

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr



22 Rückwärtsfahren – vermeidbares Risiko

10 **Lkw bergen**
Wenn nichts mehr geht

16 **DGUV Vorschrift 2**
Mehr Möglichkeiten

28 **Individualprävention**
Arbeiten trotz Berufskrankheit

Teilnehmende gesucht

Studie der BG Verkehr zu Gleitsichtbrillen

Die BG Verkehr sucht Lkw- sowie Omnibus-Fahrerinnen und -Fahrer mit Gleitsichtbrillen für eine Studie zu Spiegelsatzsystemen (SES). Die Studie will ermitteln, ob Brillenträgerinnen und -träger die SES-Monitore aus unterschiedlichen Entfernungen genauso gut erkennen wie Menschen ohne Brille.

- Wo? Im Fahrsimulator des Instituts für Arbeit und Gesundheit der DGUV Akademie in Dresden
- Wann? Mittwoch, 4. März, und Donnerstag, 5. März 2026.
Weitere Termine auf Anfrage im Zeitraum April bis Juni 2026.
(Dauer etwa 70 bis 80 Minuten)

Weitere Infos auf:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 25173651

Kontakt:
arbeits-und-verkehrsmmedizin@bg-verkehr.de



50 €
Aufwands-
vergütung



Klarer Kurs in stürmischer Zeit

An dieser Stelle möchte ich mich als neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr bei Ihnen vorstellen. Mein Name ist Stefan Höppner, ich bin 57 Jahre alt und gehöre der Geschäftsführung bereits seit Mai 2016 an. In den nunmehr fast zehn Jahren bei der BG Verkehr durfte ich die Bedürfnisse unserer Mitgliedsunternehmen und unserer Versicherten sehr gut kennenlernen.

Deshalb möchte ich das, was die BG Verkehr bereits heute definiert, erhalten und ausbauen: die Qualität unserer Rehal Leistungen sowie unserer Mitgliedsbetreuung und natürlich unsere ausgezeichnete Präventionsarbeit. Aber wir wollen noch besser und effizienter werden. Einen besonders kräftigen Hebel bieten dabei die Digitalisierung und Künstliche Intelligenz (KI). Um hier schneller voranzukommen, kooperieren wir seit Kurzem im IT-Bereich mit sechs anderen Berufsgenossenschaften. Über konkrete Projekte und erste Erfolge werden wir bereits in Kürze berichten können.

Politisch befindet sich die gesetzliche Unfallversicherung in einer unruhigen Zeit. Die Forderung nach Entbürokratisierung und einer Reform der Sozialversicherung wird auch mit uns diskutiert. Um es klar zu sagen: Auch die BG Verkehr muss ihre Arbeit regelmäßig überprüfen, und wenn etwas effizienter erledigt werden kann, werden wir das tun. Das Fundament unserer Arbeit in den Betrieben bildet aber eine wirkungsvolle Prävention. Sie ist die Voraussetzung dafür, dass unsere Leistungen finanzierbar bleiben. Weniger Unfälle oder weniger Berufskrankheiten bedeuten weniger Kosten. Eine neue wissenschaftliche Studie besagt, dass jeder Euro, den wir in die Prävention investieren, einen Nutzen von mindestens 2,20 Euro durch geringere Aufwendungen für Heilbehandlung und Rehabilitation erzeugt. Auch deswegen haben wir in den letzten zehn Jahren trotz Kostensteigerung im Gesundheitswesen sowie jährlicher Rentenerhöhungen eine rückläufige Beitragsentwicklung über den Durchschnitt aller Betriebe. Vor diesem Hintergrund kann der Wert der Prävention für die Betriebe und die BG Verkehr nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Ich freue mich, gemeinsam mit unserer Selbstverwaltung und den Beschäftigten der BG Verkehr für Sie und Ihr Team arbeiten zu dürfen.

Herzlichst



Stefan Höppner
Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr

**»Wenn etwas effizienter
erledigt werden kann,
tun wir das!«**



Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

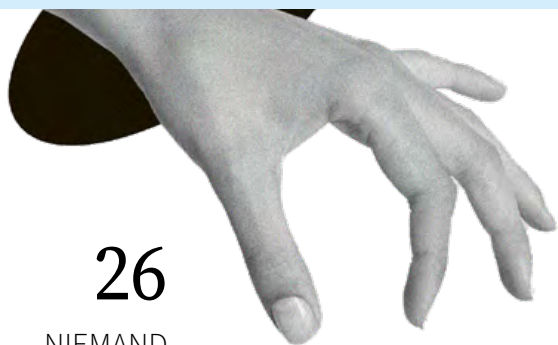
- 6 Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

- 16 DGUV Vorschrift 2**
Modern und mit mehr Möglichkeiten

SICHER ARBEITEN

- 10 Bergen von festgefahrenen Lkw**
Wenn nichts mehr geht
- 13 Cartoon „Autsch!“**
Achtung, Rücken!
- 14 Cannabis-Studie**
Wer kiffte, geht höhere Risiken ein
- 20 Neuer Hauptgeschäftsführer**
„Unser Beitragsniveau ist stabil“
- 22 Rückwärtsfahren bei der Abfallsammlung**
Ein vermeidbares Risiko



26
NIEMAND
NIMMT DIR DIE
BUTTER VOM
BROT



Jetzt
online



DER DIGITALE SICHERHEITSPROFI



Sie möchten das Magazin online lesen?
Hier erfahren Sie mehr:
www.sicherheitsprofi.de



GUT VERSICHERT & GESUND

24 Gesundheitstipps & mehr

26 Ernährung

Niemand nimmt dir die Butter vom Brot

28 Individualprävention

Arbeiten trotz Berufskrankheit

SERVICE

30 Prävention aktuell

„Gefahrenlage entscheidet“

30 Impressum

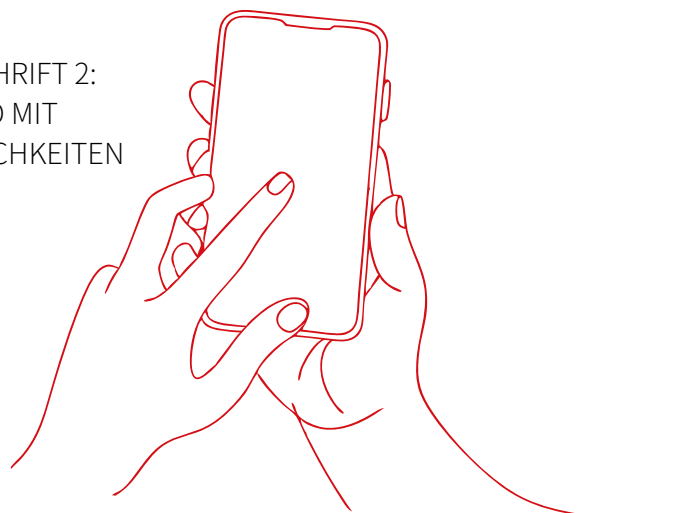
31 Kontaktübersicht

So erreichen Sie die BG Verkehr

Titel: © DGV | Dominik Buschardt;
Inhalt: © Freepik, Stadfeuerwehr Weiz; DGV | Thomas Frey; BG Verkehr

10 BERGEN VON FESTGEFAHRENNEN LKW

16 DGV VORSCHRIFT 2: MODERN UND MIT MEHR MÖGLICHKEITEN



20 NEUER HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER BEI DER BG VERKEHR



22 RÜCKWÄRTSFAHREN BEI DER ABFALLSAMMLUNG



+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Sturz von Leiter

Auf dem Betriebsgelände eines Kunden stand ein gefüllter Abrollcontainer. Fahrer H. wollte diesen mit dem Abdecknetz versehen und anschließend den Container auf seinen Lkw ziehen. Dazu stellte er eine Anlegeleiter an den Behälter und stieg hinauf. Als er versuchte, einen der Netzhaken zu erreichen, lehnte er sich viel zu weit zur Seite. Die Leiter kippte um und H. stürzte hinunter. Dabei brach er sich ein Handgelenk.

Hebel unter Spannung

Ein Abrollcontainer stand vollgeladen auf einem Anhänger. Müllwerker C. wollte ihn öffnen. Bei dem Versuch, den Sicherungsstift der Verriegelung zu ziehen, bemerkte er bereits, dass die Türen samt dem Türverschluss durch den Druck der Ladung im Behälter unter Spannung standen. Trotz der geschlossenen Zentralverriegelung schnellte der Hebel der Verriegelung schlagartig auf und traf C. im Gesicht. Die Folge: Prellungen und Platzwunden.

Beim Wenden eingequetscht

Müllwerker P. stand hinten auf dem Trittbrett eines Abfallsammelfahrzeugs. Als der Fahrer die Fahrt verlangsamte, lehnte sich P. ein wenig seitlich hinaus, um mit dem Beifahrer Sichtkontakt aufzunehmen. In diesem Moment startete der Fahrer ein Wendemanöver. Das Fahrzeugheck schwenkte aus. P. wurde zwischen Fahrzeug und einer Hausmauer eingeklemmt und schwer verletzt.

© Andreas Denzer

Gesundheit im Blick

Am 3. Juni von 9 bis 17 Uhr steht die Gesundheitsversorgung von Fernfahrenden im Zentrum einer Veranstaltung der Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS). Das Symposium findet in Hamburg statt. Die Beiträge aus mehreren europäischen Ländern beschäftigen sich mit den Lebensbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer unterwegs. Es geht um den Zugang zu medizinischer Versorgung bei grenzüberschreitenden Fahrten. Im Fokus der Veranstaltung stehen Praxisbeispiele für internationale Versorgungsinitiativen, telemedizinische Lösungen und Gesundheitsschutzprogramme. Eine Teilnahme ist in Präsenz und online möglich. Die Veranstaltungssprachen sind Deutsch und Englisch (Simultanübersetzung). Die IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen organisiert das Symposium in Zusammenarbeit mit der BG Verkehr.



Informationen zur Anmeldung
und zum Programm
www.issa-transportation.org

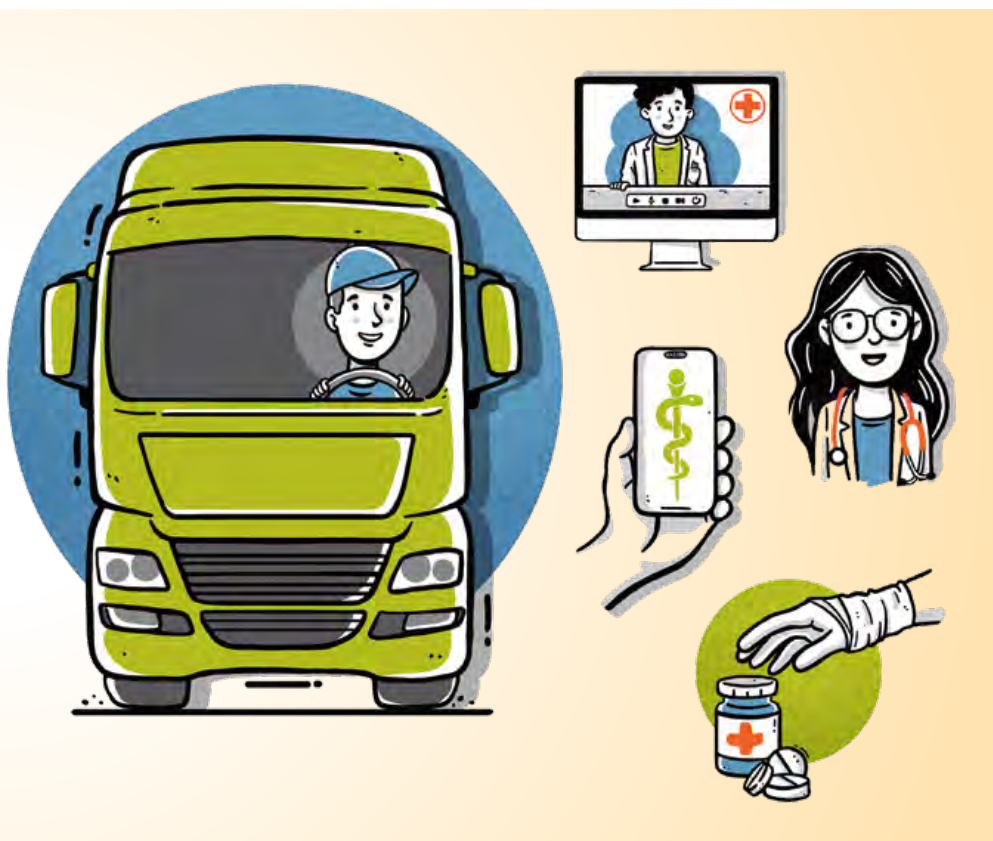


© picture alliance/ BARBARA GINDL/APA/
picturedesk.com | BARBARA GINDL

TÜRWARNSYSTEME

Bundesregierung für Pflicht

Immer wieder kollidieren Radfahrende mit Autotüren, die plötzlich geöffnet werden. Um solche „Dooring“-Unfälle zu verringern, will die Bundesregierung Türwarnsysteme gesetzlich vorschreiben. Dafür will sie sich in der UN-Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) stark machen. Zahlreiche Verbände begrüßen den Schritt, weisen aber darauf hin, dass eine solche Umsetzung noch Jahre dauern wird. Wichtiger seien eine gezielte Aufklärung über das richtige Aussteigen sowie eine Anpassung der Infrastruktur mit ausreichend breiten Radstreifen.



