

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr



Brandgepäck an Bord 10

SicherheitsProfi:
Jetzt online und
immer dabei!



www.sicherheitsprofi.de

Immer zur Hand:
Der digitale
SicherheitsProfi!

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

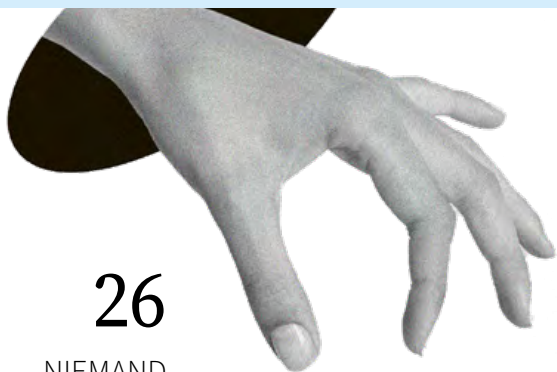
- 6 Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

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

SICHER ARBEITEN

- 10 Lithium-Ionen-Batterien**
Zweitausend Brandquellen an Bord
- 13 Cartoon „Autsch!“**
Achtung, Rücken!
- 14 Neuer Hauptgeschäftsführer**
„Unser Beitragsniveau ist stabil“
- 20 Hublift-Fahrzeuge**
Zusammenstoß auf dem Vorfeld



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

22 Gesundheitstipps & mehr

24 Richtig melden

Unfall am Arbeitsplatz – was nun?

26 Ernährung

Niemand nimmt dir die Butter vom Brot

28 Individualprävention

Arbeiten trotz Berufskrankheit

SERVICE

30 Prävention aktuell

„Bürokratieabbau – aber sicher!“

30 Impressum

31 Kontaktübersicht

So erreichen Sie die BG Verkehr

Titel: © Adobe Firefly;
 Inhalt: © Gettyimages | Luis Alvarez; Freepik; BG Verkehr; contenova

16

DGUV VORSCHRIFT 2:
MODERN UND MIT
MEHR MÖGLICHKEITEN



14

NEUER HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
BEI DER BG VERKEHR

22

HUBLIFT-FAHRZEUGE:
ZUSAMMENSTOß AUF DEM VORFELD



10

ZWEITAUSEND
BRANDQUELLEN
AN BORD



+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Auf der Treppe ausgerutscht

Weil bei der Flughafenfeuerwehr ein Alarm einging, musste Feuerwehrmann K. die Treppe hinunterlaufen. Dabei übersah er die letzte Stufe. Er rutschte aus und verdrehte sich das Knie. Zunächst spürte er stechende Schmerzen, die vom Knie ausgingen. Der Besuch der Arztpraxis brachte Klarheit: Das Innenband des Knies war gerissen.

© BG Verkehr

Über Kabel gestolpert

Beim Stolpern über ein Stromkabel im Büro fiel J. auf die Innenseite seines Fußes. Dabei hatte er sein Bein noch voll ausgestreckt. Beim Aufprall auf dem Fußboden spürte er ein Knacken im Knie. Die schmerzhaft Dehnung und das angerissene Seitenband sorgten für einen Arbeitsausfall von mehreren Wochen.

Anhänger fährt über Fuß

Als ein Koffertransportanhänger an ihm vorbeifuhr, konnte Gepäckabfertiger W. nicht rechtzeitig zur Seite gehen. Das Fahrzeug fuhr ihm über den rechten Fuß. Daraufhin geriet W. aus dem Gleichgewicht und stürzte. Dabei verletzte er sich zusätzlich am Ellenbogen. Erst nach einigen Wochen war W. wieder arbeitsfähig.

Schulung für alle, die prüfen

Auch wenn der Beginn der Pandemie bereits sechs Jahre zurückliegt – die Folgen sind in der Luftfahrtbranche noch immer spürbar. Ein Beispiel sind die zur Prüfung befähigten Personen, die Luftfahrt-Bodengeräte prüfen dürfen. Seit Ende der Pandemie hat sich der Bedarf an diesen qualifizierten Fachleuten derart erhöht, dass die BG Verkehr regelmäßig Schulungen vor Ort in den Unternehmen anbietet. Im Januar beispielsweise nahmen 16 Beschäftigte des Flughafens Düsseldorf an einer Inhouse-Schulung teil. Zentrale Aspekte sind das Erstellen der gerätespezifischen Prüf- und Checklisten sowie deren Nutzung in der Prüfpraxis. „Diese Termine schätzen wir Seminarleitenden sehr, weil sie einen besonders praxisnahen Austausch bedeuten. Wir vermitteln das Wissen genau dort, wo es später auch eingesetzt wird – und das ganz nah am Alltag unserer Versicherten“, sagt Helge Homann, Hauptreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr.



