

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr



Der richtige Handgriff 12

18 Multikopter
So darf er in die Luft

26 Beitragsfuß sinkt
Berechnung für 2025 steht

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



Nur nicht *krebsrot* werden

Clever auf dem Vorfeld – mein Sonnenschutz wirkt.

Unbedingt
Vorbeugen



UV-Poster kostenfrei
bestellen oder
herunterladen:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 26389270



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

- 20 Fahrsicherheitstraining**
Vorbereitung auf den Ernstfall

SICHER ARBEITEN

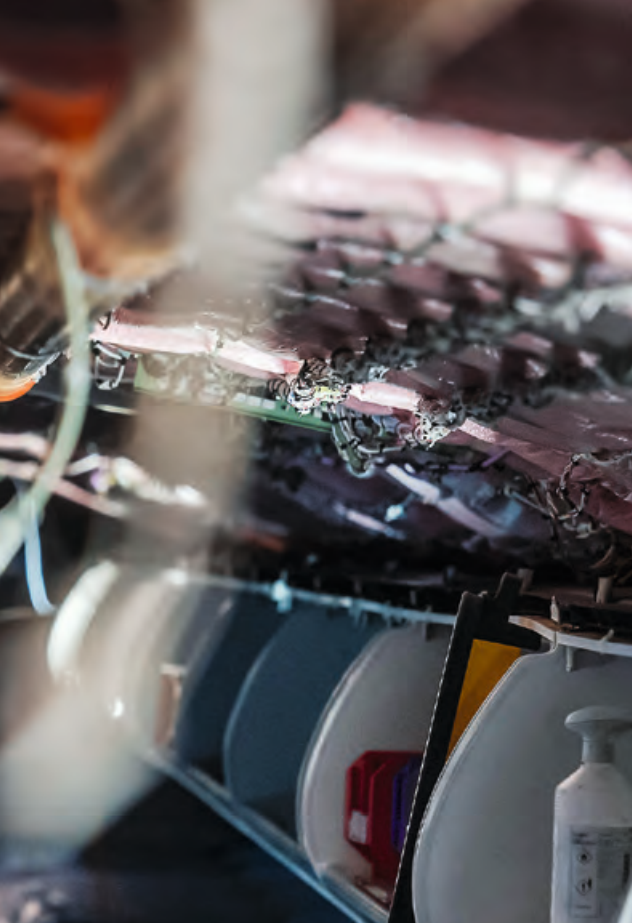
- 10 Sommer, Sonne, Sicherheit**
Starker Schutz vor UV-Strahlung
- 12 Instandhaltung von Luftfahrzeugen**
Ablösung für einen Klassiker
- 14 Zahlen & Fakten**
Das leistet die BG für Sie
- 15 Cartoon „Autsch!“**
Gefahr oder Mangel sofort melden!
- 16 Homeoffice**
Zu Hause arbeiten – was gilt?
- 18 Multikopter**
So darf das Arbeitsmittel in die Luft



10
STARKER
SCHUTZ VOR
UV-STRAHLUNG



18 SO DARF DIE DROHNE
IN DIE LUFT



12

INSTANDHALTUNG
VON LUFTFAHRZEUGEN



DER DIGITALE SICHERHEITSPROFI



Sie möchten das Magazin online lesen?

Hier erfahren Sie mehr:

www.sicherheitsprofi.de

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: © Lufthansa Technik AG; Inhalt: Juergen Mai/Lufthansa Technik AG; contentova; Freepik; iStock | Simon Skafar; BG Verkehr | Sebastian Vollmert

20

TRAINING
FÜR DEN ERNSTFALL



+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Gestolpert

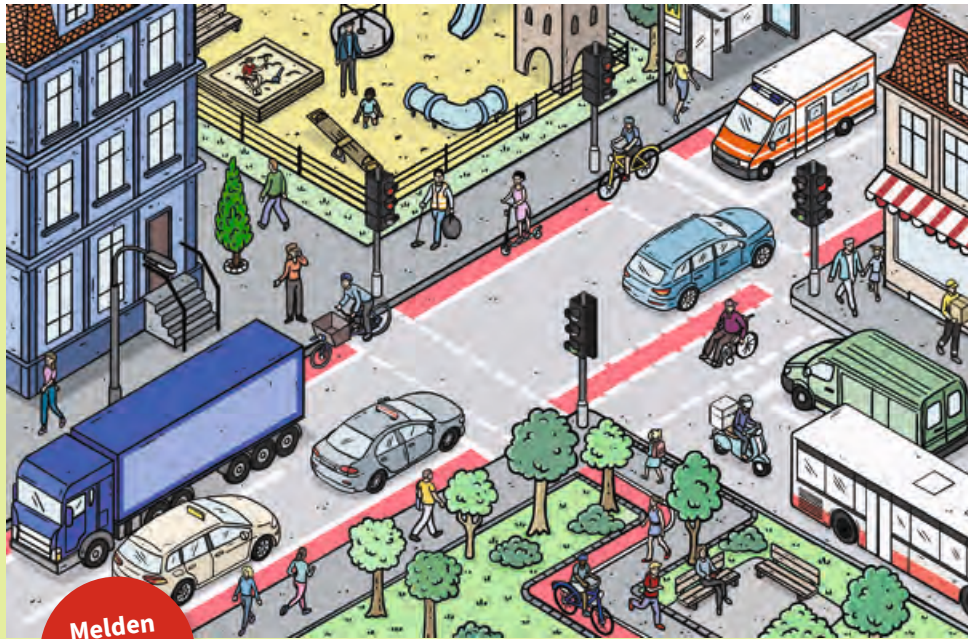
Während er in beiden Händen Gegenstände trug, wollte Lagerarbeiter U. eine Tür öffnen. Dabei geriet er ins Stolpern. Weil er sich nicht abstützen konnte, fiel er auf sein Gesicht. Wegen der schmerzhaften Prellungen und Schürfwunden an Nase und Unterlippe war er für mehrere Tage arbeitsunfähig.

