

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der BG Verkehr

**Fahren mit
digitalen
Assistenten 10**

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

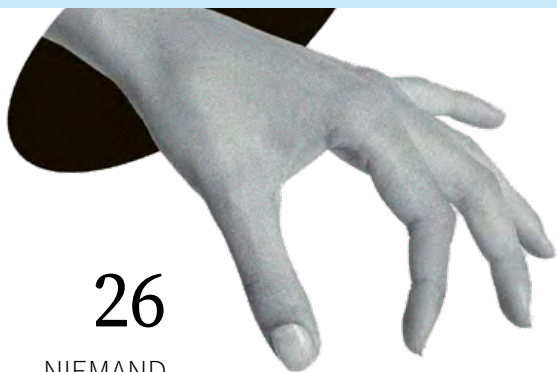
- 13 Verkehrsmeldungen**

SCHWERPUNKT

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

SICHER ARBEITEN

- 10 Fahrerassistenzsysteme**
Wenn der Computer unterstützt
- 14 Cannabis-Studie**
Wer kiff, geht höhere Risiken ein
- 20 Neuer Hauptgeschäftsführer**
„Unser Beitragsniveau ist stabil“
- 22 Verwechslungsgefahr**
Gemischte Fuhrparks



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

„Gefährdungsbeurteilung ist der Schlüssel“

30 Impressum

31 Kontaktübersicht

So erreichen Sie die BG Verkehr

Titel: © alamy | imageBROKER.com;
Inhalt: Gettyimages | Luis Alvarez; Freepik; Daniel Groß; BG Verkehr; Continental

10 FAHRERASSISTENZSYSTEME: WENN DER COMPUTER UNTERSTÜTZT



16 DGUV VORSCHRIFT 2: MODERN UND MIT MEHR MÖGLICHKEITEN

22 GEMISCHTE FUHRPARKS MEISTERN



20 NEUER HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER BEI DER BG VERKEHR



+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Unfall bei Regen

Auf dem Weg zu einem Kunden musste Taxifahrer W. über eine ausgebaute Bundesstraße mit zwei aus der Gegenrichtung kommenden Fahrstreifen fahren. Es begann, stark zu regnen. W. geriet auf die Gegenfahrbahn und stieß mit zwei entgegenkommenden Autos zusammen. Dann wurde er auf die Leitplanke geschleudert. Er erlitt Schädelverletzungen und brach sich seine Beine mehrfach.

© BG Verkehr

Eingequetscht

Kurz nachdem er den Betriebshof mit seinem Bus verlassen hatte, hielt Busfahrer T. noch einmal an und stieg aus. Der Bus rollte langsam los. T versuchte, ihn zu stoppen, indem er sich von vorn gegen die Front stemmte. Vergeblich: Der Fahrer wurde zwischen einer Laterne und dem Bus eingeklemmt. Die Folge: mehrere Knochenbrüche.

Im Dunkeln übersehen

Es war dunkel, als ein Autofahrer zum Überholvorgang ansetzte. Eine entgegenkommende Kutsche mit sechs Insassen übersah er dabei. Der Kutscher und ein weiterer Fahrgast wurden schwer verletzt, ebenso der Autofahrer. Für eines der Zugpferde kam jede Hilfe zu spät: Es musste noch am Unfallort eingeschlafert werden.

Arbeiten in der Fahrschule

Die BG Verkehr hat die Broschüre rund um den Arbeitsschutz in Fahrschulen überarbeitet.

Die Broschüre fasst zusammen, was Fahrschulen brauchen, um ihren betrieblichen Arbeitsschutz effektiv zu organisieren. Wer es eilig hat, findet dank der übersichtlichen Gestaltung sofort die wesentlichen Infos, Tipps und Hinweise. Auch die Vorlage zum Vervollständigen der Gefährdungsbeurteilung in Fahrschulen spart Zeit und macht dieses zentrale Instrument der Prävention leichter zugänglich.

Dem wichtigen Aspekt Kommunikation widmet die Publikation ebenso ein Kapitel wie dem Umgang mit Fahrzeugen sowie dem sicheren Verhalten während der praktischen Ausbildung. Ergänzt wurden unter anderem konkrete Informationen zur Arbeitsplatzgestaltung im Büro und am Bildschirm. Übrigens: Beim Kapitel „Erholung“ unterstützte uns Ernährungswissenschaftler Frédéric Letzner. Lesen Sie ab Seite 26 dieser Heftausgabe seinen Gastbeitrag über gesunde Ernährung.