Sicherheit durch die Prüfung von Arbeitsmitteln

Sicherheits-Info für die Luftfahrt Nr. 12
www.bg-verkehr.de | Webcode: 10991999



© DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

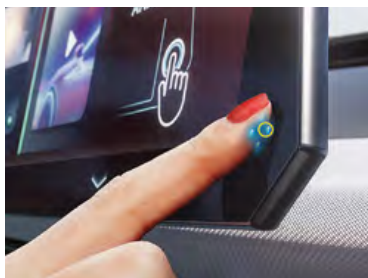
Testzentrum für Drohneneinsatz

Am Standort Cochstedt kann das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) unbemannte Luftfahrzeuge bei gleichzeitigem Betrieb eines Verkehrsflughafens testen – von der Einbindung unbemannter Luftfahrzeuge in zukünftige Verkehrssysteme bis zur Drohnenabwehr. Auf diese Weise lässt sich der Einsatz von Technologien testen, die an einem „normalen“ Flughafen undenkbar wären – wie beispielsweise Störsignale oder Lasertechnologien. Gleichzeitig ist ein Testbetrieb von bemannten und unbemannten Luftfahrzeugen (Unmanned Aircraft Systems, UAS) möglich. Jüngste Neuerung ist eine dauerhaft eingerichtete „geografische Zone“ für das Erprobungsgebiet in Cochstedt. Das heißt, es können ohne Einzelgenehmigungen komplexe Drohnentestflüge innerhalb dieses Bereichs stattfinden – auch mit großem unbemanntem Fluggerät und außerhalb der Sichtweite. Die Zeit von einer Idee bis zur Testmöglichkeit verkürzt sich damit von rund sechs bis neun Monaten auf wenige Wochen.

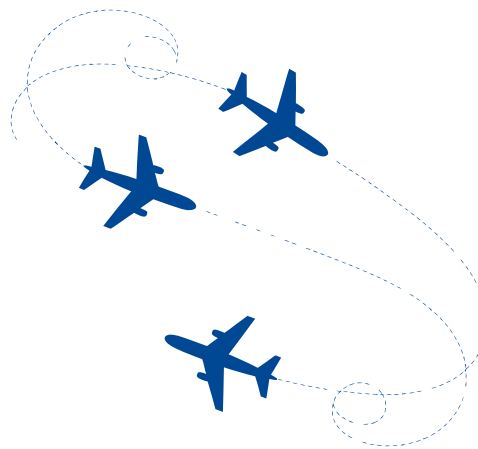


Neue Messtechnik für Alkoholgehalt

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.



© BASF/trinamix

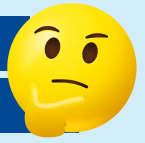


3.071.000

Flugbewegungen fanden laut der Deutschen Flugsicherung (DFS) im Jahr 2025 im deutschen Luftraum statt.

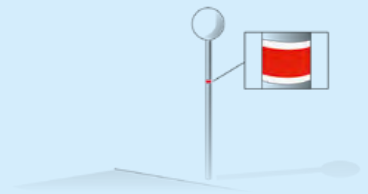
Spitzenstag war der 18. Juli 2025 mit 10.220 Flügen.

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 DGUV (IFA) hilft dabei, diese Anforderung aus der Gefahrstoffverordnung zu erfüllen.



Gestis-Spaltenmodell 2025

Substitutionsprüfung

www.dguv.de

Webcode: p021387

Der richtige Fuß- und Knieschutz

Die DGUV Regel bietet Informationen zu Auswahl und Benutzung von Fuß- und Knieschutz. Neben Grundlagen geht es auch um speziellere Themen, beispielsweise orthopädischen Fußschutz. Der Anhang bietet zusätzliche Praxishilfen.



Fuß- und Knieschutz

DGUV Regel 112-191

www.dguv.de

Webcode: p112191

Gut sichtbar

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



Warnkleidung

DGUV 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.



**Was hat dieses Wesen mit einem
brennenden Smartphone zu tun?**

Die Antwort erhalten Sie auf

► Seite 10 in dieser Ausgabe!

Aufmerksamkeit auf dem Vorfeld

Auf dem Flughafenvorfeld finden viele Tätigkeiten parallel und unter Zeitdruck statt. Das bedeutet nicht nur, dass alle Beteiligten besonders aufmerksam sein müssen. Die Prozesse müssen auch extrem gut koordiniert und klar kommuniziert werden. In der Publikation „Sicherer Vorfeldverkehr“ hat die BG Verkehr zusammengestellt, worauf es ankommt. Beleuchtung und Kennzeichnung der Verkehrswege sind genauso Thema wie die Ausrüstung der Fahrzeuge mit ausreichender Lichttechnik. Außerdem liefert die Informationsschrift eine Tabelle mit den häufigsten Gefährdungen und geeigneten Schutzmaßnahmen. Welche Folgen schwere Unfälle auf dem Vorfeld haben können, lesen Sie im Artikel ab Seite 20 dieser Ausgabe.



