

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr



Arbeiten im fließenden Verkehr 12

10 Auswahl ist entscheidend
Leitern an Fahrzeugen

21 Seminarprogramm 2027
Wissen zum Weitergeben

28 Infektionsschutz im Alltag
Pragmatismus statt Panik



Risiken erkennen.

Chancen nutzen.

Alle Medien der BG Verkehr finden Sie unter:

 www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Raue Zeiten, raue Sitten

Wir alle haben es schon bemerkt: Das gesellschaftliche Klima in Deutschland ist aggressiver geworden. So weht im Straßenverkehr ein rauerer Wind. Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) bestätigt diesen Eindruck. Berichte von Angriffen auf Einsatzkräfte, Pflegepersonal, aber auch auf Busfahrende, Flugbegleitende und Paketzustellerinnen sowie -zusteller nehmen zu.

Die gute Nachricht ist: Als Führungsverantwortliche können Sie einiges dafür tun, damit dieser Negativtrend sich nicht auch auf Ihr Unternehmen überträgt und die Arbeitsatmosphäre vergiftet. Sie entscheiden, welcher Ton im Arbeitsalltag angebracht ist, und setzen Grenzen für aggressives Verhalten unter den Beschäftigten. Ihr Betrieb, Ihre Regeln! Dazu gehört natürlich, dass Sie ein gutes Vorbild sind und Kritik sowie Korrekturen in angemessener Form an die Frau oder den Mann bringen.

Allerdings arbeiten die meisten von Ihnen in mobilen Branchen, in denen Aggressionen und auch Gewalt Ihren Beschäftigten unterwegs begegnen – manchmal täglich. Das kann bei den Betroffenen hängenbleiben und als psychische Belastung wirken. Ein Umstand, der sich negativ auf die Leistung, Zufriedenheit und den Krankenstand auswirkt.

Auch hier können Sie etwas tun: Schaffen Sie die Möglichkeit, dass sich die Mitarbeitenden untereinander über das austauschen können, was sie erleben mussten. Setzen Sie das Thema auf die Tagesordnung von Dienstbesprechungen. Sorgen Sie dafür, dass die Führungsverantwortlichen ein offenes Ohr haben, wenn sich Mitarbeitende mit so einem Ereignis an sie wenden. Scheuen Sie sich nicht, Ihre Kundinnen und Kunden anzusprechen, wenn Ihre Beschäftigten respektlos oder aggressiv behandelt werden. Es ist schlimm, bei der Arbeit verbale Angriffe oder körperliche Gewalt zu erleben. Aber es ist noch schlimmer, damit allein zu sein.

Herzlichst



Stefan Höppner
Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr

**»Sprechen Sie im Unternehmen
über Aggressionen.«**



Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 6 Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

- 12 Arbeiten im fließenden Verkehr**
Stress und Ärger auf der Straße

SICHER ARBEITEN

- 10 Leitern an Fahrzeugen**
Sichere Verwendung
- 16 Verwechslungsgefahr**
Gemischte Fuhrparks
- 18 Fahrerassistenzsysteme**
Der Computer unterstützt
- 21 Seminarprogramm 2027**
Der Mensch im Mittelpunkt
- 24 Sicherheitsgurt**
Schocken, mahnen und erklären?



10 LEITERN AN FAHRZEUGEN SICHER VERWENDEN



Jetzt
online



DER DIGITALE SICHERHEITSPROFI



Sie möchten das Magazin online lesen?

Hier erfahren Sie mehr:

www.sicherheitsprofi.de



GUT VERSICHERT & GESUND

- 26 Gesundheitstipps & mehr
- 28 Infektionsschutz im Alltag
Pragmatismus statt Panik

PRÄVENTION PERSÖNLICH

- 30 Wolfgang Laske:
„Ja, wir verlangen viel!“

SERVICE

- 30 Impressum
- 31 Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr

Titel: © IMAGO/brennweiteffm;
Inhalt: © contenova; iStock | Marco VDM, Magnific

12 STRESS UND ÄRGER AUF DER STRASSE



21 SEMINARPROGRAMM 2027: DER MENSCH IM MITTELPUNKT

24 GURTMUFFEL ÜBERZEUGEN



18 FAHRERASSISTENZSYSTEME: DER COMPUTER UNTERSTÜTZT

+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Ausgerutscht und abgestürzt

Der Geräteführer K. sollte einen Industriesaugzug von Filterstäuben reinigen. Hierfür öffnete er den Kessel des auf dem Reinigungsplatz geparkten Saugzugs. Nach einer Grobreinigung mit einem Wasserschlauch stieg K. in den geöffneten Kessel. Als er seinen Fuß auf den Rand der Schütte setzte, rutschte K. auf dem nassen Edelstahlblech ab und stürzte rückwärts aus 1,2 Meter Höhe auf den Boden des Waschplatzes. Beim Abfangen brach er sich sein linkes Handgelenk.

Finger abgetrennt

Um angeliefertes Buntmetall auf Länge zu schneiden, sollte Sortierer W. eine Alligatorschere nutzen. Er legte das Metall ein und betätigte dann den Fußschalter. Dieser war nicht befestigt und rutschte weg. Um nicht umzufallen, stützte sich W. auf der Schere ab. Dabei geriet die Hand in die bereits betätigte Schneide und W. verlor an drei Fingern ein Fingerglied.

Platzwunde am Kopf

Berufskraftfahrer C. hatte einen Absatzcontainer von seinem Kipper abgeladen. Danach wollte er die Kettenaufhängung verstauen und sichern, um weiterfahren zu können. Dabei rutschte C. der Haken aus der Hand. Der an der Kette pendelnde Haken traf ihn am Kopf und verursachte eine stark blutende Platzwunde.

ABSTURZ AUS DEM FAHRERHAUS

Mit Unfallbeispielen unterweisen ist sinnvoll

Warum stürzt jemand aus dem Fahrerhaus eines Lkw? Im Auftrag der BG Verkehr hat das An-Institut der FH Münster (Health Care Systems Management Berlin, HCMB) mehr als 100 Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer auf Rastplätzen zum Ein- und Aussteigen strukturiert beobachtet und befragt. Ein gutes Drittel der Fahrer (36 Prozent) stieg korrekt ein und aus und berücksichtigte dabei alle Empfehlungen – zum Beispiel Griffe verwenden, Stufen einzeln betreten, Hände frei. Dabei fiel auf, dass diejenigen sich daran hielten, die häufiger von Unfällen aus dem Kollegenkreis beim Ein- und Aussteigen wussten oder selbst bereits einen solchen Unfall hatten. Für die Praxis kann es somit sinnvoll sein, die Unterweisungen zum Thema mit konkreten Unfallbeispielen aus dem eigenen Betrieb zu untermauern. Ein weiteres Sicherheitsrisiko sind auf den Stufen abgestellte Schuhe zum Wechseln. Etwa ein Viertel der Fahrzeugführenden stellt die Schuhe dort ab. Durch die so verminderte Auftrittfläche der Stufe erhöht sich das Risiko, abzurutschen und abzustürzen. Insbesondere dann, wenn Schuhe auf der Stufe gewechselt werden. Hier sieht das Team der Studie großen Bedarf, durch kurzfristig umsetzbare praktikable Lösungen Abhilfe zu schaffen.



© iStock | Porta

Seit Ende Mai gilt eine neue Regelung für die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten (Sibe). Bislang mussten Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten Sicherheitsbeauftragte bestellen, nun gilt diese Verpflichtung erst ab 50 Mitarbeitenden. Kleinere Unternehmen (21 bis 49 Personen) müssen nur noch dann Sicherheitsbeauftragte benennen, wenn eine besondere Gefährdung für Leben und Gesundheit der Beschäftigten vorliegt. Bei Fragen zum Bedarf an Sicherheitsbeauftragten stehen die Berufsgenossenschaften zur Verfügung. Ein weiterer Service der gesetzlichen Unfallversicherung: Auch Betriebe, die nicht zur Bestellung von Sicherheitsbeauftragten verpflichtet sind, können Mitarbeitende weiterhin durch ihre Berufsgenossenschaft entsprechend schulen lassen.



**Aus- und Fortbildung von
Sicherheitsbeauftragten (Sibe)**
www.bg-verkehr.de
Webcode: 23848507



Lkw-Fahrerhaus: Ein- und Aussteigen
Unterweisungskarte G12
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24913334

© Adobe Stock | kzenon

Lkw-Stellplätze: Gewusst, wo



Das Bundesverkehrsministerium hat seinen Stellplatzinformationsdienst (SID) an 1.850 Rastanlagen gestartet. Das soll die Stellplatzsuche für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer vereinfachen. Der SID liefert echtzeitnahe Belegungsdaten von Lkw-Stellplätzen auf allen Autobahnrastanlagen – direkt aus dem Mautsystem in die Mobiltheek des Bundes. Diese Daten können Anbieter von Mobilitäts- und Routing-Apps kostenfrei in ihre Anwendungen integrieren.