© Von Malitosap – Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2380843>

Die BG Verkehr auf Messen

Das Messejahr startet mit der IFAT, der Weltleitmesse für die Abfallwirtschaft (4. bis 7. Mai in München). Schwerpunkte sind Unfälle mit Funkfernsteuerungen an Absetzkipperfahrzeugen sowie der Schutz vor UV-Strahlung. Expertinnen und Experten der BG Verkehr sind vor Ort und freuen sich auf zahlreiche Gespräche.

Jetzt Termine notieren



Kurz erklärt: Gefährdungsbeurteilung

Ein neuer Kurzfilm der BG Verkehr bringt mit verständlichen Worten und Illustrationen auf den Punkt, warum die Gefährdungsbeurteilung im Arbeitsschutz so bedeutsam ist. Der Film erklärt, wie Unternehmerinnen und Unternehmer beim Erstellen der Gefährdungsbeurteilung vorgehen und ihre Beschäftigten mit ins Boot holen. Als Element in Unterweisungen eingesetzt, hilft er, Verständnis und Akzeptanz für dieses Thema bei den Beschäftigten zu verbessern.



Themenseite der BG Verkehr zur Gefährdungsbeurteilung
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 18650414



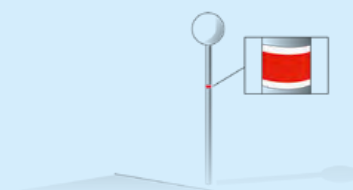
Übersicht Messen und Kongresse
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 20442577

Testen Sie Ihr Wissen!



1. Worauf können rot-weiße Warntafeln an Fahrzeugen hinweisen?

- a** Auf ein Fahrzeug mit Überbreite
- b** Auf ein Gefahrgutfahrzeug
- c** Auf einen Anhänger, der innerhalb einer geschlossenen Ortschaft auf der Fahrbahn abgestellt ist



2. Was ist bei diesem Verkehrszeichen zu beachten?

- a** Die Straßenbeleuchtung brennt nicht die ganze Nacht
- b** Fahrzeuge dürfen hier nicht geparkt werden
- c** Fahrzeuge dürfen hier ohne Beleuchtung die ganze Nacht geparkt werden

3. Ab welcher Höhe darf Ladung bis zu 50 cm nach vorn über Ihr Kraftfahrzeug hinausragen?

- a** 2,00 m
- b** 2,50 m
- c** 3,00 m

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 31.

Neu erschienen



Ersatz von Gefahrstoffen

Betriebe sollen anstelle von Gefahrstoffen möglichst Ersatzstoffe mit geringerem Gesundheitsrisiko einsetzen. Ein praktisches Instrument des Instituts für Arbeitsschutz der DGVG (IFA) hilft dabei, diese Anforderung aus der Gefahrstoffverordnung zu erfüllen.



Gestis-Spaltenmodell 2025
Substitutionsprüfung
www.dguv.de
Webcode: p021387

Textile Ketten richtig auswählen

Seit einiger Zeit sind sogenannte textile Ketten als Anschlag- und Zurrmittel auf dem Markt erhältlich. Worauf man bei der Auswahl und dem Umgang achten muss, fasst eine Schrift der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zusammen.



Sicheres Arbeiten mit textilen Ketten (FBHM-141)
www.dguv.de
Webcode: p022806

Gut sichtbar

Auswahl, Verwendung, Reinigung und Austausch von Warnkleidung beschreibt eine Informationsschrift der DGVG. Neben Anforderungen und Ausführungen geht es auch um Eigenschaften und Einsatzbereiche.



Warnkleidung
DGVG Information 212-016
www.dguv.de
Webcode: p212016



Online-Kurs für Sicherheitsbeauftragte

„Sibe Basiswissen online“ auf der digitalen Lernplattform der BG Verkehr macht die Qualifizierung von Sibe besonders einfach. Wer zeitnah Sicherheitsbeauftragte bestellen muss und keinen Platz mehr in einem Präsenzseminar bekommen kann, erhält mit diesem neuen Online-Kurs in der „Lernwelt“ deutlich mehr Möglichkeiten. Auch wenn die zukünftigen Sibe keine Zeit für ein mehrtägiges Seminar haben, erleichtert die digitale Option die Qualifizierung. Der Kurs besteht aus vier Pflicht- und zwei Wahlpflichtmodulen. Ein vollständig absolvierter Kurs „Sibe Basiswissen online“ entspricht der Teilnahme an einem „Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte“ in Präsenz. Die „Lernwelt“ der BG Verkehr steht nach einer kurzen Registrierung zur Verfügung.



Lernwelt
E-Learning-Plattform
der BG Verkehr
lernwelt.bg-verkehr.de

„Sichere Arbeitswege“ – die Gewinner



Der Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit (VDSI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) haben drei Projekte ausgezeichnet. Den ersten Platz belegte „drivometer“ von der Verwaltungsberufsgenossenschaft VBG. Die App weist Radfahrende auf ihrem Arbeitsweg auf Gefahrenstellen hin und schlägt sichere Alternativrouten vor. Platz zwei ging an das Schulungsprogramm „Fahr sicher – bleib sicher“ von RWE Power. In vier Stationen lernen die Beschäftigten den Umgang mit Betriebsfahrzeugen, angeleitet von Fahrlehrerinnen und -lehrern. Im Mittelpunkt stehen Fahrtechnik, Reaktionsverhalten, ergonomisches Sitzen und das Vermeiden von Ablenkung. Den dritten Platz erhielt der Balancierbalken der Firma Streit-los Wirtschaftsmediation, mit dem sich Konzentration und Gleichgewicht trainieren lassen.



© iStock | Dejan Marjanovic; Adobe Stock | frimufilms; BG Verkehr; Freepik; Adobe Stock | Martin Barraud/KOTO

UNTERSTÜTZUNG GESUCHT

Gemeinsam Abstürze verhindern

Zusammen mit dem DIN-Normenausschuss Auto und Mobilität möchte die BG Verkehr harmonisierte Normen für Kippsulden-, Kippsilo- und Autotransport-Fahrzeuge auf den Weg bringen. Gesucht werden dafür Fachleute von Hersteller- und Betreiberseite, die sich bei der Erarbeitung der technischen Standards einbringen möchten. Ziel ist es, die Sicherheit und die Gesundheit der Beschäftigten bereits beim Bau neuer maschineller Aufbauten von Nutzfahrzeugen zu berücksichtigen. Ein Kernaspekt soll die Gestaltung von Aufstiegen, Zugängen und Arbeitsplätzen an Fahrzeugaufbauten sein, um Stürze und Abstürze zu vermeiden. Wer mit Praxis- und Fachwissen beim Ausarbeiten der Normen unterstützen möchte, kann sich an dirk.bremer@bg-verkehr.de wenden.



Neue Technik für Alkoholgehalt-Messung



© BASF/trinamix

Die Unternehmen Trinamix und Aumovio haben eine Technik zur Blutalkoholmessung vorgestellt. Sie soll präzise und komfortabel sein, ohne dabei Blut abzunehmen. Über einen speziellen Nahinfrarot-Spektroskopie-(NIR)-Sensor genügt das Berühren mit der Fingerkuppe, um den Alkoholspiegel im Blut zu messen, ohne dass der Fahrer oder die Fahrerin pusten muss. Ein unsichtbares Infrarotlicht wird in menschliches Gewebe geleitet und dort vom Alkohol (Ethanol) reflektiert. Ein Sensor misst diese Reflexion und KI-gestützte Algorithmen errechnen daraus in Echtzeit den Blutalkoholgehalt.

Umgang mit verunfallten E-Autos

Gemeinsam mit der BG Verkehr und anderen Organisationen hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) eine verbandsübergreifende Handlungsempfehlung zur sicheren und normgerechten Handhabung verunfallter Elektrofahrzeuge erarbeitet. Sie bündelt Fachwissen zahlreicher Branchen und schafft einen sicheren, rechtlich abgesicherten und praxisorientierten Standard – etwa für den Umgang mit E-Fahrzeugen im Brandfall oder nach Überschwemmungen. Enthalten sind praxisnahe Empfehlungen zum Abschleppen, Bergen und Transportieren von verunfallten E-Fahrzeugen. Ziel ist es, vom Abschleppdienst bis hin zu Einsatzkräften ein gemeinsames Verständnis für den sicheren Umgang mit verunfallten E-Fahrzeugen zu schaffen.



Download der
Handlungsempfehlung
www.vda.de





BERGEN VON FESTGEFAHRENEN LKW

Wenn nichts mehr geht

Rauf auf die Baustelle, runter von der befestigten Straße – und schon ist es passiert: Der Lkw steckt fest. Wer ein festgefahrenes Fahrzeug selbst bergen will, darf die damit verbundenen Risiken nicht unterschätzen. Eine gute Vorbereitung reduziert viele Gefährdungen bereits im Vorfeld.

Festgefahrne Lkw stellen im Transportgewerbe keine Routine dar, sondern eine Herausforderung.

Insbesondere dort, wo Fahrzeuge regelmäßig unbefestigte Flächen befahren. Erfahrungen aus der Praxis zeigen: Bergungen werden häufig in Eigenregie durchgeführt. Unfallschäden fallen dabei oft erst im Nachhinein auf. Innerhalb des Versichertenkreises der BG Verkehr ereigneten sich in den vergangenen Jahren mehrere schwere Bergeunfälle. Die Verletzungen waren durchweg schwer, in der Hälfte der Fälle endeten sie tödlich. Besonders kritisch wird es, wenn sich Personen im Gefahrenbereich zwischen Fahrzeugen oder Arbeitsmitteln aufhalten und diese während der Bergung kippen oder unkontrolliert in Bewegung geraten.