Tritt ins Leere

Bei Reparaturarbeiten an einer Klimaanlage stand Servicetechniker P. auf einer Arbeitsbühne ohne Absturzsicherung. In seine Arbeit vertieft trat er neben dem Bühnenboden ins Leere. Er verlor das Gleichgewicht und stürzte aus zwei Meter Höhe ab. Zahlreiche Knochenbrüche an Schulter und Becken waren die Folge.

Rücken verdreht

Während eines Flugs hörte Flugbegleiterin W. plötzlich lautes Rufen aus einer Sitzreihe: ein medizinischer Notfall. Sie musste daraufhin einen Fluggast vom Sitz heben, aus der Reihe ziehen und auf dem Boden in die stabile Seitenlage bringen. Bei diesem Erste-Hilfe-Einsatz belastete W. ihre Wirbelsäule so stark, dass sie in den Tagen danach starke Schmerzen im unteren Rücken verspürte.



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>

© Andreas Denzer



© Flughafen Köln/Bonn GmbH

Weniger Lärm und bessere Luft

Das Bundesverkehrsministerium förderte bereits in vorherigen Förderrunden die Anschaffung von Bodenstromsystemen, die elektrisch mit Batterie oder Brennstoffzelle betrieben werden. In dieser Förderrunde werden nun erstmals auch PCA-Systeme (Pre-Conditioned Air) bezuschusst. Diese Anlagen versorgen Flugzeugkabinen am Boden mit klimatisierter Luft und ersetzen emissionsintensive Hilfsgasturbinen. Gemeinsam mit Bodenstromsystemen sollen PCA-Anlagen den Ausstoß von Treibhausgasen und Schadstoffen sowie die lokalen Lärmemissionen senken. Details zur Förderung gibt es bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen. Sie nimmt auch die Anträge entgegen.



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.

© Freepik

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>



Mehr zum Thema auf **Seite 12** in dieser Ausgabe!

»Die Branchenregel Luftfahrzeug-Instandhaltung enthält zahlreiche Best-Practice-Beispiele.«

Helge Homann
Hauptreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr

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

BFHFB-041

<https://publikationen.dguv.de>

Webcode: p022870

PSA in der Luftrettung

Diese Mustergefährdungsbeurteilung unterstützt bei der Auswahl geeigneter persönlicher Schutzausrüstung (PSA) für den Einsatz im Luftrettungsdienst. Die aktualisierte Fassung enthält unter anderem vertiefende Hinweise auf Lärmbelastungen.



Mustergefährdungsbeurteilung PSA für Luftrettung

DGUV Information 205-005

<https://publikationen.dguv.de>

Webcode: p205005

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

DLR entwickelt Wirbelschleppen-Warnsystem

Mit aufwendigen Flugversuchen treibt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) die Entwicklung eines Wirbelschleppen-Warnsystems voran. Ziel der Versuche war es, die Position der Wirbel speziell unter Reiseflugbedingungen im oberen Luftraum genau zu ermitteln. Dafür flog ein DLR-Forschungsflugzeug gezielt in die Wirbel hinein. Dabei wurden alle Flugzeugdaten aufgezeichnet. Während der Flüge fand über Funk eine genaue Absprache zwischen DLR-Forschungsflugzeug, der Flugsicherung und den jeweiligen Flugzeugen im Linienverkehr statt. Nun geht es an die Auswertung der Daten.

Das Einfliegen in eine Wirbelschlepe kann beim nachfolgenden Flugzeug plötzlich starke Reaktionen auslösen. Zwar lassen sich solche Situationen durch vorgeschriebene Sicherheitsabstände vermeiden, dennoch könnte ein zusätzliches Warnsystem das Situationsbewusstsein von Pilotinnen und Piloten weiter verbessern.

<https://www.dlr.de/ft>



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.



Kondensstreifen markieren die Position der Wirbelschleppes und ermöglichen ein gezieltes Einfliegen für wissenschaftliche Zwecke.

Im Cockpit werden Informationen zu Wirbelschleppen und möglichen Konflikten angezeigt.

DFS-Hinweise digital verfügbar

Die Deutsche Flugsicherung DFS erweitert ihr digitales Informationsangebot und stellt die Nachrichten für Luftfahrerinnen und Luftfahrer (NfL) kostenfrei auf ihrer Website bereit. Die NfL sind das offizielle Amtsblatt der deutschen Luftfahrt und enthalten verbindliche Regelungen, aeronautische Hinweise und ergänzende Informationen für Pilotinnen und Piloten sowie für Luftfahrtunternehmen.