Sicherer Vorfeldverkehr

Sicherheits-Info für die Luftfahrt Nr. 10
www.bg-verkehr.de
Webcode: 10675517

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 der Film, Verständnis und Akzeptanz für dieses Thema bei den Beschäftigten zu verbessern.



Themenseite der BG Verkehr zur Gefährdungsbeurteilung

www.bg-verkehr.de
Webcode: 18650414



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





Zweitausend Brandquellen fliegen mit

Es ist wie immer eine Frage der Perspektive: Nur sehr selten entzündet sich eine der Milliarden von Lithium-Ionen-Batterien, die weltweit in Betrieb sind. Befindet sie sich gerade auf 10.000 Meter Höhe im Gepäckfach eines Passagierflugzeugs, haben Sie ein Problem.

In den USA sammelt die Prüf-Organisation Underwriters Laboratories (UL) seit 2019 Daten zu gefährlichen Vorfällen in Flugzeugen, die im Zusammenhang mit Lithium-Ionen-Batterien stehen. Berichtet wird von Überhitzung, Verformung von Geräten, Rauchentwicklung und einem ausbrechenden Feuer bis hin zur Explosion. Wie zu erwarten steigen die Zahlen kontinuierlich an. Etwa ein bis zwei Vorfälle in Passagier- und Frachtflugzeugen pro Woche verzeichnet die US-Luftfahrtbehörde FAA (Federal

Aviation Administration) mittlerweile. Fachleute gehen davon aus, dass der Trend so weitergeht, denn mittlerweile bringt jeder Fluggast im Schnitt vier eigene Geräte mit Lithium-Ionen-Batterien an Bord. Das sind in einem Airbus A380 rund 2.000 potenzielle Brandstifter. „Wir haben für die deutschen Fluggesellschaften zwar keine ähnlich detaillierte Auswertung wie in den USA“, kommentiert Helge Homann, „aber die Problematik stellt sich bei uns natürlich ganz genauso dar.“

Unfallbeispiele

→ Aufgeblähtes Handy

Am Flughafen München bemerkte die Besatzung nach dem Aussteigen der Fluggäste, dass sich ein Handy merkwürdig verformt hatte. Ein Mitarbeiter warf das Gerät aus dem Flugzeug und verbrannte sich dabei die Finger.

→ Brand im Handgepäck

Als ein Passagier während des Flugs mit einer asiatischen Airline das Gepäckfach öffnete, schlugen ihm Flammen entgegen. Die Besatzung konnte das Feuer unter Kontrolle bringen. Auslöser war ein überhitzter Akku – das Video der gefährlichen Situation verbreitete sich millionenfach im Internet.

Der durchschnittliche Fluggast bringt vier wiederaufladbare Geräte mit an Bord.

 **92 %**
Smartphones

 **70 %**
Kopfhörer

 **64 %**
Tablets

 **64 %**
Laptops

Kleinsten Jet: CRJ-440
44 Fluggäste
3 Besatzungsmitglieder



188

Geräte an Bord



Größter Jet: Airbus A380
525 Fluggäste
20 Besatzungsmitglieder



2.180

Geräte an Bord

Quelle: Lithium-Ion Battery Incidents in Aviation: 2024 Data Review, July 2025

© Alamy | Aviation Images Ltd.; UL Standards & Engagement; Freepik

Homann, Hauptreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr, nahm im November 2025 an einer Tagung der europäischen Luftfahrtgruppe für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Nähe von Frankfurt teil. Dort präsentierte die UL ihr Online-Portal Mytripportal, auf dem die großen amerikanischen Fluglinien und Hersteller gefährliche Vorfälle mit Lithium-Ionen-Batterien melden. Stand März 2025 waren dort 1.097 Unfälle gesammelt. Die Daten werden in anonymisierter Form veröffentlicht, intern können sie zum Beispiel auch nur für eine einzige Fluggesellschaft abgerufen werden.

Die wichtigsten Erkenntnisse

- ▶ Zwischen 2019 und 2024 hat die Anzahl der Vorfälle, bei denen sich Lithium-Ionen-Batterien im Luftfahrzeug erhitzten oder entzündeten, um 15 Prozent zugenommen.
- ▶ 80 Prozent aller Vorfälle betrafen die Kabine.
- ▶ In den kritischen Phasen des Flugs, also Start, Steigflug, Sinkflug und Landung, ereigneten sich 13 Prozent der Unfälle.
- ▶ Die Anzahl der Lithium-Ionen-Geräte im Passagier- und Frachtraum steigt kontinuierlich.
- ▶ Den Fluggästen ist nicht bewusst, wie hoch das Gefahrenpotenzial ist.
- ▶ Eine Aufklärungskampagne mit überraschenden Bildern soll für diese Problematik sensibilisieren.