Vorbeugen ist besser als Bergen

Idealerweise vermeiden Fahrerinnen und Fahrer solche Situationen, indem sie ungeeignetes Gelände nicht befahren. Im Zweifel steigen sie vorab aus und prüfen Bodenbeschaffenheit, Tragfähigkeit und Wendemöglichkeiten. Zusatzausstattungen wie Traktions- und Anfahrhilfen, Differentialsperren, angetriebene Achsen oder geeignete Bereifung können helfen, kritische Situationen aus eigener Kraft zu bewältigen. Unternehmen müssen daher stets vor dem Fahrzeugkauf die für den Einsatz erforderlichen Ausstattungsmerkmale zusammenstellen (siehe § 3 (3) Betriebssicherheitsverordnung).

Lässt sich eine Bergung nicht ausschließen, müssen Unternehmen die Risiken im Rahmen der Gefährdungs-

Ab bestimmten Situationen muss es konsequent heißen: „Stopp! Bis hierhin und nicht weiter.“ Fachpersonal übernimmt.

beurteilung berücksichtigen (siehe § 3 DGUV Vorschrift 1). Klare Festlegungen zu Zuständigkeiten, Maßnahmen, Meldeketten und Entscheidungsbefugnissen sind dabei unerlässlich. In diesem Rahmen sollte bereits vorab auf sichere Fahrwege geachtet werden. Betriebsanweisungen und praxisnahe Schulungen unterstützen diesen Prozess. Moderne Bergeausrüstung hilft wenig, wenn sie im Ernstfall erstmals eingesetzt wird. Schulungen müssen daher auch Grenzen klar benennen. Ab bestimmten Situationen muss konsequent gelten: „Stopp! Bis hierhin und nicht weiter.“ Dann sind qualifizierte Bergesachkräfte hinzuzuziehen (▷ siehe Kasten).

Gefahr erkannt, Gefahr gebannt

In der Praxis werden festgefahrne Lkw häufig durch direktes Ziehen geborgen. Eine der größten Gefahren entsteht bereits beim Verbinden: Die beteiligte Person hält sich dabei oft im unmittelbaren Gefahrenbereich zwischen



© Stadtfeuerwehr Weiz

Qualifizierte Bergeschäfte

Für die Bergung festgefahrter Lkw muss ein gewerblicher Bergedienstleister über eine anerkannte Qualifikation als Bergungsleiter für Schwerverkehr der Gruppe 1 verfügen. Die Qualifikation richtet sich nach den jeweils geltenden Landesbestimmungen. In Bayern gilt hierfür zum Beispiel die Abschlepprichtlinie (ARB).



Fahrzeugen und Arbeitsmitteln auf. Besonders bei kurzen Anschlagmitteln kann dies fatale Folgen haben.

Hinzu kommt das Risiko ungewollter Bewegungen. Fahrzeuge oder Arbeitsmaschinen können wegrutschen oder wegrollen. Im unbefestigten oder unebenen Gelände steigt die Gefahr des einseitigen Einsinkens und Umkippens. In solchen Situationen darf sich niemand ungesichert im Gefahrenbereich vor, neben oder unter Fahrzeug- oder Maschinenteilen aufhalten. Müssen Arbeiten dennoch durchgeführt werden, sind geeignete Sicherungsmaßnahmen zwingend erforderlich. Gurte, Seile oder Stangen sollten dabei möglichst von außerhalb des Gefahrenbereichs angebracht werden.

Das Vorgehen

Beim Freiziehen müssen die Beteiligten zunächst den Widerstand des Erdreichs rund um Räder und Fahrspur überwinden. Die dabei wirkenden Zugkräfte können die Gewichtskraft des Fahrzeugs deutlich übersteigen und sind ohne Messmittel kaum realistisch einzuschätzen.



Bergeunfälle



In den vergangenen Jahren ereigneten sich sechs Bergeunfälle mit schweren Verletzungen, die Hälfte endete tödlich.

- ▶ Ein Fahrer wurde beim Bergen eines im aufgeweichten Lehmbooden festgefahrenen Lkw zwischen diesem und einem rückwärts herankommenden Sattelkipper tödlich gequetscht.
- ▶ Beim Bergen eines im losen Sand festgefahrenen Sattelkippers wurde der Fahrer zwischen dem Fahrzeug und dem für die Bergung eingesetzten zurückrollenden Radlader eingeklemmt. Er erlitt eine Lungenquetschung sowie multiple Knochenbrüche.
- ▶ Beim Lösen einer Gelenkwelle wurde ein Lkw-Fahrer von einer ungesicherten und angehobenen Liftachse tödlich gequetscht, nachdem sich diese plötzlich auf ihn absenkte.
- ▶ Schwere Verletzungen am Brustkorb und eine Amputation erlitt ein Fahrer, nachdem er versucht hatte, seinen im weichen Deponieuntergrund festgefahrenen Muldenkipper mithilfe eines Radladers durch Ziehen zu bergen. Er wurde zwischen diesem und dem zurückrollenden Radlader eingeklemmt.
- ▶ Der Fahrer eines im Sand festgefahrenen Sattelzuges wollte sein Fahrzeug mit einem zur Bergung herbeigerufenen Radlader verbinden. Dabei geriet er zwischen die beiden Fahrzeuge und wurde tödlich eingeklemmt.
- ▶ Eine Kette traf einen Fahrer am Kopf, als diese beim Bergevorgang riss und zurückpeitschte. Er verlor ein Auge und erlitt schwere Schädelverletzungen.

© Ferepik



© Daniel Große

So sollte beim Bergen vorgegangen werden:

- Bergeleitfäden der Hersteller müssen zwingend beachtet werden.
- Alle Anschlagmittel, Anschlag- oder Ankerpunkte sowie Fahrzeugteile, die im Kraftfluss stehen, müssen für den jeweiligen Einsatzzweck geeignet, unbeschädigt und ausreichend dimensioniert sein.
- Bergende dürfen nur Anschlagpunkte verwenden, die vom Hersteller für diesen Zweck zugelassen sind.
- Alle Beteiligten müssen sich vor dem Bergevorgang absprechen.
- Vor dem Ziehvorgang sollten Seilrissdämpfer oder speziell dazu vorgesehene Gewichtsdecken über das Zugmittel gelegt werden, um die Gefahr zurückpeitschender Teile zu reduzieren.
- Während des Bergevorgangs muss ein ausreichender, hindernisfreier Sicherheitsabstand aller Beteiligten eingehalten werden.
- Traktions- oder Anfahrhilfen dürfen ausschließlich bei stillstehenden Antriebsrädern positioniert werden.
- Der Aufenthalt im Gefahrenbereich von heraus-

schleuderndem Unterlegmaterial ist unzulässig (§ 52 DGUV Vorschrift 70).

- Wenn das festgefahrene Fahrzeug geborgen und gesichert ist, muss seine Betriebssicherheit durch eine außerordentliche Prüfung festgestellt werden.

Das Bergen festgefahrener Lkw stellt für Fahrerinnen und Fahrer stets eine ungeplante Ausnahmesituation dar. Unternehmen müssen solche Szenarien daher vorab in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigen sowie klare Handlungsanweisungen und -grenzen definieren. Unterweisen Sie Ihre Fahrerinnen und Fahrer darin. Dann können diese auch ungeplante Ausnahmesituationen sicher bewältigen. Nur so lassen sich schwere Bergeunfälle wirksam verhindern.

Julian Müller

Aufsichtsperson der BG Verkehr

Fahrzeugkontrolle und -prüfung

Ein Fahrzeug gilt nur dann als betriebssicher, wenn es verkehrs- und arbeitssicher ist. Vor der Weiterfahrt müssen Fahrerinnen und Fahrer den Zustand des Fahrzeugs gemäß § 36 Absatz 1 DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ kontrollieren (siehe auch DGUV Grundsatz 314-002 „Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal“). Stellen sie dabei Mängel fest, die die Betriebssicherheit gefährden (§ 36 Absatz 2 DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“), müssen sie den Betrieb einstellen.

Zusätzlich zur Reparatur muss eine außerordentliche Prüfung nach § 57 Absatz 1 DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ bzw. § 14 Absatz 3 Betriebssicherheitsverordnung veranlasst werden (▷ siehe auch DGUV Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit“).



DGUV Vorschrift 1

Grundsätze der Prävention

www.dguv.de

Webcode: p000941



DGUV Vorschrift 70

Fahrzeuge

www.dguv.de

Webcode: p000353



DGUV Grundsatz 314-002

Kontrolle von Fahrzeugen durch Fahrpersonal

www.dguv.de

Webcode: p314002



DGUV Grundsatz 314-003

Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit

www.dguv.de

Webcode: p314003



Betriebssicherheitsverordnung

www.gesetze-im-internet.de

Autsch!

Der Cartoon für
mehr Sicherheit

Hey, pass auf,
dass du
richtig hebst!

Sitz du
erst mal
richtig!



26.000 Menschen scheiden jährlich wegen Rückenerkrankungen vorzeitig aus dem Erwerbsleben aus. Das sind fast 15 Prozent derer, die aus gesundheitlichen Gründen in Frührente gehen.

Das können Sie tun

Beim Heben:

- immer in die Knie gehen, Rücken gerade halten
- frontal zur Last stehen, nicht verdrehen
- langsame und ruhige Bewegungen machen

Beim Sitzen:

- Haltung regelmäßig wechseln
- langes Sitzen vermeiden und alle 30 Minuten unterbrechen

Grundsätzlich:

- Dehnübungen in den Alltag einbauen
- Sport treiben, der den Rücken stärkt

Wer kifft, geht höhere Risiken ein

Wie wirkt sich Cannabiskonsum auf Arbeitsleistung und Fehlerhäufigkeit aus? Und wie lange dauert es, bis Beschäftigte nach einem Joint gefahrgeneigte Arbeit sicher erledigen können? Eine aktuelle Studie zu Auswirkungen bei Gabelstaplerfahrenden liefert Erkenntnisse für die Praxis.



Staplerfahrerinnen und -fahrer, die unter Cannabis-Einfluss Lkw mit wertvoller Fracht be- oder entladen: Für die meisten Führungskräfte von Unternehmen ist allein die Vorstellung ein Graus. Nicht zuletzt, weil sie auch Unfälle bei der Arbeit befürchten. Deshalb folgen viele Unternehmen den Empfehlungen der gesetzlichen Unfallversicherung und verbieten Cannabiskonsum am Arbeitsplatz komplett. Doch im privaten Rahmen greifen manche Beschäftigte trotzdem zum Joint. Deshalb sind gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse darüber nötig, wie sich Hasch, Marihuana und Co. auf Leistung und Fehlerhäufigkeit bei der Arbeit auswirken.

Die Berufsgenossenschaft für Handel und Warenlogistik (BGHW), Schwesterorganisation der BG Verkehr, wollte die Erkenntnislücke verkleinern und gab eine Studie in Auftrag. Das Institut für Rechtsmedizin an der Ludwig-Maximilians-Universität München und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie stellten 32 Probandinnen und Probanden auf einem Versuchsgelände vor jeweils vier Aufgaben mit dem Stapler. Die Staplerfahrenden absolvierten die Aufgaben zunächst nüchtern, dann unter Cannabis-Einfluss in zwei unterschiedlichen Dosierungen. Gemessen wurden Fahrleistung, also wie schnell die Fahrenden die Aufgaben erledigten, Fahrfehler und psychische Leistungsfähigkeit wie Aufmerksamkeit und Reaktionszeit zu vier verschiedenen Zeitpunkten. Dazu wurden die Testfahrerinnen und -fahrer zu subjektiven Einschätzungen wie Müdigkeit, Motivation oder erlebter Beanspruchung befragt.