<https://aip.dfs.de/basicAIP>



Die BG Verkehr auf der ILA

Wenn die Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung in Berlin ihre Tore vom 10. bis 14. Juni öffnet, ist die BG Verkehr mit einem Stand dabei. In Halle C, Stand Nr. 111, stehen Fachleute für einen direkten Austausch zur Verfügung und beantworten Fragen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

<https://ila-berlin.de>



© Messe Berlin GmbH

© Freepik; contenova; Adobe Stock (Wellinhofer Designs); DLR

Bei heißen Handys schnell reagieren

Wenn sich ein Smartphone stark erwärmt, verformt oder Rauch entwickelt, ist eine schnelle Reaktion erforderlich. Als Erstes muss man das Gerät sofort außer Betrieb nehmen bzw. das Laden unterbrechen und kühlen. Dafür eignet sich als Sofortmaßnahme zum Beispiel ein Behälter mit Wasser. Dies ist auch eine pragmatische Lösung, falls das Problem während eines Flugs auftritt. Im Artikel „Zweitausend Brandquellen fliegen mit“ in der Ausgabe 1/2026 schrieben wir: „Dass man einen brennenden Akku nicht mit Wasser löschen kann, weiß längst nicht jeder.“ Dieser Satz stimmt so pauschal also nicht – je kleiner der Akku, desto besser das Ergebnis. Wichtig ist, das defekte Gerät auch nach der Abkühlung im Wasserbad zu belassen, um eine thermische Kettenreaktion sicher auszuschließen. Im Idealfall kommt der Akku in einen feuerfesten Löschbehälter im Freien.

Nützlich statt nervig!

Der Newsletter der BG Verkehr

Einmal im Monat direkt ins Postfach:
Neuerscheinungen, Seminare, Termine und Aktuelles



Direkt anmelden!

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



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



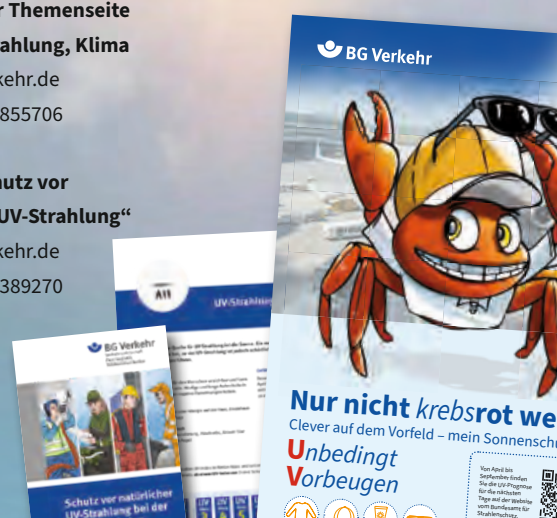
Infos auf der Themenseite zu Hitze, Strahlung, Klima

www.bg-verkehr.de
Webcode: 24855706



Poster: „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung“

www.bg-verkehr.de
Webcode: 26389270





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 Sonnenschutzcreme 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.





INSTANDHALTUNG VON LUFTFAHRZEUGEN

Ablösung für einen Klassiker

Bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen treffen höchste Qualitätsanforderungen auf Zeit- und Termindruck. Als Leitfaden für die Arbeitssicherheit in diesem anspruchsvollen Umfeld dient die DGUV Regel 114-607, die jetzt komplett neu erstellt wurde.

Flugzeuge, Hubschrauber und andere Luftfahrzeuge sind teuer: Bleiben sie wegen einer geplanten Instandhaltung oder einer ungeplanten Reparatur am Boden, verdienen sie kein Geld. Deshalb sorgt jedes Grounding für hohen Zeit- und Termindruck – kombiniert mit erheblichen Anforderungen an die Qualität der Instandhaltungsarbeiten. Bisher half die DGUV Regel 114-007 bei Fragen zu Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz in diesem anspruchsvollen Umfeld. Nach 34 Jahren wird sie nun abgelöst – durch eine komplett neu erstellte Regel, die im März veröffentlicht wurde. Sie richtet sich an alle, die mit der Instandhaltung von Luftfahrzeugen zu tun haben, und bietet wertvolle Impulse für eine sichere, moderne und verantwortungsvolle Arbeitsgestaltung.

Ein Drittel aller Unfälle in der Luftfahrt sind Stürze.

Übersichtliche Darstellung der Gefährdungen

Die DGUV Regel legt einen besonderen Fokus auf geeignete Maßnahmen für identifizierte Gefährdungen auf Best-Practice-Niveau fest, um ein hohes Sicherheitsniveau im Arbeitsalltag zu gewährleisten. Die Inhalte berücksichtigen den aktuellen Stand der Technik ebenso wie die Beschreibung neuer Arbeitsverfahren, die sich in der Praxis bewährt haben. Darüber hinaus beleuchtet die DGUV Regel die Verantwortlichkeiten für Unternehmen bei Auswahl und Qualifikation von Beschäftigten und zeigt auf, wie man Fachkompetenz gezielt aufbauen und erhalten kann.

Neu hinzugefügt sind Kapitel über psychische Belastungen und Arbeitsschutzmanagementsysteme (AMS). Psychische Belastungen treten in der Branche durch den hohen Zeit- und Termindruck auf, werden zum Beispiel durch Schichtarbeit und die hohen Anforderungen an die Arbeitsqualität verursacht. Die DGUV Regel listet die entsprechenden Gefährdungen auf und nennt wirkungsvolle Gegenmaß-

Psychische Belastungen treten in der Branche durch den hohen Zeit- und Termindruck auf.

nahmen. Hilfen haben die Expertinnen und Experten auch zu Arbeitsschutzmanagementsystemen (AMS) erarbeitet. „Die Instandhaltung von Luftfahrzeugen läuft in sehr komplexen Prozessen ab. Den Arbeitsschutz hierbei systematisch zu organisieren, bietet sich geradezu an“, sagt Helge Homann, Hauptreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr.

