

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr



Ferngesteuert – mit Abstand am besten 12

15 Asbest entsorgen
Was ändert sich?

26 Beitragsfuß sinkt
Berechnung für 2025 steht

28 Heute wird's heiß!
Worauf muss ich achten?



Nur nicht *krebsrot* werden

Clever bei der Entsorgung – mein Sonnenschutz wirkt.

Unbedingt
Vorbeugen



UV-Poster kostenfrei
bestellen oder
herunterladen:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 26542103



Gut gerüstet gegen Hitze und UV-Strahlung

Proaktives Arbeiten ist in der BG Verkehr eine Selbstverständlichkeit. Schließlich gehört die Prävention von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu den Kernaufgaben einer Berufsgenossenschaft. Da macht auch unser Mitgliedermagazin SicherheitsProfi keine Ausnahme. Unsere Autorinnen und Autoren müssen der Zeit immer etwas voraus sein. So entstanden unsere beiden Beiträge über den Schutz gegen natürliche UV-Strahlung und gegen Hitze jeweils an kühlen Märztagen. Und diese Ausgabe erscheint so rechtzeitig vor den Hitzemonaten, dass Sie für Ihre Beschäftigten noch wichtige Schutzmaßnahmen umsetzen können.

Dies ist häufiger als noch vor zehn Jahren erforderlich. Die Meteorologie vermeldet auch für unsere gemäßigten Breiten eine zunehmende Zahl von Hitzetagen. Hohe Temperaturen bei der Arbeit gefährden nicht nur die Gesundheit – sie senken die Aufmerksamkeit und können somit zu Auslösern für Arbeitsunfälle werden. Über die Hautkrebsrisiken durch natürliche UV-Strahlung haben wir schon in den letzten Jahren viel berichtet. Für diese Ausgabe haben wir weitere Informationen zusammengetragen – und stellen Ihnen erstmals unseren UV-Schutz-Koffer vor, den unsere Prävention künftig bei Beratungsterminen einsetzt.

Geradezu zeitlos ist hingegen unser Beitrag zu Fahrsicherheitstrainings. Auch wer schon seit vielen Jahren einen Führerschein hat, kann dabei noch einiges lernen. Auf Übungsplätzen können Sie Ihr Fahrzeug bis an die technischen Grenzen bringen und Verkehrssituationen üben, in die Sie hoffentlich nur selten geraten. Wer Vorbehalte gegen die Funktion von Fahrerassistenzsystemen hat, kann sie in Trainings einbeziehen und dadurch abbauen. Deshalb fördert die BG Verkehr seit einigen Jahren die Teilnahme an diesen Trainings finanziell.

Ich wünsche Ihnen eine spannende und nützliche Lektüre.

Herzlichst

Stefan Höppner
Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr

»Wer im geschützten Rahmen erlebt, dass sein Lkw trotz Vollbremsung übers Ziel hinauschießt, fährt danach vorsichtiger.«



Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 6 Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

- 18 Fahrsicherheitstraining**
Vorbereitung auf den Ernstfall

SICHER ARBEITEN

- 10 Sommer, Sonne, Sicherheit**
Starker Schutz vor UV-Strahlung
- 12 Absetzkipper fernsteuern**
Komfort mit Risiko
- 15 Asbest im Fokus**
Was sich für die Entsorgung ändert
- 22 Tödlicher Unfall**
Wenn der Reifen platzt



10
STARKER
SCHUTZ VOR
UV-STRAHLUNG



DER DIGITALE SICHERHEITSPROFI



Sie möchten das Magazin online lesen?

Hier erfahren Sie mehr:

www.sicherheitsprofi.de



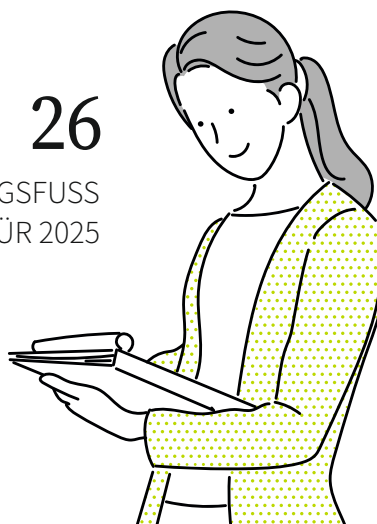
18 FAHR SICHERHEITSTRAINING: VORBEREITUNG AUF DEN ERNSTFALL



15 WAS SICH BEI DER ASBEST-ENTSORGUNG ÄNDERT

26

BEITRAGSFUSS SINKT FÜR 2025



GUT VERSICHERT & GESUND

24 Gesundheitstipps & mehr

26 Beitragsfuß sinkt
Berechnung für 2025 steht

28 Heute wird's heiß!
Worauf muss ich achten?

PRÄVENTION PERSÖNLICH

30 Martin Küppers:
„Ich bin stolz auf unsere
Mitgliedsunternehmen“

SERVICE

30 Impressum

31 Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr

Titel: © istockphoto (kzenon); BG Verkehr; Inhalt: BG Verkehr | Sebastian Vollmert; Contentova; Freepik; AP – stock.adobe.com; BG Verkehr | Andreas Denzer

12 RISIKO FERNSTEUERUNG



+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Gabelstapler kippt um

Ein Staplerfahrer war mit seinem beladenen Flurförderzeug unterwegs. Die Last hatte er dabei deutlich höher als „bodenfrei“ angehoben. Durch den verlagerten Schwerpunkt kippte der Stapler bei einer Kurvenfahrt. Der Fahrer hatte zudem seinen Gurt nicht angelegt. Er fiel aus dem Stapler heraus. Dabei wurde sein Fuß unter dem Kontergewicht des Staplers eingeklemmt. Gleichzeitig geriet der Stapler in Brand. Arbeitskollegen mussten den Fahrer retten. Bei dem Unfall verlor er seinen linken Fuß.

© Andreas Denzer



Melden
Sie sich
an!



Arbeit. Wege. Sicherheit.

DGUV Fachgespräch an der DGUV Akademie in Dresden
6. Oktober (ab 13 Uhr) und 7. Oktober (bis 12 Uhr)
<https://www.bg-verkehr.de/dguv-fachgesprach>

Vom Trittbrett abgerutscht

Auf einer Tour war das Abfallsammelfahrzeug mit etwa 15 km/h auf einer holprigen Straße unterwegs. Lader R. stand auf dem Trittbrett. Nach einer Kurvenfahrt konnte sich R. nicht mehr festhalten und seine Hand rutschte vom Haltegriff ab. Er stürzte und prallte gegen den Bordstein. Prellungen und Blutergüsse waren die Folgen.

Absturz vom Ballenstapel

Um einen Abrollcontainer auf einem Freigelände mit Altpapierballen zu beladen, nutzte Fahrer P. seinen Fahrzeugladekran. Weil er sich eine bessere Übersicht versprach, kletterte er auf einen rund drei Meter hohen Ballenstapel. Von dort aus belud er den Container. Danach wollte er wieder hinuntersteigen, stolperte und stürzte auf den Betonboden. Dabei erlitt er Halswirbelbrüche und Knochenmarksverletzungen.



© Krone Nutzfahrzeug Gruppe

Lkw-Trailer erkennen Schlaglöcher

Ein Forschungsprojekt der Fachhochschule Dortmund hat eine Sensorlösung entwickelt, die nicht nur Logistikprozesse beschleunigen soll, sondern auch den Straßenbau entlasten kann. Das Team stattete einen Lkw-Auflieger mit zahlreichen Sensoren und Messeinrichtungen aus, mit denen sich Beladungssituation, Achslast und Beanspruchungen während der Fahrt überwachen lassen. Eine Überladung könnte auf diese Weise effektiv verhindert werden. Zudem ermöglicht das System eine vorausschauende Wartung, da Verschleiß an den Reifen oder Defekte an den Bremsen frühzeitig erkannt werden. Gleichzeitig lässt sich aus den Daten der Straßenzustand berechnen. Das liefert eine präzise Datengrundlage für die Planung von Straßenneubauten und für die Instandhaltung von Straßen.

www.fh-dortmund.de



Gemeinsam für sichere Arbeitswege

Wer sich über erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit im Betrieb informieren möchte und Praxisbeispiele sowie den fachlichen Austausch sucht, der hat am 6. und 7. Oktober beim DGUV Fachgespräch Verkehrssicherheit „Arbeit. Wege. Sicherheit.“ in Dresden eine gute Gelegenheit dazu.

Im Mittelpunkt des Fachgesprächs steht die Frage, wie Unternehmen dazu beitragen können, die Sicherheit ihrer Beschäftigten im Straßenverkehr zu erhöhen. Denn das bedeutet weniger Unfälle und Fehlzeiten. „Wir möchten Unternehmen zu Wort kommen lassen, die als gutes Vorbild vorangehen, indem sie die betrieblichen Rahmenbedingungen für mehr Verkehrssicherheit schaffen“, sagt Maraike Tonzel, Leiterin des Sachgebiets Verkehrssicherheit in der Arbeitswelt der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

DIGITALER FAHRZEUGSCHEIN

Auch für Unternehmen

Ab sofort können auch Betriebe und Fuhrparkbetreibende den Fahrzeugschein über die i-Kfz-App auf dem Smartphone verwalten. Fahrzeugscheine lassen sich auf diese Weise deutlich einfacher verwalten, wenn mehrere Personen die Fahrzeuge nutzen. Der Fahrzeugschein lässt sich bei der digitalen Fahrzeugzulassung durch das Scannen eines QR-Codes in die App übertragen. Es gibt mehrere Optionen, einen QR-Code zu erhalten: entweder während des Zulassungsprozesses oder auf Anfrage sowohl vor Ort als auch bei der Online-Zulassung.

www.kba.de



123.746

Fahrschülerinnen und Fahrschüler legten im Jahr 2025 ihre praktische Fahrerlaubnisprüfung in einer der Lkw-Klassen (C1/C1E/C/CE) ab.

Das sind rund 4.700 Praxisprüfungen mehr als 2024. Die Nichtbestehensquote bei der praktischen Prüfung liegt bei 15 Prozent und ist damit deutlich niedriger als bei den Pkw-Führerscheinprüfungen.

www.tuev-verband.de

Testen Sie Ihr Wissen!



1. Auf einem Motorrad werden Sie leicht von anderen Fahrzeugfahrenden übersehen. Wie können Sie dieses Risiko verringern?

- a** Ich vermeide es, längere Zeit im seitlichen toten Winkel eines anderen Kraftfahrzeugs zu fahren.
- b** Ich versuche, mich in die Perspektive der beteiligten Kraftfahrenden zu versetzen.
- c** Ich versuche, vor dem Abbiegen Blickkontakt zu beteiligten Kraftfahrenden herzustellen.

2. Was kann Aquaplaning (Wasserglätte) zur Folge haben?



- a** Eine eingeschränkte Lenkfähigkeit des Fahrzeugs
- b** Eine vergrößerte Haftreibung der Reifen
- c** Eine verringerte Bremsfähigkeit des Fahrzeugs

3. Sie fahren auf einer schmalen Straße. 20 Meter vor Ihnen betritt plötzlich ein Kind die Fahrbahn. Wann ist ein Zusammenprall trotz Gefahrenbremsung unvermeidbar? Bei einer Geschwindigkeit von ...

- a** ... 20 km/h
- b** ... 30 km/h
- c** ... 50 km/h

**Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 31.**

Neu erschienen



Vorsicht bei Brandbegrenzungsdecken

In der Logistik und in Werkstätten nimmt der Einsatz sogenannter Brandbegrenzungsdecken zu, die sich deutlich von klassischen Löschdecken zur Bekämpfung von Kleinbränden unterscheiden. Aus brandschutztechnischer Sicht ist dieser Einsatz kritisch. Darüber informiert eine „Fachbereich AKTUELL“.



Einsatz von Brandbegrenzungsdecken bei Bränden

FBFHB-041

<https://publikationen.dguv.de>

Webcode: p022870

Dokumentationshilfe

Der DGUV Grundsatz 309-006 bietet die Vorlage für ein Prüfbuch, um die wiederkehrenden Prüfungen zu dokumentieren (gemäß DGUV Grundsatz 309-001 „Prüfung von Kranen“).