Kiffen macht leichtsinniger

Das erste überraschende Ergebnis: Das Bild von antriebslosen Kiffenden erhärtete sich in dieser Studie nicht. Im Gegenteil: Unter Cannabiseinfluss steigerte sich die Fahrleistung signifi-

kant, wobei ein Teil der Verbesserung auch auf Übungseffekte zurückzuführen ist. Nicht so überraschend: Bei steigendem Einfluss von Tetrahydrocannabinol (THC) ging auch die Zahl der Fehler in die Höhe, wenngleich an diesem Punkt die statistische Signifikanz fehlte. Auf jeden Fall war die mittlere Fehleranzahl eine Stunde nach dem Cannabiskonsum am höchsten und ging bei den weiteren Messungen nach drei und fünf Stunden langsam wieder zurück.

Auch parallele medizinische Untersuchungen brachten interessante Resultate. Die aufgrund von Blutuntersuchungen ermittelten toxikologischen Ergebnisse zeigten, dass der Auf- und Abbau der gemessenen THC-Werte im Körper relativ individuell vonstattengeht. Ein THC-Maximum wird nach einer Stunde erreicht und es dauert zwischen drei und sechs Stunden, bis sich die Messwerte dem Ausgangswert angleichen. Dazu passt die durch Befragung ermittelte Stimmungsveränderung, die in den ersten beiden Stunden nach Konsum am deutlichsten ist. Die Zahl der Koordinationsfehler ist jedoch noch nach fünf Stunden klar höher als zum Startzeitpunkt.

Fazit des Forschungsteams: Individuelle Unterschiede (Motivation, subjektive Wirkung von Cannabis) und situative Faktoren (Müdigkeit, erlebte Beanspruchung) spielen eine größere Rolle als die THC-Konzentration. „Die Anwendung pauschaler THC-Grenzwerte ist unzureichend,

Unter Cannabiseinfluss steigerte sich die Fahrleistung. Doch auch die Zahl der Fehler ging in die Höhe.



© BGHW

Neben monotonen Tätigkeiten umfassten die Messungen der Studie auch komplexe Aufgaben.

da sie die tatsächliche Leistungsfähigkeit nur unbefriedigend abbilden und keine Dosis-Wirkung-Beziehung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit etabliert werden kann“, sagt Prof. Matthias Graw, Vorstand am Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München, der gemeinsam mit Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier von der Psychologischen Hochschule Berlin die Studie leitete. Der aktuell im Straßenverkehr geltende Grenzwert von 3,5 Nanogramm pro Milliliter THC (ng/ml THC) sei eine rein politische Festlegung.

Acht Stunden Pause

Die Studie gibt konkrete Empfehlungen ab, wann Personen, die Cannabis zu sich genommen haben, wieder arbeiten

Während der Studie wurde regelmäßig Blut entnommen, um den THC-Wert zu messen.



»Wir empfehlen, nach dem Cannabiskonsum eine Wartezeit von einer Nacht, also acht Stunden, nicht zu unterschreiten.«

Prof. Matthias Graw

Vorstand am Institut für Rechtsmedizin
der Ludwig-Maximilians-Universität München

oder am Straßenverkehr teilnehmen können. Hierbei sei es notwendig, zwischen gelegentlichen und regelmäßigen Einnahmen zu unterscheiden. Gelegentliche Konsumentinnen und Konsumenten sind laut Studie diejenigen, bei denen isolierte Einnahme vorliegt und die nach der Nutzung eine Pause einlegen. „Wir empfehlen, nach Konsum eine Wartezeit von einer Nacht, also acht Stunden, nicht zu unterschreiten“, sagt Graw. Eine Einnahme vor oder während der Arbeit sei nicht zu tolerieren, da sicherheitsrelevante Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu erwarten sind, auch bei einer Konzentration unter 3,5 ng/ml THC.

Bei täglichem oder mehrfach täglichem Hochkonsum hält Graw eine Verkehrsteilnahme oder Arbeit in sicherheitskritischen Bereichen grundsätzlich für ausgeschlossen. Diese solle erst nach einer längeren Abstinenz über mehrere Wochen wieder in Erwägung gezogen werden. Dr. Bernd Mützel, Leiter der Arbeitsmedizin bei der BG Verkehr, ergänzt: „Klare Regeln zum Cannabiskonsum im Betrieb sind das eine. Auf der anderen Seite rate ich den Führungskräften, den Beschäftigten im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements Angebote zum Stressabbau zu machen und sie für Suchtgefahren zu sensibilisieren. Aus arbeitsmedizinischer Sicht ist es übrigens egal, ob solche Drogen legal sind oder nicht – sie schaden der Gesundheit und gefährden Menschen bei der Arbeit.“ (bjh)



Cannabis: Klare Regeln für den Arbeitsplatz

www.bg-verkehr.de
Webcode: 24871233



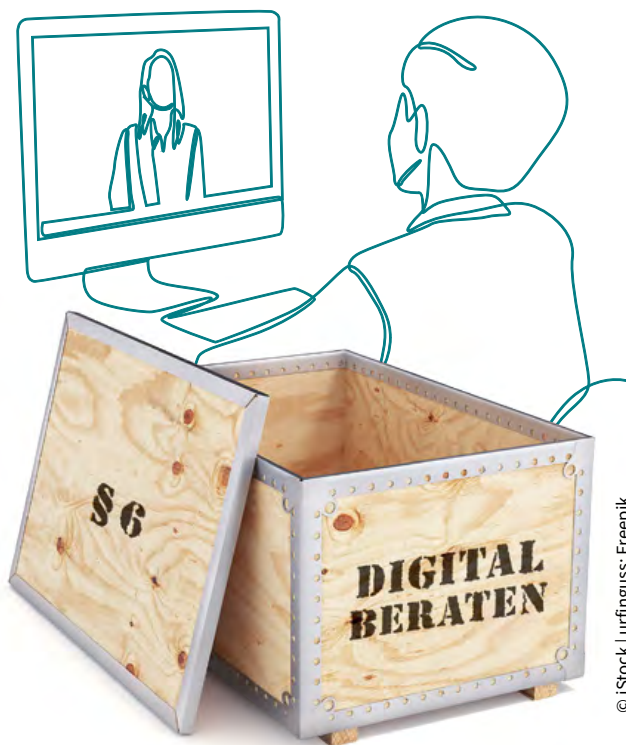
DGUV Fachbereich Aktuell: Die Cannabislegalisierung

www.dguv.de
Webcode: p022629

Modern und mit mehr Möglichkeiten

Die DGUV Vorschrift 2 konkretisiert die Pflichten der Unternehmerinnen und Unternehmer aus dem Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG). Seit 1. Januar ist die überarbeitete Fassung dieser Vorschrift bei der BG Verkehr in Kraft. Wir geben einen Überblick über die wesentlichen Änderungen und darüber, welche neuen Möglichkeiten sich dadurch bieten.

Wenn es darum geht, die Unternehmensleitung bei der Verbesserung von Sicherheit und Gesundheit im Betrieb zu unterstützen – insbesondere auch bei der Beurteilung der Arbeitsbedingungen –, übernehmen Betriebsärztinnen und Betriebsärzte (BÄ) sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifas) Schlüsselfunktionen. Wann und in welchem Umfang die Verantwortlichen die Beratung dieser Fachleute hinzuziehen müssen, steht in der DGUV Vorschrift 2.



Vorschrift plus empfehlende Regel

Die Anhänge der bisherigen Vorschrift und die darin enthaltenen Empfehlungen und Begriffserläuterungen wurden in die neue DGUV Regel 100-002 überführt. Die Vorschrift selbst enthält nur noch das, was rechtlich verbindlich ist.

Vorteil: bessere Übersicht. Es wird verständlicher, was rechtsverbindlich ist (Inhalte der Vorschrift). Die Begriffsdefinitionen, Erläuterungen und Empfehlungen sind praxistauglicher formuliert (Inhalte der Regel).

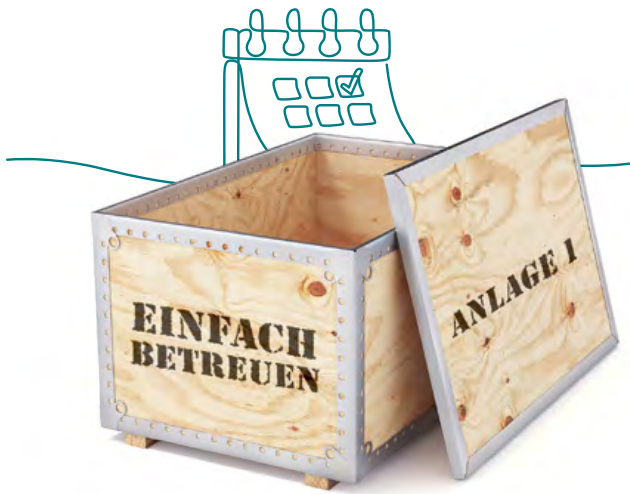
Digitale Beratung möglich

BÄ und Sifas dürfen die Unternehmen nun grundsätzlich bis zu einem Drittel des gesamten Betreuungsumfangs telefonisch oder online beraten. Diese Möglichkeit ergänzt die bisherige Präsenzberatung und kann bis auf einen maximalen Anteil von 50 Prozent erweitert werden, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind, die in der Vorschrift genannt sind.

Vorteil: Bei kurzfristigen Fragen ist schnell und unbürokratisch Hilfe möglich. Insbesondere kleinere Betriebe finden dank digitaler Möglichkeiten schneller geeignete Fachleute. Außerdem ist Zugang zu spezieller Beratungsexpertise leichter. Früher mussten die Fachleute bei Beratungsbesuchen unter Umständen lange Fahrzeiten einplanen.

Wichtig: Die Verhältnisse im Betrieb müssen Sifas und BÄ bekannt sein (Erstbegehung und regelmäßige Präsenz in den Betrieben). Die digitale Beratung muss von den zuständigen Fachleuten persönlich erfolgen. Mehr zu den Besonderheiten der digitalen betriebsärztlichen Beratung im Interview (▷ siehe Kasten Seite 18).

Sifas sowie Betriebsärztinnen und Betriebsärzte übernehmen Schlüsselfunktionen im Arbeitsschutz.



Vereinfachung für Betriebe bis 20 Beschäftigte

Die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Regelbetreuung kleiner Betriebe gilt nun für eine Betriebsgröße von bis zu 20 Beschäftigten. Grundsätzlich muss alle drei Jahre einer von beiden Akteuren vor Ort sein – die andere Fachdisziplin ist bedarfsweise einzubeziehen. Die sogenannte anlassbezogene Betreuung, etwa bei Neuplanungen und Änderungen im Betrieb oder Unfalluntersuchungen, ist – wie der Name sagt – erforderlichenfalls in Anspruch zu nehmen.

Vorteil: Entlastung kleinerer Betriebe zwischen zehn und 20 Beschäftigten insbesondere bei der Beurteilung der Arbeitsbedingungen. Bislang mussten bereits ab einer Betriebsgröße von mehr als zehn Beschäftigten feste Einsatzzeiten der Sifas und BÄ erbracht werden.

Wichtig: Im Fokus steht die Gefährdungsbeurteilung. Sie muss erstellt und spätestens nach drei Jahren auf Aktualität überprüft und nach Erfordernis angepasst werden. Daraus können sich weitere Unterstützungsbedarfe ergeben.

Fachkompetenz für spezielle Beratung

Für größere Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten bilden die Grundbetreuung und die betriebsspezifische Betreuung weiterhin die zentralen Elemente für die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung. Beratungen im Rahmen der betriebsspezifischen Betreuung beziehen sich auf betriebsindividuelle Gegebenheiten und können einen besonderen Betreuungsaufwand erfordern, für den keine Einsatzzeiten vorgegeben sind. Zu speziellen Fachthemen können auch Personen mit entsprechender Fachkompetenz herangezogen werden, die nicht BÄ oder Sifas sind. Die DGUV Regel 100-002 gibt hierzu weitere Empfehlungen und alltagstypische Beispiele, unter anderem:

- Spezialistinnen und Spezialisten von der Feuerwehr, die bei der Organisation des betrieblichen Brandschutzes helfen,
- Arbeitspsychologinnen und -psychologen, die rund um das Thema psychische Belastung bei der Arbeit beraten, oder
- Gesundheitswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler, die beim Aufbau der betrieblichen Gesundheitsförderung unterstützen.