Abstimmung der beteiligten Unternehmen

Um den wartungsbedingten Ausfall von Luftfahrzeugen möglichst kurz zu halten, werden in der Luftfahrzeug-Instandhaltung häufig mehrere Unternehmen parallel rund um das Luftfahrzeug tätig. „Unternehmen sollten sich darüber abstimmen, welche Gefährdungen in solch einem Fall im Betrieb auftreten können und wie man sie entschärft“, rät Homann.

Das ist eine Arbeit für die Arbeitsschutzverantwortlichen der beteiligten Unternehmen. Deshalb sollten nicht nur die Wartungstechnikerinnen und -techniker den Zugang zum Betriebsgelände und zum Luftfahrzeug bekommen, sondern neben den „eigenen“ auch Arbeitsschutzverantwortliche, Fachkräfte für Arbeitssicherheit und der betriebsärztliche Dienst von Fremdfirmen und Lieferanten.

Bei Tätigkeiten auf der Luftseite von Verkehrsflughäfen oder in Sicherheitsbereichen sollten diese Zugangsberechtigungen im Rahmen der Auftragsvergabe mit beachtet werden. Wird ein betriebsfremdes Unternehmen bei den Wartungsarbeiten tätig, legen die verantwortlichen Stellen vor Beginn der Arbeiten

- ▶ für alle beteiligten Gewerke zuständige, weisungsbefugte Verantwortliche sowie
- ▶ die zeitliche und räumliche Abstimmung der Tätigkeitsabfolgen verbindlich fest und
- ▶ sorgen dafür, dass alle Beschäftigten vor Aufnahme der Tätigkeiten spezifisch unterwiesen wurden (an die Dokumentation denken), und
- ▶ holen die erforderlichen Freigaben oder Erlaubnisscheine ein.
- ▶ Zudem bestimmen sie – soweit es zur Vermeidung möglicher gegenseitiger Gefährdungen erforderlich ist – eine Koordinatorin bzw. einen Koordinator zur Abstimmung.

Komplexe Technik und ein trivialer Unfallschwerpunkt

Auch alle anderen Gefährdungen in der Instandhaltung und relevante Schutzmaßnahmen stellt die Regel ausführlich vor: Tankbegehungen, Umgang mit Beschichtungs- und Gefahrstoffen, das Ein- und Aushallen von Flugzeugen, das Arbeiten auf Dockanlagen und Line Maintenance sind wesentliche Inhalte. Wobei in der Luftfahrt in Sachen Unfallgeschehen der Blick nach unten gehen sollte: Von den 2.100 meldepflichtigen Arbeitsunfällen im Jahr 2024 sind immerhin 700 auf Stürze zurückzuführen. Daher gilt auch in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen: Das Gefährlichste an der Luftfahrt ist der Boden. (bjh)



Wo bestellen?



Bei der neuen DGUV Regel 114-607 waren Luftfahrt-Expertinnen und -Experten der BG Verkehr, Lufthansa Technik, Airbus, der Bundespolizei und der NATO beteiligt. Die Regel können Sie auf der Website über den Medienkatalog bestellen. Dort ist auch ein kostenloser Download möglich.

Branche Luftfahrt: Luftfahrzeug-Instandhaltung

DGUV Regel 114-607

www.bg-verkehr.de | Webcode: 26959076

Zahlen & Fakten



742.000.000 Euro

Entschädigungsleistungen
zahlte die BG Verkehr im Jahr 2024 an
verunfallte Versicherte aller Branchen aus.

Darunter:

Verletztengelder: 74.000.000 Euro

Heilbehandlungen: 296.000.000 Euro

Wiedereingliederungen: 5.000.000 Euro

Rehabilitation vor Rente

Ob nach einem Arbeitsunfall oder während einer Berufskrankheit – die BG Verkehr versucht, die Gesundheit der Betroffenen wiederherzustellen und die Arbeitskraft zu erhalten. Die Behandlung beginnt so früh wie möglich, ist zeitlich nicht begrenzt und erfolgt mit allen geeigneten medizinischen Mitteln.



Stürze sind die Unfallursache Nr. 1

Die meisten Leistungen wurden bei Arbeitsunfällen
bezahlt, die sich im Betrieb ereigneten:

457.000.000 Euro

Reha-Beraterinnen und -Berater unterstützen die Versicherten bei der Rückkehr ins Erwerbsleben und in ein selbstständiges soziales Leben.

Dazu gehören individuelle Maßnahmen wie Arbeitsplatzsicherung oder -suche, Umschulungen und Qualifizierungen sowie Hilfen für Wohnen, Mobilität und Alltag. Ergänzend werden psychosoziale Betreuung, Rehabilitationssport, Hilfsmittel, Haushaltshilfen sowie Kosten für berufsfördernde Maßnahmen übernommen.



Autsch!

Der Cartoon für
mehr Sicherheit

Ich hab's
vergessen zu
melden, Chef. Ich
kümmere mich
später um das
defekte Kabel.



Gefahr oder Mangel sofort melden!

Das betrifft zum Beispiel:

- defekte Maschinen oder Werkzeuge,
- beschädigte oder fehlende Schutzvorrichtungen,
- fehlerhaft verpackte oder gekennzeichnete Arbeitsstoffe sowie
- unsichere Arbeitsverfahren oder -abläufe.

Melden Sie solche Gefahren sofort Ihren Führungsverantwortlichen. Zusätzlich können Sie auch die Fachkraft für Arbeitssicherheit, die Betriebsärztin, den Betriebsarzt oder die Sicherheitsbeauftragten informieren.