<https://company.toll-collect.de/de>



Lernmodule zur UV-Strahlung

Digital

Wer für den Arbeitsschutz verantwortlich ist, findet auf der E-Learning-Plattform der BG Verkehr zwei kurze Lerneinheiten zum Schutz vor natürlicher UV-Strahlung. In zehn bis 15 Minuten vermitteln diese sogenannten Lernnuggets Tipps für interaktive Unterweisungen und für die Anschaffung von UV-Schutz-Shirts im Betrieb.

Lernwelt
<https://lernwelt.bg-verkehr.de>



Testen Sie Ihr Wissen!



1. Ein einachsiger Anhänger hat eine tatsächliche Gesamtmasse von 600 Kilogramm. Wie groß muss die Stützlast mindestens sein?

- a** 24 kg (= 4 %)
- b** 60 kg (= 10 %)
- c** 90 kg (= 15 %)

2. Worauf weist dieses Verkehrszeichen hin?



- a** Autogastankstelle
- b** Erdgastankstelle
- c** Wasserstofftankstelle

3. Sie brauchen Hilfe auf der Autobahn. Welche Information gibt Ihnen dafür der Pfeil am Leitposten?



- a** Nächste Ausfahrt in Pfeilrichtung
- b** Nächste Notrufsäule in Pfeilrichtung
- c** Nächster Parkplatz in Pfeilrichtung

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 31.

© Magnific

Neu erschienen ...



Hörgeräte für lärmbelastete Arbeitsplätze

Seit mehreren Jahren gibt es spezielle Hörgeräte, die gleichzeitig das Hören erleichtern und vor Lärm schützen. Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat eine Übersicht zugelassener Produkte erstellt.



Gehörschutz-Otoplastiken und Hörgeräte

Verfügbare Produkte
www.dguv.de
Webcode: d1183003

Gekühlt, geschmiert, geschützt

Kühlschmierstoffe, die beim Bohren, Fräsen oder Sägen zum Einsatz kommen, bringen Gefährdungen mit sich. Die Regel 109-003 zeigt, wie ein guter Schutz aussehen kann, und informiert über die technischen Hintergründe.



Tätigkeiten mit Kühlschmierstoffen

DGUV Regel 109-003
www.dguv.de
Webcode: p250008

Riskante Arbeitsplätze

Der aktuelle Verkehrssicherheitsreport der Dekra nimmt die Bedeutung des „Arbeitsplatzes Straßenverkehr“ für die Verkehrssicherheit in den Blick. Neben dem erhöhten Verkehrsaufkommen thematisiert der Bericht auch das Verhalten anderer sowie Ablenkung und Müdigkeit.



Arbeitsplatz Straßenverkehr

Dekra Verkehrs-
sicherheitsreport 2026
www.dekra-roadsafety.com



FUNKFERNSTEUERUNGEN

Gefährdungen am Modell erklärt

Unfälle im Zusammenhang mit Funkfernsteuerungen waren ein Schwerpunkt am Stand der BG Verkehr auf der Fachmesse für die Entsorgungswirtschaft (IFAT). Besucherinnen und Besucher konnten sich am fernsteuerbaren Modell eines Absetzkippers darüber informieren, in welchen Gefahrenbereichen sich Beschäftigte rund um das Fahrzeug häufig aufhalten. Während bei der Vorführung lediglich eine Puppe beispielsweise zwischen Aufbau und Hubzylinder eingeklemmt wurde, sind es im echten Arbeitsalltag Menschen, die schwere Verletzungen erleiden. Wer Absetzkipper mit einer Funkfernsteuerung bedient, sollte deshalb über die Gefahrenbereiche im Bilde sein. Die BG Verkehr bietet zu diesem Thema eine Unterweisungskarte an. Die Nachfrage auf der IFAT hat gezeigt, wie groß der Informationsbedarf zu diesem Thema ist. Wer sich die Gefährdungen vom Messeteam am Modell erklären lassen möchte, hat dazu vom 12. bis 18. September auf der IAA Transportation in Hannover erneut Gelegenheit (**Halle 27, Stand B25**).

Besondere Vorsicht bei Akkufettpressen

Die Sozialversicherung für Landwirtschaft, Forsten und Gartenbau (SVLFG) weist darauf hin, bei der Benutzung von Akkufettpressen besonders sorgfältig zu arbeiten. Der hohe Druck von bis zu 900 bar macht diese Maschinen deshalb attraktiv, weil eine Schmierung selbst bei verklebten oder verschmutzten Schmiernippeln noch möglich erscheint. Nun mehren sich Unfälle, bei denen es zu Schlauchbrüchen zwischen dem Kupplungsstück für den Schmiernippel und dem befestigten Fettschlauch kommt, weil sich etwa wegen verstopfter Schmiernippeln im Schlauch ein zu hoher Druck aufbaut. Durch die kleinen Risse im Schlauch kann das Fett mit gewaltigem Druck in die Haut eindringen und eine Blutvergiftung verursachen. Die SVLFG rät daher, bei der Arbeit Handschuhe zu tragen und Akkufettpressen nur bei sauberen, unbeschädigten und ausdrücklich dafür geeigneten Schmiernippeln zu verwenden.

www.svlfg.de/rueckrufaktion-akkufettpressen



© BG Verkehr

Projekt untersucht Bauschutt auf Asbest

Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung hat das Fraunhofer-Institut für Bauphysik (IBP) ein optisches Verfahren zum Identifizieren von Asbest in Bauschutt entwickelt. Es nutzt eine physikalische Eigenschaft von Asbestfasern: Je nach Lichteinfall verändern die Fasern ihre Farbe, während andere mineralische Baustoffe diesen Effekt nicht zeigen. Kombiniert mit automatisierter Bildauswertung möchte das IBP eine Methode entwickeln, belastete Materialien großflächig und berührungsfrei zu identifizieren. Das könnte künftig eine sichere Trennung von Asbestfasern und Bauschutt ermöglichen.

www.ibp.fraunhofer.de



Vor Ort über Gefahren von Cannabis aufklären

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet die interaktiven Elemente seiner Kampagne „High lässt fahren“ nun als ausleihbares Präventionsmodul mit fachlicher Begleitung an. Das Aktionsmodul können Unternehmen und Betriebe für eigene Präventionstage, Events, Messen oder Firmenveranstaltungen mieten, um die Beschäftigten über die Gefahren von Cannabis im Straßenverkehr persönlich und spielerisch aufzuklären. Das Angebot richtet sich vor allem an junge Menschen zwischen 16 und 24 Jahren. E-Scooter-Fahrsimulator, Motorikspiele, „Drogenbrillen“ und Quizze machen erlebbar, wie sich das Reaktionsvermögen unter Drogeneinfluss verändert und dadurch das Unfallrisiko steigt.



DVR Cannabis-Themeninsel

Informationen und Buchungsanfrage

www.vkm-dvr.de

Kampagne „Schulterblick“

Die niedersächsische Landesregierung und die Landesverkehrswacht Niedersachsen machen in diesem Jahr verstärkt auf den Schulterblick aufmerksam. Die Initiative ist Teil der Kampagne „mehr miteinander“. Vor allem an Einmündungen und beim Aussteigen aus dem Auto sollten alle Verkehrsteilnehmenden an den Schulterblick denken und ihn konsequent anwenden. Neben den Plakatmotiven gibt es Piktogramme, die auf Straßen gesprüht werden, sowie Kopfstützen-Überzieher und Aufkleber.

<https://mehr-miteinander.mpcom.biz>



LEITERN AN FAHRZEUGEN

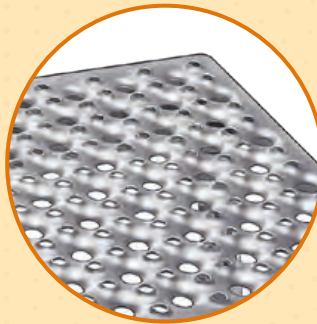
Sichere Verwendung

Beim Aufstieg zu Fahrzeugaufbauten und Ladeflächen kommt es immer wieder zu Abstürzen. Oft führen sie zu komplizierten Brüchen, hohen Kosten und langen Ausfallzeiten. Um solche Unfälle zu verhindern, sollten Mitarbeitende die fahrzeugeigenen Aufstiege nutzen. Ist dies nicht möglich, kommt eine mobile Anlegeleiter zum Einsatz. Dabei müssen jedoch folgende Sicherheitsaspekte beachtet werden, um das Absturzrisiko zu verringern.