Vorteil: Flexibilität für die Unternehmensleitung, tiefergehende und passgenaue Fachkompetenz für spezielle Beratung einzusetzen.

Einsatzzeiten für die Grundbetreuung

Die Mindestanteile für Sifas und BÄ in der Betreuung für Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten liegen für alle Betreuungsgruppen bei 20 Prozent des Gesamtumfangs.

Vorteil: Der Mindestanteil ist nun einheitlich. Das schafft Klarheit.

Der zeitliche Umfang der Grundbetreuung ist abhängig von der Branche bzw. dem Gewerbebezweig sowie von der Beschäftigtenzahl. In den Selbstverwaltungsgremien der BG Verkehr einigte man sich darauf, Teilzeitbeschäftigte in den Mitgliedsbetrieben mit bis zu durchschnittlich 20 Stunden pro Woche mit dem Faktor 0,5 zu berücksichtigen. Teilzeitbeschäftigte mit darüber hinausgehenden durchschnittlichen Wochenstunden werden mit dem Faktor 1,0 (also wie Vollzeitbeschäftigte) berücksichtigt.

Berichte

Sifas und BÄ müssen regelmäßig über die Erfüllung der übertragenen Aufgaben berichten und dies dokumentieren. Das ist auch elektronisch möglich. Der Bericht enthält auch Angaben über die Zusammenarbeit der Fachleute untereinander.

Neu: Im Bericht ist nachzuweisen, dass BÄ und Sifas Fortbildungen besucht haben, die sie benötigen, um ihre Aufgaben zu erfüllen.

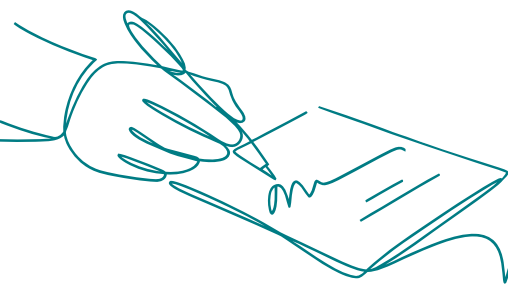
Vorteil: Die Unternehmensleitung hat aktuelle Informationen über die Leistungserbringung und im besten Fall über die Qualität der bestellten Fachleute. Damit alle wissen, was in den Bericht hineingehört, enthält die DGUV Regel 100-002 dafür eine Mustervorlage – das macht die Prozesse leichter verständlich.



Sifas aus mehr Fachgebieten möglich

Die Ausbildung zu Fachkräften für Arbeitssicherheit steht nun Absolventinnen und Absolventen aus mehr Fachgebieten als bisher offen. Abschließend genannt sind: Physik, Chemie, Biologie, Humanmedizin, Ergonomie, Arbeits- und Organisationspsychologie, Arbeitshygiene oder Arbeitswissenschaft.

Vorteil: Die Beratung wird vielseitiger und kann sich den Bedürfnissen der einzelnen Branchen besser anpassen. Die Unternehmerinnen und Unternehmer können ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit noch zielgerichteter auswählen. Aufgaben an Schnittstellen zwischen BÄ und Sifas können häufiger die Sifas übernehmen und so die starke Nachfrage nach BÄ abmildern. (mh)



Mehr Möglichkeiten mit Telemedizin

Dr. Bernd Mützel, Leiter des Bereichs Arbeitsmedizin, Verkehrsmedizin und Arbeitspsychologie bei der BG Verkehr, über die Chancen für die betriebsärztliche Betreuung, die der Einsatz von Telemedizin bietet.

Herr Mützel, was genau ist unter den Begriffen „Digitale Informations- und Kommunikationstechnologien“ bzw. „Telemedizin“ zu verstehen?

Wir alle kennen die telefonische ärztliche Beratung oder spätestens seit der Corona-Pandemie die Videosprechstunden. Viele Betriebe nutzen bereits Videokonferenzsysteme, zum Beispiel für Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses oder Beratungsleistungen zwischen Unternehmensleitung und Betriebsärztlichem Dienst.

Sind also nur mündliche Beratungsleistungen mit dem Begriff „Telemedizin“ gemeint?

Nein, auch einzelne Untersuchungen können telemedizinisch durchgeführt werden. Blutzuckerwerte, Blutdruck oder EKG kann man beispielsweise schon lange über Geräte mit speziellen Schnittstellen online an eine ferne ärztliche Praxis übertragen. Meist hilft eine medizinische Assistenzkraft vor Ort bei der Messung. Ich möchte an dieser Stelle aber auch darauf hinweisen, dass nicht alles technisch Machbare gleichzeitig auch sinnvoll ist. Die Arzthaftung bleibt unverändert bestehen und Qualitätsstandards müssen eingehalten werden. Zur Frage der delegierbaren Leistungen haben wir extra eine Arbeitsmedizinische Empfehlung „Delegation“. Diese wird auch in der DGUV Vorschrift 2 erwähnt. Darin ist alles gut beschrieben.

Und wie kann sichergestellt werden, dass ich als Beschäftigte nicht von einer künstlichen Intelligenz im Chat beraten werde oder allein ein Computerprogramm über meine Eignung entscheidet?

Voraussetzung für die digitale Beratung ist ein persönlicher Termin vor Ort im Betrieb. Wer digital berät, muss mit den betrieblichen Verhältnissen vertraut sein. Das gilt für den Fall, wenn ich als Betriebsarzt den Unternehmer berate, genauso in der Situation, wenn ich einen Beschäftigten berate, zum Beispiel in der Vorsorge. Eine Eignungsbeurteilung dagegen würde ich niemals vollständig telemedizinisch durchführen wollen, dabei würden mir zu viele Informationen aus der Untersuchung über meine anderen Sinne fehlen.

Findet dann also zukünftig arbeitsmedizinische Beratung abends zu Hause auf dem Sofa mit dem eigenen Smartphone statt?

(lacht) Wohl kaum. Telemedizin erfordert immer Freiwilligkeit und explizite Zustimmung von beiden Seiten. Datenschutz und Schweigepflicht gelten genauso weiter. Der Arbeitgeber muss deshalb, wenn er Telemedizin einsetzen möchte, für die passenden Rahmenbedingungen sorgen und Software und Videodienstleister sorgfältig auswählen. Die DGUV hat einen Katalog mit Kriterien zusammengestellt, auf die Arbeitgeber achten sollten, wenn sie digitale arbeitsmedizinische Dienstleistungen in Anspruch nehmen möchten.



© Gettyimages | Luis Alvarez; iStock | urfinguss; Freepik

„WIR MACHEN DAS“

Vor dem Gesetz sind alle gleich: Das heißt, auch kleine und kleinste Unternehmen müssen nachweisen können, was sie zur Vermeidung von Arbeitsunfällen und berufsbedingten Erkrankungen tun. Das bedeutet konkret: Sie müssen die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung organisieren. Oft fehlt im eigenen Haus das Personal, um die rechtlichen Vorgaben zum Arbeitsschutz zu erfüllen. Wer qualifizierte Fachleute einbinden will, ist beim Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD) der BG Verkehr genau richtig.

Die Fachleute, die bei den Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG), den Vertragspartnern des ASD, als Fachkraft für Arbeitssicherheit angestellt sind, bringen aus ihrer vorherigen Berufstätigkeit fundiertes Branchenwissen mit. Über eine Mitgliedschaft im ASD erhält ein Betrieb ohne weitere Kosten alle relevanten Leistungen zu Arbeitssicherheit und Arbeitsmedizin:

„Mit der Zeit lernt man alle Branchen kennen. Ich berate in Reedereien, Bestattungsunternehmen, auf Reiterhöfen, in Entsorgungsbetrieben und natürlich in Transportunternehmen jeder Art.“

Karsten Krauel

Sifa bei der SVG in Hannover



„Unser ‚Wissensnetzwerk‘ hilft mir, auch bei spezielleren Themen eine pragmatische Lösung zu finden, die allen rechtlichen Anforderungen entspricht.“

Denise Kiontke

Sifa bei der SVG in Freiburg



© Thomas Panzau/BG Verkehr

Beratung durch die Sifa, betriebsärztliche Beratung, Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen sowie Unterstützung bei Unterweisungen und Betriebsanweisungen.

Ein aktuelles Beispiel für die Vorteile des Angebots ist die rechtsfeste Umsetzung der neuen Vorschrift 2 der gesetzlichen Unfallversicherung. „Wir unterstützen dort, wo wir gebraucht werden“, sagt Lars Müller, Leiter des ASD in Hamburg. „Auf Wunsch kommt eine Fachkraft für Arbeitssicherheit direkt in Ihren Betrieb und begleitet Sie bei allen Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Sprechen Sie uns gern an!“ Unternehmen mit maximal 50 Beschäftigten können Mitglied des ASD werden. Alle weiteren Infos zur Mitgliedschaft und den zentralen Leistungen (ASD-Präventionskette) finden Sie im Internet.

„In Zukunft können wir auch ergänzend online beraten, das hat viele Vorteile, funktioniert allerdings nur, wenn man den Betrieb schon gut kennt.“

Mathias Tillmanns

Sifa bei der SVG in Düsseldorf



Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst (ASD)

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16392355



Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit

DGUV Vorschrift 2 und Regel 100-002
www.bg-verkehr.de | Webcode: 25684141



Leitfaden für Betriebsärztinnen und Betriebsärzte zur Telemedizin

DGUV Information 250-012
www.bg-verkehr.de | Webcode: 25434248



Arbeitsmedizinische Online-Dienstleistungen

Hinweise und Kriterien zur Inanspruchnahme
www.dguv.de | Webcode: p022848

»Unser Beitragsniveau ist seit zehn Jahren stabil«

Stefan Höppner ist seit dem 1. Februar Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr. Im Interview mit dem SicherheitsProfi verrät er, welche Akzente er setzen will, was er von der Forderung nach Entbürokratisierung hält und welchen Nutzen Mitgliedsunternehmen von konsequenter Digitalisierung haben.

Herr Höppner, Sie haben den Vorsitz der Geschäftsführung von Sabine Kudzielka übernommen. Wie ist die BG Verkehr aus Ihrer Sicht aufgestellt?

Ich sehe die BG Verkehr insgesamt gut aufgestellt. Um mal ein paar Beispiele zu nennen: Wir haben mit dem Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD) eine Organisation geschaffen, die unsere zahlreichen kleinen Mitgliedsunternehmen sehr wirkungsvoll bei der Präventionsarbeit unterstützt. Wir sind regional aufgestellt und deshalb nah bei unseren Versicherten und Mitgliedsunternehmen. Eine besondere Stärke ist unsere Selbstverwaltung, in der fast alle Branchen in unserer Zuständigkeit repräsentiert sind. Das fördert praxisnahe Arbeit. Wovon ich viel erwarte, ist unsere Mitarbeit in einem IT-Verbund mit mehreren anderen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Dies wird unserer Digitalisierungsstrategie neue Impulse geben, Umsetzungen beschleunigen und die Effizienz weiter steigern.

Sie arbeiten schon einige Jahre in der Geschäftsführung der BG Verkehr. Welche Akzente wollen Sie als neuer Chef setzen?