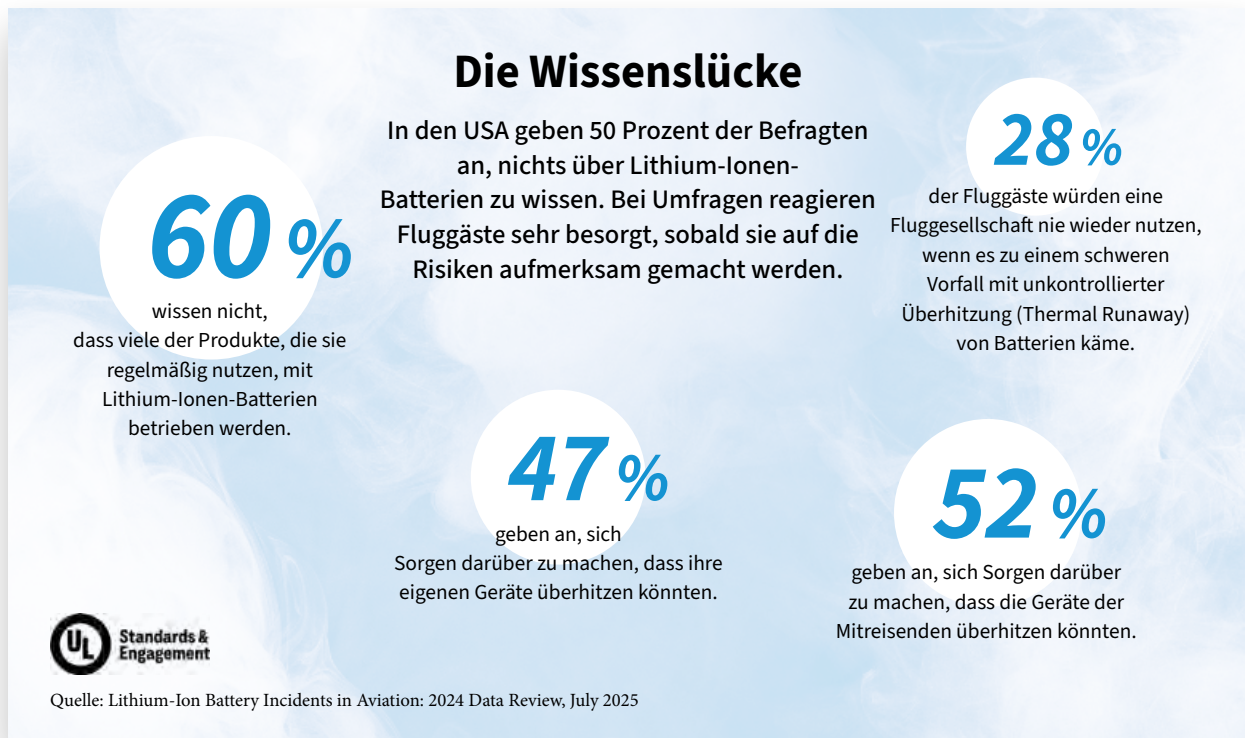


Die Motive der „Awareness Campaign“ aus den USA erregen Aufmerksamkeit und sprechen Menschen aller Altersgruppen an.



→ Brennender Rucksack

Am Berliner Flughafen ging ein am Boden liegender Rucksack plötzlich in Flammen auf. Ein Flughafenmitarbeiter konnte das Feuer kurze Zeit später löschen.



»Präventionsmaßnahmen müssen sich vor allem an die Passagiere richten. Die Kampagne aus den USA ist dafür ein gelungenes Beispiel.«

Helge Homann, Hauptreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr



Präventionsmaßnahmen durch Aufklärung

Die Risiken von Lithium-Ionen-Batterien sind in der Bevölkerung kaum bekannt. Die Fachleute aus den USA gehen davon aus, dass nur etwa die Hälfte der Fluggäste ausreichend informiert ist. Das dürfte in Deutschland ähnlich sein. Dass man einen brennenden Akku nicht mit Wasser löschen kann, weiß längst nicht jeder. „Die deutschen Fluggesellschaften haben früh reagiert und die technische Ausrüstung zur Branderkennung und -bekämpfung modernisiert. Auch das Personal ist sensibilisiert und geschult“, bekräftigt Helge Homann. „Präventionsmaßnahmen müssen sich meines Erachtens deswegen vor allem an die Passagiere richten. Die Kampagne aus den USA ist dafür ein gelungenes Beispiel.“ (dp)

→ Notlandung wegen Tablet

An Bord eines deutschen Airbus zeigten sich deutliche Verformungen an einem Tablet. Das Gerät hatte sich an einem Sitz verklemmt. Wegen des hohen Sicherheitsrisikos entschloss sich die Besatzung zu einer Notlandung.