Prüfbuch für den Kran

DGUV Grundsatz 309-006

<https://publikationen.dguv.de>

Webcode: p309006

Für die passenden Schuhe

Wer auf der Suche nach dem richtigen Fuß- und Knieschutz ist, findet in der DGUV Regel 112-191 neben grundlegenden Informationen zu Sicherheitsschuhen auch zahlreiche Praxishilfen wie Checklisten. Erklärt werden außerdem die wichtigsten Piktogramme und Kennzeichnungen.



Benutzung von Fuß- und Knieschutz

DGUV Regel 112-191

<https://publikationen.dguv.de>

Webcode: p112191



Assistenzsysteme: Die Hälfte schaltet ab

Eine Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) unter 507 Lkw-Fahrenden ergab: 59 Prozent der Befragten nutzen ihre Assistenzsysteme nicht durchgehend. Besonders häufig wird der Spurhalteassistent deaktiviert (56 Prozent). Es folgen der Intelligente Geschwindigkeitsassistent (rund 16 Prozent) und der Abstandsregeltempomat (ca. 15 Prozent). Der Abbiegeassistent wird von rund acht Prozent sowie der Notbremsassistent von etwa fünf Prozent deaktiviert.

Die Umfrageergebnisse zeigen große Lücken bei den Kenntnissen der Systeme. Mehr als 30 Prozent der Befragten bekamen keine, weitere 45 Prozent nur eine informelle Einweisung. „Hier stehen die Unternehmen in der Pflicht, ihre Beschäftigten entsprechend zu qualifizieren“, sagt Hans Heßner, Hauptreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr. „Fahrer und Fahrerinnen müssen Funktionen und Grenzen der verbauten Systeme auch praktisch kennenlernen.“ Letztendlich bleibt die Verantwortung für das Fahrgeschehen immer bei den Fahrenden selbst. Mehr über den Nutzen von Fahrsicherheitstrainings und die Fördermöglichkeiten lesen Sie auf > Seite 19 in dieser Ausgabe.



Online-Schulung

Sicher mit dem Fahrrad
zur Arbeit
www.ukbw.de

Unterweisungshilfe: Mit dem Rad zur Arbeit

Mehr als 170.000 Wegeunfälle verzeichnet die Statistik pro Jahr. Häufig trifft es auch Radfahrende zwischen ihrem Zuhause und der Arbeit. Um diese Zahl zu senken, sollten Informationen zum sicheren Pendeln mit dem Fahrrad in eine Unterweisung gehören. Die Unfallkasse Baden-Württemberg beispielsweise bietet eine Online-Schulung an, die mit kurzen Videoclips wichtige Inhalte vermittelt. Nach den Erklärvideos gibt es eine Erfolgskontrolle mit einem Quiz. Und zum Schluss erhalten alle eine Teilnahmebestätigung.



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

© Daimler Truck AG; Freepik; Adobe Stock (Wellhofer Designs); BG Verkehr; contentova

Fokusthema: Absturz

Falsches oder fehlendes Schuhwerk spielt bei Abstürzen nicht selten eine verhängnisvolle Rolle. Beispielsweise wechseln manche Fahrerinnen und Fahrer ihre Schuhe beim Ein- und Aussteigen. Mit diesem Detail aus der systematischen Untersuchung von Absturzunfällen überraschte Michael Fischer von der BG Verkehr auf der Jahrestagung des Hamburger Arbeitskreises für Arbeitssicherheit (Akasi). Auch beim Ausrutschen auf der Ladefläche oder auf der Ladebordwand waren häufig Schuhe die Ursache, die nicht rutschsicher waren. Die BG Verkehr hat Absturzunfälle zu einem Präventionsschwerpunkt gemacht. Flankiert wird dies von den Inhalten der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie, die im Jahr 2026 das Ziel hat, Absturzunfälle einzudämmen.



Mehr zu den Ergebnissen

der Absturzstudie erfahren Sie im Webmagazin des SicherheitsProfi <https://sicherheitsprofi.bg-verkehr.de>

GEHÖRSCHUTZ-OTOPLASTIKEN

Umfrage zur Funktionskontrolle

Nutzen Beschäftigte einen individuell angepassten Gehörschutz, sogenannte Gehörschutz-Otoplastiken, muss man direkt am Ohr überprüfen, ob dieser auch richtig vor Lärm schützt. So eine Funktionskontrolle ist in der Praxis oft schwierig. Mit einer anonymen Umfrage will die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung mehr über diese Schwierigkeiten herausfinden, um effektive Lösungen zu entwickeln.

Die Online-Umfrage läuft noch bis zum 30. Juni.



Online-Umfrage
<https://umfrage.bgn-akademie.de/otoplastiken>

WIRKUNG VON ALKOHOLEINFLUSS

„Die letzte Runde“

Dieses Smartphone- bzw. Tablet-Spiel der Initiative „Runter vom Gas“ zeigt, wie gefährlich eine Fahrt unter Alkoholeinfluss ist. Manövrieren Sie das Fahrzeug erst nüchtern und dann mit Alkohol-Effekt.

<https://app.runtervomgas.de>



Mehr Vernetzung bei der Verkehrssicherheit

Die Vision Zero bleibt ein Ziel der deutschen Verkehrspolitik – das hob Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder während der Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz in Berlin hervor. Er forderte alle Akteure zur gemeinsamen Arbeit auf. Kirstin Zeidler, Leiterin Unfallforschung der Versicherer (UDV), machte dazu einige Vorschläge: verständliche Verkehrsführung, mehr Kontrollen und härtere Sanktionen, Weiterentwicklung der Fahrerassistenzsysteme sowie Vernetzung zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. Ein Beispiel: Die Autobahn GmbH hat 1.200 Absicherungsanhänger mit C-ITS ausstatten lassen. Dieses System kommuniziert mit Fahrzeugen, die ebenfalls mit dieser Technologie ausgestattet sind, und warnt so vor Absicherungsanhängern, die an Gefahrenstellen in Position gebracht wurden.



**UV-Schutz-Koffer:
Alles drin, was Sie brauchen**

Aufsetzen, anfassen, ausprobieren: Die BG Verkehr informiert über alltagstaugliche Möglichkeiten zum persönlichen Schutz vor UV-Strahlung. Der neue UV-Schutz-Koffer kommt in Seminaren zum Einsatz. Verschaffen Sie sich selbst einen Überblick!

»Keine Frage: Wer im Sommer im Freien arbeitet, braucht Sonnenschutz! Nutzen Sie unsere Medien, die Infos im Internet und lernen Sie den Inhalt des neuen UV-Schutz-Koffers in einem Seminar kennen.«

Dr. Gabriele Meyer
Team Biostoffe und
UV-Strahlung

Starker Schutz vor UV-Strahlung

Oh Schreck!

Eine UV-Kamera zeigt, ob das Sonnenschutzmittel lückenlos aufgetragen wurde. Auch Pigmentveränderungen der Haut lassen sich darstellen. Außerdem interessant: Sie sehen, ob die Gläser Ihrer Korrekturbrille über einen UV-Filter verfügen. Die BG Verkehr setzt diese Kamera zum Beispiel auf Messen und in Seminaren ein.



Flyer: „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit im Freien“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22800332



Unterweisungskarte A11: UV-Schutz
www.bg-verkehr.de
Webcode: 25843735



Infos auf der Themenseite zu Hitze, Strahlung, Klima
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24855706



Poster: „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 26542103





Zweite Haut als Sonnenschutz

Kleidung mit einem UV-Schutzfaktor von 40+ nach DIN EN 13758-1 oder aus dicht gewebten Materialien schützt besser als Sonnencreme. Die BG Verkehr hat verschiedene Langarmshirts mit UV-Schutz getestet. Weitere Infos und eine Checkliste zur Auswahl finden Sie im Internet.



Checkliste „Was Sie bei der Auswahl von Langarmshirts mit UV-Schutz beachten sollten“

www.bg-verkehr.de

Webcode: 24257622

Im Sommer Fenster zu

Ultraviolette Strahlung (UV-A- und UV-B-Strahlung) trifft mit unterschiedlichen Wellenlängen auf die Erdoberfläche.

Problematisch ist vor allem die UV-B-Strahlung, denn sie kann Haut und Augen schon nach relativ kurzer Zeit schädigen. Verbundglas hält beide Strahlungsarten fern. Es wird in den Frontscheiben von Fahrzeugen verbaut. Etwas anders sieht es bei den Seitenfenstern aus: Sie bestehen in der Regel aus Vollglas, genau wie die Fenster in Gebäuden. Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat die Durchlässigkeit dieses Glastyps für UV-Strahlung überprüft. Ergebnis: Vollglasscheiben lassen zwischen fünf und zehn Prozent der UV-A-Strahlung hindurch, halten aber die UV-B-Strahlung zurück. Solange das Fenster zubleibt, ist also ein Sonnenbrand nicht zu befürchten.



Richtig oder falsch?

Ich trage meine Sonnencreme immer mehrmals auf, damit ich länger in der Sonne bleiben kann.

Falsch! Das Nachcremen schließt nur Lücken, die zum Beispiel durch Abrieb entstehen. Die Schutzzeit insgesamt kann man dadurch nicht verlängern!

Wer eine Kopfbedeckung mit langem Schirm trägt, braucht trotzdem eine Sonnenbrille.

Richtig! Ein Schirm beschattet zwar die obere Gesichtshälfte, kann die UV-Strahlung aber nicht immer vollständig fernhalten. Weiße Wände oder der Wasserspiegel reflektieren zum Beispiel die Strahlung.

Wenn ich den Körper bedeckende Kleidung trage, kann ich auf Sonnencreme verzichten.

Falsch! Der Körper ist selten komplett mit Kleidung bedeckt. Achten Sie zum Beispiel auf Gesicht und Hände!

Creme & Co.: Nur viel ist genug

Wissen Sie wirklich, wie man sich gründlich eincremt? Viele Menschen nehmen zu wenig! Als Faustregel gilt: Körper in elf Zonen aufteilen: Kopf, oberer Rücken, unterer Rücken, Brust, Bauch, je ein Arm, Ober- und Unterschenkel. Auf Zeige- und Mittelfinger großzügig einen Streifen Creme geben – das ist die Menge pro Zone. Wichtig: Denken Sie an Scheitel und Haaransatz, Kopfhaut (kahle Stellen), Augenlider, Lippen, Nacken (auch bei langen Haaren), Ohren, Armbeugen, Kniekehlen und Fußrücken. Wenn Sie es richtig machen, ist eine 200-Milliliter-Flasche nach fünf- bis sechsmaligem Eincremen des gesamten Körpers leer.

Spray oder Creme? Je flüssiger ein Sonnenschutzmittel ist, desto weniger Substanz gelangt auf die Haut. Außerdem verteilen sich Sprays oft ungleichmäßig, sodass Schutzlücken entstehen. Die BG Verkehr empfiehlt deswegen, cremige Produkte zu verwenden.

Regelmäßiges Nachcremen sorgt für eine lückenlose Schutzschicht – verlängern kann man die Wirksamkeit des Lichtschutzfaktors damit allerdings nicht. Das heißt: Menschen mit heller Haut haben eine Eigenschutzzeit von fünf bis zehn Minuten. Bei Lichtschutzfaktor 30 werden daraus höchstens 300 Minuten, also fünf Stunden. Fachleute raten, diese Zeit nicht maximal auszuschöpfen.



ABSETZKIPPERFAHRZEUGE FERNSTEUERN

Komfort mit Risiko

Funkfernsteuerungen ermöglichen einen sicheren Abstand bei der Bedienung und führen doch oft das Personal mitten in den Gefahrenbereich. Warum das so ist und wie sich schwere Unfälle vermeiden lassen, zeigt eine aktuelle Auswertung.

Sebastian O.* erinnert sich: „Es war Juni im vergangenen Jahr.“ Nach der Entladung wollte er die Hubarme seines Absetzkipperfahrzeugs in die Grundstellung fahren. Plötzlich hörte er ein lautes Geräusch unter dem Fahrzeug. Er ging der Sache nach, stützte sich am Aufbaurahmen ab und hielt dabei die Funkfernsteuerung in der linken Hand. „Ich hätte sie besser losgelassen“, sagt er heute.