Die Akzente ergeben sich aus den Herausforderungen der kommenden Jahre. Auch uns trifft der demografische Wandel. Viele erfahrene Mitarbeitende verlassen uns und gehen in den Ruhestand. Hier müssen wir gegensteuern – mit Mitteln der Personalgewinnung und -bindung, aber auch durch eine verstärkte Automatisierung unserer Prozesse im Rahmen der Digitalisierung. Politik und Wirtschaftsverbände fordern eine Entbürokratisierung. Vor diesem Hintergrund werden wir unsere Prozesse kritisch überprüfen mit der Zielsetzung der Beschleunigung der Kommunikation und besserer Erreichbarkeit. Intern wollen wir eine moderne und attraktive Arbeitgeberin sein. Wir haben uns in den vergangenen Monaten im Dialog mit unseren Mitarbeitenden stark mit einem Kulturwandel beschäftigt.

In der Politik wird teilweise der Umbau, aber zumindest die Reform der Sozialversicherung gefordert. Inwieweit ist hier die gesetzliche Unfallversicherung betroffen?

Es macht Sinn, sich immer wieder selbst zu überprüfen – nicht nur, wenn die Politik Druck macht. Die gesetzliche Unfallversicherung überprüft in diesem Jahr die DGUV Vorschrift 1 „Grundlagen der Prävention“, ein entscheidender Baustein für die Prävention in den Unternehmen. Was mir in diesem Zusammenhang wichtig ist: Wir tun das im engen Schulterschluss mit den Gremien der Selbstverwaltung. Diese setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite zusammen. Wir arbeiten deshalb näher an der Praxis, als es manchmal von der Politik wahrgenommen wird.



»Wir arbeiten näher an der Praxis, als es von der Politik wahrgenommen wird.«

Stefan Höppner

Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr

Was ich sehr bedauere, ist, dass die Arbeit der Selbstverwaltung oftmals zu wenig wertgeschätzt wird. Zwei Beispiele: Als einziger Zweig der Sozialversicherung bietet die gesetzliche Unfallversicherung in den letzten zehn Jahren stabile oder sogar sinkende Beiträge und in der Corona-Pandemie konnten wir unsere Betriebe sehr schnell mit pragmatischen Lösungen unterstützen.

Wie kann die BG Verkehr die Beiträge stabil halten?

Bei der BG Verkehr hat die Dynamik in einigen unserer wichtigsten Wirtschaftszweige zu steigenden Entgelten geführt. Gleichzeitig sind die Unfallzahlen aufgrund der Präventionsarbeit in den Betrieben gesunken. Auch die Zahl der neuen Renten ist rückläufig. Die steigenden Kosten im Gesundheitswesen treffen auch uns, aber bislang konnten wir diese aufgrund der dargestellten Entwicklungen gut kompensieren. In diesem Zusammenhang möchte ich auch betonen, dass in der Unfallversicherung schon immer der gesetzliche

Auftrag bestand, die Heilverfahren zu steuern. Das führt nicht nur dazu, dass unfallverletzte Personen schnell wieder arbeitsfähig werden, es reduziert auch die Kosten. Die insoweit entstehenden Kosten der Verwaltung sind also gut investiertes Geld.

Wie kann die BG Verkehr gegenüber ihren Mitgliedsunternehmen und Versicherten noch kundenfreundlicher werden?

Wir müssen die Möglichkeiten der Digitalisierung konsequent für unseren Service nutzen. Beispielsweise durch den Aufbau von Kundenportalen, die Schriftverkehr auf Papier ersetzen, oder den Einsatz von Chatbots auf unserer Website. Es gibt bei der Entbürokratisierung aber auch Grenzen. Wir unterliegen gesetzlichen Bestimmungen, die wir einhalten müssen. Da sind dann auch wir von Bürokratie betroffen. Es gibt beispielsweise Prüfungen von unterschiedlichen Aufsichtsbehörden. Die Frage ist, ob nicht auch eine reicht. Auch bei den sehr restriktiven Datenschutzbestimmungen könnte man das eine oder andere pragmatischer auslegen. Bei der Vergabe von Aufträgen haben wir einen umfangreichen Regelungsbereich. Die Politik hat also einige Möglichkeiten, auch uns von Bürokratie zu entlasten.

Die meisten Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr machen derzeit schwere Zeiten durch.

Ist die BG Verkehr ihre Mitgliedsbeiträge wert?

Absolut. Unsere Aufgabe ist es, unsere Mitgliedsunternehmen dabei zu unterstützen, Arbeitsunfälle zu verhindern – und dort, wo sie doch passieren, unsere Versicherten so schnell es geht wieder ins Berufsleben zu integrieren. Das ist in Zeiten der Arbeitskräfteknappheit enorm wichtig. Und wir übernehmen für die Unternehmen die Haftung für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten – wie gesagt auf einem stabilen oder sogar sinkenden Beitragsniveau.

Das ist nicht überall bekannt. Muss sich die BG Verkehr stärker nach außen präsentieren?

Ja, das müssen wir tun, nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“. Beispielsweise sollten wir uns häufiger in den Verbänden, auf Betriebsversammlungen oder in den Unternehmen zeigen und über unsere Leistungen informieren. Da sind wir manchmal noch zu leise.

Stefan Höppner wurde 1968 in Hamburg geboren. Er schloss ein Jurastudium in Hamburg mit dem zweiten Staatsexamen ab und studierte zudem Betriebswirtschaft (Abschluss Diplom-Kaufmann). Höppner ist seit 2016 als Mitglied der Geschäftsführung bei der BG Verkehr tätig. Zuvor arbeitete er 24 Jahre lang bei anderen Berufsgenossenschaften in verschiedenen Funktionen.



RÜCKWÄRTSFAHREN BEI DER ABFALLSAMMLUNG

© DGUV | Thomas Frey

Ein vermeidbares Risiko

Trotz vorhandener Wendeanlagen kam es im vergangenen Jahr bei Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr aus der Abfallbranche zu mehreren schweren Unfällen beim Rückwärtsfahren. Diese Unfälle verursachen großes Leid und tiefe Betroffenheit bei Mitarbeitenden, Unternehmen, Familien und deren privatem Umfeld. Das ist für uns Grund genug, das Thema erneut aufzugreifen.

Rückwärtsfahrten sind gefährliche Fahrmanöver. Sie erfordern höchste Aufmerksamkeit sowohl vom Fahrzeugführenden als auch vom Ladepersonal. Insbesondere dann, wenn dieses als Einweiser fungiert. Um eine sichere Abfallsammelfahrt zu ermöglichen, sollte das Entsorgungsunternehmen bereits bei der Planung von Straßen und Wendeanlagen einbezogen werden, etwa in neuen Wohngebieten. Die Verantwortlichen vor Ort wissen am besten, mit welchen Fahrzeugen die Abfallsammlung künftig erfolgt und wie sich eine sichere Sammelfahrt gewährleisten lässt. Leider gelingt diese Einbindung noch nicht überall.

Für die gewerbliche Abfallsammlung gilt die DGUV Vorschrift 43 „Müllbeseitigung“. Müll darf nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren

nicht erforderlich ist (§ 16 Nr. 1). Diese Vorgabe betrifft Straßen, die nach Inkrafttreten der DGUV Vorschrift 43 gebaut wurden. In den „alten“ Bundesländern betrifft dies Straßen ab dem 1. Oktober 1979, in den „neuen“ Bundesländern Straßen ab dem 3. Oktober 1990. Sind solche Straßen z. B. als Sackgasse angelegt, dürfen sie nur befahren werden, wenn eine geeignete Wendemöglichkeit für die eingesetzten Abfallsammelfahrzeuge vorhanden ist.

Bei Straßen, die vor diesen Stichtagen errichtet wurden, ist eine Rückwärtsfahrt unter bestimmten Voraussetzungen möglich, sofern die Sicherheit gewährleistet wird. Zunächst ist zu prüfen, ob sich Rückwärtsfahrten durch andere Maßnahmen vermeiden lassen. Dazu zählen zum Beispiel bauliche, technische oder organisatorische Lösungen. Mögliche Maßnahmen sind:

- bauliche Veränderungen an den Zufahrten zu Sammelplätzen,
- die Änderung der Fahrstrecke im Rahmen der Tourenplanung,
- Einrichtung von Bereitstellungsplätzen oder
- der Einsatz kleinerer Abfallsammelfahrzeuge.

Oberste Priorität sollte sein, Touren so zu planen, dass Rückwärtsfahrten nicht erforderlich sind.

Bleibt es bei „alten Straßen“ trotz dieser Maßnahmen unvermeidlich, mit dem Abfallsammelfahrzeug rückwärtszufahren, gelten die Mindestanforderungen aus Kapitel 3.8 der DGUV Branchenregel „Abfallsammlung“ (DGUV Regel 114-601):

- ▶ Beiderseits des Abfallsammelfahrzeugs soll über die gesamte Rückfahrstrecke jederzeit ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 Metern zu allen Objekten eingehalten werden. Anklappbare und nicht gefahrbringende Anbauteile, etwa leicht klappbare Spiegel, sind davon ausgenommen.
- ▶ Die zurückzulegende Strecke soll nicht länger als 150 Meter sein.
- ▶ Die Sicht nach hinten durch die Rückspiegel darf nicht behindert sein, zum Beispiel durch Bäume, Äste oder Strauchwerk.
- ▶ Die Rückspiegel sollen bei der Rückwärtsfahrt nicht angeklappt werden.
- ▶ Im Gefahrenbereich des Abfallsammelfahrzeugs dürfen sich keine Personen aufhalten.
- ▶ Einweisende müssen für den Fahrer ständig sichtbar sein. Sie müssen eindeutige, abgestimmte und eingeübte Zeichen verwenden.
- ▶ Geht die Sicht verloren, muss die Rückwärtsfahrt sofort abgebrochen werden.

Ob eine Straße für die Abfallsammlung befahrbar ist, muss im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung entschieden und dokumentiert werden. Dabei sind alle technischen und baulichen Anforderungen zu berücksichtigen. Unterstützung bei der Bewertung bietet die DGUV Information 214-033 „Sicherheitstechnische Anforderungen an Straßen und Fahrwege für die Sammlung von Abfällen“. Oberste Priorität sollte jedoch sein, Touren generell so zu planen, dass Rückwärtsfahrten nicht erforderlich sind.

Sicherheit braucht alle

Die eingangs erwähnten Unfälle fanden in Straßen statt, die über Wendeanlagen verfügten. Weder war eine Rückwärtsfahrt erforderlich noch erlaubt. Warum dennoch rückwärts gefahren wurde und es zu den Unfällen kam, ist Gegenstand der Unfalluntersuchungen. Viele Entsorgungsunternehmen legen Kataster an, in denen sie kritische Straßen erfassen. Hier werden die schwierigen Stellen bewertet und Möglichkeiten für die sichere Entsorgungsfahrt festgelegt. Eine wichtige Grundlage dafür sind die Ortskenntnis und die Erfahrung der Abfallsammelteams. Nur wenn Mitarbeitende schon bei der Gefährdungsbeurteilung einbezogen werden, können getroffene Maßnahmen funktionieren. So fühlen sich die auf der Sammelfahrt entscheidenden Personen ernst genommen und mitverantwortlich. Ebenso wichtig sind die regelmäßige Überprüfung des Katasters sowie die Kontrolle, ob die Teams die Fahrten wie geplant durchführen. Für die Besprechung von Problemen sollte regelmäßig Zeit investiert werden. Damit stärken Sie Ihre Abfallsammelteams und zeigen, dass Ihnen ihre Sicherheit wichtig ist.