© 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.



Arbeitsplatz Fahrschule
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 16311437

Neue Technik zum Alkoholgehalt messen

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



Kurz erklärt: Gefährdungsbeurteilung

Ein neuer Kurzfilm der BG Verkehr bringt mit verständlichen Worten und Illustrationen auf den Punkt, warum die Gefährdungsbeurteilung im Arbeitsschutz so wichtig 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.



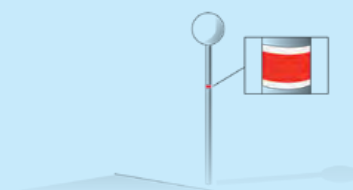
Themenseite der BG Verkehr zur Gefährdungsbeurteilung
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 18650414

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 Fahrlehrern. Im Mittelpunkt stehen Fahrtechnik, Reaktionsverhalten, ergonomisches Sitzen und Ablenkungsvermeidung. 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



Trauer um Dieter Zillmann

Am 29. November 2025 verstarb das langjährige Vorstandsmitglied der BG Verkehr, Dieter Zillmann, im Alter von 84 Jahren. Der Taxiunternehmer wurde nie müde, sich für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in den Mitgliedsunternehmen einzusetzen.

Ein besonderes Anliegen war für ihn die Präventionsarbeit. Dem Präventionsausschuss gehörte Dieter Zillmann ununterbrochen von 1986 bis 2023 an. In Erinnerung bleiben wird Dieter Zillmann in der Selbstverwaltung der BG Verkehr auch für sein unermüdliches Engagement für die Aktion Kinder-Unfallhilfe, zu deren Ehrenritter er zusammen mit Wolfgang Anwander im Jahr 2023 ernannt wurde.

Die BG Verkehr auf Messen

Expertinnen und Experten der BG Verkehr stehen auch im Jahr 2026 auf Messen für Fragen und Gespräche zur Verfügung.

- **Hannover:** Interschutz, 1. bis 6. Juni
- **Kassel:** Internationale Fachausstellung Bergen und Abschleppen, 5. bis 7. Juni
- **Hannover:** IAA Transportation, 15. bis 20. September
- **Köln:** Europäische Taximesse, 6. und 7. November



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

**Jetzt
Termine
notieren**

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



Digitaler Zugriff auf HU-Daten

Mit dem Digitalen Untersuchungsbericht (DUB) ermöglicht das Kraftfahrt-Bundesamt den sicheren Online-Zugriff auf digitalisierte Hauptuntersuchungsdaten. Der DUB steht für alle Hauptuntersuchungen seit dem 25. November 2025 zur Verfügung.

www.kba-online.de/dub



FAHRERASSISTENZSYSTEME



Wenn der Computer unterstützt

Fahrerassistenzsysteme helfen, kritische Situationen zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern. Für Fahrschulen sind sie längst Teil der täglichen Praxis, denn moderne Ausbildungsfahrzeuge sind serienmäßig mit Assistenzsystemen ausgestattet. Umso wichtiger ist es, ihre Funktionalitäten und ihre Grenzen zu kennen.

Der Straßenverkehr wird dichter, komplexer und unübersichtlicher. Fahrerassistenzsysteme setzen genau hier an. Sie überwachen das Fahrzeugumfeld, warnen vor Gefahren und greifen bei Bedarf aktiv ein. Ziel ist es, kritische Situationen gar nicht erst entstehen zu lassen oder sie abzumildern. Die Wirksamkeit ist belegt: Eine Studie der BG Verkehr zeigte, dass sich die Unfallhäufigkeit bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen um rund ein Drittel reduzieren lässt.