Wichtig: Wenn es zu Ihrer Aufgabe gehört und Sie dafür qualifiziert sind, sollten Sie kleinere Mängel direkt beheben. **Ist das nicht möglich, müssen Sie den Mangel umgehend melden.**

Tun Sie dies rechtzeitig, helfen Sie, Unfälle zu vermeiden sowie Kolleginnen und Kollegen zu schützen. So tragen Sie aktiv zu einem sicheren Arbeitsplatz bei.

Zu Hause arbeiten – was gilt?

„Da habe ich Homeoffice.“ Wie reagieren Sie auf diesen Satz? Nicht alle verstehen unter diesem Begriff dasselbe, einige haben Vorurteile, andere beklagen fehlendes Vertrauen. Unabhängig von persönlicher Sichtweise: Wenn es um die Organisation von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit geht, ist eine klare Definition sehr wichtig. Niels Vinnay von der BG Verkehr gibt regelmäßig Seminare zum Thema und beantwortet hier die häufigsten Fragen.



MINIMAL

FUNKTIONAL

OPTIMAL

Meine Beschäftigten arbeiten auch von zu Hause. Ist das jetzt „Telearbeit“ oder „mobile Arbeit“?

„Homeoffice“ ist ein umgangssprachlicher Begriff für das Arbeiten von zu Hause. Ob es sich dabei aus Arbeitsschutzsicht um Telearbeit oder mobile Arbeit handelt, hängt davon ab, wie der Betrieb oder das Unternehmen diese Arbeit organisiert:

Telearbeit findet an einem fest eingerichteten Bildschirmarbeitsplatz im privaten Umfeld der Beschäftigten statt. Der Arbeitgeber ist für die Einrichtung und Ausstattung dieses Arbeitsplatzes verantwortlich.

Mobiles Arbeiten ist eine Bildschirmtätigkeit an einem Ort außerhalb der Betriebsstätte (Café, Zug, Hotel, bei Familienangehörigen). Eine Form des mobilen Arbeitens kann so aussehen, dass Beschäftigte in Abstimmung mit dem Arbeitgeber zeitweilig aus dem Privatbereich arbeiten können.

Bin ich als Arbeitgeber bei Telearbeit für die Arbeitsplatzgestaltung zu Hause verantwortlich?

Auf jeden Fall! Ein Telearbeitsplatz muss den Anforderungen des Anhangs 6 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) entsprechen. Technik und Mobiliar muss der Arbeitgeber zur Verfügung stellen. Die Technische Regel für Arbeitsstätten „Bildschirmarbeit“ ASR A6 gibt den Stand der Technik wieder. Wer sich daran hält, erfüllt die Anforderungen der ArbStättV. Im Anhang der ASR 6 finden sich beispielsweise die Abmessungen von Arbeitsstühlen.

Wie ist es bei mobiler Arbeit geregelt?

Bei der mobilen Arbeit muss der Arbeitgeber lediglich die mobilen Arbeitsmittel zur Verfügung stellen. Für diese gelten die Anforderungen aus dem Anhang 6, Abschnitt 6.4 der ArbStättV.

Brauche ich eine Gefährdungsbeurteilung und eine Unterweisung?

Beim regelmäßigen Arbeiten von zu Hause sind Gefährdungsbeurteilung und Unterweisung Pflicht, egal ob Telearbeit oder mobile Arbeit. Grundlage dafür ist die ArbStättV (§3) bei **Telearbeit**, beim **mobilen Arbeiten** ist es das Arbeitsschutzgesetz (§5). Übrigens: Aus der Gefährdungsbeurteilung kann sich auch ergeben, dass ein Arbeiten von zu Hause mit Blick auf Sicherheit und Gesundheit für die Beschäftigten nicht infrage kommt.

Muss ich etwas schriftlich vereinbaren, wenn meine Beschäftigten von zu Hause arbeiten?

Telearbeitsplätze werden vom Arbeitgeber fest eingerichtet. Das muss mit Angaben zu festen Arbeitstagen und -zeiten schriftlich geregelt sein (Arbeitsvertrag oder Vereinbarung).

Für **mobile Arbeit** ist eine Betriebsvereinbarung empfehlenswert. Darin sollten die Ziele dieser Arbeitsform und die Anforderungen an den Arbeitsschutz beschrieben sein, zum Beispiel, dass man Beruf und Privatleben besser vereinen oder Berufspendeln vermeiden möchte. Oder es müssen Beschäftigte nach längerer Krankheit wiedereingegliedert werden.

Mehr
zum
Thema

Seminare und Medien zur Büroarbeit

Der Titel „Büroarbeit im Wandel“ verrät es: Das Seminar richtet sich an alle Beschäftigten, die auf die Veränderungen in der Arbeitswelt Büro reagieren müssen. Dazu gehört nicht nur das Thema „Homeoffice“, sondern auch „Desksharing“ und andere Formen der modernen Büroarbeit. Mit dem Seminar hilft die BG Verkehr, sich in den zahlreichen rechtlichen Rahmenbedingungen zurechtzufinden. Gleichzeitig bekommen die Teilnehmenden praktische Hilfestellungen, zum Beispiel zur ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung und zu Bewegungsübungen. Auch die Beurteilung der psychischen Belastungen ist ein Thema. Wesentliche Bestandteile des Seminars sind die aktive Gruppenarbeit, der Erfahrungsaustausch und die Vernetzung der Teilnehmenden untereinander.



Seminar „Büroarbeit im Wandel“

Seminarnummer 115
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20279827



Arbeiten im Homeoffice

Fachbereich Aktuell FBVW-402
www.dguv.de
Webcode: p021569



ASR A6 Bildschirmarbeit

Technische Regel für Arbeitsstätten
www.baua.de



Check-up Homeoffice

Praxishilfe des Instituts für Arbeit und Gesundheit der DGUV
www.dguv.de | Webcode: p021663

Mobiles Arbeiten hat viele Gesichter und sollte je nach Art und Dauer entsprechende Standards erfüllen.