Eva Wilbig

Hauptreferentin bei der BG Verkehr

Checkliste

- ✓ Ist eine Rückwärtsfahrt rechtlich möglich? (DGUV Vorschrift 43 § 16)
- ✓ Ist eine geeignete Wendemöglichkeit vorhanden?
- ✓ Ist Rückwärtsfahren auf der Strecke grundsätzlich vermeidbar?
- ✓ Wurde geprüft, ob bauliche, technische oder organisatorische Maßnahmen möglich sind?
- ✓ Sind Sicherheitsabstände, Sichtverhältnisse und Streckenlänge eingehalten?
- ✓ Sind Einweisende geschult und für das Fahrpersonal jederzeit sichtbar?
- ✓ Wurde die Befahrbarkeit im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung dokumentiert?
- ✓ Werden festgelegte Maßnahmen regelmäßig überprüft und eingehalten?



DGUV Vorschrift 43

Müllbeseitigung
www.dguv.de
Webcode: p000323



DGUV Regel 114-601

Branche Abfallwirtschaft – Teil I
www.dguv.de
Webcode: p114601



DGUV Information 214-033

Sicherheitstechnische Anforderungen ...
www.dguv.de
Webcode: p214033



Checkliste

www.bg-verkehr.de
Webcode: 18372904



FBL-004: Einsatz von Rückfahrsistenzsystemen (RAS)

www.dguv.de
Webcode: p022431



FAQ zur Abfallwirtschaft

www.dguv.de



IHRE FRAGE:

Ich wollte im Büro den Hund meiner Kollegin streicheln und er hat mich gebissen. Ist das ein Arbeitsunfall?

Unsere Antwort von Daniel Wollenberg, Geschäftsführer der Bezirksverwaltung Hamburg

Auf diese Frage gibt es keine pauschale Antwort. Grundsätzlich darf die BG Verkehr nur Unfälle entschädigen, die im Zusammenhang mit der betrieblichen Arbeit stehen. Falls der Hund also während der Mittagspause in einem Restaurant zubeißt, ist das kein Arbeitsunfall. Und ein Hundebiss im Büro? Wenn sich nach der sorgfältigen Prüfung aller Umstände kein ausreichender Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit feststellen lässt, ist die BG Verkehr nicht zuständig. In diesem Fall übernimmt die Krankenversicherung die Behandlungskosten.

Grundsätzlich gilt: Die Beschäftigten haben keinen Anspruch darauf, ihren Hund zum Arbeitsplatz mitzunehmen – es sei denn, es handelt sich um ein Assistenztier. Alle anderen Hunde dürfen ihren Lieblingsmenschen nur mit Zustimmung der Unternehmensleitung begleiten. Voraussetzung dafür sollte ein guter Gesundheitszustand des Tieres sein (Wurmkur, Impfungen, Schutz vor Ungeziefer), außerdem natürlich eine aktuelle Versicherung zur Hundehaftpflicht.

© Freepik



10.000

Fragen zu aktuellen Reha-Fällen beantwortet das Team im Servicecenter der BG Verkehr durchschnittlich im Monat.

Freundschaften halten jung

Wer gute soziale Kontakte pflegt, hat nicht nur mehr Spaß, sondern auch gesundheitliche Vorteile. In einer Studie der Cornell University New York untersuchte ein Wissenschaftlerteam Ende 2025 Blutproben von 2.100 Menschen, die sich über einen längeren Zeitraum einer Gemeinschaft eng verbunden fühlen. Besonderes Augenmerk lag auf Veränderungen des Erbguts und den Entzündungswerten. Das Ergebnis war eindeutig: Langjährige soziale Beziehungen verlangsamten messbar den biologischen Alterungsprozess.

<https://news.cornell.edu>





Wer krank ist, gehört ins Bett

Manche Beschäftigte wollen trotz einer Erkrankung zur Arbeit gehen. Dieser sogenannte Präsentismus bringt langfristig wenig. Eine aktuelle Studie der technischen Universität Chemnitz untersuchte, wie lange das Leistungsniveau absinkt, wenn Beschäftigte weiterarbeiten, statt sich zu Hause auszukurieren. Ergebnis: Wer krank arbeitet, braucht wesentlich länger, um sich wieder zu erholen. „Es besteht die Gefahr, in eine Spirale aus Überforderung und dauerhafter Erschöpfung zu geraten“, so Co-Autor Dr. Oliver Weigelt von der Universität Groningen.

www.tu-chemnitz.de

RÜCK 'N' ROLL

Tag der Rückengesundheit

Viel zu viele Menschen in Deutschland spüren täglich, dass Rückenschmerzen die Lebensqualität massiv einschränken. Um dem entgegenzuwirken, gilt der 15. März bundesweit als „Tag der Rückengesundheit“. Rückenfachleute aus Rückenschulen, Therapiepraxen, Fitnessstudios und anderen Einrichtungen bieten Veranstaltungen zum Mitmachen an. Eine Übersicht gibt der Kalender auf der Website zum Aktionstag.

www.agr-ev.de/tdr



Stress rechtzeitig erkennen

Psychische Belastungen am Arbeitsplatz können schwerwiegende Gesundheitsrisiken wie Stress, Burnout oder Depressionen auslösen. Die Verantwortlichen für den Arbeitsschutz müssen deswegen mit einer Gefährdungsbeurteilung rechtzeitig gegensteuern. Für viele Unternehmen ist das Thema allerdings Neuland. Kompetente Hilfestellung mit klar strukturierten Empfehlungen zur Umsetzung finden Sie auf unserer Themenseite im Internet.



Psychische Belastung in der Gefährdungsbeurteilung

www.bg-verkehr.de

Webcode: 19263593

Die DGUV Akademie

Das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) heißt seit dem 1. Januar 2026 DGUV Akademie. Das Dresdner Institut qualifiziert Fach- und Führungskräfte, entwickelt innovative Lernformate und bringt Menschen zusammen, die sich für gesunde und sichere Arbeit einsetzen.

www.dguv.de/akademie

Alles aus einer Hand

Obwohl es die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung schon seit 1885 gibt, ist sie in der Öffentlichkeit – anders als Kranken- und Rentenversicherung – relativ unbekannt. Eine neue Publikation beschreibt das umfangreiche Angebot zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie zur Entschädigung der Betroffenen.



Alles aus einer Hand

Broschüre zu Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung
www.dguv.de

Webcode: p022472

Niemand nimmt dir die **Butter** vom Brot



Eigentlich sollte Essen kein Kampf sein. Das weiß auch Ernährungswissenschaftler und Trainer Frédéric Letzner. Wir alle wissen, wie gesunde Ernährung funktioniert, und scheitern trotzdem oft im Alltag. Warum? Gemeinsam mit Berufskraftfahrer Uwe zeigt Letzner, worauf es ankommt – ganz einfach, ohne Kampf.

Uwe, 51, verzieht das Gesicht. „Gesunde Ernährung? Kenne ich“, sagt der Berufskraftfahrer. „Eigentlich weiß ich ja, was man machen müsste. Aber unterwegs geht das halt nicht.“ Uwe arbeitet in einem Alltag, in dem man nicht fragt, ob gerade Zeit für eine ausgewogene Mahlzeit ist. Enge Zeitpläne geben den Takt an. Und irgendwo dazwischen steht Raststätte, Kantine oder Automat. Das bedeutet für Uwe Fast Food und salzige oder süße Snacks, die schnell auf dem Fahrersitz vertilgt werden können. Uwe ist weder faul noch ahnungslos. Er ist schlicht in einem Job, der schnelle Lösungen belohnt.

Mir ist schnell klar: Wenn ich Ernährung mit ihm als Moralthema verhandele („richtig“ oder „falsch“), steigt er innerlich aus. Also frage ich nicht, welche Nahrungsmittel besser wären, sondern: „Woran merkst du eigentlich, dass du essen willst?“ Uwe lacht: „Wenn ich's in der Hand habe.“ Viele Entscheidungen fallen nicht am Tisch, sondern Sekunden vorher: im Stress, aus Gewohnheit oder Müdigkeit.

Im Laufe des Beratungsgesprächs wird deutlich: Es geht bei Uwe selten um echten Hunger. Hunger und Sättigung nimmt er kaum bewusst wahr. Essen ist oft ein Schalter: anstrengender Tag → etwas Deftiges oder Süßes → kurz Ruhe im Kopf. Das ist menschlich. Problematisch wird es, wenn Essen die einzige Strategie bleibt. Uwe bringt es selbst auf



Mini-Checkliste

- Vor dem Snack: Ist es Hunger oder Stress/Müdigkeit/Durst?
- Beim Essen: Einfach nur essen – Ablenkung reduzieren.
- Nach der Hälfte kurz absetzen: zwei Atemzüge. Habe ich noch Hunger oder reicht es?
- „Später weiteressen“ ist erlaubt. Ich muss den Teller nicht leeren.
- Kleines Unterwegsset:
Wasser
+ sättigender Snack (Nüsse oder Müsliriegel)
+ frischer Snack (Apfel oder Banane)



den Punkt: „Tagsüber ignoriere ich Hunger und Durst. Am Ende der Schicht esse ich dann oft einfach zu viel.“

Ist das gerade Hunger?

Wir beginnen mit einem Minischritt für unterwegs: einer „10-Sekunden-Frage“, bevor er zugreift. Nicht immer, nicht perfekt – nur oft genug, um den „Autopiloten“ zu stören: „Ist das gerade Hunger oder eher Durst, Stress oder Erschöpfung?“ Nach zwei Wochen sagt Uwe: „Manchmal ist's echt nur Durst. Oder ich brauch kurz frische Luft.“ Wenn der Körper müde ist, wirkt ein Snack verlockend. Oft hilft es aber mehr, kurz innezuhalten, etwas zu trinken oder durchzuatmen und dann neu zu entscheiden.

Was unterwegs erstaunlich gut funktioniert, sind einfache Prinzipien: Hunger ernst nehmen, satt machen, genug trinken, Genuss erlauben. Heißt konkret: Wenn es nur Bäcker oder Tankstelle gibt, sind Kombinationen aus Eiweiß und Ballaststoffen, etwa Körnerbrötchen mit Ei, Quark oder Käse, oft länger sättigend als Weißbrot und Süßkram. Dazu etwas Frisches wie Obst oder Gemüse. Uwe sagt irgendwann: „Wenn ich erst was Richtiges im Bauch habe, ist der Süßkram gar nicht mehr so laut.“ Genau darum geht es: nichts verbieten, sondern Druck rausnehmen. Auch Süßes ist erlaubt. Bewusst und genussvoll, nicht als Stressventil nebenbei.

Pausen beim Essen helfen

Eine große Baustelle ist Uwes Esstempo. Er isst schnell, gelernt über Jahre. Doch Sättigung braucht Zeit. Wer schlingt, merkt oft erst zu spät, dass es reicht. Mein pragmatischer Trick: nach der Hälfte kurz absetzen, zwei Atemzüge, dann weiter. Keine große Achtsamkeitsshow, nur eine kleine Bremse.

Auch Ablenkung spielt eine Rolle. „Die ersten drei Bissen ohne Handy oder Radio“ reichen oft schon, um Tempo und Sättigung besser zu treffen. Und dann ein alter Glaubenssatz: „Den Teller immer leer essen.“ Viele essen weiter, obwohl sie satt sind, aus Gewohnheit. Hilfreich ist die Frage: „Bin ich noch hungrig oder esse ich gerade, weil ich es so gelernt habe?“

Entlastend wirkt dabei ein einfacher Gedanke: Du darfst später weiteressen. Diese Erlaubnis nimmt häufig den Druck, sofort alles aufzuessen. Aus meiner Arbeit weiß ich:

Wer schlingt, merkt erst zu spät, dass es reicht, und fühlt sich danach schwer und müde.

Kleine Pausen helfen zu fühlen, was der Körper gerade wirklich braucht.



Wenn Essen erlaubt ist, verliert es oft an Macht, auch der „ungesunde Kram“. Entscheidend sind Maß und Umgang, nicht Verbote.