»Fahrerassistenzsysteme können Fehler ausgleichen, aber sie ersetzen nicht die Aufmerksamkeit.«

Bernd Adelmann

Fachreferent Fahrschule der BG Verkehr

Im Personen- und Güterverkehr entfalten sie ihr Potenzial etwa bei möglichen Abbiegeunfällen oder Auffahrkollisionen. „In Situationen, in denen ich selbst fahre, unterstützen mich Systeme wie die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrszeichenerkennung deutlich“, sagt Kurt Bartels, zweiter Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. „Trotzdem muss ich die Systeme jederzeit überwachen. Am Ende habe immer ich die Verantwortung.“ Fahrerassistenzsysteme sind Hilfsmittel, keine Ersatzfahrer. „Sie können Fehler ausgleichen, aber sie ersetzen weder Aufmerksamkeit noch Erfahrung“, erklärt Bernd Adelmann, Fachreferent Fahrschule der BG Verkehr.

Unterstützung mit klaren Grenzen

So leistungsfähig moderne Systeme sind, sie arbeiten innerhalb ihrer technischen und physikalischen Möglichkeiten. Gerade dort, wo Assistenzsysteme besonders gebraucht würden, stoßen sie teilweise an ihre Grenzen: „Sensoren wie Kamera, Radar oder Lidar haben bei Nebel, starkem Regen, Schnee oder Verschmutzung Probleme“, erklärt Denis Preissner,



Notbremsassistent

Überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug, warnt bei Kollisionsgefahr und bremst bei ausbleibender Reaktion automatisch. Neuere Systeme erkennen auch Personen und Stauenden.



Abstandsregeltempomat

Regelt Geschwindigkeit und Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch, ersetzt jedoch keinen Notbremsassistenten.



Rückfahr-Assistenzsysteme

Warnen beim Rückwärtsfahren optisch und akustisch vor Personen und Objekten und können je nach System selbstständig abbremsen.



Spurverlassenswarner

Warnt, wenn das Fahrzeug unbeabsichtigt die Fahrspur verlässt oder sich Fahrbahnmarkierungen nähert.

Spurhalteassistent

Greift aktiv in die Lenkung ein, um das Fahrzeug innerhalb der Fahrspur zu halten.



Spurwechselassistent

Warnt beim Fahrstreifenwechsel vor Fahrzeugen im toten Winkel durch optische, akustische, taktile Signale oder Vibrationen im Lenkrad bzw. Sitz.

© Freepik; BG Verkehr

DEKRA-Unfallforscher. „Darüber müssen Fahrende informiert sein, um Fehlannahmen und falsche Sicherheit zu vermeiden.“

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die BG Verkehr, Assistenzsysteme grundsätzlich eingeschaltet zu lassen und nur im Ausnahmefall kurzzeitig zu deaktivieren. Besonders wichtig ist es, sie anschließend wieder zu aktivieren, da nur ein angeschaltetes System im Ernstfall Schutz bietet. Ein anschauliches Beispiel für den Nutzen moderner Fahrerassistenzsysteme ist der Notbremsassistent. „Bei einer Fahrschulfahrt lief plötzlich eine Person über die Straße“, erinnert sich Bartels. „Das System hat die Gefahr sofort erkannt und automatisch gebremst.“

Ausbildung erweitert

Neben technischen Grenzen spielt der Umgang mit den Systemen eine entscheidende Rolle. „Zu viele Fahrerinnen und Fahrer verlassen sich ‚blind‘ auf Assistenzsysteme“, warnt Preissner. „Typisch ist die Lichtautomatik: Bei Nebel fahren viele nur mit Tagfahrlicht, obwohl manuell eingegriffen werden müsste.“



Fahrdynamik-Regelsystem

Stabilisiert das Fahrzeug in kritischen Fahrsituationen durch gezielte Eingriffe in Bremse und Motorsteuerung.



Antriebsschlupfregelung

Verhindert das Durchdrehen der Antriebsräder und unterstützt die Fahrstabilität bei geringer Haftung.



Abbiegeassistent

Unterstützt beim Abbiegen durch Warnungen vor gefährdeten Verkehrsteilnehmenden und kann je nach System automatisch abbremsen.



Aufmerksamkeitsassistent

Erkennt frühe Anzeichen von Unaufmerksamkeit anhand von Fahr- und Bedienmustern und warnt die fahrende Person.



Kamera-Monitor-Systeme

Erweitern das Sichtfeld beim Abbiegen, Rangieren und Rückwärtsfahren durch Kameras zur Umfeldüberwachung.



Automatische Aktivierung der elektronischen Feststellbremse

Aktiviert die Feststellbremse automatisch, wenn die fahrende Person den Sitz verlässt oder das Fahrzeug nicht mehr bedient.