→ Powerbank als Brandursache

In einer südkoreanischen Maschine brach vor dem Start ein Feuer aus. Die Fluggäste konnten rechtzeitig evakuiert werden, bevor die Maschine komplett in Flammen aufging. Brandursache war eine Powerbank, die sich in einem Gepäckfach befand.

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

»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?

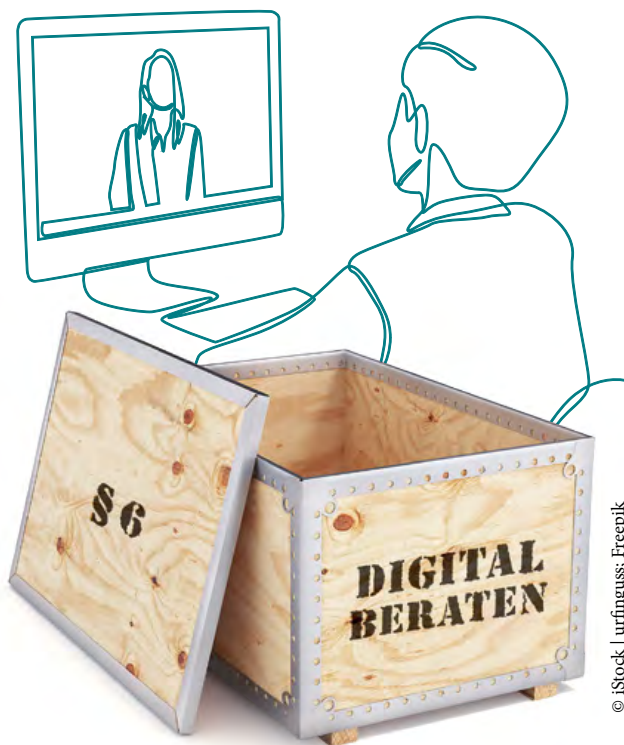
Ja, das müssen wir tun, nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“. Beispielsweise sollten wir uns häufiger in den Verbänden, auf Betriebsversammlungen oder in den Unternehmen zeigen und über unsere Leistungen informieren. Da sind wir manchmal noch zu leise.

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.

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).

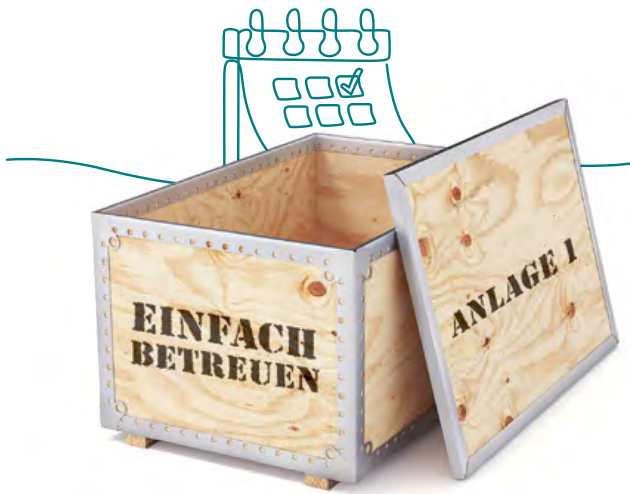
Digitale Beratung möglich

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 Gewerbebereich 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

Zusammenstoß auf dem Vorfeld

Im Jahr 2025 kollidierten mehrfach Hublift-Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Fluggäste mit anderen Fahrzeugen. Eine große Rolle spielten dabei die Position der Hubbühne sowie die fehlende Übersicht. Helge Homann, Hauptreferent für Luftfahrt, weist auf präventive Maßnahmen hin.

Für die Beförderung von Menschen im Rollstuhl über das Vorfeld hat sich in den vergangenen Jahrzehnten eine Fahrzeugart bewährt, bei der eine Hubplattform einen nahezu barrierefreien Zugang ins Flugzeug ermöglicht. Verschiedene Hersteller haben Fahrzeuge mit den notwendigen Zulassungen und Zertifizierungen im Angebot. Unabhängig vom Hersteller nimmt die Plattform die gesamte Front des Fahrzeugs ein, um ein schnelles und problemloses Andocken an die Flugzeuge zu ermöglichen.