Dann passierte, was bei Absetzkippern immer wieder zu schweren Unfällen führt: Sebastian war einen Moment unaufmerksam und betätigte gleichzeitig die Funkfernsteuerung. Kurz bevor die Hubarme ihre Grundstellung erreichten, fuhr auch der Hubarmzylinder in die Endlage. Dabei quetschte er Sebastians Hand an der Klemmstelle zum Aufbaurahmen ein (▷ siehe Abbildung 2). Er konnte sich nicht selbst befreien, weil seine eingeklemmte Hand die Funkfernsteuerung weiter betätigte. Erst die Feuerwehr befreite ihn, indem sie die Hydraulikleitungen durchtrennte. Sebastian verlor fast vollständig seinen linken Mittelfinger und erlitt mehrere Frakturen an der Hand.

Solche und weitere Unfälle passieren in Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr seit Jahren immer wieder. Sieben von zehn registrierten Unfällen bei der Bedienung von

70 Prozent der untersuchten Unfälle wären vermeidbar gewesen.



© BG Verkehr | Andreas Denzer

* Name von der Redaktion geändert

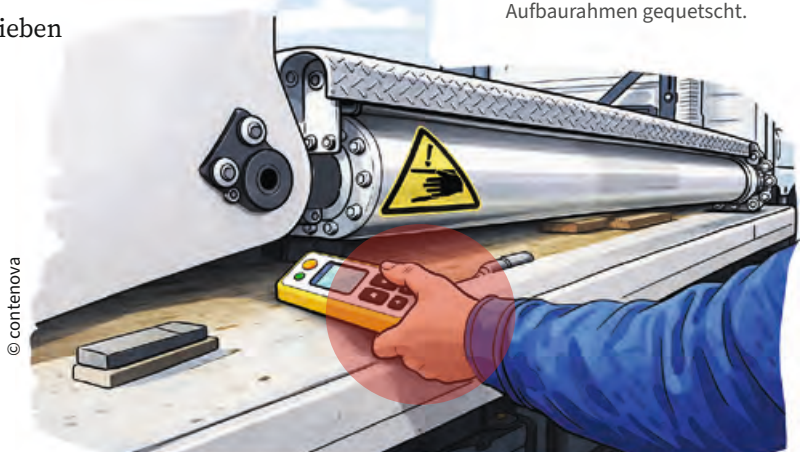
Absetzkippaufbauten enden mit schweren oder schwersten Verletzungen. Zudem haben sich in den vergangenen Jahren acht tödliche Unfälle ereignet.

Fortschritt mit Nebenwirkungen

Funkfernsteuerungen bieten einen klaren Vorteil: Das Fahrpersonal kann den Standort frei wählen und behält den Be- und Entladevorgang aus sicherer Entfernung vollständig im Blick. Im Vergleich zur Bedienung über Steuerhebel am Fahrzeug verbessert das die Übersicht deutlich.

Gleichzeitig erhöht die ortsungebundene Bedienung das Unfallrisiko. Denn viele Fahrerinnen und Fahrer halten

Abbildung 2:
Bei Unaufmerksamkeit wird hier die Hand in der Klemmstelle zum Aufbaurahmen gequetscht.



© contemova

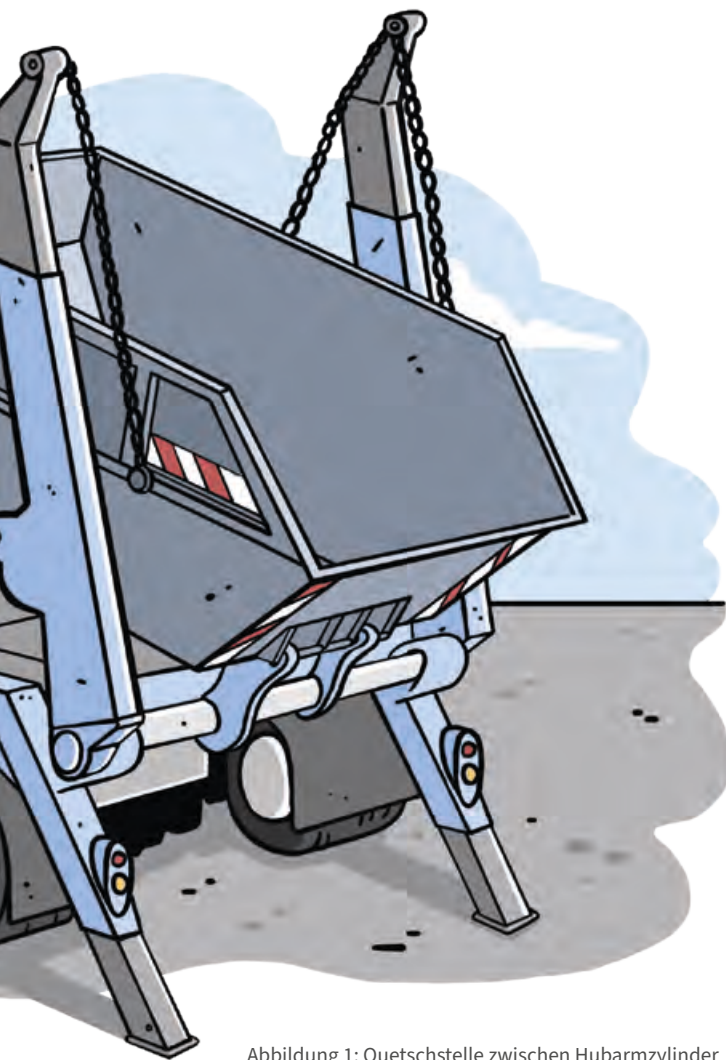


Abbildung 1: Quetschstelle zwischen Hubarmzylinder und Grundrahmen des Absetzkippaufbaus

Die Einhandbedienung senkt die Aufmerksamkeit und erhöht das Risiko.

sich während der Bedienung im Gefahrenbereich auf. Entgegen der ursprünglichen Absicht, mit der Funkfernsteuerung am Absetzkipperfahrzeug die Arbeit sicherer zu machen, hat sie heute einen erheblichen Einfluss auf das Unfallrisiko. Eine umfassende Analyse von Unfällen aus den vergangenen zehn Jahren belegt den Zusammenhang zwischen Unfällen und der Bedienung per Funkfernsteuerung eindeutig. Die nachfolgend dargestellten Erhebungen sprechen dabei für sich.

Unfallgeschehen im Detail

70 Prozent der untersuchten Unfälle, auch der von Sebastian, wären vermeidbar gewesen. Voraussetzung: Die Anwenderinnen und Anwender hätten sich nicht im Gefahrenbereich aufgehalten. Auch bei den tödlichen Arbeitsunfällen zeigt sich ein ähnliches Bild: In 75 Prozent der Fälle standen die Betroffenen in unmittelbarer Nähe zum Absetzkippaufbau und bedienten ihn per Funkfernsteuerung.

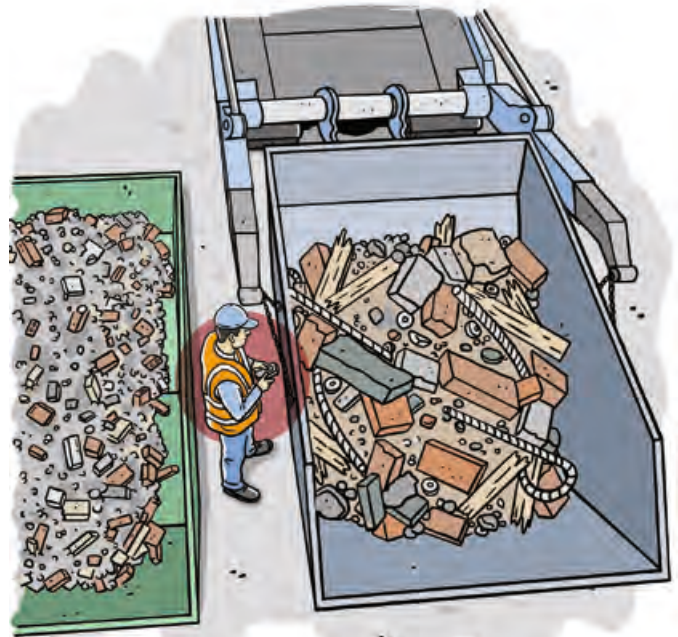
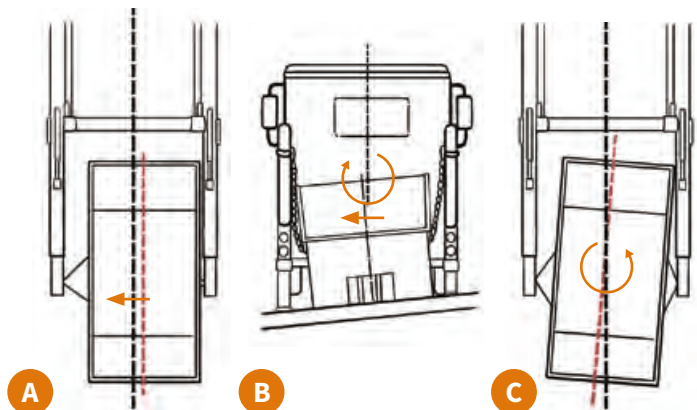


Abbildung 3: Gefahrenbereich in direkter Nähe zu den Hubarmen



Besonders unfallrelevant ist die Quetschstelle zwischen Hubarmzylinder und Aufbaurahmen (▷ siehe Abbildung 1). Gefährlich ist auch der Aufenthalt zwischen schwingendem Behälter und feststehenden, benachbarten Gegenständen, etwa zwischen zwei abgestellten Containern (▷ siehe Abbildung 3). Hier kann es sehr schnell zu kritischen Situationen mit erheblichem Verletzungspotenzial kommen.

Einhandbedienung lenkt ab

Viele schwere Unfälle haben eine weitere Ursache: die Einhandbedienung. Sie verleitet dazu, nebenbei andere Tätigkeiten auszuführen. Das senkt die Aufmerksamkeit gegenüber der Bewegung des Absetzkippaufbaus und erhöht dadurch das Verletzungsrisiko zusätzlich. Es sind vor allem die nachfolgend definierten Bereiche, in denen sich die beschriebenen Unfälle immer wieder ereignen.



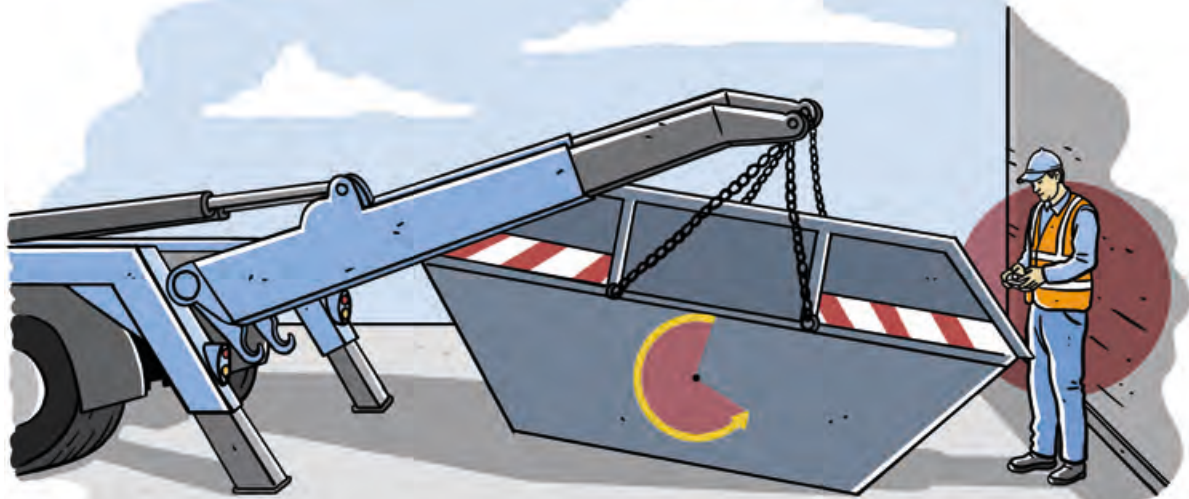


Abbildung 4: Gefahrenbereich im Heck des Absetzkipperfahrzeugs (beispielsweise durch ausschwingenden Behälter)

Grundregeln

- ▶ Sichern Sie die Funkfernsteuerung gegen ungewollte Betätigung.
- ▶ Verlassen Sie vor der Ansteuerung des Absetzkippaufbaus den Gefahrenbereich.
- ▶ Konzentrieren Sie sich beim Bedienen der Funkfernsteuerung auf den Hebe-/Absetz- und Kippvorgang und üben Sie keine andere Tätigkeit nebenbei aus.