Fernlichtassistent

Passt Leuchtweite und Leuchtbreite automatisch an, um optimale Sicht zu gewährleisten, ohne andere Verkehrsteilnehmende zu blenden.



Adaptives Kurvenlicht

Schwenkt das Abblendlicht abhängig vom Kurvenverlauf, um den Straßenverlauf besser auszuleuchten.



Statisches Kurvenlicht (Abbiegelicht)

Leuchtet beim Abbiegen oder langsamer Fahrt zusätzliche Bereiche neben dem Fahrzeug aus.



Antiblockiersystem

Sichert die Lenkbarkeit des Fahrzeugs bei Vollbremsungen, indem es verhindert, dass die Räder blockieren.

»Die Unfallhäufigkeit bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen lässt sich um ein Drittel reduzieren.«

Studie der BG Verkehr

zur Kampagne „Sicher. Für Dich. Für mich.“

Auch der Notbremsassistent kann falsch eingeschätzt werden. „Im Nutzfahrzeugbereich erleben wir Fälle, in denen das System wirkt, indem es zunächst warnt und dann die Notbremsung einleitet. Der Fahrer reagiert im Affekt beispielsweise mit einer Ausweichbewegung. So wird der Notbremsassistent übersteuert und die Bremsung abgebrochen – mit teils gravierenden Folgen“, so Preissner. Hier hilft nur Erfahrung im Umgang mit den Fahrerassistenzsystemen, etwa in der Fahrschule oder bei einem Fahrtraining.

Für Fahrschulen bedeutet die zunehmende Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen auch eine Erweiterung des Ausbildungsauftrags. „Neben der klassischen Fahrzeugbeherrschung kommt ein zusätzlicher Ausbildungsfaktor hinzu: der sichere, bestimmungsgemäße Umgang mit Assistenzsystemen“, sagt Bartels. Ziel bleibt es, dass Fahrende ein Fahrzeug auch ohne Assistenzsysteme sicher führen können. Gleichzeitig müssen sie lernen, vorhandene Systeme korrekt zu nutzen und deren Grenzen zu erkennen. Ein Aspekt, der auch in der Fahrerlaubnisprüfung berücksichtigt wird.

Assistenzsysteme in der Fahrprüfung

Seit Juni 2022 sind Fahrerassistenzsysteme in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung grundsätzlich zugelassen. Der Sachverständige entscheidet im Einzelfall über ihren Einsatz. „Geprüft wird, ob Bewerberinnen und Bewerber Assistenzsysteme richtig bedienen und angemessen reagieren, wenn eine Anpassung erforderlich ist“, erklärt Thomas Riedel, Leiter Fahrerlaubniswesen bei DEKRA.

In diesem Jahr kommen weitere Systeme hinzu, etwa erweiterte Notbremsfunktionen zum Schutz von Fußgängerinnen, Fußgängern sowie Radfahrenden und Warnsysteme bei nachlassender Aufmerksamkeit. Diese Entwicklung macht deutlich: Assistenzsysteme sind kein Zukunftsthema mehr, sondern werden mehr und mehr zu einem unverzichtbaren Bestandteil des Führens von Fahrzeugen und damit auch der Fahrausbildung. (msg)



**Zuschüsse zu
Fahrsicherheitstrainings**
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20954048



**Unterweisungskarte G9:
Fahrerassistenzsysteme**
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22171098



Arbeitsplatz Fahrschule
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16311437





© Adobe Firefly; Freepik; picture alliance/Jochen Tack | Jochen Tack

Niederlande testen Tempolimits auf Radwegen

Ab diesem Jahr dürfen niederländische Städte erstmals Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Radwegen einführen. Außerdem sollen Kommunen prüfen, ob elektrische Lastenräder, die häufig für Lieferdienste eingesetzt werden, künftig auf der Fahrbahn statt auf Radwegen fahren sollten. Ziel ist es, die Zahl der Fahrradunfälle zu senken und Erfahrungen für landesweite Regeln zu sammeln. Neue gesetzliche Regelungen will die Regierung erst nach Auswertung der Tests beschließen. Ein weiterer Schwerpunkt des Aktionsplans liegt auf der Helmförderung: Innerhalb von zehn Jahren soll der Anteil der Menschen, die beim Radfahren einen Helm tragen, von derzeit vier auf 25 Prozent steigen, ohne dass die Fahrradnutzung zurückgeht.

