuhlsicherung
- Verkehrssicherheit und Verhalten in Notfallsituationen



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



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



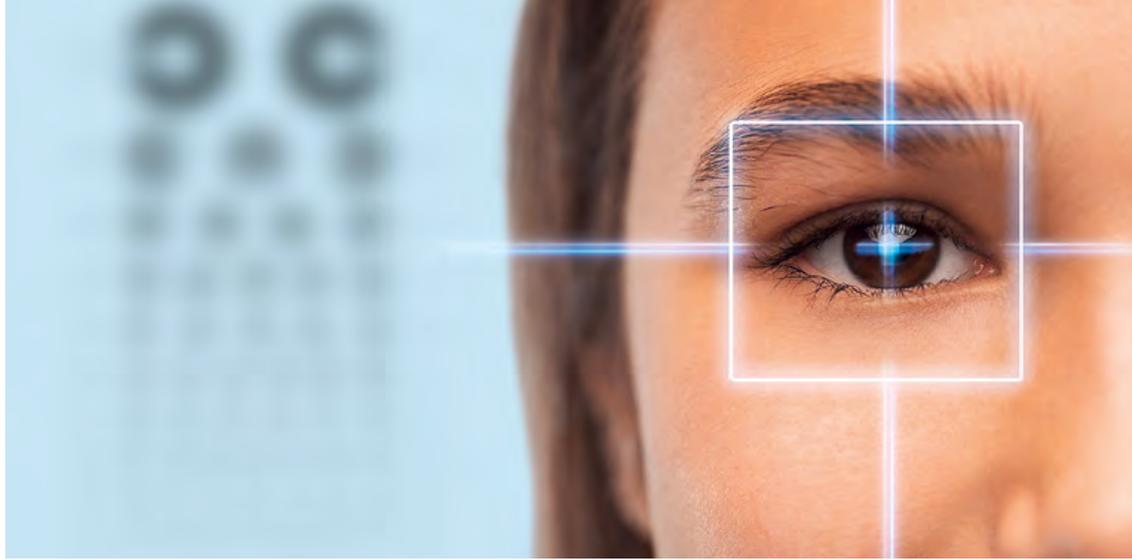
Gegen Gewalt am Arbeitsplatz

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.



© Adobe Stock (sakurra; rob3000); Freepik

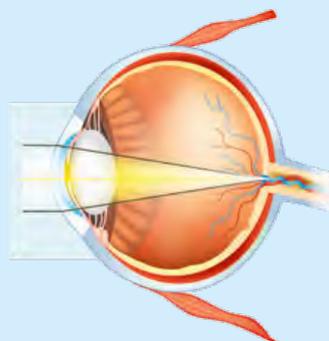
Wenn die Augen schlechter werden

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

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

Wie funktioniert das Auge?

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



Für Fahrerinnen und Fahrer sind gesunde Augen entscheidend. „Eine unbehandelte Sehschwäche kann zu verzögerten Reaktionszeiten führen und das Unfallrisiko erheblich erhöhen“, warnt Caumanns. Zwischen dem 40. und 45. Lebensjahr macht sich bei vielen Menschen die sogenannte Alterssichtigkeit bemerkbar. „Nahe Objekte werden unscharf, weil die Elastizität der Augenlinse nachlässt“, erläutert Caumanns. Eine Lesebrille hilft gegen die verschlechterte Nahsehfähigkeit.

Nachtblindheit

Daneben tritt im Alter oft eine erhöhte Blendempfindlichkeit auf. „Auch das sogenannte ‚Kontrast- und Dämmerungssehen‘, oft als Nachtblindheit bekannt, verschlechtert sich“, erklärt Caumanns. Menschen mit Nachtblindheit haben Probleme, schnelle Lichtwechsel zu verarbeiten, und sind besonders im Straßenverkehr gefährdet. „Die angeborene Form der Nachtblindheit, bei der sich die Augen nicht an die Dunkelheit anpassen

können, ist leider nicht behandelbar“, so Caumanns. Diese Störung tritt jedoch früh auf, wird meist schon im Kindesalter erkannt.