Bereich zwischen Hubarmzylinder und Aufbaurahmen

Der Bereich wirkt harmlos. Die Hubarme des Fahrzeugaufbaus führen an dieser Stelle jedoch eine gefährliche, scherenartige Bewegung aus. Zwischen Zylindermantel und Aufbaurahmen bleiben oft nur wenige Zentimeter Platz. Zudem bewegt sich der Hubzylinder teilweise sehr schnell.

Immer wieder greifen Bedienerinnen und Bediener spontan in diesen Bereich ein, etwa um Ladereste zu entfernen. Auch eine kurze Unachtsamkeit wie im Fall von Sebastian reicht aus, um beim Aufenthalt im Gefahrenbereich schwere Quetschverletzungen davonzutragen.

Bereich neben den Hubarmen beim Absetzen und Aufnehmen von Behältern

Fahrerinnen und Fahrer halten sich häufig im Betrieb zu nah an den sich bewegenden Teilen des Fahrzeugaufbaus auf. Ein Hubarm kann sie dabei schnell gegen feststehende Gegenstände quetschen. Auch seitlich ausschwingende Behälter stellen ein erhebliches Risiko dar (▷ siehe Abbildung 3). Die Behälterbewegung resultiert dabei oftmals aus einer außermittigen Aufnahme des Behälters (A) oder einer schrägen Aufstandsfläche (B). Weiterhin kann sich der Behälter ruckartig ausdrehen, wenn er nicht in Flucht zu dem Fahrzeug steht (C). Werden die Hebeketten nicht korrekt an den Aufhängezapfen

eingehängt, ist dies ein zusätzlicher Faktor, der zu einem Verdrehen des Behälters führen kann.

Bereich heckseitig hinter dem Absetzbehälter

Beim Aufnehmen schwingt der Absetzbehälter aus, wenn die Kettenaufhängevorrichtungen an den Hubarmen nicht mittig über den Aufhängezapfen positioniert sind. Wer sich hinter dem Behälter aufhält, riskiert, eingeklemmt zu werden (▷ siehe Abbildung 4). Ungleichmäßige Beladung verstärkt diese unkontrollierten Behälterbewegungen zusätzlich. Stehen Bedienerinnen und Bediener darüber hinaus auch beim Auskippen des Ladeguts mit der Funkfernsteuerung im Gefahrenbereich, können sie auch hier getroffen und schwer verletzt werden.

Sicheres Arbeiten mit der Funkfernsteuerung erfordert das konsequente Einhalten der Grundregeln (▷ siehe Kasten). Unternehmen müssen das Bedienpersonal entsprechend unterweisen und für die latente Gefahr hin sensibilisieren. Derzeit bietet niemand technische Lösungen auf dem Markt an, welche die Steuerung des Aufbaus aus besonders gefährlichen Bereichen zuverlässig unterbinden. Umso wichtiger ist deshalb das sicherheitsgerechte Verhalten.

Christian Küffner

Fachreferent für Fahrzeuge mit austauschbaren Ladungsträgern bei der BG Verkehr



Funkfernsteuerungen – Drahtlos im Trend

www.bg-verkehr.de
Webcode: 14543441



Unterweisungskarte E14

Sichere Verwendung von Funkfernsteuerungen an Absetzkipperfahrzeugen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 26847745



ASBEST IM FOKUS

Was sich für die Entsorgung ändert

© Adobe Stock | AP

Weil die gesundheitlichen Folgen von Asbest erst nach Jahrzehnten auftreten, ist dieser Gefahrstoff auch über 30 Jahre nach seinem Verbot ein hochaktuelles Thema. Seit 2024 gelten mit der novellierten Gefahrstoffverordnung neue Regelungen für Tätigkeiten mit Asbest. Im Dezember 2025 wurden sie nochmals angepasst.

Obwohl die Verwendung von Asbest seit Oktober 1993 verboten ist, stehen berufsbedingte Erkrankungen und Todesfälle durch Asbest bei der BG Verkehr weiterhin mit an der Spitze der Statistik. Der Grund: Die Erkrankungen treten oft erst Jahrzehnte nach der Exposition auf. Asbestfasern sind lungengängig, biobeständig und krebserzeugend. Schon geringe Faserfreisetzungen können – bei entsprechender Exposition – folgende Erkrankungen verursachen:

- ▶ Asbestose,
- ▶ Lungen- oder Kehlkopfkrebs sowie
- ▶ maligne Mesotheliome.

Deshalb galten bereits in der Vergangenheit strenge Vorschriften für den Umgang mit Asbest. Seit 2024 greifen neue Regelungen. Im Dezember 2025 wurden sie nochmals angepasst. Die aktuelle Rechtslage orientiert sich jetzt an der zu erwartenden Faserexposition. Daraus ergeben sich abgestufte Anforderungen an:

- ▶ technische Schutzmaßnahmen,
- ▶ organisatorische Maßnahmen,
- ▶ persönliche Schutzausrüstung sowie
- ▶ Anzeige- und Zulassungsverpflichtungen.

Je höher die Expositionswahrscheinlichkeit ist, desto umfangreicher werden Dokumentation, Qualifikationsanforderungen und behördliche Beteiligung.

Gebäude-Baujahr entscheidend

Im Rahmen von Sanierungs- oder Abbrucharbeiten muss bei der Gefährdungsbeurteilung zuerst die Frage nach dem Baujahr des Gebäudes, in dem Tätigkeiten durchgeführt oder aus dem Bauschutt bei Entsorgungsunternehmen angeliefert werden sollen, geklärt werden. Wer die Tätigkeiten veranlasst beziehungsweise den Bauschutt anliefert, muss hierbei mitwirken. Gebäude, die vor dem 31. Oktober 1993 errichtet wurden, stehen grundsätzlich unter Asbestverdacht. Unternehmen müssen daher prüfen, ob die geplanten Tätigkeiten zulässig sind. Weitere Erkundungen können den Verdacht entkräften. Dazu zählen beispielsweise:

- ▶ die historische Erkundung, etwa durch Sichtung von Bauunterlagen, oder
- ▶ die technische Erkundung, etwa durch Probenahme und Analyse.

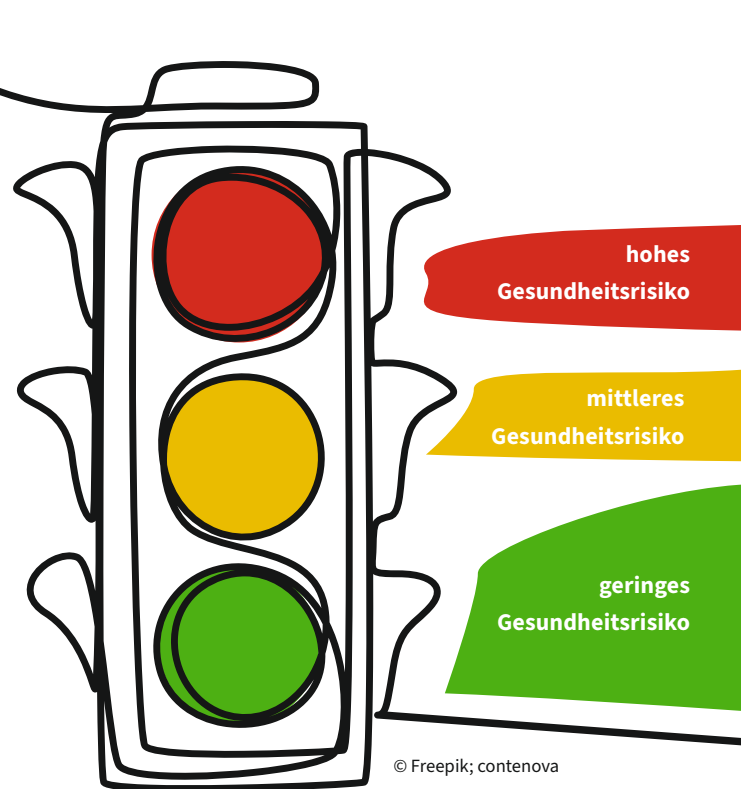
Lässt sich der Asbestverdacht nicht sicher ausschließen, ergeben sich für das Unternehmen zusätzliche Pflichten in der Gefährdungsbeurteilung.



Bereits geringe Faserfreisetzungen können schwere und tödliche Erkrankungen wie Asbestose oder Krebs verursachen.

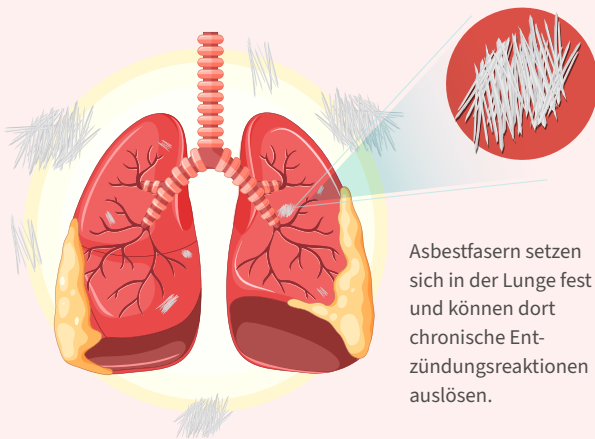
Unternehmen müssen die geplanten Tätigkeiten zunächst einem Risikobereich zuordnen. Der Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS) unterstützt dabei mit einer Überleitungshilfe zu den Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 519 „Asbest-, Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten“. Die Überleitungshilfe gilt bis zur Anpassung der TRGS 519 an das Risikokzept der Gefahrstoffverordnung. Sie erleichtert es den Unternehmen, ihre Tätigkeiten einzustufen. Die Risikozuordnung (siehe Tabelle rechts) ist entscheidend, um:

- ▶ geeignete Schutzmaßnahmen festzulegen,
- ▶ die eingesetzten Beschäftigten zu qualifizieren sowie
- ▶ Anzeig- und Zulassungspflichten zu erfüllen.



© Freepik; contenova

Nachgehende Vorsorge



Asbestfasern setzen sich in der Lunge fest und können dort chronische Entzündungsreaktionen auslösen.

Der Begriff bezeichnet eine arbeitsmedizinische Vorsorge für Beschäftigte, die krebserzeugenden Gefahrstoffen wie Asbest ausgesetzt waren. Arbeitgebende bieten sie nach Beendigung der Tätigkeit an, da Erkrankungen häufig erst Jahrzehnte später auftreten. Ziel ist es, arbeitsbedingte Erkrankungen früh zu erkennen und Folgeschäden möglichst zu minimieren. Die Teilnahme ist freiwillig. Arbeitgebende müssen die Vorsorge jedoch anbieten. Mit Zustimmung der Betroffenen können sie die Organisation an die gesetzliche Unfallversicherung übertragen. So bleibt die Vorsorge auch nach dem Berufsende sichergestellt.

Grundsätzlich dürfen nur Unternehmen Tätigkeiten mit Asbest durchführen, die über geeignete personelle, organisatorische und sicherheitstechnische Voraussetzungen verfügen. Die Anforderungen an die Sachkunde richten sich nach der jeweiligen Tätigkeit. Neu ist: Alle Versicherten, die Tätigkeiten mit Asbest ausführen, müssen fachkundig nach Anlage 10 der TRGS 519 sein. Dazu gehört unter anderem grundlegendes Wissen über Asbest.