113.000.000

Personenkilometer pro Tag wurden laut Bundesverkehrsministerium (BMV) im Jahr 2023 zurückgelegt. Der Fußverkehr schließt damit zum Fahrrad auf (117 Millionen Kilometer pro Tag). Die Zahlen stammen aus dem Ergebnisbericht „Mobilität in Deutschland“ des BMV.

www.mobilitaet-in-deutschland.de

Wann ist eine Fahrbahn nass?



Manche Tempolimits gelten nur bei Nässe – das zeigt ein entsprechendes Zusatzschild. Laut Bundesgerichtshof ist eine Straße dann nass, wenn sich auf der gesamten Fahrbahn ein sichtbarer Wasserfilm gebildet hat – und sei er noch so dünn. Einzelne Pfützen oder eine leicht feuchte Oberfläche reichen nicht aus. Ein gutes Indiz für eine nasse Fahrbahn ist, wenn das vorausfahrende Fahrzeug eine Sprühfahne hinterlässt. Eine dunkle Verfärbung der Fahrbahn deutet meist nur auf Feuchtigkeit hin. Im Zweifelsfall sollten Fahrerinnen und Fahrer jedoch immer die Geschwindigkeit anpassen. Der Grund für die Geschwindigkeitsbegrenzung: Bei Nässe steigt das Risiko für Aquaplaning und verlängerte Bremswege.

Im Kreisverkehr Blinker nutzen

Auf den Straßen im Südwesten Deutschlands fahren nach Einschätzung des Auto Clubs Europa (ACE) immer noch zahlreiche Blinkmuffel. In den vergangenen Monaten erfassten Helferinnen und Helfer des ACE insgesamt 11.289 Verkehrsteilnehmende in baden-württembergischen Kreisverkehren. Das Ergebnis: Autofahrende blinkten zu 30,5 Prozent nicht. Besonders auffällig war die Quote der Fahrradfahrenden: 74 Prozent verzichteten komplett auf ein Handzeichen. Dabei sei das Signalsetzen im Kreisverkehr recht einfach, hieß es. Fährt man in den Kreisverkehr hinein, lässt man den Blinker einfach aus – so vermeidet man Verwirrung. Beim Verlassen ist das Lichtzeichen am Auto aber unerlässlich und sollte möglichst früh gesetzt werden.



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 Waren-logistik (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



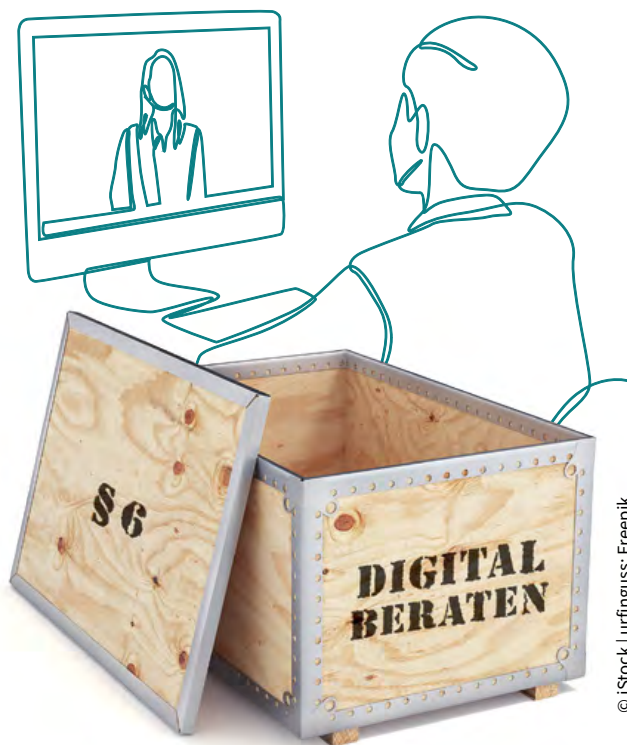
DGUV Fachbereich Aktuell: Die Cannabislegalisierung

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).