Sicherer Stand

Auf unebenen oder nachgiebigen Böden sollten Beschäftigte möglichst eine Leitermatte oder eine rutschfeste Unterlage verwenden. So steht die Leiter sicher und ihre Füße können weder wegrutschen noch einseitig einsinken. Ist das nicht möglich, können Stahlspitzen an den Füßen die Leiter zusätzlich stabilisieren. Zudem müssen Leitern mit einer Länge von mehr als drei Metern mit einer Quertraverse (Standverbreiterung) ausgestattet sein. Sie sorgt für einen sicheren Stand und verhindert ein seitliches Kippen.

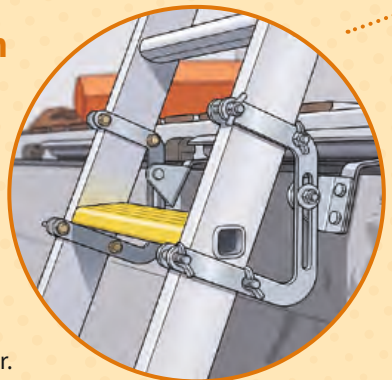


Rutschfeste Oberflächen

Die Sprossen oder Stufen von Leitern müssen rutschfest sein. Nur so bieten sie auch bei Nässe oder Verschmutzungen einen sicheren Tritt. Bewährt haben sich Auftritte mit erhöhten, rutschhemmenden Lochprofilen. Außerdem sollen Beschäftigte stets geeignetes Schuhwerk tragen, das mindestens den Fuß umschließt und eine rutschhemmende Sohle besitzt. Je nach auszuführender Tätigkeit sind Sicherheitsschuhe erforderlich.

Umfallen verhindern

Verschiedene Befestigungsmöglichkeiten erhöhen die Standsicherheit der Leiter. Je nach Fahrzeugtyp und Einsatzsituation eignen sich beispielsweise Einhaken, Leitergurte zum Sichern am Fahrzeug oder andere Befestigungssysteme. Wichtig ist dabei: Anwenderinnen und Anwendern akzeptieren einfache und praxistaugliche Lösungen und nutzen sie daher häufiger.



Unternehmen kontrollieren Leitern und Tritte regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand.



Haltemöglichkeit

Anlegeleitern zum Übersteigen auf höher gelegene Arbeitsplätze müssen so lang sein, dass sie die Austrittsstelle um mindestens einen Meter überragen. Das gilt, wenn am Fahrzeug keine anderen geeigneten Möglichkeiten zum Festhalten vorhanden sind. Eine gute Alternative sind kürzere Leitern mit mindestens einer zusätzlichen Haltestange, idealerweise mit zwei.

Den Bedingungen anpassen

Fahrzeugtypen, Einsatzbereiche und Umgebungsbedingungen unterscheiden sich teilweise erheblich. Dies müssen Unternehmen bereits bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Aufstiegshilfen, wie Leitern, im Rahmen einer sorgfältigen Gefährdungsbeurteilung berücksichtigen. Damit wird sichergestellt, dass Leitern und deren Sicherung am Fahrzeug später an die jeweiligen Bedingungen angepasst sind. Stehleitern eignen sich beispielsweise nicht, um auf höher gelegene Bereiche auf- oder überzustiegen. Geeignete Maßnahmen können die Zahl der Unfälle deutlich senken.

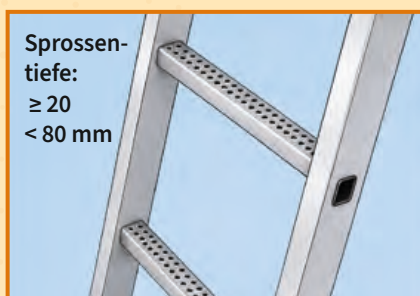
Am besten fest installiert

Mitarbeitenden sollten den fahrzeugeigenen Aufstieg bevorzugen. Noch besser sind Podeste. Wird eine mobile Leiter verwendet, sollten Unternehmen und Beschäftigte konsequent auf einen sicheren Stand, geeignete Haltemöglichkeiten und rutschfeste Auftrittsflächen achten. Dadurch lassen sich Absturzunfälle und deren Folgen deutlich reduzieren. Außerdem sollten Leitern und Tritte regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand kontrolliert werden, dazu gehört auch die Sichtprüfung vor jedem Einsatz.

© contenova nach H.ZWEI.S Werbeagentur GmbH/DGUV und Munk; Magnific.com

Stufe statt Sprosse

Das Unternehmen stellt sicher, dass zum Erreichen von Arbeitsplätzen oder für Tätigkeiten am Fahrzeug geeignete Leitern benutzt werden. Nach der TRBS 2121 Teil 2 dürfen Mitarbeitende Arbeiten auf Leitern nur noch ausführen, wenn sie mit beiden Füßen auf einer Stufe oder Plattform stehen. Das Arbeiten von einer Leitersprosse aus ist nicht zulässig. Häufig können wegen beschränkter Staumöglichkeiten an Fahrzeugen jedoch nur Sprossenleitern mitgeführt werden. Solche Leitern dürfen nur noch als Verkehrsweg genutzt werden, also zum Erreichen oder Verlassen einer Arbeitsfläche. Sollen von diesen Leitern aus zusätzlich Arbeiten durchgeführt werden, müssen Unternehmen dies in der Gefährdungsbeurteilung begründen.



**Daniel Kühnel und
Michael Pfrommer,**
Aufsichtspersonen bei der BG Verkehr



DGUV Vorschrift 70

Fahrzeuge
www.dguv.de
Webcode: p000353



DGUV Regel 114-615

Branche Güterkraftverkehr –
Gütertransport im Straßenverkehr
www.dguv.de
Webcode: p114615



ARBEITEN IM FLIEßENDEN VERKEHR

Stress und Ärger auf der Straße

Auffahren, hupen, pöbeln. Nichts entschuldigt aggressives Verhalten oder Gewalt. Souverän darauf zu reagieren, kann man lernen. Wir erklären die psychologischen Hintergründe, zeigen Handlungsmöglichkeiten für Beschäftigte auf und machen deutlich, warum Vorfälle im Betrieb offen angesprochen werden sollten.

In einer engen Wohnstraße hält das Abfallsammel-fahrzeug. Dahinter bildet sich ein Stau. Ein Autofahrer wartet geduldig, andere hupen. Nicht selten kommt es vor, dass wütend durch das Seitenfenster gestikuliert wird. Für die Müllwerkerinnen und Müllwerker schon Alltag.

„Auf der Straße herrscht inzwischen oft ein regelrechter Kleinkrieg“, sagt Lkw-Fahrerin Christina Scheib. In einer Befragung der Dekra zeigt sich, dass Autofahrerinnen und -fahrer das Fahrverhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden als zunehmend aggressiv empfinden. Beispielsweise, weil sie dichter auffahren, riskant überholen oder an Ampeln unnötig viel hupen. „Dazu erleben unsere Fahrerinnen und Fahrer auch Be-

schimpfungen und Bedrohungen“, berichtet Uta Alborn, Personalverantwortliche bei August Alborn, einem Logistikdienstleister für Schwer- und Spezialtransporte, Autokran und Montagen.

Aggressionen richten sich oft nicht auf die Person selbst. Vielmehr entsteht der Konflikt aus der Situation heraus. In der Verkehrspsychologie spricht man von sogenannten Begegnungssituationen. Sie entstehen immer dann, wenn sich die Wege verschiedener Verkehrsteilnehmender kreuzen oder wenn unterschiedliche Geschwindigkeiten und Interessen aufeinandertreffen, erklärt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat in seiner Schriftenreihe „Verkehrssicherheit“, Ausgabe „Achtsamkeit und Aggression“.



© contenova

Entscheidend ist dabei, ob andere Verkehrsteilnehmende als gleichwertig wahrgenommen werden oder lediglich als Hindernisse auf dem Weg zum eigenen Ziel. Das Abfallsammelfahrzeug, der Lkw oder das Taxi steht dem eigentlichen Wunsch, schnell voranzukommen, im Weg.

Vom Verkehrsteilnehmenden zum Hindernis

Aber warum reagieren Menschen überhaupt aggressiv? Verkehrspsychologen erklären dies mit der Frustrations-Aggressions-Hypothese: Wer sich auf dem Weg zu seinem Ziel behindert fühlt, reagiert leichter mit Ärger. Andere Verkehrsteilnehmende sehen nur das haltende Fahrzeug – nicht aber die Arbeitsaufgabe oder die fehlenden Alternativen. Je weniger wir über die Situation des anderen wissen, desto eher unterstellen wir ihm böse Absichten. Was als notwendiger Arbeitsvorgang beginnt, wird deshalb schnell als persönliche Rücksichtslosigkeit missverstanden.