Innerhalb weniger Monate ereigneten sich im Jahr 2025 Unfälle, bei denen die Hubbühne an der Fahrzeugfront eine entscheidende Rolle spielte. „Davor haben wir über viele Jahre keine schweren Unfälle mit diesem Fahrzeugtyp registriert. Auch bei Catering-Hubfahrzeugen, die teilweise mit ähnlich weit herausragenden Vorbauten unterwegs sind, gab es keine bekannten Vorfälle“, sagt Helge Homann, Hauptreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr.

Die Unfälle

Ein Bus stieß auf dem Vorfeld mit einem Hublift-Fahrzeug zusammen. Die Kante der Plattform traf den Busfahrer – er verstarb noch am Unfallort. Der Fahrer des Hublifts hatte den in einer Linkskurve entgegenkommenden Bus nicht gesehen und dessen Fahrweg geschnitten. Der Busfahrer hatte keine Chance, auf dieses Fahrmanöver zu reagieren. Ein weiterer Unfall ereignete sich in ähnlicher Weise. Am Unfall beteiligt war hier ein Gepäckschlepper, der beim Zusammenstoß auf die Seite fiel. Dessen Fahrer wurde verletzt, der Fahrer des Hublifts wurde traumatisiert.

Der dritte Unfall verlief glücklicherweise ohne Personenschäden. Bei einer Kurvenfahrt ragte die Plattform des Hublifts in den Gegenverkehr hinein und traf einen

Arbeit an den Normen

Um zu gewährleisten, dass die Bodengeräte dem Stand der Technik entsprechen, gibt es detaillierte Vorgaben für Konstruktion und Ausführung. Entwickelt werden sie im Europäischen Komitee zur Normung von Luftfahrt-Bodengeräten. In der Büro-Fachsprache der EU heißt das Komitee CEN/TC 274 (Comité Européen de Normalisation/Technical Committee; Europäisches Komitee für Normung/Technisches Komitee).

Seit Jahren hat die BG Verkehr in diesem Gremium den Vorsitz inne. Arbeitsschützende, Herstellende und Betreibende treffen sich hier regelmäßig, um die insgesamt 24 verschiedenen Normen auf ihre Inhalte zu prüfen und wenn erforderlich anzupassen.

entgegenkommenden Pkw an der A-Säule. Auch wenn dies kein meldepflichtiger Unfall war, er passt in das Muster. „Das zeigt uns, dass wir auch aus Beinaheunfällen eine Menge Erkenntnisse gewinnen können“, sagt Homann. Nicht alle Unfälle ereigneten sich bei Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr. Der enge fachliche Austausch der Unfallversicherungen untereinander ist hierbei



ein großer Vorteil. „Je schneller wir uns gegenseitig informieren, wenn uns Ereignisse auffallen, desto besser können wir Hinweise geben, die weitere schwere Unfälle verhindern“, sagt Homann.

Als problematisch hat sich bei diesen Unfällen erwiesen,

- ▶ dass sich die Hubbühne während der Fahrt auf einer Höhe von rund einem Meter über dem Boden befindet – das ist in der Regel die Kopfhöhe sitzender Personen in anderen Fahrzeugen – und
- ▶ dass Fensterrahmen, Aufbauteile und die Konstruktion des Fahrzeugs das Sichtfeld der Fahrenden erheblich einschränken – besonders im Kurvenbereich entstehen dadurch gefährliche tote Winkel.

Empfohlene Maßnahmen

Aus den bisherigen Erkenntnissen leitet Homann mit seinen Kolleginnen und Kollegen folgende vorbeugende Maßnahmen ab:

- ▶ Plattformen deutlicher kennzeichnen, sodass diese auch im Dämmerungs- und Nachtbetrieb besser sichtbar sind (mindestens reflektierende Folie, idealerweise aktive LED-Beleuchtung sowie eine kontrastierende Farbgebung),

- ▶ für die eingeschränkten Sichtbereiche und den Begegnungsverkehr in Kurven sensibilisieren, nicht nur die Fahrerinnen und Fahrer der Hublift-Fahrzeuge, sondern alle Beschäftigten auf dem Vorfeld, die Fahrzeuge und Bodengeräte führen,
- ▶ technische Nachrüstung prüfen (Totwinkelüberwachung, Warnsysteme) sowie
- ▶ organisatorische Maßnahmen prüfen (zum Beispiel klare Vorfahrtsregelung festlegen).