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

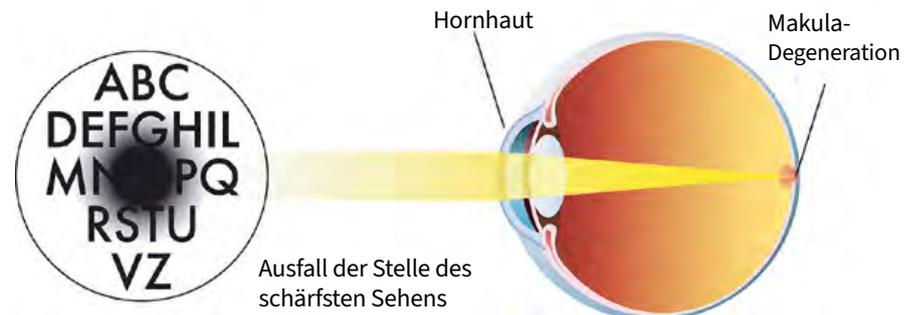
Grauer und grüner Star

Aufpassen sollte man, wenn die Umgebung bzw. die betrachteten Gegenstände mit einem milchigen Schleier überzogen scheinen. Dann ist der graue Star, eine Trübung der Linse, schon weiter fortgeschritten. Diese Erkrankung ist gut behandelbar: „Eine Operation, bei der die natürliche Linse durch eine künstliche ersetzt wird, führt meist zu einer deutlichen Verbesserung der Sehkraft.“ Im Alter zwischen 52 und 64 Jahren hat die Hälfte der Bevölkerung einen grauen Star ohne Sehstörungen. Ab dem 75. Lebensjahr bemerken Erkrankte erst Beeinträchtigungen. Caumanns empfiehlt, prophylaktisch bei starkem Sonnenlicht eine Sonnenbrille zu tragen, um einer Schädigung der Linse durch ultraviolette Strahlung vorzubeugen, die zur Entwicklung des grauen Stars beitragen kann. Anders verhält es sich beim grünen Star (Glaukom). „Ein Glaukom ist gefährlich, weil es oft schleichend beginnt“, erklärt Caumanns. Es macht sich durch den schrittweisen Verlust des Gesichtsfelds bemerkbar, was bereits auf irreversible Schäden am Sehnerv hinweist. „Eine frühzeitige Diagnose ist hier entscheidend“, betont er. „Denn sobald der Sehnerv geschädigt ist, kann man den Verlust nicht mehr rückgängig machen.“

Ein grüner Star kann sich aber auch anfallsartig durch plötzliche Augenschmerzen, Sehstörungen und Übelkeit oder Erbrechen bemerkbar machen. Personen mit einer familiären Vorbelastung – also Eltern oder Geschwister, die an einem Glaukom leiden – sollten besonders vorsichtig sein und frühzeitig zu Vorsorgeuntersuchungen gehen, spätestens ab 40 Jahren. „Beim grünen Star gibt es ein Missverhältnis zwischen Flüssigkeitsproduktion und -abfluss. Dies führt zu einer Druckerhöhung in der Augenkammer“, erklärt Caumanns.

Makula-Degeneration

Fallen im Alter Teile des zentralen Gesichtsfelds aus, dann leidet die betroffene Person an der Makula-Degeneration. „Das heißt, dass die Gegend des schärfsten Sehens auf



der Netzhaut, die sogenannte ‚Macula lutea‘, sich verschlechtert“, erläutert Caumanns. Fachkräfte sprechen von einer altersbedingten Makula-Degeneration (AMD). Bei der AMD ist „nur“ die Stelle des schärfsten Sehens betroffen, das weiter außen liegende Gesichtsfeld bleibt intakt. „Die Betroffenen erblinden also nicht völlig“, so Caumanns. „Aber das Lesen oder das Erkennen von Details wird stark eingeschränkt.“

Die Häufigkeit dieser Erkrankung steigt nach dem 60. Lebensjahr deutlich an. Etwa 24 Prozent der Menschen zwischen 65 und 74 Jahren zeigen Anzeichen der AMD, auch wenn diese oft symptomlos bleiben. „Das größte Risiko ist das Alter,

aber auch Rauchen und genetische Veranlagung spielen eine Rolle“, so Caumanns.

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

Augenübungen

1. Kräftig gähnen

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

2. Nacken entspannen

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

3. Pausieren

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

4. Blick in die Ferne

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



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 Jessica 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 Fahrerlaubnisverordnung (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

Jessica 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 Jessica 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 **Gefahreneigenschaft** 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

Oft nachgefragt

- ▶ **Die arbeitsmedizinische Vorsorgeverordnung (ArbMedVV) aus dem Jahr 2008 kennt keine Vorsorge für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten.** Die ehemalige G25, 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 Facharzttrichtungen.

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 Gar-

ten 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!!!



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.

© Freepik

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 Lärminderung 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



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

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

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

Waldseestraße 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



SicherheitsProfi:
Jetzt online und
immer dabei!



www.sicherheitsprofi.de

Immer zur Hand:

**Der digitale
SicherheitsProfi!**