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie spricht in diesem Zusammenhang vom „fundamentalen Attributionsfehler“. Menschen neigen dazu, das Verhalten anderer auf deren Persönlichkeit zurückzuführen, statt die Umstände zu berücksichtigen. Aus „Der kann gerade nicht anders“ wird schnell „Der macht das mit Absicht“.

Für die Betroffenen sind die Folgen spürbar. „Der Umgangston auf deutschen Straßen ist in den letzten 30 Jahren aggressiver geworden. Oft zählt nur noch die Ich-Perspektive“, sagt Albörn. Allerdings bemerkt sie auch gegenseitige Rücksichtnahme. „Das Aggressive hat sich nur darübergerlegt“, ergänzt sie. Auch Scheib erlebt beides. „Es gibt immer noch Autofahrer, die den Daumen heben oder warten, bis ich rangiert habe. Aber sie werden seltener.“

Wenn Ärger persönlich wird

Nicht jede aggressive Handlung führt zu einer direkten Konfrontation. Es bleibt oft bei Hupen, Gesten oder Gepöbel. Anders zeigt sich diese Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr, da es hier den direkten Kundenkontakt gibt. Nach einer Umfrage der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft fühlen sich zwei Drittel der Mitarbeitenden in Bus und Bahn am Arbeitsplatz unsicherer. Dort hat jede zweite Person mittlerweile einen körperlichen Angriff erleben müssen. Beleidigungen und Bedrohungen waren sogar schon 85 Prozent der Befragten ausgesetzt. Das hat Folgen: Knapp ein Drittel der Beschäftigten spielt mittlerweile mit dem Gedanken, den Beruf zu wechseln. Setzten sie diese Ideen um, stünden deutschlandweit Busse und Bahnen still.

Doch auch in der Entsorgung, im Personenverkehr oder bei der Zustellung berichten Beschäftigte von Aggressionen: „Unzufriedene Kunden beleidigen, beschimpfen und werden handgreiflich: Da wird gedroht, gespuckt und geschubst“, berichtet Constanze Duismann. Sie leitet das Deeskalations-Seminar der BG Verkehr mit einem extra hierzu geschulten Trainer. „Es scheint, als wären wir seit der Corona-Pandemie in einer Dauerkrise“, ergänzt sie.



#mehr
Achtung

Wer Müll entsorgt, Pakete zustellt, Fahrgäste befördert oder Waren liefert, hält nicht an, um andere zu behindern – sondern um seine Arbeit zu erledigen. Die Kampagne #mehrAchtung erinnert daran, dass hinter jedem Einsatzfahrzeug ein Mensch steht. Mehr Rücksicht und gegenseitiger Respekt sorgen für ein besseres Verkehrsklima und mehr Sicherheit für alle.



#mehrAchtung
www.mehrachtung.de



»Reagieren Sie niemals mit Gegenaggression. Dies würde die Situation nur verschärfen.«



»Werden Menschen regelmäßig beschimpft, führt das zu Dauerstress mit schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen.«

Dr. Fritzi Wiessmann

Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr

Wer regelmäßig im öffentlichen Verkehrsraum arbeitet, entwickelt oft Strategien, um mit schwierigen Situationen umzugehen. „Verbale Aggressionen, Beleidigungen oder Anschreien sind niemals Teil des Jobs“, sagt Dr. Fritzi Wiessmann, Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr. Denn wer verbale Angriffe akzeptiert, riskiert dauerhafte psychische Belastung, Demotivation und gesundheitliche Schäden. Wiessmann fügt hinzu: „Der Arbeitgeber ist gesetzlich verpflichtet, seine Mitarbeitenden zu schützen.“

Negative Erlebnisse festigen sich in unserem Gehirn. Es ist darauf programmiert, Gefahren zu umgehen. Eine Fähigkeit, die für unsere Vorfahren überlebenswichtig war. „Auf die Gegenwart übertragen bedeutet dies: Wird eine Bedrohung erkannt, schlägt das Angstzentrum im Gehirn Alarm und verankert das Ereignis im Langzeitgedächtnis“, sagt Wiessmann. Werden Menschen regelmäßig beschimpft, führt das zu Dauerstress. Dies kann zu Herz-, Kreislauf- und Magenbeschwerden führen, Schlafstörungen auslösen oder die Konzentration beeinträchtigen. „Die fortwährende Belastung macht sich auch psychisch bemerkbar: Panikattacken, Angststörungen und depressive Verstimmung sind häufige psychische Erkrankungen bei permanenter Überforderung“, erklärt Wiessmann. Und dies erhöht im Straßenverkehr die Unfallgefahr weiter.

Was Beschäftigte tun können

Unmittelbar nach einer belastenden Situation gibt es verschiedene Strategien, darunter eine Atemübung zur Selbstregulation (weitere ► siehe Kasten rechts). Niemals aber mit Gegenaggression reagieren. Dies würde die Situation nur verschärfen. Auch Scheib versucht, Konflikte möglichst früh zu entschärfen. „Ich steige manchmal aus und erkläre, warum ein Lkw beim Rangieren mehr Platz braucht. Oft hilft schon ein freundliches Lächeln oder ein Winken.“ Sie gibt aber auch zu: „Manchmal werde ich ebenfalls laut.“ Duismann empfiehlt: „Bleiben Sie ruhig, zeigen Sie Verständnis für den Ärger des Gegenübers und signalisieren Sie, dass Sie das Problem lösen möchten. Damit deeskalieren Sie.“

Deeskalation

- Ruhe bewahren
- Nicht zurückbeleidigen
- Verständnis für den Ärger zeigen
- Lösungen statt Schuldigen suchen
- Abstand halten
- Gespräch abbrechen, wenn Bedrohungen entstehen
- Eigene Sicherheit hat Vorrang

Die BG Verkehr bietet zwei verschiedene Seminare zum Thema Deeskalation an:



Deeskalations-Seminar

www.bg-verkehr.de/seminare

Webcode: 20279827



Sofortmaßnahmen nach Aggressionserlebnis

► Durchatmen

Konzentrieren Sie sich auf die Ausatmung. Langsames, bewusstes Atmen hilft, den Körper aus dem Alarmzustand zu holen.

► Im Hier und Jetzt ankommen

Nutzen Sie die 5-4-3-2-1-Methode:

- 5 Dinge sehen
- 4 Dinge spüren
- 3 Dinge hören
- 2 Dinge riechen
- 1 Sache schmecken

Das lenkt die Aufmerksamkeit weg vom Ereignis und zurück in die Gegenwart.

► Eine kurze Pause schaffen

Trinken Sie ein Glas Wasser, waschen Sie sich das Gesicht oder gehen Sie ein paar Schritte. Bewegung und Kälte helfen dem Körper, Stress abzubauen.

► Abstand gewinnen

Gönnen Sie sich eine Pause. Sie müssen das Erlebte nicht sofort analysieren oder „wegstecken“.

► Darüber sprechen

Suchen Sie das Gespräch mit Kolleginnen, Kollegen oder vertrauten Personen. Unterstützung anzunehmen ist ein wichtiger Schritt bei der Verarbeitung.

► Selbstwirksamkeit zurückgewinnen

Konzentrieren Sie sich auf eine kleine Aufgabe, die Sie selbst beeinflussen können. Das stärkt das Gefühl von Kontrolle und Sicherheit.

Sollte das nicht helfen, gilt immer: Die eigene Sicherheit hat Vorrang. „Wirkt eine Person bedrohlich, kommt sie Ihnen zu nahe, ist die Situation nicht mehr kommunikativ zu lösen, dann: Gehen Sie! Ihre eigene Gesundheit geht vor“, betont Duismann.

Wichtig ist, dass sich die Beschäftigten im Unternehmen über Ereignisse austauschen, etwa in Form eines innerbetrieblichen Meldesystems. Einerseits können Kolleginnen und Kollegen die Situation viel besser nachvollziehen und verstehen, zum anderen den Betroffenen das Gefühl geben, nicht mit der Situation allein zu sein. „Es geht darum, im Betrieb zu sensibilisieren und Ereignisse ernst zu nehmen. Dann können Maßnahmen abgeleitet werden“, sagt Wiessmann. Dies könnte etwa die Anpassung der Gefährdungsbeurteilung sein. Werden kritische Faktoren entdeckt, muss der Arbeitgeber Schutzmaßnahmen ergreifen. „Dies können die Umstrukturierungen von Arbeitsabläufen, Schulungen oder bessere technische Ausstattung sein“, ergänzt Wiessmann. Im besten Fall erkennt das Unternehmen Gefährdungen und Belastungen schon während der Gefährdungsbeurteilung und begegnet ihnen von Beginn an mit geeigneten Schutzmaßnahmen.