Die Sachkunde erwerben Versicherte weiterhin durch die erfolgreiche Teilnahme an einem behördlich anerkannten Lehrgang. Für die Sachkunde der verantwortlichen Person und die Fachkunde der Beschäftigten gilt eine Übergangsfrist von drei Jahren. Der Nachweis ist ab dem 5. Dezember 2027 erforderlich. Eine sachkundige aufsichtführende Person ist nun für alle Tätigkeiten mit Asbest vorgeschrieben. Bisher galt dies nur für Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten. Auch Entsorgungsunternehmen, die mit asbesthaltigen Abfällen umgehen, benötigen eine solche aufsichtsführend Person sowie entsprechend fachkundige Beschäftigte.

Arbeit mit Asbest anzeigen

Unternehmen müssen Tätigkeiten mit Asbest weiterhin spätestens sieben Tage vor Beginn der Arbeiten anzeigen, und zwar sowohl bei der zuständigen Behörde als auch bei ihrem Unfallversicherungsträger. Letzterer wird häufig vergessen. Art und Umfang der Anzeige hängen vom Risikobereich ab. Für Tätigkeiten im niedrigen und mittleren Risikobereich ist eine unternehmensbezogene Anzeige erforderlich. Diese muss spätestens nach sechs Jahren erneuert werden. Zur

Übersicht erforderlicher Qualifikationen je Risikobereich



Exposition



Beschäftigte



Aufsichtsführende Person



Verantwortliche Person

größer als 100.000 Fasern/m³

Grundkenntnisse

Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 3Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 3kleiner als 100.000 Fasern/m³

Grundkenntnisse

Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 4Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 4kleiner als 10.000 Fasern/m³

Grundkenntnisse

Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 4Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 4**Emissionsarme Verfahren**Keine besonderen Schutz-
maßnahmen erforderlich

Grundkenntnisse

Grundkenntnisse +
Q1E (oder
Sachkunde Anlage 4)Grundkenntnisse +
Sachkunde Anlage 4

Quelle: BG Bau

*Alle Versicherten,
die Tätigkeiten
mit Asbest aus-
führen, müssen
fachkundig nach
Anlage 10 der
TRGS 519 sein.*

Anzeige reichen Unternehmen bei der Behörde und dem zuständigen Unfallversicherungsträger Folgendes ein:

- ▶ eine Liste der voraussichtlich eingesetzten Beschäftigten,
- ▶ Nachweise über fachliche Kenntnisse und Fähigkeiten,
- ▶ Nachweise über die arbeitsmedizinische Vorsorge.

Im mittleren Risikobereich müssen Unternehmen zusätzlich Ort, Beginn und Dauer der Maßnahme angeben.

Unternehmen, die im roten Risikobereich tätig werden wollen, benötigen eine behördliche Zulassung. Außerdem müssen sie konkrete Maßnahmen objektbezogen anzeigen – sowohl bei der zuständigen Behörde als auch bei dem zuständigen Unfallversicherungsträger. Im Falle der BG Verkehr muss die zuständige Regionalabteilung informiert werden. Bereits erteilte Zulassungen behalten ihre Gültigkeit.

Neu ist: Abbrucharbeiten im niedrigen und mittleren Risikobereich müssen behördlich genehmigt werden. Unternehmen beantragen diese im Rahmen der unternehmensbezogenen Anzeige, und zwar mindestens vier Wochen vor Beginn der Arbeiten. Sie müssen nachweisen, dass die personelle und sicherheitstechnische Ausstattung gegeben ist und dass sie die Arbeitsschutzvorschriften einhalten. Für Tätigkeiten im roten Risikobereich bleibt es bei der Zulassungspflicht.

Entsorgung asbesthaltiger Abfälle

Für die Entsorgung asbesthaltiger Abfälle hat die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)

das Merkblatt 23 veröffentlicht. Es dient als Handlungshilfe und soll eine einheitliche Vorgehensweise bei mineralischen Bau- und Abbruchabfällen mit möglicher Asbestbelastung sicherstellen. Das Merkblatt ist als Orientierungshilfe für die Entsorgungsunternehmen gedacht. Im Zweifel sollten Unternehmen die zuständige Behörde einbeziehen.

Asbest ist trotz des Verbots seit 1993 weiterhin ein relevantes Thema im Arbeitsschutz. Die neuen Regelungen erfordern von Unternehmen sorgfältige Planung, qualifiziertes Personal und die konsequente Umsetzung aller Schutzmaßnahmen, um asbestbedingte Gesundheitsschäden wirksam zu verhindern.

Eva Wilbig

Hauptreferentin bei der BG Verkehr



**Technische Regeln
für Gefahrstoffe 519**
www.baua.de



**Bund/Länder-Arbeitsgemein-
schaft Abfall, Merkblatt 23**
www.laga-online.de



Nachgehende Vorsorge
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20822423

„Hier geht es um euch!“

Auf den Menschen hinter dem Lenkrad kommt es an, sagt Torsten Brendler. Der Fahrtrainer schult regelmäßig Bus- sowie Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, um Ihnen die Möglichkeiten und Grenzen ihrer Fahrzeuge bewusst zu machen. Die BG Verkehr fördert solche Fahrsicherheitstrainings. Eines davon haben wir besucht.

Mit voller Kraft tritt Martin Ceral auf die Bremse. Kreischend rutschen die Reifen über den Asphalt. Das Heck des Aufliegers kommt näher und näher. Aber der Lkw ist immer noch viel zu schnell. 50 km/h, 40. Immer noch über 30!

„Du kannst jetzt aussteigen“ – als die Zugmaschine zum Stehen kommt, meldet sich Trainer Torsten Brendler über Funk. Es riecht nach Gummi. Ceral kommt zurück zur Gruppe. „Wie schnell warst du noch, als du neben dem Auflieger warst?“ – „Etwa 37 km/h!“ – „Seht ihr“, sagt Brendler zur Gruppe, „so viel zum Abstand innerorts.“ Der Fahrtrainer hat auf dem Übungsgelände in der Nähe von Leipzig ein Szenario aufgebaut: Zwei Sattelzüge stehen hintereinander mit einem Abstand von 10 Metern. In der Spur daneben soll ein Teilnehmer mit 50 km/h heranfahren und auf Höhe der hinten stehenden Zugmaschine eine Gefahrenbremsung machen.

Daraufhin rutschte Cerals Lkw selbst bei trockener Fahrbahn eine Fahrerhauslänge am Heck des vorn stehenden Aufliegers vorbei. Erkenntnis: Der Abstand der beiden Fahrzeuge war viel zu gering, ein Aufprall mit rund 30 km/h wäre die Folge gewesen. Nachdenkliches Schweigen in der Gruppe. Alle wissen, wie schnell man mit genau so einem Abstand im Alltag unterwegs ist. Und das nicht nur bei 50 km/h, auch bei höheren Geschwindigkeiten von 80 km/h und mehr auf Autobahnen ist der Abstand oft viel zu gering. Auch Brendler weiß das – und will genau dort ansetzen. „Seid jederzeit wach, hinterfragt eure Gewohnheiten. Dabei kann ich euch heute helfen!“

Ein Training, das selbst Erfahrene beeindruckt

Zwölf Teilnehmer sind an diesem Samstag in das ADAC Fahrsicherheitszentrum Leipzig-Halle gekommen. Alle fahren für die Transport- und Speditionsgesellschaft

»Seid jederzeit hellwach und hinterfragt eure Gewohnheiten!«

Torsten Brendler

Fahrtrainer im ADAC Fahrsicherheitszentrum Leipzig-Halle



Nach dem Start im Seminarraum (Bild oben) gibt Torsten Brendler am Fahrzeug Tipps, unter anderem zur Spiegeleinstellung (rechts).



Schwarze Pumpe (TSS) aus Spremberg, die meisten haben jahrelange Erfahrung am Steuer großer Fahrzeuge, bei einigen sind es Jahrzehnte. Doch auch diejenigen, die ihr Fahrzeug gut kennen, erleben es heute noch einmal ganz anders. Thomas Ntompres fährt seit den 1980er-Jahren Lkw, war lange Zeit im Nahverkehr unterwegs. Jetzt fährt er Tankauflieger. „Es ist mein erstes Fahrtraining und ich bin beeindruckt. Obwohl ich schon viel erlebt habe – hier kann ich noch eine Menge mitnehmen.“ >>



Alles geben: Fahrer Martin Ceral bremst seine Zugmaschine mit aller Kraft von 50 km/h bis zum Stillstand.

So kommen Sie an unseren Zuschuss

Bis zu 80 Euro gibt die BG Verkehr pro Person für Fahrsicherheitstrainings dazu. Dafür buchen die Mitgliedsunternehmen ein Fahrsicherheitstraining bei einem externen Anbieter und stellen bei uns online den Antrag auf einen Zuschuss. Wichtig: Der Antrag muss spätestens drei Wochen vor dem Trainingstag eingehen. Nach dem abgeschlossenen Fahrsicherheitstraining zahlt die BG Verkehr das Geld aus. Das Verfahren läuft komplett digital. Auf unserer Internetseite finden Sie alle Details und die Förderbedingungen.



Jetzt die Förderung für ein Fahrsicherheitstraining beantragen

www.bg-verkehr.de

Webcode: 20954048

„Voll draufbleiben!“ – über Funk gibt Torsten Brendler Anweisungen und Feedback.



»Ich habe schon viel erlebt – aber hier nehme ich noch eine Menge mit.«

Thomas Ntompre

Fahrer bei der TSS

Wenn Trainer Brendler spricht, hört man sofort, dass sein Herz für die Verkehrssicherheit schlägt. Hauptberuflich ist er Fahrlehrer bei einem Nahverkehrsunternehmen und auch dort für Schulungen zuständig. Er kennt die Sorgen und Nöte der Fahrerinnen und Fahrer und weiß: Theorie allein hilft nichts. „Der Job als Fahrtrainer ist so etwas wie das i-Tüpfelchen. Das macht man nur, wenn man das Thema lebt.“

Vor dem Training: Richtig einsteigen, gut sitzen

Nach einer Einleitung ins Thema mit ein paar handfesten Zahlen und einigen erschütternden Unfallschilderungen geht es direkt raus an die Fahrzeuge. Vier Tankauflieger und zwei Solo-Zugmaschinen aus dem TSS-Fuhrpark stehen heute zur Verfügung. Toter Winkel, Sitzeinstellung und das richtige Einsteigen demonstriert Brendler kurz und prägnant, bindet die Fahrergruppe immer wieder aktiv ein. Dann heißt es: Ans Lenkrad! Neben den Bremsmanövern üben die Fahrer auch das Ausweichen auf trockener und nasser Fahrbahn. Brendler ist vor allem wichtig, dass alle mitbekommen, wie der komplette Sattelzug sich in außergewöhnlichen Situationen verhält.