Darüber hinaus wird das Unfallgeschehen für die Arbeit der Prüf- und Zertifizierungsstelle im Fachbereich Verkehr und Landschaft Bedeutung haben – etwa bei der Prüfung von Maschinen und Fahrzeugen ähnlicher Bauart. Und auch in die Weiterentwicklung der europäischen Normen wird Helge Homann als Vorsitzender des zuständigen Europäischen Komitees die Erkenntnisse einfließen lassen. Homann: „Die Vorfälle zeigen uns, wie wichtig es ist, den Stand der Technik regelmäßig zu überprüfen. Aus der Praxis können wir sehr viel lernen und über unsere gute Vernetzung in die Normgebung einbringen.“ (mh)



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 verlangsamen 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

Unfall am Arbeitsplatz – was nun?

Arbeitsunfälle ereignen sich täglich: Ein Sturz auf dem Flur, eine Schnittverletzung in der Werkstatt oder ein Autounfall auf dem Weg zur Arbeit. Dann ist nicht nur Erste Hilfe gefragt – man muss den Unfall auch korrekt melden. Wir zeigen, worauf es ankommt.

Wann wird ein Unfall gemeldet?

Ein Unfall muss der BG Verkehr immer dann gemeldet werden, wenn die verletzte Person länger als drei Kalendertage arbeitsunfähig ist oder wenn die Person infolge des Unfalls stirbt. Beispiel: Ein Unfall ereignet sich am Montag und die Person wird ab Dienstag krankgeschrieben. Kann sie am Donnerstag noch nicht arbeiten, muss das Unternehmen den Unfall melden. Nicht meldepflichtig sind Unfälle, wenn der oder die Beschäftigte nur am Unfalltag oder an maximal drei Kalendertagen nicht arbeiten kann.

! ***Wichtig:** Auch wenn keine Meldepflicht besteht, sollte der Unfall im Verbandbuch oder in einer internen Dokumentation festgehalten werden – falls später gesundheitliche Folgen auftreten.*

Wer meldet einen Unfall?

Die verletzte Person muss den Arbeitsunfall nicht selbst der BG Verkehr melden – dafür ist das Unternehmen zuständig. Es nutzt dafür das Formular „Unfallanzeige“, das sich elektronisch ausfüllen und absenden lässt. Die Meldung muss unverzüglich erfolgen, das heißt innerhalb von drei Tagen nach Bekanntwerden des Unfallereignisses.

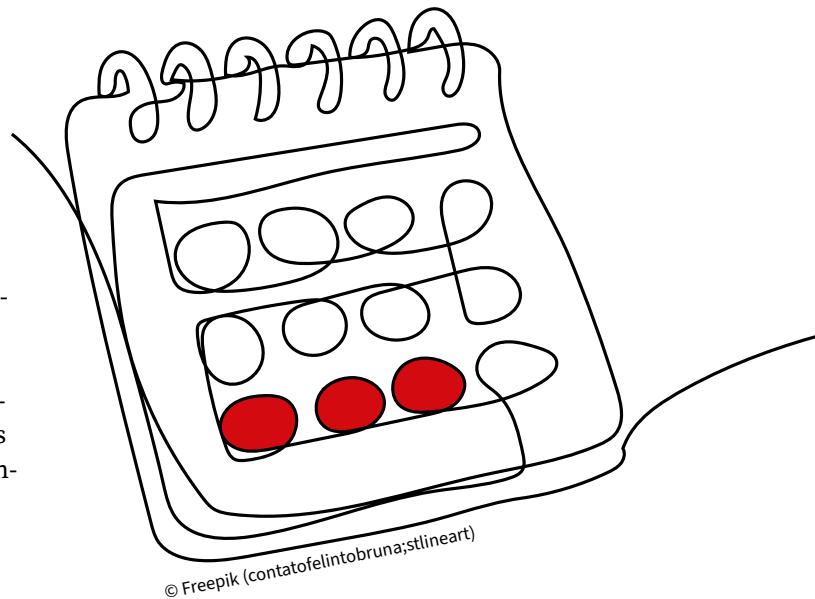
Ist der D-Arzt ein Muss?

Nach einem Arbeitsunfall soll die verletzte Person zuerst die nächstgelegene ärztliche Hilfe aufsuchen. In bestimmten Fällen überweist die erstbehandelnde medizinische Fachkraft sie zusätzlich an eine Durchgangsärztin oder einen Durchgangsarzt (D-Arzt). Dies ist immer dann erforderlich, wenn sie über den Unfalltag hinaus arbeitsunfähig oder eine längere Behandlung absehbar ist. Auch bei der Verordnung von Heil- oder Hilfsmitteln

oder bei einer Wiedererkrankung infolge früherer Unfallfolgen ist der D-Arzt-Besuch vorgeschrieben.