Ob Abfallsammlung, Personenverkehr, Gütertransport oder Zustellung: Viele Dienstleistungen wären ohne Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum nicht möglich. Beschäftigte halten dort an, wo andere weiterfahren möchten. Sie sind auf der Straße nicht aus Bequemlichkeit, sondern weil sie ihre Arbeit erledigen. Genau deshalb braucht es Verständnis für die Aufgaben anderer Verkehrsteilnehmer. Dieses Verständnis müsse schon in der Fahrausbildung beginnen, findet Scheib. Wer einmal selbst in einem großen Fahrzeug mitgefahren sei, verstehe schnell, warum Lkw-Fahrende beim Rangieren mehr Platz benötigen oder nicht so schnell beschleunigen können. „Viele Konflikte würden gar nicht entstehen, wenn man die Perspektive des anderen kennen würde.“ (msg)

Gleich und doch verschieden



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

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

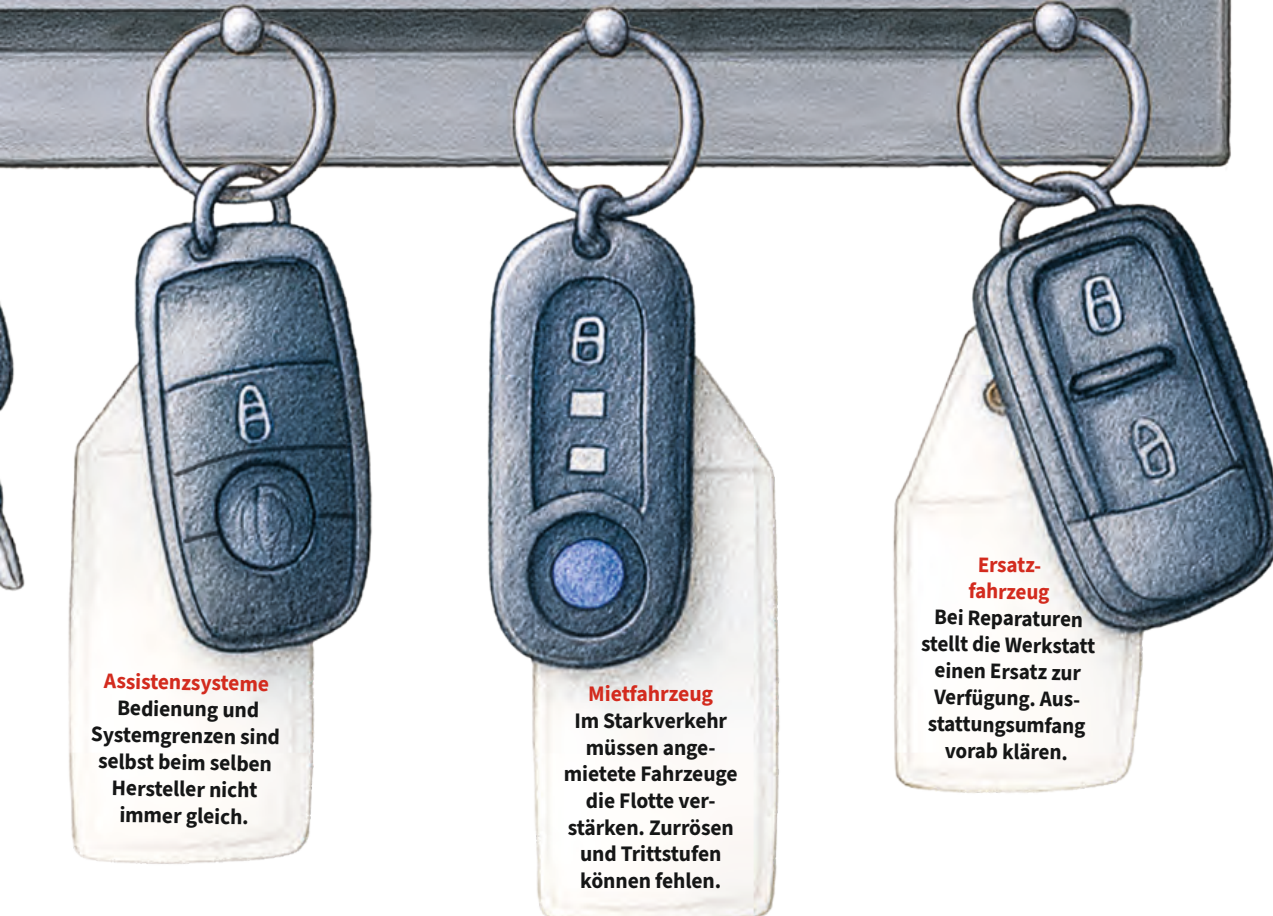
Bestandsaufnahme

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

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

Wissen vermitteln

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



Assistenzsysteme
Bedienung und Systemgrenzen sind selbst beim selben Hersteller nicht immer gleich.

Mietfahrzeug
Im Starkverkehr müssen angemietete Fahrzeuge die Flotte verstärken. Zurrösen und Trittstufen können fehlen.

Ersatzfahrzeug
Bei Reparaturen stellt die Werkstatt einen Ersatz zur Verfügung. Ausstattungsumfang vorab klären.

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

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

Unterweisung

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

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



Einkaufsratgeber für gewerblich genutzte Fahrzeuge
www.bg-verkehr.de
Webcode: 19112418



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





FAHRERASSISTENZSYSTEME

Der Computer unterstützt

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

Der Straßenverkehr wird dichter, komplexer und unübersichtlicher. Fahrerassistenzsysteme setzen genau hier an. Sie überwachen das Fahrzeugumfeld, warnen vor Gefahren und greifen bei Bedarf aktiv ein. Ziel ist es, kritische Situationen gar nicht erst

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

Hans Heßner

Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr

entstehen zu lassen oder sie abzumildern. Die Wirksamkeit ist belegt: Eine Studie der BG Verkehr zeigte, dass sich die Unfallhäufigkeit bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen um rund ein Drittel reduzieren lässt. Im Personen- und Güterverkehr entfalten sie ihr Potenzial etwa bei möglichen Abbiegeunfällen oder Auffahrkollisionen. „In Situationen, in denen ich selbst fahre, unterstützen mich Systeme wie die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrszeichenerkennung deutlich“, sagt Kurt Bartels, zweiter Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. „Trotzdem muss ich die Systeme jederzeit überwachen. Am Ende habe immer ich die Verantwortung.“ Fahrerassistenzsysteme sind Hilfsmittel, keine Ersatzfahrer. „Sie können Fehler ausgleichen, aber sie ersetzen weder Aufmerksamkeit noch Erfahrung“, erklärt Hans Heßner, Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr.



Notbremsassistent

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



Abstandsregeltempomat

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



Rückfahr-Assistenzsysteme

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



Spurverlassenswarner

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



Spurwechselassistent

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

© Freepik; BG Verkehr



Fahrdynamik-Regelsystem

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



Antriebsschlupfregelung

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



Abbiegeassistent

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



Aufmerksamkeitsassistent

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



Kamera-Monitor-Systeme

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



Automatische Aktivierung der elektronischen Feststellbremse

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



Fernlichtassistent

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



Adaptives Kurvenlicht

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



Statisches Kurvenlicht (Abbiegelicht)

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



Antiblockiersystem

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

Unterstützung mit klaren Grenzen

So leistungsfähig moderne Systeme sind, sie arbeiten innerhalb ihrer technischen und physikalischen Möglichkeiten. Gerade dort, wo Assistenzsysteme besonders gebraucht würden, stoßen sie teilweise an ihre Grenzen: „Sensoren wie Kamera, Radar oder Lidar haben bei Nebel, starkem Regen, Schnee oder Verschmutzung Probleme“, erklärt Denis Preissner, DEKRA-Unfallforscher. „Darüber müssen Fahrende informiert sein, um Fehlannahmen und falsche Sicherheit zu vermeiden.“

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die BG Verkehr, Assistenzsysteme grundsätzlich eingeschaltet zu lassen und nur im Ausnahmefall kurzzeitig zu deaktivieren. Besonders wichtig ist es, sie anschließend wieder zu aktivieren, da nur ein angeschaltetes System im Ernstfall Schutz bietet. >>

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

Studie der BG Verkehr

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

Ein anschauliches Beispiel für den Nutzen moderner Fahrerassistenzsysteme ist der Notbremsassistent. „Bei einer Fahrt lief plötzlich eine Person über die Straße“, erinnert sich Bartels. „Das System hat die Gefahr sofort erkannt und automatisch gebremst.“

Unterweisung und Erfahrungen

Neben technischen Grenzen spielt der Umgang mit den Systemen eine entscheidende Rolle. „Zu viele Fahrerinnen und Fahrer verlassen sich ‚blind‘ auf Assistenzsysteme“, warnt Preissner. „Typisch ist die Lichtautomatik: Bei Nebel fahren viele nur mit Tagfahrlicht, obwohl manuell eingegriffen werden müsste.“ Auch der Notbremsassistent kann falsch eingeschätzt werden. „Im Nutzfahrzeugbereich erleben wir Fälle, in denen das System wirkt, indem es zunächst warnt

und dann die Notbremsung einleitet. Der Fahrer reagiert im Affekt beispielsweise mit einer Ausweichbewegung. So wird der Notbremsassistent übersteuert und die Bremsung abgebrochen – mit teils gravierenden Folgen“, so Preissner. Hier hilft nur Erfahrung im Umgang mit den Fahrerassistenzsystemen, etwa bei einem Fahrtraining.