„Mit Auflieger zu fahren ist euer tägliches Geschäft – dann sollt ihr auch erfahren, wie sich das anfühlt.“

Natürlich steht die Sicherheit dabei im Vordergrund. Langsam tasten sich die Fahrer an eine Maximalgeschwindigkeit heran – auf trockener Fahrbahn sind es am Ende 65 km/h, auf nasser Fahrbahn ist bei 30 km/h Schluss. „Hier soll heute nichts und niemand zu Schaden kommen“, betont Brendler. Die Kraft, mit der Fahrer und Beifahrer bereits bei diesen Geschwindigkeiten durch-

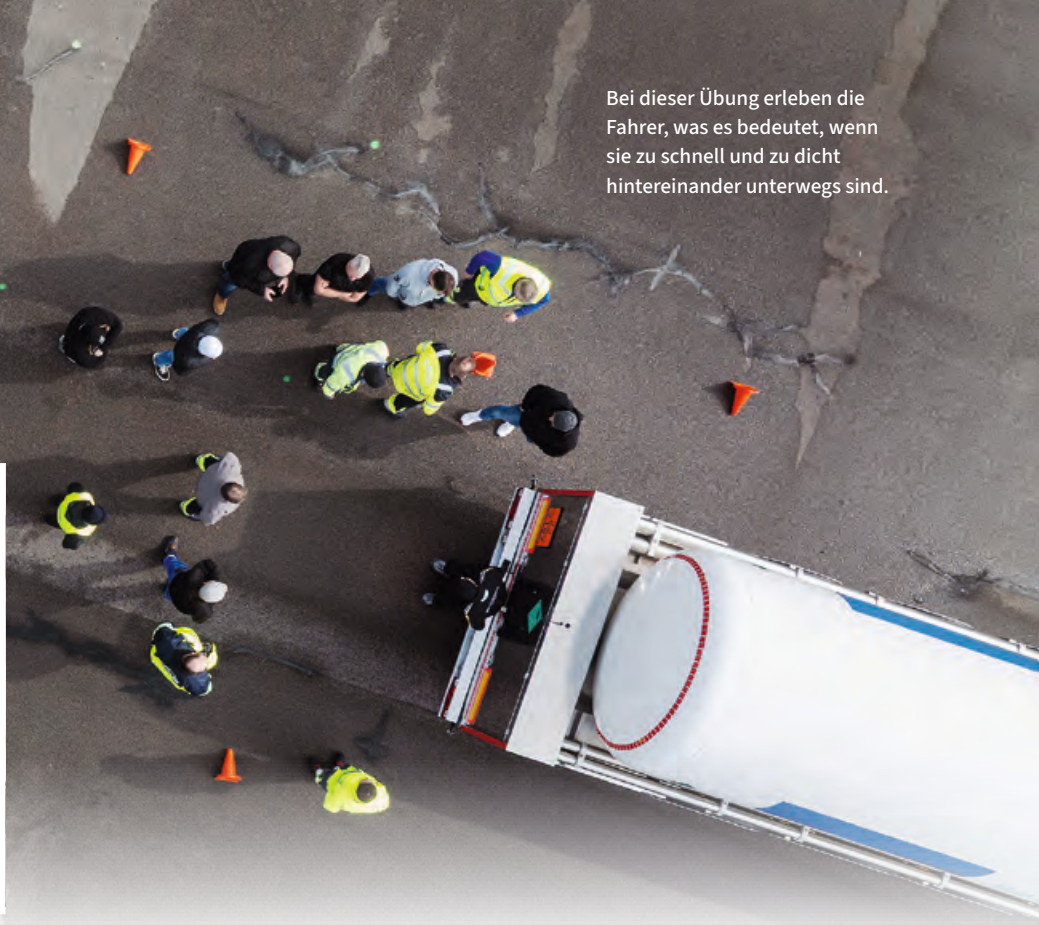


Das richtige Ein- und Aussteigen (unten) gehört genauso zum Training wie das Bremsen bei Aquaplaning (links).



Bei dieser Übung erleben die Fahrer, was es bedeutet, wenn sie zu schnell und zu dicht hintereinander unterwegs sind.

Torsten Brendler erklärt das Verhalten der Lkw beim Bremsen auf rutschigem Untergrund.



geschüttelt werden, reicht auch so schon aus, um bei den Teilnehmern bleibende Eindrücke zu hinterlassen. Wer gerade nicht selbst am Steuer sitzt, macht Aufnahmen mit dem Smartphone. Doch die persönliche Erfahrung des heutigen Tages lässt sich nicht durch einen Videoclip ersetzen. Was bleiben soll, fasst Brendler so zusammen: „Denkt in erster Linie an euch und eure Sicherheit. Die ganze Technik hilft euch dabei, euren Job gut zu machen. Aber wenn die 30 Zentimeter zwischen Sitz und Lenkrad – nämlich ihr! – nicht funktionieren, dann funktioniert nichts. Ihr habt es letztendlich in der Hand.“

Text: Moritz Heitmann

Fotos: Sebastian Vollmert



Deshalb ist Spiegeleinstellen so wichtig: Mit farbigen Schnüren demonstriert Torsten Brendler den toten Winkel der einzelnen Spiegel.

Das sagt die TSS zum Training

Warum nehmen Sie an Fahrsicherheitstrainings teil?

Einige unserer Auftraggeber geben uns vertraglich vor, dass wir die für diese Unternehmen zugeteilten Fahrerinnen und Fahrer regelmäßig praktisch und theoretisch trainieren. Seit 15 Jahren finden die Trainings regelmäßig statt.

Wie aufwendig ist es, die Trainings neben dem normalen Fahrbetrieb zu organisieren?

Da wir 24/7 für unsere Kunden, also auch am Wochenende im Einsatz sind, stellt uns das vor Herausforderungen. Dazu kommt die Anreise mit unseren eigenen Fahrzeugen, die dann ausfallen. Und das Training ist natürlich Arbeitszeit, die in den darauffolgenden Wochen ausgeglichen werden muss. Aber das ist es uns wert, denn wir merken, dass solche Trainings unsere Fahrerinnen und Fahrer motivieren.

Wie ist denn die Resonanz der Teilnehmenden?

Zu Beginn ist die Erwartungshaltung eher gering, das ändert sich aber sofort auf der Teststrecke. Seinen eigenen Lkw bis an die technischen Grenzen zu bringen, finden alle hochinteressant und die meisten sind mit Spaß dabei. Was es ausmacht, auf verschiedenen Fahrbahuntergründen, mit unterschiedlichen Reifen und Fahrgestellen zu fahren, lässt so manchen „alten Hasen“ noch erstaunen. Wegen der positiven Erfahrungen planen wir, dass künftig alle Fahrerinnen und Fahrer im Unternehmen an den Fahrtrainings teilnehmen.

© BG Verkehr | Sebastian Vollmert

Wenn der Reifen platzt

Reifen tragen tonnenschwere Fahrzeuge. Sie wirken unscheinbar, doch sie entscheiden über Stabilität und Sicherheit. Ein tragischer Unfall zeigt, was passiert, wenn einer versagt. Wer Reifen aufmerksam prüft und schonend nutzt, schützt Leben.

Mario T.* lenkt seine Sattelzugmaschine mit voll beladenem Anhänger über eine Landstraße. Ihm kommt der Lkw von Günther K.* auf der Gegenfahrbahn entgegen. Plötzlich platzt der linke Vorderreifen von Marios Fahrzeug und der Sattelzug bricht nach links aus. Mario hat keine Möglichkeit gegenzusteuern. Beide Fahrzeuge krachen frontal ineinander und gehen in Flammen auf (▷ siehe Unfallfoto). Während Günther schwerst verletzt aus den Trümmern gerettet wird, stirbt Mario an der Unfallstelle. Was ist geschehen? Als wesentliche Ursache identifiziert das Ermittlungsteam einen geplatzten Reifen. Dieser wies schon vor dem Unfall erhebliche Schäden durch Schnitte, Aufbrüche und Korrosion an der Reifenkarkasse auf. Außerdem war die Profiltiefe zu gering – typische Schwachstellen, die Mario bei einer sorgfältigen Abfahrtskontrolle gesehen hätte. Hinzu kam, dass Mario auf der Landstraße zu schnell gefahren ist.

Der Unfall zeigt, wie wichtig die Kontrolle vor Fahrtbeginn ist. Fahrerinnen und Fahrer müssen vor jeder Schicht

ihr Fahrzeug kontrollieren. Sie prüfen unter anderem Reifen, Beleuchtung, Spiegel und Ladung. Mängel wie Beschädigungen, Verschleiß, Ausfälle oder Fehlfunktionen dürfen die Verkehrs- oder Arbeitssicherheit nicht beeinträchtigen. Fahrerinnen und Fahrer beheben kleinere Mängel vor Fahrtbeginn selbst, wenn sie ausreichend qualifiziert sind. Ist das nicht möglich, informieren sie die zuständigen Personen im Unternehmen. Wenn nötig, stellen sie den Betrieb des Fahrzeugs ein. Das Unternehmen stellt sicher, dass das Fahrpersonal die Kontrollen durchführt. Zusätzlich zu den täglichen Kontrollen prüfen befähigte Personen die Fahrzeuge bei Bedarf, mindestens aber einmal jährlich, auf ihren sicheren Betriebszustand. Grundlage sind § 57 Absatz 1 DGUV Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ sowie § 14 Absatz 2 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV).

Jens Schulz und Carsten Jahn

Aufsichtspersonen bei der BG Verkehr

* Die Namen der beiden Fahrer wurden von der Redaktion geändert.



» Vor jeder Abfahrt prüfen

- ▶ Auf ausreichendes Profil achten.
- ▶ Reifen auf Schnitte, Risse oder Fremdkörper kontrollieren. Sie führen zu Luftverlust. Spitze Steine beschädigen unter anderem die Karkasse.
- ▶ Auch innen liegende Zwillingsreifen untersuchen.
- ▶ Luftdruck bei kalten Reifen regelmäßig prüfen und an die Beladung anpassen. Zu niedriger Luftdruck erhöht die Erwärmung des Reifens. Im schlimmsten Fall brennt er.

! Die Kontrolle der Reifen gehört zur Abfahrtkontrolle. Fahrerinnen und Fahrer führen sie eigenverantwortlich durch.



Unterweisungskarte G4:

Abfahrtkontrolle

www.bg-verkehr.de

Webcode: 10173579



Abreibblock für die Abfahrtkontrolle

Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit

www.bg-verkehr.de

Webcode: 18661722

» Richtig fahren und belasten

- ▶ Rasante Fahrweise nutzt das Reifenprofil stark ab.
- ▶ Hindernisse langsam und möglichst im rechten Winkel überfahren.
- ▶ Das Überfahren von Bordsteinkanten kann Risse, Schnitte oder Auswölbungen verursachen.
- ▶ Mit beiden Händen lenken und konzentriert bleiben. Ein Reifenplatzer tritt plötzlich und unerwartet auf und kann schnell zum Kontrollverlust über das Fahrzeug führen.

» Handeln nach einer Reifenpanne

- ▶ Warnblinkanlage einschalten.
- ▶ Fahrzeug möglichst äußerst rechts am Straßenrand abstellen.
- ▶ Warnweste anziehen.
- ▶ Fahrzeug über die Beifahrerseite verlassen.
- ▶ Warndreieck aufstellen.
- ▶ Zuständige Person im Unternehmen informieren und professionelle Hilfe anfordern.
- ▶ Bei Wartezeiten wenn möglich hinter der Schutzleitplanke aufhalten.

© Feuerwehr Frohburg

» Unternehmenspflichten

Die Organisation der Prüfungen obliegt dem Unternehmen. Der DGUV Grundsatz 314-003 unterstützt bei der Durchführung. Der Grundsatz erläutert die Betriebssicherheitsverordnung und den § 57 der DGUV Vorschrift 70.

Darüber hinaus müssen Fahrerinnen und Fahrer nach DGUV Vorschrift 1 und dem Arbeitsschutzgesetz unterwiesen werden. Als Grundlage für die Inhalte der Abfahrtkontrolle kann der DGUV Grundsatz 314-002 herangezogen werden.

» Pflege, Kauf und Lagerung

- ▶ Den richtigen Reifen für den Einsatz wählen: Reifen für den Fernverkehr sind nicht für das langsame Fahren in einem Steinbruch geeignet.
- ▶ Qualitätsreifen beschaffen und Montage Fachleuten überlassen.
- ▶ Reifen dunkel, kühl und trocken lagern. UV-Licht fördert Risse.
- ▶ Bei der Reinigung den Hochdruckreiniger nicht direkt auf den Reifen richten.
- ▶ Keine aggressiven Felgenreiniger einsetzen.



IHRE FRAGE:

Ich habe gehört, dass sich bei uns immer mehr Insekten ausbreiten, die gefährliche Krankheiten übertragen. Stimmt das?

Unsere Antwort von Dr. Kerstin Einsiedler, Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

Auf jeden Fall! Gemeint sind hier die Arbovirose, also Krankheiten, die von einigen Insekten auf Menschen übertragen werden. Bekannt ist zum Beispiel die Übertragung der Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME) durch Zecken. Relativ neu ist ein Infektionsrisiko mit tropischen Krankheiten: Die inzwischen heimisch gewordene Asiatische Tigermücke (> siehe Bild) kann das Chikungunya-, Dengue- oder Zika-Virus übertragen. Hier steht am Anfang ein kranker Reiserückkehrer, den eine Mücke sticht. Die Krankheitserreger vermehren sich nun in der Mücke. Mit jedem Stich überträgt sie ein Mückenleben lang das Virus – fertig ist das lokale Ausbruchsgeschehen. Unsere einheimische

Stechmücke kann über Zugvögel das West-Nil-Virus aufnehmen und an Menschen weitergeben.