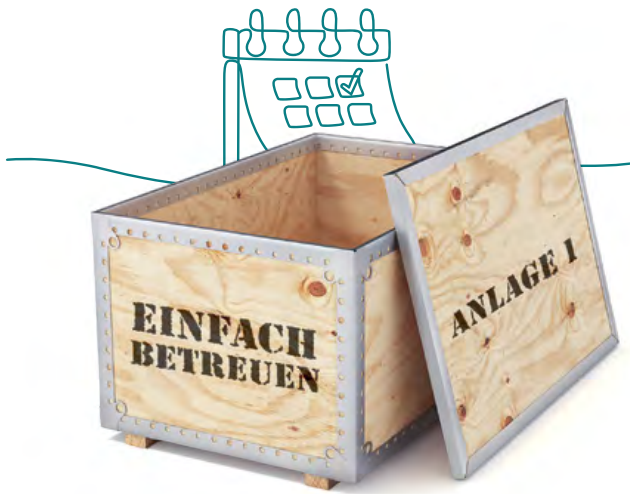
Digitale Beratung möglich

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 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.

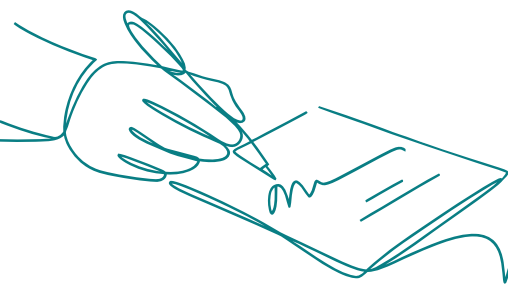
Vorteil: Die Unternehmensleitung hat aktuelle Informationen über die Leistungserbringung und im besten Fall über die Qualität der bestellten Fachleute. Damit alle wissen, was in den Bericht hineingehört, enthält die DGUV Regel 100-002 dafür eine Mustervorlage – das macht die Prozesse leichter verständlich.



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

»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.

Gleich und doch verschieden



Wer jeden Tag mit demselben Lkw oder Transporter in den Arbeitstag startet, weiß, welche Ausstattung an Bord ist. Anders sieht es bei Neuzugängen im Fuhrpark, Ersatzfahrzeugen oder spontanen Tour-Übernahmen aus. Deshalb sollten Fuhrparkverantwortliche ihr Personal auf Unterschiede und Gemeinsamkeiten der einzelnen Fahrzeuge vorbereiten.

Hand aufs Herz: Wissen Sie, ob Ihr privater Pkw einen Notbremsassistenten hat? Stellen Sie sich vor, Sie verlassen sich darauf, dass der Assistent bis zum Stillstand bremsen kann – und dann ist ein System verbaut, das Sie nur zum Teil abbremst. Die Entwicklung der Fahrerassistenzsysteme hat im vergangenen Jahrzehnt große Schritte gemacht, bei Pkw genauso wie bei Transportern und Lkw. Gleichzeitig liegt das Durchschnittsalter von Nutzfahrzeugen laut aktuellem TÜV-Report bei etwa neun Jahren. Viele Transporter und Lkw unterscheiden sich rein optisch kaum zwischen den einzelnen Modelljahren und haben doch teilweise völlig unterschiedliche Generationen von Technik verbaut.

Bestandsaufnahme

Solange in der Flotte absolut identisch ausgestattete Fahrzeuge fahren, mag im ersten Anschein noch alles in Ordnung sein. Intensiver vorbereiten muss man sich, wenn mehrere verschiedene Modelle oder Modellgenerationen im Fuhrpark sind. „Egal, ob für das Unternehmen zwei oder zweihundert Lkw, Transporter oder Busse im Einsatz sind: Die Beschäftigten müssen über

die Besonderheiten der einzelnen Modelle und Grenzen der verbauten Systeme im Bilde sein“, sagt Hans Heßner, Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr. Denn das hat direkte Folgen für die Einweisung in die Technik und die regelmäßigen Unterweisungen. Alle Fahrerinnen und Fahrer müssen sich mit den eingesetzten Arbeitsmitteln auskennen, das heißt: Wer sich ans Steuer setzt, für den muss ganz klar sein, welche Funktionen an Bord sind und wie sie sich bedienen lassen. Wenn es wahrscheinlich ist, dass die Beschäftigten wechselnde Fahrzeuge steuern, dann müssen sie zum sicheren Führen des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweiligen Fahrzeugs unterwiesen sein. Außerdem müssen sie die Chance haben, sich mit allen infrage kommenden Modellen vertraut zu machen. Hierfür müssen Unternehmerinnen und Unternehmer sowie Führungskräfte ihren Beschäftigten ausreichend Zeit zur Verfügung stellen.