Fahrerassistenzsysteme werden stetig weiterentwickelt. So kommen auch dieses Jahr neue Systeme hinzu und bestehende werden verbessert. Beschäftigte müssen mit diesen Systemen fahrzeugspezifisch vertraut gemacht werden, damit sie richtig genutzt werden und tatsächlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Die Unterweisung liegt in der Verantwortung der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers. Beim Fahrzeughersteller werden umfassende Einweisungen in werkseitig verbaute Fahrerassistenzsysteme durchgeführt. (msg)



**Zuschüsse zu
Fahrsicherheitstrainings**

www.bg-verkehr.de

Webcode: 20954048



**Unterweisungskarte G9:
Fahrerassistenzsysteme**

www.bg-verkehr.de

Webcode: 22171098





© Magnific

Die Arbeitswelt verändert sich rasant: Digitalisierung, Automatisierung und künstliche Intelligenz prägen zunehmend den Arbeitsalltag. Mit unserem Seminarprogramm 2027 unterstützen wir Sie dabei, die daraus entstehenden Anforderungen im Arbeitsschutz sicher und kompetent zu bewältigen.

Bei allen technischen Entwicklungen bleibt eines unverändert: Der Mensch steht im Mittelpunkt des Arbeitsschutzes. Genau hier setzt unser Qualifizierungsangebot für das kommende Jahr an. Denn Menschen gestalten Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit – mit ihrer Erfahrung, ihrem Wissen und ihrem täglichen Engagement. Unternehmerinnen und Unternehmer sowie Führungskräfte tragen eine besondere Verantwortung für sicheres und gesundes Arbeiten. Sicherheitsbeauftragte, Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit unterstützen und beraten sie dabei.

Für alle Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz gilt: Fundiertes und aktuelles Wissen hilft, Gefährdungen

frühzeitig zu erkennen, geeignete Schutzmaßnahmen umzusetzen und sichere sowie gesunde Arbeitsbedingungen zu schaffen. Mit unserem Qualifizierungsangebot für das kommende Jahr unterstützen wir Sie darin, aktuelle und künftige Anforderungen erfolgreich zu bewältigen. Dabei verbinden wir bewährte Inhalte des Arbeitsschutzes mit Themen, die die Arbeitswelt von morgen prägen.

Wählen Sie aus einem breiten Angebot branchenübergreifender Seminare oder aus speziell auf Ihre Branche zugeschnittenen Veranstaltungen. Einen Überblick über das Programm 2027 finden Sie in unserer Seminardatenbank. Darüber hinaus stehen Ihnen in unserer Online-Plattform Lernwelt verschiedene digitale Lernangebote zur Verfügung.





Seminarprogramm

- Das Seminarangebot für 2027 ist ab dem 1. Oktober 2026 online verfügbar. In unserer Semindatenbank finden Sie Termine sowie Informationen zu Inhalten und Anmeldung. Diese ist ausschließlich online möglich. Bitte prüfen Sie vor Ihrer Anmeldung, ob Sie zur jeweiligen Zielgruppe des Seminars gehören.
- Unser Präsenzangebot umfasst Seminare in Ihrer Region und im gesamten Bundesgebiet.
- Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für Seminar, Unterkunft, Verpflegung, Seminarunterlagen sowie die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.



Seminarprogramm

www.bg-verkehr.de/seminare

Lernwelt der BG Verkehr

- Nach einer kurzen und kostenfreien Registrierung stehen Ihnen die Kursinhalte in der Lernwelt, der Lernplattform der BG Verkehr, zur Verfügung.
- Nach der Registrierung können Sie sich jederzeit mit Ihrem Benutzernamen und Passwort anmelden.



Lernwelt der BG Verkehr

<https://lernwelt.bg-verkehr.de>

Die Lernwelt können Sie zeitlich flexibel nutzen.

Arbeitsschutz-Grundlagen jetzt in Präsenz und online
Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte benötigen ein solides Grundwissen im Arbeitsschutz. Nur so können sie ihre Aufgaben und ihre Rolle verantwortungsvoll wahrnehmen.

Deshalb hat die BG Verkehr ihr Qualifizierungsangebot erweitert: Ergänzend zu den gefragten Präsenzseminaren können Sie als Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz in der Lernwelt der BG Verkehr die wesentlichen Grundlagen jederzeit kostenfrei online erarbeiten.

Lernen in Präsenz

Für das Lernen in Präsenz stehen Ihnen zwei Grundlagenseminare zur Verfügung: das „Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte“ und „Arbeitsschutz als Führungsaufgabe“. An drei Seminartagen steht der intensive Austausch mit Fachleuten der BG Verkehr im Mittelpunkt. Die Teilnehmenden erhalten umfassende Informationen, wenden ihr Wissen direkt an und beschäftigen sich mit der Umsetzung im eigenen Betrieb.

Viele Teilnehmende schätzen es, sich bewusst Zeit für den Arbeitsschutz zu nehmen und sich vertieft mit den Themen auseinanderzusetzen. Der Abstand zum Arbeitsalltag und der direkte Austausch mit Mitarbeitenden anderer Betriebe festigen das Wissen und eröffnen neue Perspektiven.

Präsenzseminar bedeutet: Persönlicher Austausch mit anderen Fachleuten.

Angebote in der Lernwelt der BG Verkehr

Auf der Online-Plattform finden Sie ebenfalls zwei speziell entwickelte Kurse: „Sibe Basiswissen online“ für Sicherheitsbeauftragte sowie „Arbeitsschutz anpacken für operative Führungskräfte“. Die Lerneinheiten bestehen jeweils aus einem Lernpfad, einer Bibliothek mit ausgewählten Medien und einem Abschlussquiz zur Lernerfolgskontrolle. Wer die Lerneinheit erfolgreich abschließt, erhält eine Teilnahmebestätigung zum Speichern oder Ausdrucken. Die Lernwelt können Sie flexibel nutzen:

- ▶ Wenn Sie neu im Arbeitsschutz sind, können Sie die Kurse vollständig absolvieren. So bereiten Sie sich gezielt auf Ihre Aufgaben und Ihre Verantwortung vor.
- ▶ Sie verfügen bereits über Vorkenntnisse, möchten aber einzelne Themen vertiefen? Dann bearbeiten Sie gezielt die für Sie relevanten Lerneinheiten und schließen Wissenslücken.
- ▶ Wenn Sie Ihr Wissen auffrischen oder festigen möchten, bieten die Kurse eine gute Unterstützung. Sie vermitteln die wichtigsten Grundlagen kompakt und helfen Ihnen, auf dem aktuellen Stand zu bleiben.
- ▶ Wenn Sie ein Fachseminar in Präsenz besuchen, können Sie sich mit den Online-Kursen darauf vorbereiten. So fällt es leichter, das dort vermittelte Aufbauwissen einzuordnen und aktiv am Austausch teilzunehmen.

Bereich Präventionsleistung Qualifizierung

bei der BG Verkehr

Tipps für Unternehmen



- ▶ Unterstützen Sie Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte, damit sie ihr Wissen aus Online-Kursen und Präsenzseminaren wirksam in Ihrem Betrieb umsetzen können.
- ▶ Sinnvoll ist es, die Lerninhalte durch interne Treffen zu ergänzen, bei denen Sie Ihre betriebliche Arbeitsschutzorganisation vorstellen. Dort können Sie auch offene Fragen klären. Themen können beispielsweise sein:
 - Wer sind unsere Ansprechpersonen im Arbeitsschutz?
 - Wie führen wir die Gefährdungsbeurteilung durch?
 - Wie dokumentieren wir Unterweisungen?
 - Welche Gefährdungen bestehen in unserem Betrieb?
 - Wie binden wir Sicherheitsbeauftragte in unsere Arbeitsschutzorganisation ein?
- ▶ Durch Ihr Engagement erleben die Mitarbeitenden außerdem unmittelbar, dass sie eine wichtige und verantwortungsvolle Rolle für sicheres und gesundes Arbeiten in Ihrem Unternehmen übernehmen.