Feierabend richtig einläuten

Zum Schluss wird Uwes Feierabendritual wichtig. „Das Bier hab ich mir verdient“, sagt er. Die Frage ist nicht, ob das gut oder schlecht ist, sondern: Wofür steht es? Belohnung? Abschalten? Wenn Süßes und Alkohol allein zur Stressregulation dienen, greift man schnell automatisch und unbewusst danach. Also suchen wir Alternativen, die den Arbeitstag bewusst beenden: ein kurzer Spaziergang, eine heiße Dusche, ein paar Minuten Ruhe oder Musik. Etwas, das den Feierabend einläutet, bevor der Kühlschrank übernimmt.

Das Schöne an der Arbeit mit Uwe: Es geht nicht um Disziplin oder Verbote, sondern um Wohlbefinden. Er beginnt, Pausen zu planen und Essen vorzubereiten. Sein kleines Unterwegsset: Wasser, eine Handvoll Nüsse oder ein Müsliriegel, etwas Frisches wie Apfel oder Banane. „Ist ja keine Raketenwissenschaft“, sagt er. Stimmt. Gesund essen heißt nicht, alles anders zu machen, sondern ein bisschen öfter die nächstbessere Entscheidung zu treffen. Und wieder mehr Kontakt zu den eigenen Signalen zu bekommen.

Frédéric Letzner
Ernährungswissenschaftler
www.fredericletzner.de

INDIVIDUALPRÄVENTION

Arbeiten trotz Berufskrankheit

Rückenschmerzen konnten bis 2020 nur als Berufskrankheit anerkannt werden, wenn die Betroffenen die belastende Tätigkeit aufgaben. Das muss heute nicht mehr sein: Individuelle Präventionsmaßnahmen ermöglichen die Weiterarbeit.

Eine „beruflich verursachte“ Erkrankung der Wirbelsäule wird bei Versicherten der BG Verkehr oft durch das Bewegen schwerer Lasten verursacht. Bis Ende des Jahres 2020 wurde ein Bandscheibenvorfall in der Lendenwirbelsäule allerdings nur dann als Berufskrankheit anerkannt, wenn die Betroffenen gleichzeitig ihre bisherige berufliche Tätigkeit aufgaben (der sogenannte Unterlassungszwang). Damit wollte der Gesetzgeber die Betroffenen schützen. Mittlerweile hat sich der Blick auf die Situation verändert.

Selbstbestimmung statt Jobverlust

Heute wird der Selbstbestimmung der Beschäftigten mehr Wert beigemessen. Positive Erfahrungen mit anderen Berufskrankheiten zeigten, dass ein Verbleib in der Berufstätigkeit gelingen kann. Eine grundlegende Unterstützung ist die Teilnahme an individuell zugeschnittenen Präventionsmaßnahmen. Als „Musterbeispiel“ gilt das Verfahren zur Behandlung schwerer entzündlicher Hauterkrankungen mit beruflichem Hintergrund. Es wurde vor über 50 Jahren eingeführt und hat sich seitdem immer weiterentwickelt. Der Erfolg lässt

sich messen: Mehr als 70 Prozent der schwer Erkrankten verblieben mit Individualprävention und Nachsorge am Arbeitsplatz (Auswertung der Meldungen aus dem Jahr 2007). Die Phase der Arbeitsunfähigkeit verringerte sich von 35 auf neun Tage pro Jahr. Angesichts des Fachkräftemangels und der alternden Bevölkerung bekommt Individualprävention damit auch eine sozialpolitische Bedeutung.

Die Angebote der BG Verkehr zur individuellen Prävention schützen besonders gefährdete Personen vor der Verschlimmerung einer Berufskrankheit.

Ursache klären und Lebensstil ändern

Oft liegt die Ursache für Rückenschmerzen außerhalb der Berufstätigkeit. Erschlaffte Muskulatur und eine einseitig belastete Wirbelsäule erzeugen gern hartnäckige Verspannungen oder Schmerzen – zum Beispiel bei Menschen, die viel sitzen müssen (oder wollen). Für Betroffene ist vor allem die Erkenntnis wichtig, dass sie diesen Schmerzkreislauf durchbrechen können, indem sie ihren Lebensstil ändern. Die wichtigsten Bausteine sind mehr Bewegung, gesunde Ernährung und Entspannungstechniken, mit denen sich Stress verarbeiten lässt.

Das Angebot an Hilfen ist vielfältig: Die **gesetzliche Krankenversicherung** richtet sich mit zertifizierten Präventionskursen für die Rückengesundheit an Menschen in allen Altersstufen. Die **Deutsche Rentenversicherung** hat für Berufstätige das eigene Präventionsprogramm „RV Fit“ aufgebaut. Der Mix aus Bewegung, Ernährung und Umgang mit Stress soll frühzeitig bleibende Gesundheitsschäden verhindern. Für Menschen, deren Arbeitsfähigkeit bereits gefährdet oder gemindert ist, kommt ein medizinisches Rehabilitationsverfahren in Betracht.



© Freepik; Shutterstock | Pixel-Shot

Frühe Hilfen

Mit Beginn des Jahres 2026 hat die BG Verkehr ihr Angebot an individualpräventiven Maßnahmen erweitert: Beschäftigte, die in besonderer Weise rückenbelastend tätig sind, können bereits während des laufenden Berufskrankheitenverfahrens in Absprache mit der Leistungsabteilung aus drei therapeutischen Maßnahmen wählen.

1. Persönliche Einzelberatung direkt am Arbeitsplatz, um schmerzhafte Arbeitsabläufe zu verändern und Bewegungseinschränkungen zu reduzieren. Für die direkte Beratung wurde die Firma Nauroz Gesundheitsmanagement gewonnen.
2. Rückentraining zu Hause mit der digitalen Gesundheitsanwendung (App) „KAIA Rückenschmerzen“.
3. Teilnahme an einem zertifizierten Rückenpräventionskurs der örtlichen Volkshochschule.

Runder Tisch bei Berufskrankheit

Und wenn das nicht ausreicht? Mit dem Bescheid der Anerkennung als Berufskrankheit erhalten Betroffene weitere Vorschläge, sofern sie ihre bisherige Tätigkeit beibehalten wollen und aus medizinischer Sicht arbeitsfähig sind.

Sehr bewährt hat sich in den letzten Jahren der „Runde Tisch“ am Arbeitsplatz, der natürlich nur mit Einverständnis der Beschäftigten einberufen wird. Hier besprechen die erkrankte Person, ein Vorgesetzter sowie eine Aufsichts-

person der BG Verkehr, welche Probleme die Rückenschmerzen bei der Arbeit machen und wie man sie lösen könnte. Möglicherweise hilft zum Beispiel ein höhenverstellbarer Arbeitstisch, eine organisatorische Veränderung zur Reduzierung der Lastgewichte oder ein Fahrersitz mit verbesserter Dämpfung. Nach Möglichkeit soll auch der betriebsärztliche Dienst mit seinem Fachwissen am „Runden Tisch“ vertreten sein, da häufig der Übergang zum innerbetrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM) fließend ist.

Das Ergebnis der Gespräche am „Runden Tisch“ ist ein Plan mit konkreten Maßnahmen, Kostenträgern und einer Zeitleiste – ein Konzept, das alle ins Boot holt und auch Pflichten für alle mit sich bringt. Darüber hinaus erhalten die Betroffenen entweder individuelle therapeutische Angebote oder zum Beispiel die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Rückenkolleg.

Ausblick

Mit Individualprävention trotz Wirbelsäulenerkrankung im Job zu bleiben, ist das Ziel all dieser Bemühungen. Damit ist Umschulung oder vorzeitige Berentung anders als früher nur noch eine Option von mehreren. In den kommenden Jahren sollen ähnliche Angebote für Erkrankungen der Schulter- oder Kniegelenke folgen.

Dr. Kerstin Einsiedler

Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

»Gefahrenlage entscheidet«



Wolfgang Laske

Mitglied der Geschäftsführung,
verantwortlich für den
Geschäftsbereich Prävention
der BG Verkehr

Der Wegfall der Pflicht zur Bestellung eines Sicherheitsbeauftragten ab 20 Beschäftigten verspricht weniger Bürokratie. Arbeitssicherheit bleibt Führungsaufgabe. Wolfgang Laske, Mitglied der Geschäftsführung und Präventionsleiter der BG Verkehr, erklärt, worauf es jetzt ankommt.

Herr Laske, wie können kleine Unternehmen entscheiden, ob sie einen Sicherheitsbeauftragten benötigen?

Eine wertvolle Unterstützung bei dieser Entscheidung bietet die Beratung durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung. Kriterien regelt die DGUV Vorschrift 1. Entscheidend ist allerdings nicht allein die Beschäftigtenzahl, sondern vor allem die konkrete Gefahrenlage im Betrieb, die sich aus der Art und dem Ausmaß der Unfall- und Gesundheitsgefahren ableiten lässt. Informationsschriften der Unfallversicherungsträger ergänzen das Beratungsangebot.

Welchen Nutzen hat eine Sicherheitsbeauftragte oder ein Sicherheitsbeauftragter über die reine Pflichterfüllung hinaus?

Sicherheitsbeauftragte sind eine praxisnahe Unterstützung im Betrieb. Sie sind in das Betriebsgeschehen eingebunden, kennen die Arbeitsabläufe, sind schnell ansprechbar und verfügen über Wissen aus kostenfreien Qualifizierungsseminaren der Unfallversicherungsträger. Gerade in kleinen und mittleren Unternehmen sind sie oft die einzige regelmäßig im Arbeitsschutz fortgebildete Ansprechperson vor Ort. Ihre kollegiale Stellung stärkt zudem die Akzeptanz von Arbeitsschutzmaßnahmen.

Wie bleibt Sicherheit im Rahmen des Bürokratieabbaus nachweisbar?

Der zentrale Nachweis ist die Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz. Sie zeigt, dass Gefahren erkannt und geeignete Maßnahmen umgesetzt wurden. Auch ohne verpflichtende Sicherheitsbeauftragte bleibt die Bestellung und die Betreuung durch Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärztinnen bzw. Betriebsärzte gesetzlich vorgeschrieben. Die neue DGUV Vorschrift 2 stärkt zudem flexible, auch digitale Betreuungsformate. Entscheidend ist die Eigenverantwortung der Unternehmen. Sie ist der Schlüssel für weniger Bürokratie bei gleichbleibend hohem Sicherheitsniveau.

Impressum

Herausgeberin:

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

Gesamtverantwortung:

Stefan Höppner,
Vorsitzender
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.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 26. Januar 2026

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

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

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 Magazinversand 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:

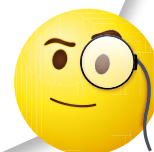
redaktion@sicherheitsprofi.de

Die nächste Ausgabe erscheint Ende Mai 2026.



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

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

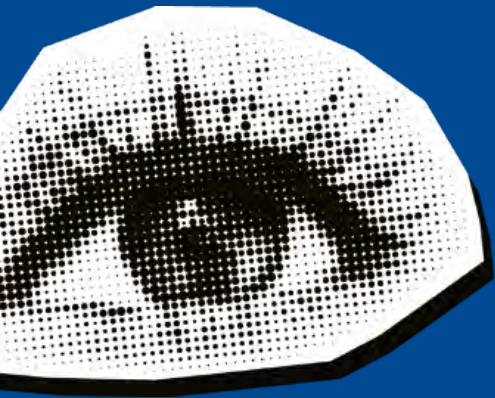


Neuer Service: Unser Onlinemagazin

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

www.sicherheitsprofi.de





***Null Blabla.
Mehr Wissen!***

**Der Newsletter
der BG Verkehr**



Direkt anmelden!

[www.bg-verkehr.de/
medien/newsletter](http://www.bg-verkehr.de/medien/newsletter)