Minimal: für kurze, einfache Aufgaben zwischendurch geeignet.

Funktional: für regelmäßiges, auch mehrtätiges Arbeiten gut nutzbar.

Optimal: für dauerhaft ergonomisches Arbeiten ausgelegt.

© VBG Office Team

Das gehört in eine Unterweisung fürs „Homeoffice“

- ▶ Wie sind Arbeitszeiten und Erreichbarkeit sowie Arbeits- und Ruhepausen geregelt?
- ▶ Wer sind die Ansprechpartner für Fragen der Arbeitssicherheit im Betrieb?
- ▶ Wie muss ein ergonomisch gestalteter Arbeitsplatz aussehen?
- ▶ Wie nutzen die Beschäftigten die bereitgestellten Arbeitsmittel richtig?
- ▶ Wie nimmt man eine ergonomische Sitzhaltung ein und warum ist das häufige Wechseln von Sitzpositionen (dynamisches Sitzen) wichtig?
- ▶ Wie lüften und beleuchten die Beschäftigten den Arbeitsplatz richtig?
- ▶ Wie lassen sich kurze Bewegungspausen als sinnvolle Unterbrechungen der Arbeit einbauen?

© Freepik

AUFSTIEGSGENEHMIGUNG

So darf der Multikopter in die Luft

Entscheidend für den dauerhaften Einsatz eines gewerblichen Multikopters ist der Erhalt der Aufstiegsgenehmigung. Wie Unternehmen diese bekommen, erklärt Johann Kern, Sicherheitsingenieur und Berater für Aufstiegsgenehmigungen.

» Wann ist eine Genehmigung erforderlich?

Der Gesetzgeber unterscheidet drei Kategorien für den Betrieb von Multikoptern:

- ▶ **Offen**
Hier ist kein Genehmigungsantrag nötig.
- ▶ **Speziell**
Diese Kategorie betrifft die meisten gewerblichen Einsätze größerer Multikopter, Flüge außerhalb der Sichtweite oder Einsätze in Städten.
- ▶ **Zulassungspflichtig**
Diese Kategorie gilt etwa für den Transport von Gefahrgut oder Personen.

Dieser Artikel behandelt ausschließlich die Kategorie „Speziell“. Genehmigungen sind für alle Szenarien möglich. Diese gelten deutschlandweit. Auch für konkrete, lokal festgelegte Szenarien können sie erteilt werden.

» Gesetzliche Grundlagen

In allen europäischen Ländern gelten dieselben Regeln. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) legt sie in der Durchführungsverordnung EU 2019/947 fest. Unternehmen nutzen in der gesamten EU denselben Antragsprozess: Sie stellen ihren Antrag bei der zuständigen nationalen Behörde. In Deutschland erhalten Interessierte vom LBA sowohl Informations- als auch Schulungsmaterial.

» Wer ist zuständig?

Das hängt von der Geschäftsadresse des Unternehmens ab. Das gilt auch dann, wenn der Multikopter in einem anderen Bundesland oder in einem anderen EU-Land eingesetzt werden soll. Derzeit bearbeitet das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) Anträge für zehn Bundesländer. In den übrigen prüfen die jeweiligen Landesluftfahrtbehörden die Anträge. Sie stellen ihre Prozesse und Vorlagen transparent bereit. Bearbeitungszeiten und Kosten unterscheiden sich jedoch teilweise deutlich. Ab einem erhöhten Risikolevel geben die Landesbehörden allerdings die Verantwortung an das LBA ab.

Stand Januar 2026 kann die Wartezeit in vielen Fällen beim LBA mehr als neun Monate betragen. Ende 2025 führte die Behörde ein vereinfachtes Verfahren ein. Es soll Anträge mit geringem Risiko schneller genehmigen. In den anderen Bundesländern entscheiden die Landesluftfahrtbehörden innerhalb weniger Wochen.

Nicht der Einsatzort, sondern die Geschäftsadresse des Unternehmens bestimmt die zuständige Behörde.



» Fluggebiet planen

- ▶ Die „Digitale Plattform Unbemannte Luftfahrt“ des Bundesministeriums für Verkehr informiert zu:
 - o Lufträumen
 - o temporären Flugbeschränkungen und Flugverboten
- ▶ Abstimmung mit lokalen Stellen:
 - o Flugplätze
 - o Landeplätze
 - o Deutsche Flugsicherung
 - o zuständige Behörden für Beschränkungsgebiete
- ▶ Zusätzliche Genehmigungen einholen:
 - o beim Ausbringen von Stoffen (zum Beispiel Reinigungsarbeiten)
 - o bei landwirtschaftlichen Anwendungen

» Welche Unterlagen sind erforderlich?

Der Antrag bildet den ersten Schritt. Das Unternehmen reicht ihn zusammen mit einer Compliance-Matrix und einer grafischen Darstellung des geplanten Fluggebiets ein. Diese Darstellung zeigt auch die erforderlichen Pufferzonen. Anschließend vereinbart es beim LBA ein Informationsgespräch. Außerdem erstellt das Unternehmen ein Betriebskonzept. Dazu gehören unter anderem Notfallpläne, Checklisten und Protokolle. Das LBA bietet dafür Formulierungshilfen an.