All diese Erkrankungen machen grippeähnliche Symptome von mild bis schwerkrank und bleiben daher oft unerkannt. Der Einfluss von Klimawandel und Tagestemperaturen auf die Verbreitung ist komplex: Erste tropische Viren sind an bestimmten Mückenbrutplätzen in Mitteleuropa bereits dauerhaft anzutreffen. Mücken nutzen stehendes Wasser zur Eiablage – dazu reichen auch kleine Mengen im eigenen Garten. Die Auflösung der Brutplätze und der persönliche Insektenschutz sind deswegen besonders wichtig.

Vibrationen als Gesundheitsrisiko

Ist der menschliche Körper regelmäßig mechanischen Schwingungen ausgesetzt, können Knochen, Gelenke und Gefäße Schaden nehmen. Vibrationen entstehen zum Beispiel in Transportmitteln, Maschinen, Werkzeugen oder Gebäuden. Die BG Verkehr informiert in einem Themenschwerpunkt im Internet über Risiken sowie Möglichkeiten zur Prävention und beantwortet häufig gestellte Fragen.



**Themenschwerpunkt
Vibrationen**

www.bg-verkehr.de
Webcode: 19869907



Gesundheits-Check-up schafft Klarheit

Wer gesetzlich krankenversichert ist, hat ab 35 alle drei Jahre Anspruch auf einen Gesundheits-Check-up, um Risiken für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Typ-2-Diabetes früh zu erkennen. Auch Untersuchungen zur Früherkennung bestimmter Krebsarten gehören je nach Lebensalter zum kostenfreien Leistungsangebot der Krankenkassen.

Obwohl 84 Prozent der Deutschen Vorsorge für wichtig halten, nutzt sie nicht einmal die Hälfte regelmäßig (42 Prozent). Laut einer YouGov-Umfrage gehen nur 34 Prozent der Männer zur Vorsorge, bei den Frauen sind es 49 Prozent.



Kühlen und kochen

Im Sommer vermehren sich Salmonellen und Bakterien besonders schnell, denn sie lieben warme Temperaturen. Verdorbene Lebensmittel können zu einer Vergiftung führen – mögliche Anzeichen sind Bauchkrämpfe, Durchfall, Übelkeit und Erbrechen. Das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit rät, bereits beim Transport auf ausreichende Kühlung zu achten. Eier, Fisch und Fleisch sollte man nur gut durchgekocht genießen, also bei mindestens 70 Grad Celsius gründlich garen, um Krankheitserreger zuverlässig abzutöten. Nach dem Kochen nicht warmhalten, sondern direkt essen oder wieder kühl stellen. Außerdem wichtig: Rühr- und Spiegeleier durchbraten, Frühstückseier mindestens fünf Minuten kochen, frischen Fisch erst essen, wenn er undurchsichtig und leicht zerteilbar ist. Um Infektionen zu vermeiden, sollte man penibel auf Sauberkeit achten sowie rohe und gekochte Lebensmittel strikt voneinander trennen.

www.bvl.bund.de

Rente statt Job

Arbeitsbelastung, Stress und hohe körperliche Beanspruchung sind die Hauptgründe dafür, dass Erwerbstätige vorzeitig aus dem Berufsleben ausscheiden. Dies ergab eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts forsa im Auftrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Veröffentlicht wurden die Daten im jährlich erscheinenden DGUV Barometer Arbeitswelt. Die Publikation steht 2026 unter dem Leitthema „Krisenresilienz“.



**DGUV Barometer
Arbeitswelt 2026 – Krisenresilienz**
www.dguv.de
Webcode: p022474



KI und Psyche

Menschen, in deren Arbeitsumfeld künstliche Intelligenz zum Einsatz kommt, empfinden dies oft nicht nur als Bereicherung. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung beleuchtet im Magazin „DGUV forum“, woran man bei der Einführung denken sollte.



DGUV forum
Psychische Belastung durch
Künstliche Intelligenz
<https://forum.dguv.de>

Arbeiten weltweit

Die Broschüre „Arbeiten weltweit – Sozialversicherung und Haftung im Blick“ bietet einen Überblick über die wichtigsten Regelungen beim internationalen Einsatz von Beschäftigten. Sie informiert über das anwendbare Sozialversicherungsrecht, klärt Haftungsfragen und zeigt auf, wie Unternehmen und Beschäftigte sich absichern können.



**Arbeiten weltweit –
Sozialversicherung und
Haftung im Blick**
publikationen.dguv.de
Webcode: p022833

Aushang Erste Hilfe

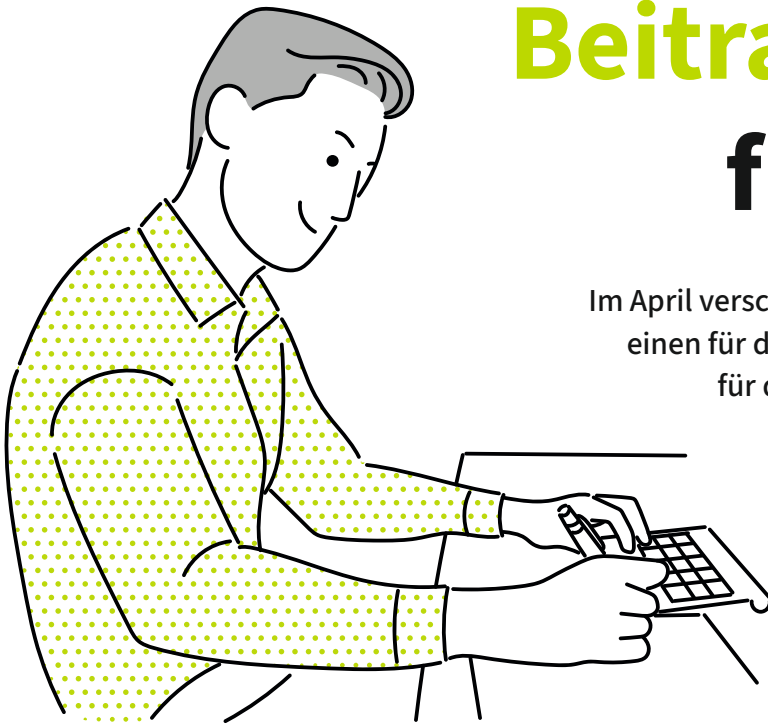
Wenn es drauf ankommt, hat man wenig Zeit zum Überlegen. Das Erste-Hilfe-Plakat der gesetzlichen Unfallversicherung zeigt die wichtigsten Maßnahmen. Erhältlich in Deutsch und vielen weiteren Sprachen.



Erste Hilfe (Plakat, DIN A2)
DGUV Information 204-001
www.dguv.de
Webcode: p204001

Beitragsfuß sinkt für 2025

Im April verschickt die BG Verkehr zwei Bescheide:
einen für den Umlagebeitrag 2025 und einen
für den Vorschussbeitrag 2026.

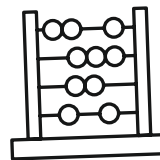


Warum versichert?

Damit Unternehmen für verunfallte Mitarbeitende nicht haften müssen, übernimmt die BG Verkehr die Kosten. Diese umfassen nach einem Arbeitsunfall alle notwendigen Maßnahmen rund um die Heilbehandlung, Rehabilitation und Entschädigung der verletzten oder erkrankten Person. Ziel ist es, dass die Versicherten wieder in ihrem Beruf arbeiten können. Ist der Fall so schwer, dass dies nicht mehr möglich ist, finanziert die BG Verkehr Umschulungen oder bei dauerhaften Schäden eine Rente. Unternehmen müssen für diese kostenintensiven Heilbehandlungen nicht aufkommen. Sie sind durch ihren jährlichen Beitrag befreit, selbst wenn die Kosten des Unfalls die Höhe des Beitrags übersteigen.

Beitrag bedeutet Solidarität

Die Finanzierung der Berufsgenossenschaften basiert auf dem Solidarprinzip: Alle Unternehmen zahlen ein, sodass alle Versicherten dieselbe Leistung erhalten können. Dabei müssen die Berufsgenossenschaften kostendeckend arbeiten, ohne Gewinnerorientierung.



Berechnung erklärt

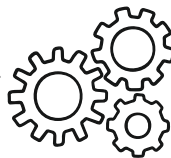
$$\frac{\text{Entgelte}^* \times \text{Gefahrklasse} \times \text{Beitragsfuß}}{1.000} = \text{Beitrag}$$

*Lohnsumme oder Versicherungssumme

- ▶ **Entgelte** sind die Bruttoentgelte der Beschäftigten, die von den Unternehmen mit dem Entgeltnachweis gemeldet wurden.
- ▶ Die **Gefahrklasse** steht für das Unfallrisiko im Unternehmen. Je höher das Risiko, desto höher ist die Gefahrklasse und damit auch der Beitrag. Über die Gefahrklasse wird der Beitrag risikogerecht verteilt.
- ▶ Der **Beitragsfuß** errechnet sich aus den Entgelt- und Versicherungssummen, den Gefahrklassen und den Aufwendungen der BG Verkehr des abgelaufenen Jahres. Er wird jährlich vom Vorstand neu festgesetzt und ist für alle Beitragspflichtigen gleich.

Beiträge unterschiedlich hoch

Der jährliche Beitrag wird individuell nach den Entgelten der Beschäftigten in den Unternehmen, dem Beitragsfuß und der Gefahrklasse festgesetzt. Zudem hat die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen Einfluss. Bei wenigen Unfällen bekommen Unternehmen unter bestimmten Bedingungen einen Nachlass. Die BG Verkehr muss allerdings einen Zuschlag erheben, sobald ein Unfall gemeldet wird. Die Höhe hängt von der Anzahl und Schwere der Arbeitsunfälle ab.



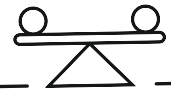


Nachlass erhalten

Unternehmen erhalten einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag zur Unternehmensversicherung sowie Zusatz- und freiwilligen Versicherung. Dabei müssen folgende drei Kriterien beachtet werden:

- ▶ Das Unternehmen bzw. der oder die Versicherte gehört seit drei vollen Umlagejahren zur BG Verkehr.
- ▶ Es wurden keine Arbeitsunfälle berücksichtigt.
- ▶ Der Mindestbeitrag von 62 Euro wird durch die Nachlassgewährung nicht unterschritten.

Die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen wirkt sich also auf den Beitrag aus – das reicht von einem Nachlass in maximaler Höhe über einen reduzierten Nachlass bis hin zu Zuschlagszahlungen. Ausgenommen von Zuschlagszahlungen ist die Zusatzversicherung.



Lastenverteilung hilft

Die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften zur Entlastung der Branchen, die von Strukturveränderungen besonders betroffen sind. Der Vorstand hat den Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2025 bei 1,90 je 1.000 Euro Arbeitsentgelt festgesetzt.

Der Lohnsummen-Freibetrag für das Jahr 2025 beträgt 270.000 Euro. Bis zu dieser Lohnsummengrenze besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor zusätzlichen finanziellen Belastungen geschützt.



In Raten bezahlen

Fast immer wird die Beitragsforderung auf elf Monatsraten aufgeteilt. Die Raten sind vom 15. Mai 2026 bis zum 15. März 2027 fällig. Beachten Sie also, dass die Vorschussraten für 2026 auch noch in 2027 fällig sind. Am einfachsten ist ein Lastschriftmandat, dann brauchen Sie sich um die Fristen nicht zu kümmern.

Durch den Iran-Krieg sind die Kraftstoffpreise gestiegen. Um Liquiditätsengpässen entgegenzuwirken, bewilligt die BG Verkehr auf Anfrage eine Stundung. Dafür sind keine Sicherheitsleistungen erforderlich (bis 31. Juli 2026). Auch erhebt die BG Verkehr keine Stundungszinsen (bis 31. Dezember 2026). Dies gilt nur für neu festgestellte Forderungen aus den Bescheiden ab dem 12. April 2026.