Wissen vermitteln

Unternehmerinnen, Unternehmer und Führungskräfte müssen sich zudem für die Einweisung und für



die Unterweisung ausreichend Zeit nehmen. Das Zusammenstellen wichtiger Informationen startet bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge. „Nutzen Sie das Expertenwissen der Hersteller für die Einweisung in die Fahrzeuge. Laden Sie Trainer zu Ihren Schulungen ein, die direkt am Fahrzeug erklären, wie alles funktioniert“, sagt Eberhard Brunck, Fachreferent für Kurier-, Express- und Postdienste bei der BG Verkehr. Betriebsanleitungen sind eine sehr gute Informationsquelle. „Erkundigen Sie sich, ob die Hersteller Schulungsmaterial oder Videos zu den einzelnen Fahrzeugtypen anbieten.“

Dieses Material nützt allerdings nur dann etwas, wenn ganz klar ist, welche Ausstattung im jeweiligen Fahrzeug wirklich verbaut ist. Vorsicht bei Formulierungen wie „ausstattungsabhängig“ oder „je nach Ausstattung“ in der Betriebsanleitung. „Informieren Sie sich, welche Ausstattung ganz konkret verbaut ist“, sagt Brunck. Hersteller oder Händlerinnen und Händler können die genaue Ausstattung aufschlüsseln. So ist sicher, dass die bereitgestellten Informationen exakt zum verwendeten Fahrzeug passen. Einige Hersteller bieten Betriebsanleitungen als App an, die bereits auf das spezifische Fahrzeug zugeschnitten sind. Passgenau von den Fuhrparkverantwortlichen zusammengestellte Unterlagen sind ein Zeichen von Wertschätzung und motivieren eher dazu, die Technik und die Inhalte verstehen zu wollen.

Unterweisung

Die Herstellerinformationen helfen auch beim Auffrischen des Wissens in den regelmäßigen Unterweisungen. „Dabei zählt vor allem der

Praxisbezug“, sagt Fachreferent Heßner. Gehen Sie mit Ihren Beschäftigten direkt an die Fahrzeuge und binden deren Erfahrungen mit ein.“ Sein Tipp: „Thematisieren Sie in der Unterweisung, dass es unterschiedliche Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen geben kann, und stellen Sie für jedes Fahrzeug die spezifischen Informationen zur Verfügung.“ Vielleicht haben einige Fahrerinnen und Fahrer auch besonders viel Erfahrung mit einzelnen Fahrzeugtypen? Dann binden Sie diese als Ansprechperson bei Fragen mit ein, fördern Sie den Austausch. Ob Einweisung oder Unterweisung: Das Wichtigste ist am Ende, dass alle die Inhalte verstanden haben. (mh)



Einkaufsratgeber für gewerblich genutzte Fahrzeuge

www.bg-verkehr.de
Webcode: 19112418



Unterweisungskarte G9

Fahrerassistenzsysteme
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22171098





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 verhandle („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:

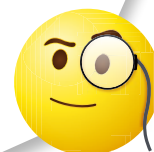
redaktion@sicherheitsprofi.de

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

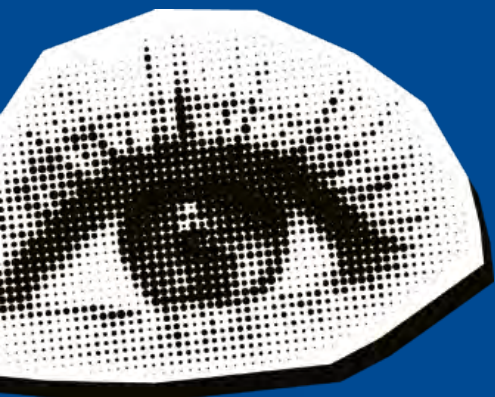


Neuer Service: Unser Onlinemagazin

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)