Je nach Szenario und Risikoklasse wächst der Umfang der Unterlagen stark an. Spezialisierte Dienstleisterinnen und Dienstleister unterstützen bei der Specific Operations Risk Assessment (SORA), beim Erstellen von Betriebskonzepten und bei der Kommunikation mit Behörden. In der Genehmigung legt die Behörde die Anforderungen an die Lizenzen der Pilotinnen und Piloten genau fest. Neben der Lizenz A1 und A3 benötigen sie in der spezifischen Kategorie meist auch die Lizenz A2. Teilweise kommt eine sogenannte STS (Standard-Szenario)-Lizenz hinzu.

» Wie wird das Risiko bestimmt?

Die Specific Operations Risk Assessment (SORA) bewertet das Risiko in zehn Schritten. Am Ende steht der finale Risikowert (SAIL). Er ergibt sich aus dem Boden- und Luftrisiko sowie aus den festgelegten Minderungsmaßnahmen. Wichtige Faktoren sind die Größe des Multikopters, die Bevölkerungsdichte und die Luftraumklasse. Anerkannte Maßnahmen können das Risiko weiter senken, zum Beispiel, dass sich Personen in geschützten Bereichen befinden, zu bestimmten Uhrzeiten geflogen oder ein Fallschirm genutzt wird.

Der finale Risikolevel bestimmt die Anforderungen. Er legt 24 operative Sicherheitsziele fest, die sogenannten operational safety objectives, kurz OSO. Diese basieren auf technischen, organisatorischen und personellen Zielen. Sie beschreiben, wie umfassend die Betreiberin oder der Betreiber Maßnahmen umsetzen muss. Weitere Details enthält der Leitfaden „AMC and GM to 2019/947“. Die EASA plant zudem ein eSORA-Tool, das den Prozess erleichtern soll.

© iStock | Simon Skafar



„Drones & Air Mobility“

Website der europäischen
Agentur für Flugsicherheit (EASA)
www.easa.europa.eu



Multikopter

Webseite des Luft-
fahrtbundesamtes
www.lba.de



„Digitale Plattform Unbemannte Luftfahrt“

Bundesministerium für Verkehr
www.dipul.de

„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.



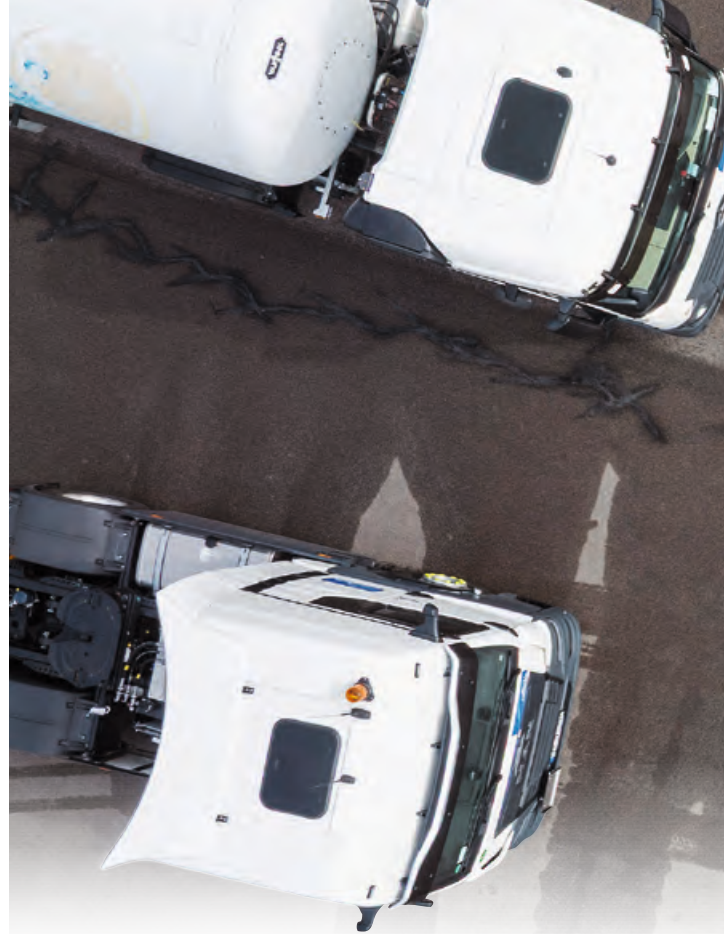
»Ich habe schon viel erlebt – aber hier nehme ich noch eine Menge mit.«