Schocken, mahnen und erklären?

Es gibt auch bei Ihnen im Betrieb diese Handvoll, die sich nicht vom Sicherheitsgurt überzeugen lässt? Zugegeben: Wir haben auch kein Universalrezept. Dafür aber eine Reihe ziemlich nützlicher Hilfestellungen.

Es regnet. Ein Fahrer steigt in seinen Kleintransporter, fährt los. Auf der Autobahn gerät sein Fahrzeug ins Schleudern und prallt gegen die Mittelleitplanke. Der Fahrer stirbt. Weil er den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte, wurde er durch die Frontscheibe hinausgeschleudert und vom eigenen Fahrzeug überrollt.

Dieser Unfall ist nicht dadurch verursacht worden, weil der Fahrer sich nicht angeschnallt hat. Aber mit ziemlicher Sicherheit ist er deshalb ums Leben gekommen. Je mehr Technik unseren Straßenverkehr sicherer macht, umso bedeutsamer wird der Anteil des menschlichen Verhaltens – entweder an den Ursachen oder an der Schwere der Unfälle.

Gurtpflicht zeigt seit 50 Jahren Wirkung

Der Sicherheitsgurt in Pkw und Nutzfahrzeugen ist ein gutes Beispiel. In diesem Jahr gibt es in Deutschland seit genau 50 Jahren die Pflicht, den Gurt in Pkw anzulegen. In den Jahren nach 1976 folgten ein Bußgeld (1984) sowie die Gurtpflicht für Lkw (1992). Nach jedem einzelnen dieser Schritte sank die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten deutlich. Heute liegt die sogenannte Anlegequote für Pkw bei mehr als 98 Prozent (Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen). Bei Lkw sieht es immer noch anders aus, wie die Dekra 2022 in einer Verkehrsbeobachtung feststellte: Nur 77 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen über zwölf Tonnen hatten sich angeschnallt. Wie wichtig jedes Prozent mehr bei diesen Quoten wäre, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) berechnet.

Wenn alle den Sicherheitsgurt anlegen würden, ließen sich jährlich 200 Menschenleben retten.

Zahlen können ein gutes Argument sein, überzeugen aber nicht alle. Ein universelles Rezept, jemanden zu überzeugen, gibt es leider nicht. Wer in seinem Betrieb oder in seinem Unternehmen Beschäftigte hat, die das Gurtragen ablehnen, sollte sich eine eigene Strategie zurechtlegen. Dabei hilft die BG Verkehr mit einem Flyer. Er führt typische Argumente auf, die Gurtmuffel häufig nennen – und entkräftet sie direkt.

Verhalten verstehen

Beim Umgang mit Gurtverweigerern hilft es, deren Gründe zu verstehen. Beim Sicherheitsgurt kann das ein vermeintlicher Zeitverlust oder eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit sein. Dabei wird ein Dilemma deutlich: Wer sich sicherheitsbewusst verhält, kann dies kurzfristig und regelmäßig als nachteilhaft erleben. Gleichzeitig hoffen alle, den unschätzbaren Vorteil des Gurts nie erleben zu müssen. Denn dieser wird erst bei einem Unfall, einer starken Bremsung oder einem Ausweichmanöver deutlich. Gurtschlitten und Überschlagsimulator vermitteln einen sehr guten Eindruck von den negativen Folgen unsicheren Verhaltens.

Wer noch keinen Unfall erlebt hat, kann sich oft nicht vorstellen, welche Kräfte dann auf den Körper wirken. Wer den Sicherheitsgurt anlegt, hat einen großen Anteil daran, ob und wie schwer er bei einem Unfall verletzt wird. „Wer erlebt



hat, dass auch ohne Gurt nichts Gefährliches passiert ist, hatte vor allem eines: Glück“, sagt Hans Heßner, Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr.

An anderer Stelle spielt uns die Wahrnehmung einen Streich. Je ungefährlicher wir eine Situation einschätzen, desto weniger bemühen wir uns um ein sicheres Verhalten. Bei einer Befragung der UDV beispielsweise nannten die Teilnehmenden am häufigsten das Argument „Anschnallen lohnt sich nicht, da nur kurze Fahrt“.

Bilder, die aufrütteln sollen

Immer wieder versuchen Kampagnen, mit drastischen Bildern zum Anlegen des Sicherheitsgurts zu motivieren. Vor einigen Jahren wählte beispielsweise die neuseeländische Regierung einen eindrucksvollen Weg: Sie zeigte Opfer von Verkehrsunfällen, die nur wegen des Sicherheitsgurts noch am Leben waren. Mit ernstem Blick zeigen sie die Verletzungen, die der Gurt von der Wucht des Unfalls hinterlassen hat. Wer sich vorstellen kann, was ohne Gurt passiert wäre, wird ihn künftig tragen.

Was bleibt, wenn schocken, mahnen und erklären auch nicht hilft? Zum Beispiel Bonuszahlungen für alle, die sich anschnallen. Eine Belohnung macht die Vorteile des sicheren Verhaltens direkt spürbar. Andere Gurtmuffel überzeugt es, wenn nach Abzug von Strafen am Ende des Monats weniger Geld auf dem Konto landet. Denn das tut direkt weh, nicht erst bei einem Unfall. (mh)

Ein starkes Argument: Das eigene Erleben

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die BG Verkehr stellen Gurtschlitten und Überschlagsimulator zur Verfügung, damit Interessierte spüren können, welche Kräfte selbst bei geringen Geschwindigkeiten auf den Körper wirken. Nicht nur auf Rastplätzen und Messen kommen sie zum Einsatz. Unternehmen und Betriebe können die Geräte für Termine vor Ort buchen. Wer es nach einer „Fahrt“ noch nicht verstanden hat, dem werden von der Moderation noch einige sehr eindrückliche Fragen zum Nachdenken gestellt.

© Dirk Zeisler/DVR; Adobe Stock | hornBal



Gurtschlitten und Überschlagsimulator

www.bg-verkehr.de
Webcode: 19755502



Flyer „Hat's geklickt?“

www.bg-verkehr.de
Webcode: 17564806



Kampagne „Hat's geklickt?“

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
www.dvr.de



IHRE FRAGE:

Stimmt es, dass sich die Anzeichen für einen Herzinfarkt bei Männern und Frauen unterscheiden?

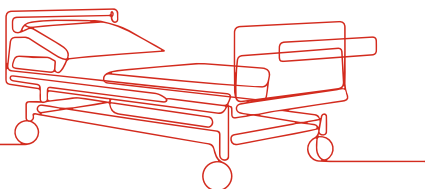
Unsere Antwort von Dr. Christoph Caumanns, Arbeitsmediziner bei der BG Verkehr

Ja, das stimmt, allerdings weiß das kaum jemand. Frauen haben bei einem Herzinfarkt nicht immer den klassischen Brustschmerz: Es ist gut möglich, dass stattdessen plötzlich Atemnot, Übelkeit oder Schmerzen im Rücken, Schulter- oder Kieferbereich auftreten. Am Arbeitsplatz werden diese Symptome leicht als Stress oder Verspannung fehlgedeutet – das kostet wertvolle Zeit. Als Betriebsarzt erlebe ich immer wieder, dass vor allem engagierte Mitarbeiterinnen dazu neigen, Beschwerden zu ignorieren oder „durchzuhalten“. Doch Abwarten kann gefährlich sein. Beim Verdacht auf einen Herzinfarkt zählt jede Minute.

Frauenherzen reagieren empfindlicher auf bestimmte Risikofaktoren. Insbesondere Bluthochdruck wirkt sich bei Frauen stärker auf das Risiko für Herzinfarkt und Schlaganfall aus. Auch hormonelle Einflüsse spielen eine Rolle. Komplikationen während einer Schwangerschaft, etwa Präeklampsie (eine mit Bluthochdruck einhergehende Erkrankung) oder Schwangerschaftsdiabetes, erhöhen das langfristige Herz-Kreislauf-Erkrankungsrisiko deutlich. Leider werden diese Zusammenhänge in der Vorsorge häufig nicht ausreichend berücksichtigt. Tatsächlich sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen in Deutschland auch bei Frauen die häufigste Todesursache.

570.000

Menschen werden jährlich in den Spezialkliniken der Berufsgenossenschaften versorgt. In dem Klinikverbund arbeiten mehr als 19.000 Beschäftigte an 13 Standorten.