Umlage 2025

Anzahl der Unternehmen am 31.12. 215.446

Gesamtentgelt 51,99 Mrd. €
(Lohn- und Versicherungssummen)

Umlageforderung 796,7 Mio. €

Beitragsfuß 2,70
(inklusive Lastenverteilung nach Neurenten)

Umlageforderung Lastenverteilung 71,1 Mio. €
nach Entgelten

Beitragsfuß Lastenverteilung 1,90
nach Entgelten

Freibetrag Lastenverteilung 270.000 €
nach Entgelten



Weitere Informationen zum Beitrag

www.bg-verkehr.de

Webcode: 16486615

Franziska Lentz
Stellvertretende Leiterin der Abteilung für Mitgliedschaft
und Beitrag bei der BG Verkehr

SPRECHSTUNDE

Heute wird es heiß!

Hohe Temperaturen belasten alle Menschen – und ganz besonders diejenigen mit Gesundheitsproblemen. Unsere Arbeitsmedizinerin Dr. Kerstin Einsiedler beantwortet typische Fragen.

Ayla, 22, ist Assistentin der Geschäftsführerin einer Möbelspedition, im dritten Monat schwanger: „Ich bin in letzter Zeit oft müde und vertrage es bei Hitze schlecht, wenn das Büro so heiß ist. Gelten für Schwangere besondere Regeln?“

Liebe Ayla, zunächst gelten für Sie als Schwangere die gleichen Regelungen zur Temperatur im Büro wie für alle Beschäftigten. Handlungsbedarf besteht bei Temperaturen von 26 bzw. 30 Grad Celsius (Vorgaben aus der Technischen Regel für Arbeitsstätten – ASR A3.5 „Raumtemperatur“). **Benötigen Sie gesundheitlich schon bei niedrigeren Temperaturen Kühlungsmaßnahmen, sollten Sie zuerst ein aussagekräftiges Attest von Ihrem betreuenden Arzt ausstellen lassen.** Überlegen Sie dann mit Ihrer Arbeitgeberin: Oft lässt sich ein Einzelbüro sehr leicht mit einem kleinen mobilen Klimagerät kühlen. Oder ist Homeoffice eine sinnvolle Alternative an heißen Tagen? Im schlechtesten Fall wird Ihre Arbeitgeberin Sie für einzelne Tage freistellen müssen.

Pawel, 61, ist Müllwerker in einer Kleinstadt und topfit: „Wir sind manchmal stundenlang in der prallen Sonne unterwegs, das schlaucht ganz schön! Haben Sie einen Tipp für mich?“

Lieber Pawel, für Ihre beruflichen Aufgaben ist der Hitzeschutz am schwierigsten, denn Sie sind draußen unterwegs, arbeiten nicht an festen Orten und das noch verknüpft mit körperlicher Anstrengung. In der Abfallentsorgung gilt genauso wie bei der Post- oder



Dr. Kerstin Einsiedler ist Fachärztin für Allgemeinmedizin und Arbeitsmedizin.



Paketzustellung und anderen Kurierdiensten: **UV-Schutzkleidung an, Kopfbedeckung auf, zusätzlich noch Kühlwesten tragen, wenn das mit Blick auf die Arbeitssicherheit möglich ist, und reichlich Getränke mit auf das Fahrzeug nehmen!** Nehmen Sie das Beratungsangebot beim Betriebsarzt an und achten Sie bitte auf sich und Ihr Team – ein Hitzschlag ist lebensgefährlich!

Jana, 37, ist Taxifahrerin auf dem Land und hat Multiple Sklerose: „Eigentlich liebe ich die warmen Tage im Sommer – aber manchmal geht es mir dann beim Fahren ziemlich schlecht. Ist das ein Grund zur Sorge?“

Liebe Jana, so wie Ihnen geht es vielen Menschen mit Multipler Sklerose: Egal ob Vollbad in der Badewanne, Schwitzen beim Sport oder Sommerhitze: Eine Erwärmung des Körpers verstärkt die Symptome der Erkrankung. Nach Abkühlung klingen auch die Beschwerden wieder ab. **Es hilft nichts, die Klimaanlage in Ihrem Fahrzeug ist wichtig und Sie sollten sie ohne schlechtes Gewissen im Dauereinsatz haben!** Bitte wegen der Hygiene an die Wartung der Klimaanlage denken.

Ramon, 55, arbeitet beim Bodenpersonal eines Flughafen-dienstleisters und hat häufig Migräne: „Ich habe das Gefühl, dass meine Kopfschmerzen mit den hohen Temperaturen zusammenhängen. Kann das sein?“

Lieber Ramon, tatsächlich kann Hitze oder grelles Sonnenlicht ein Auslöser für Migräne sein. Sprechen Sie mit Ihrem Arbeitgeber, ob Sie an heißen Tagen oder auch durchgehend



Infos zu
UV-Schutz
auf Seite 10

in den Sommermonaten innerhalb der Gebäude eingesetzt werden können. Wenn sich das Arbeiten draußen nicht vermeiden lässt: **Sonnenbrille und Kopfbedeckung auf und so oft wie möglich den Schatten suchen.** Sollten sich die Attacken häufen, ist unbedingt eine ärztliche (neurologische) Überprüfung erforderlich! Für den Hitzeschutz draußen, etwa auf dem Vorfeld, ist im letzten Jahr eine Empfehlung des Ausschusses für Arbeitsstätten (ASTA) herausgekommen, die dem Arbeitgeber als Handlungsanleitung dienen kann.

Mathias, 45, arbeitet als Berufskraftfahrer, hat seit über zehn Jahren Diabetes Typ 2 und spritzt Insulin: „In der kühlen Jahreszeit habe ich meine Erkrankung gut im Griff. Im Sommer schwanken meine Werte dagegen stärker. Kann man dagegen etwas machen?“

Lieber Mathias, Sie haben eine große Verantwortung im Straßenverkehr übernommen! Sommerhitze und Schwitzen bedeuten für Sie als Diabetiker: Der Flüssigkeitshaushalt und die Essgewohnheiten kommen durcheinander, die Wirkung der Medikamente verändert sich. Gerade bei insulinpflichtigen Diabetikerinnen und Diabetikern besteht dann die Gefahr einer Unterzuckerung. **Absolutes Muss ist, genügend Wasser zu trinken, den Ernährungsplan so gut wie möglich beizubehalten und häufiger Blutzucker zu messen als sonst.** Haben Sie eine kurzfristig erreichbare Ansprechperson in Ihrer betreuenden diabetologischen Praxis, wenn die Werte schwierig werden? Oder wäre eine aktuelle (Online-)Diabetes-Schulung eine Unterstützung?



Hisetipp von Dr. Kerstin Einsiedler

„Joghurt und Gurke, in allen Variationen: ob Tsatsiki, kaltes Süsspchen oder gedünstete Gurke mit Hackfleischfüllung und Joghurt-Dip – bei Hitze unschlagbar gut. Vegane und vegetarische Alternativen eingeschlossen.“

Rezept: Kalte Gurkensuppe

Basis: Joghurt und Salatgurke zu gleichen Teilen im Mixer pürieren (für vier Personen: etwa 500 g Gurke und 500 g Joghurt). Mit Dill, Salz, Pfeffer und edelsüßem Paprika abschmecken.

Verfeinerung: wahlweise angebratene Lachsstückchen oder Garnelen, Radieschen, Knoblauchbaguette in Scheiben, Kresse oder Sprossen und Zitrone auf die Suppe geben.

© Freepik; Portwest; Vizwell



Technische Regel für Arbeitsstätten – ASR A3.5 „Raumtemperatur“
www.baua.de



Empfehlung des Ausschusses für Arbeitsstätten
„Beurteilung der Gefährdungen durch Hitze und Maßnahmen an Arbeitsplätzen ...“
www.baua.de



Leitfaden zum Mutterschutz ...
... für Schwangere und Stillende
Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend
www.bmbfsfj.bund.de



... für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber
www.bmbfsfj.bund.de

»Ich bin stolz auf unsere Mitgliedsunternehmen!«



Martin Küppers

leitet bei der BG Verkehr die Abteilung Handlungsfelder und Präventionskonzepte zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Herr Küppers, Sie haben in Ihrem Berufsleben Hunderte von schweren Unfällen analysiert. Welcher ist Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben?

Ein Lkw-Fahrer, ich nenne ihn mal Patrick, brachte zum Ende seiner Schicht Bauschutt zur einer mobilen Aufbereitungsanlage. Es hatte sich eingespielt, dass er außerhalb der Betriebszeiten die Anlage gelegentlich selbst einschaltete. Das war zwar gar nicht sein Job, aber er war sehr motiviert und die Zusammenarbeit erschien allen ganz normal. Patrick konnte weder ahnen noch sehen, dass sich die Abdeckung an einer Gefahrstelle gelockert hatte: Als er die Anlage bediente, geriet sein rechter Fuß in den Antrieb und wurde amputiert. Der junge Mann war auf dem abgelegenen Gelände ganz allein. Er hat den Unfall überlebt, allerdings ist er sein Leben lang davon gezeichnet.

Ein Beispiel dafür, dass es keine hundertprozentige Sicherheit gibt?

Es ist ein Beispiel dafür, dass sich Änderungen in einen Ablauf einschleichen, ohne dass die dabei eingegangenen Risiken erkannt werden. Sicherheit hat viel mit Verlässlichkeit zu tun, besonders in der Verkehrswirtschaft. Wir müssen uns täglich auf andere verlassen – und riskieren dabei oft unsere Gesundheit. Deswegen setze ich mich dafür ein, kluge Regeln und Verfahrensabläufe zu ersinnen. Das betrifft besonders die Abstimmung bei der Zusammenarbeit mit Fremdbetrieben. Dafür braucht man praktikable Lösungen, die die Beschäftigten als sinnvoll erkennen und akzeptieren.

Welch ein Verhältnis haben Sie persönlich zur Verkehrswirtschaft?

Ich fühle mich unseren Branchen sehr verbunden und bin stolz darauf, was die Profis dort Tag für Tag leisten. Diese vielgestaltige Arbeitswelt präsentiert ständig Gelegenheiten, Regeln zu brechen. Ich finde es großartig, dass davon so selten Gebrauch gemacht wird. Kürzlich habe ich beobachtet, wie ein Abfallwerker einem Anwohner klarmachte, niemals im letzten Moment mit seinem Müllsack hinter ein rückwärtsfahrendes Fahrzeug zu laufen. Eine Kleinigkeit vielleicht – aber keine Ausnahme! Die Ausnahme ist zum Glück ein schwerer Unfall. In der Regel sehe ich, dass etwas richtig gut läuft, und das gibt mir Energie. Gemeinsam mit unserem Team tue ich alles, um die Unfallzahlen noch weiter zu senken.

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: 20. April 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

Waldseestraße 5
30163 Hannover
Tel. 0511 3995-6
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel. 030 25997-0
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel. 0351 4236-50
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 102
42103 Wuppertal
Tel. 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel. 0611 9413-0
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel. 089 62302-0
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Tübingen

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel. 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

Datenschutz

Für den 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

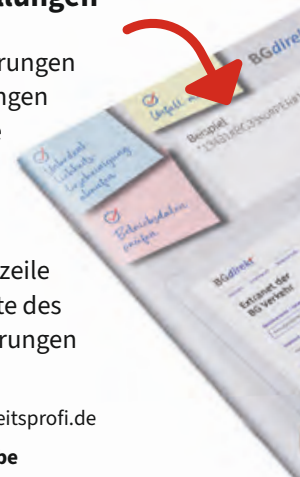
Adressänderungen und Abbestellungen

Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.

Sie finden ihn über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins. Änderungen per Mail an:

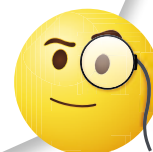
redaktion@sicherheitsprofi.de

Die nächste Ausgabe erscheint Mitte August 2026.



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

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



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





Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen



Unfall melden

BGdirekt



Betriebsdaten prüfen



BGdirekt

[Kontakt](#) [Impressum](#) [Datenschutz](#)

Extranet der BG Verkehr

Benutzername / Unternehmensnummer

Passwort

Anmelden



**Anmelden,
ausfüllen,
abhaken!**



**Direkt online!
bgdirekt.bg-verkehr.de**