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-

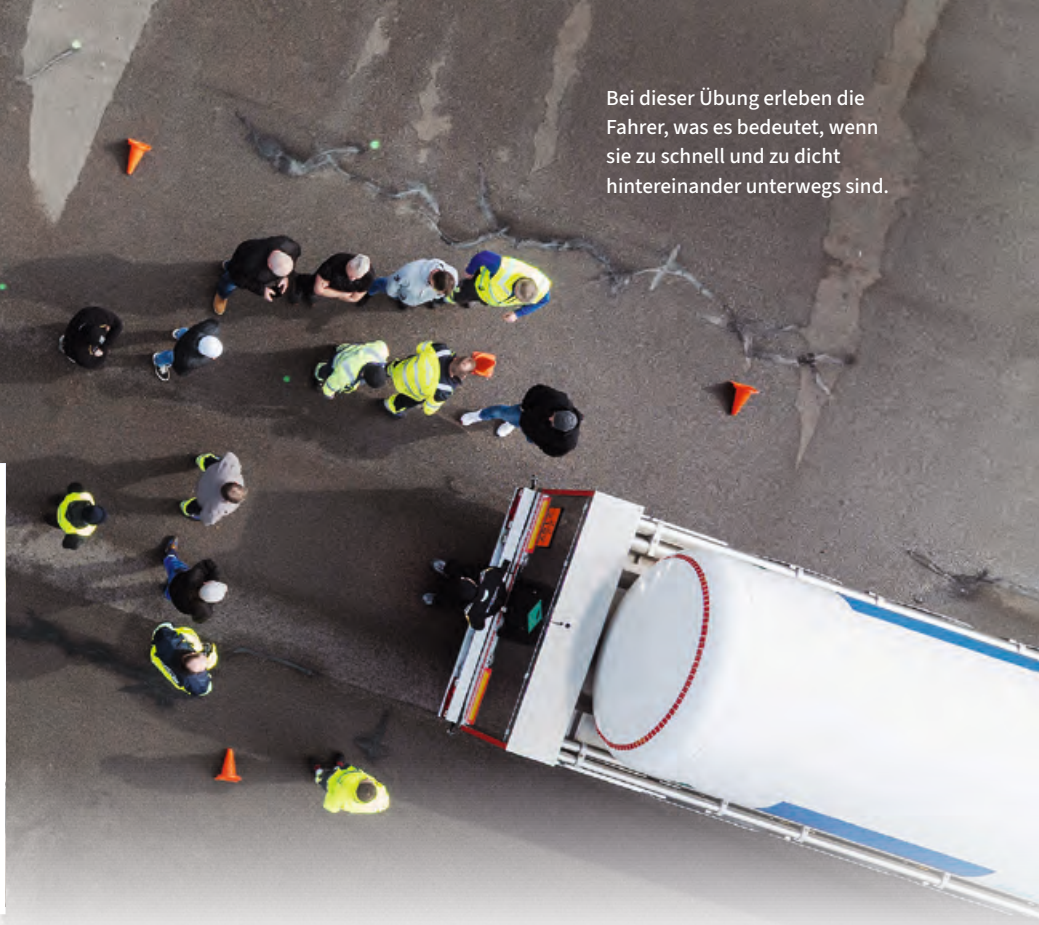


Das richtige Ein- und Aussteigen (unten) gehört genauso zum Training wie das Bremsen bei Aquaplaning (links).



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 Fahrbahnoberflächen, 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



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

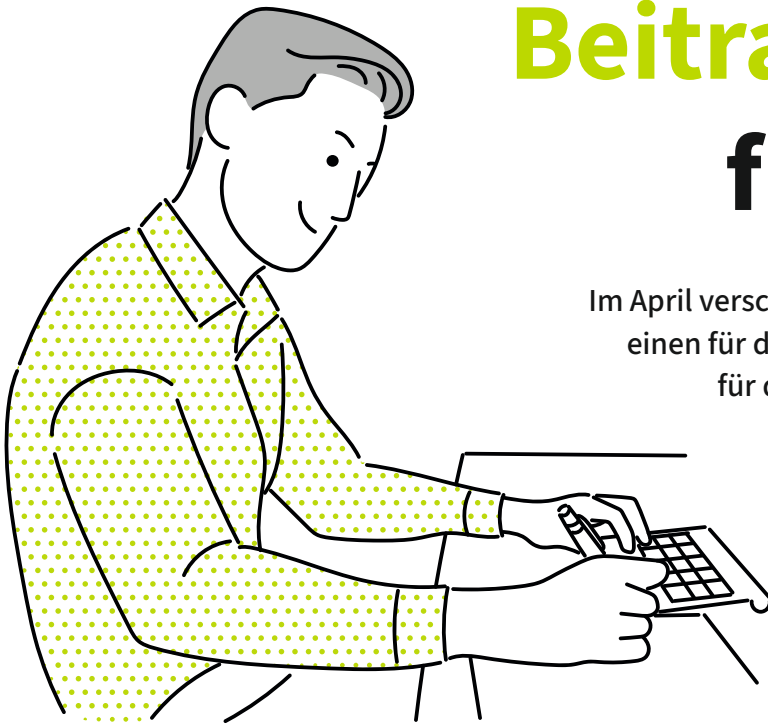
Wenn es drauf ankommt, hat man wenig Zeit zum Überlegen. Das Erste-Hilfe-Plakat der gesetzlichen Unfallversicherung zeigt die wichtigsten Maßnahmen. Erhältlich in Deutsch und vielen weiteren Sprachen.



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.

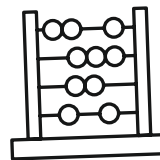


Warum versichert?

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 Gewinnorientierung.



Berechnung erklärt

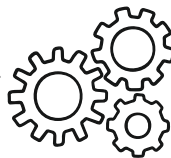
$$\frac{\text{Entgelte}^* \times \text{Gefahrklasse} \times \text{Beitragsfuß}}{1.000} = \text{Beitrag}$$

*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.



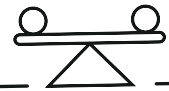


Nachlass erhalten

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

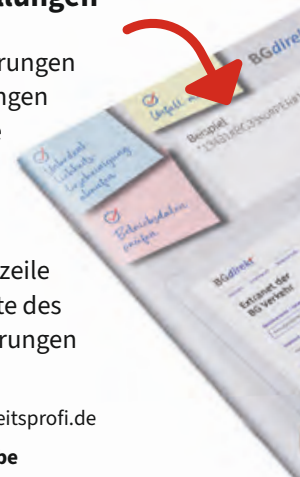
Adressänderungen und Abbestellungen

Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.

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

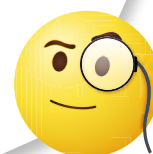
redaktion@sicherheitsprofi.de

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**