Die verunfallte Person kann frei unter den D-Ärztinnen und D-Ärzten wählen. Diese entscheiden, welche Behandlung nötig ist: Bei leichten Verletzungen genügt eine allgemeine Heilbehandlung, die auch Hausärztinnen oder Hausärzte übernehmen können. Bei schwereren Fällen leitet die D-Ärztin oder der D-Arzt eine besondere Heilbehandlung ein oder überweist in eine Klinik. Er oder sie informiert die BG Verkehr über das Ergebnis der Untersuchung und die weiteren Schritte. Wo sich das nächstgelegene Fachpersonal befindet, zeigt der Notfallplan im Betrieb. Außerdem bietet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung eine Onlinesuche per Ortseingabe an (► siehe Link).

! ***Gut zu wissen:** Die Behandlungskosten werden direkt mit der BG Verkehr abgerechnet, sodass die Verletzten keine Versicherungskarte vorzulegen brauchen. Auch Eigenanteile für Medikamente oder Maßnahmen wie Physiotherapie fallen für die Versicherten nicht an.*



© Freepik (contatofelintobruna;stlineart)

Die verletzte Person muss den Arbeitsunfall nicht selbst der BG Verkehr melden – dafür ist das Unternehmen zuständig.



Was darf das Unternehmen wissen?

Nach einem gemeldeten Arbeitsunfall fragen sich Unternehmen häufig: „Wurde der Unfall als Arbeitsunfall anerkannt?“ Die BG Verkehr darf diese Information jedoch nicht automatisch weitergeben. Aus gutem Grund: Ob es sich um einen Arbeitsunfall handelt, ergibt sich oft aus medizinischen Gutachten, die dem Datenschutz unterliegen. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber erfahren daher nur, dass ein Unfall gemeldet wurde – nicht aber, wie die Berufsgenossenschaft ihn bewertet. Eine Weitergabe dieser Information ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung der verunfallten Person zulässig.

! **Ausnahme:** Im Beitragsausgleichsverfahren informiert die Berufsgenossenschaft Verkehr das Unternehmen über alle entschädigten meldepflichtigen Unfälle, die in die Berechnung einfließen. Nur so kann es prüfen, ob das Verfahren korrekt ist.

Wird die verunfallte Person informiert?

Auch die verunfallte Person wird nicht automatisch darüber informiert, ob ihr Unfall als Arbeitsunfall anerkannt wurde. Die BG Verkehr ist dazu nicht verpflichtet und kann aufgrund der hohen Fallzahlen nicht in jedem Fall einen Bescheid ausstellen. Um Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird in eindeutigen Fällen die Heilbehandlung oder das Verletztengeld direkt gezahlt – ohne gesonderten Anerkennungsbescheid. Wird die Behandlung auf Kosten der

Berufsgenossenschaft beendet und an die Krankenkasse übergeben, weil unfallunabhängige Beschwerden vorliegen, erhält der oder die Betroffene eine Mitteilung.

Bei schweren Verletzungen oder einem möglichen Rentenanspruch stellt die Berufsgenossenschaft in jedem Fall einen schriftlichen Bescheid aus. Auch wenn Betroffene keinen Bescheid erhalten, bleiben ihre Ansprüche bestehen. Die Anerkennung des Unfalls wird dokumentiert. Kommt es später zu Folgeschäden oder Behandlungsbedarf, kann das Verfahren jederzeit erneut aufgenommen werden – unabhängig davon, ob früher ein Bescheid vorlag.

! **Hinweis:** Versicherte können sich jederzeit telefonisch bei der BG Verkehr erkundigen, ob ihr Unfall anerkannt wurde.

Tanja Sautter

Leiterin der Dienststelle Unfallfürsorge bei der BG Verkehr



Onlinesuche für den
nächstgelegenen D-Arzt:
<https://diva-online.dguv.de>

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.

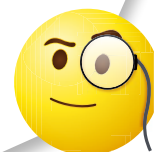


Die Lösungen für „Testen Sie Ihr Wissen“ von Seite 5

Frage 1 – a, c

Frage 2 – a

Frage 3 – b

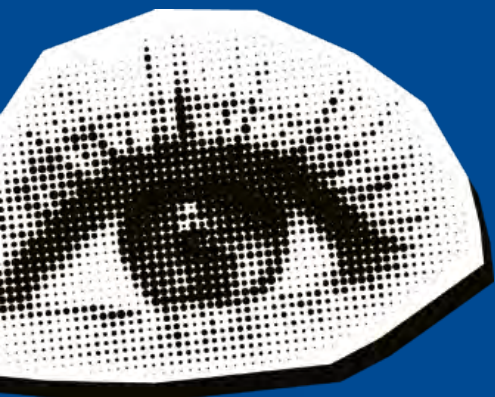


Neuer Service: Unser Onlinemagazin

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)