Schwersterkrankte mit Betreuung zufrieden

Wer nach einem Arbeitsunfall oder wegen einer Berufskrankheit lebenslang auf Unterstützung der BG Verkehr angewiesen ist, erhält eine intensive persönliche Betreuung. Der regelmäßige Kontakt ist unerlässlich, um die Heilbehandlung und weitere Leistungen an den sich rasch ändernden Gesundheitszustand der Betroffenen anzupassen. Anfang des Jahres beantworteten rund 300 Versicherte einen Fragebogen zur Qualität dieser nachgehenden Betreuung. Ergebnis: Drei von vier Personen sind mit dem Angebot zufrieden, nehmen es als hilfreich wahr und würden es auch weiterempfehlen. Die Betroffenen schätzen besonders den persönlichen Kontakt sowie die pragmatische und einfühlsame Begleitung.

Drogen am Arbeitsplatz

Der problematische Konsum von Alkohol, Cannabis oder anderen Suchtmitteln ist in der Arbeitswelt ein relevantes Thema. Das zeigt eine aktuelle repräsentative Befragung im Auftrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV): Jedem vierten Beschäftigten (25 Prozent) ist am Arbeitsplatz bereits ein kritischer Umgang mit Suchtmitteln aufgefallen. Am häufigsten beobachtet wurde dies im Bereich Verkehr und Logistik (35 Prozent), darauf folgen Sozialwesen (32 Prozent), öffentliche Verwaltung (31 Prozent) und verarbeitendes Gewerbe (30 Prozent). Hier bestehe Handlungsbedarf, betont die DGUV, denn abgesehen von den gesundheitlichen Folgen sind Personen mit problematischem Konsum ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Zur Prävention im Betrieb gehöre deswegen, klare Regeln aufzustellen, Risiken frühzeitig zu erkennen, offen anzusprechen und Betroffene rechtzeitig zu unterstützen.



**Themenseite
Suchtprävention
der DGUV**
www.dguv.de



**Ergebnisse der Befragung
zum Download**
www.dguv.de

Serie „Die Unfallklinik“



In sechs Folgen zeigt der SWR ab Mitte November spannende Geschichten aus der Notaufnahme der BG Klinik Ludwigshafen. Die Dokumentation steht in der ARD Mediathek bis 2028 zur Verfügung.



Staffel 2 – Die Unfallklinik
www.ardmediathek.de

Zu heiß, zu kalt?

Wer im Freien arbeitet, braucht oft Schutz vor Hitze oder Kälte. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin hat entsprechende Empfehlungen formuliert. Praktische Hilfestellung für die Umsetzung bietet eine Übersicht aus der Reihe „Fachbereich Aktuell“ der DGUV.



**Technische Regel für
Arbeitsstätten ASR**
FBVW-506
www.dguv.de

Die Brille im Büro

Stundenlange Tätigkeit am Computer ist anstrengend für die Augen. Hier entlasten sogenannte Bildschirmbrillen. Das sind Gleitsichtbrillen, deren Sehbereiche speziell auf die Arbeit an Tastatur und Monitor zugeschnitten sind. Sie ermöglichen übergangslos ein gutes Sehvermögen im Abstand von 40 bis 100 Zentimetern und ein klares Sehfeld mindestens in der Breite von Dokumenten. Ist so eine Brille korrekt auf die Situation am Arbeitsplatz angepasst, erspart sie den Betroffenen oft Kopfschmerzen oder Verspannungen. Wichtig: Der Komfort am Computer geht zulasten der Raumsicht: Bildschirmbrillen bieten in die Ferne nur ein orientierendes Sehen und sind weder für die Teilnahme am Straßenverkehr noch für den Alltagsgebrauch geeignet. Ausführliche Informationen zu Sehhilfen an Bildschirmgeräten finden sich in einer neuen Veröffentlichung der DGUV.



**Sehhilfen an
Bildschirmgeräten**
DGUV Information 250-008
www.dguv.de
Webcode: p250008

Pflege und Beruf vereinbaren

Es ist eine besondere Herausforderung, die Pflege von Angehörigen mit der Berufstätigkeit zu verbinden. Wie Unternehmen ihren Beschäftigten dabei helfen könnten, beschreibt das Sachgebiet Pflegende Angehörige der DGUV.



**Informationen für
pflegende Angehörige**
www.dguv.de



INFEKTIONSSCHUTZ IM ALLTAG

Pragmatismus statt Panik

Die Corona-Pandemie liegt inzwischen einige Jahre zurück. Die Erfahrungen aus dieser Zeit bleiben jedoch wertvoll. Auch heute führen Grippewellen, Erkältungen und andere Infektionskrankheiten regelmäßig zu Ausfällen in Betrieben. Die gute Nachricht: Unternehmen brauchen keine aufwendigen Konzepte. Oft genügen einfache, gut organisierte Maßnahmen.

© iStock | fizkes; Magnifica

Wirksamer Infektionsschutz beruht nicht auf Perfektion, sondern auf klaren Abläufen, guter Kommunikation und grundlegenden Hygienestandards. Ob im Büro, in Werkstätten, auf Baustellen, im Nahverkehr oder in der Entsorgung: Gemeinsam genutzte Räume, Arbeitsmittel und Fahrzeuge gehören zum Alltag. Das bedeutet jedoch nicht automatisch viele Viren. „Nicht Keimfreiheit ist das Ziel, sondern ein vernünftiger Umgang mit Infektionsrisiken“, betont Christopher Ritz, Facharzt für Allgemeinmedizin mit Schwerpunkt Verkehrs- und Flugmedizin bei der BG Verkehr.

»Informationen erreichen die Mitarbeitenden auf dem Tablet, das sie täglich nutzen.«

Thomas Trümper

Sicherheitsfachkraft bei den EW Eichsfeldwerken

Zu den wirksamsten Maßnahmen zählt weiterhin das regelmäßige Händewaschen. Am besten eignen sich Wasser und Seife. Besonders wichtig ist es nach dem Toilettengang, vor dem Essen sowie nach dem Husten, Niesen oder Naseputzen. Handschuhe können bestimmte Tätigkeiten sicherer machen, ersetzen jedoch weder das Händewaschen noch die Händedesinfektion.

Häufig berührte Kontaktflächen verdienen Aufmerksamkeit. **Dazu zählen Türgriffe, Lichtschalter, Tastaturen, Touchscreens, Arbeitsflächen und Gemeinschaftsgeräte wie Kaffeemaschinen.** Außerhalb besonderer Risikobereiche ist eine routinemäßige Flächendesinfektion meist nicht notwendig, es genügt das Reinigen. Ebenso wichtig ist frische Luft. Regelmäßiges Lüften senkt die Belastung durch Krankheitserreger in Innenräumen und verbessert das Raumklima.

Was aus der Pandemie geblieben ist

Viele Unternehmen haben während der Corona-Pandemie Lösungen entwickelt, die sich auch im heutigen Arbeits-

alltag bewähren. Das zeigt auch die Erfahrung von Sicherheitsfachkraft Thomas Trümper von den EW Eichsfeldwerken. Das Unternehmen betreibt den Nahverkehr mit Bussen und organisiert die örtliche Entsorgung. Im Busbetrieb stand vor allem der Schutz der Fahrerinnen und Fahrer im Mittelpunkt. Das Unternehmen organisierte die Abläufe so, dass Fahrgäste und Personal möglichst wenig Kontakt hatten. Zudem erhöhte es die Reinigungsintervalle für Haltestangen, Böden und Lüftungsanlagen.

Im Entsorgungsbereich setzte das Unternehmen vor allem auf organisatorische Maßnahmen. Die Beschäftigten arbeiteten in festen Teams und hatten möglichst wenig Kontakt zu anderen Gruppen. Einsatzpläne schickte die Disposition nur noch digital über Tablets. Fahrerinnen und Fahrer starteten ihre Touren teilweise direkt von zu Hause, statt zunächst den Betriebshof anzufahren. „Wir haben versucht, Kontakte dort zu vermeiden, wo sie für die Arbeit nicht notwendig waren“, berichtet Trümper. Auch an Umladestationen sorgten versetzte Einsatzzeiten dafür, dass sich Teams möglichst selten begegneten. Das Ergebnis: Der Betrieb blieb handlungsfähig. Die Entsorgung lief weiter, größere Ausfälle blieben aus.

Vorbereitung schlägt Aktionismus

Die Pandemie hat gezeigt, dass nicht nur die Krankheitserreger selbst Herausforderungen verursachen. Probleme entstehen oft durch Personalausfälle, Lieferengpässe oder unklare Zuständigkeiten. „Panik hilft nie“, sagt Ritz. „Wer vorbereitet ist, kann deutlich ruhiger und zielgerichteter handeln.“ Dafür braucht es keinen umfangreichen Ordner im Regal. Ein praxistauglicher Pandemieplan beantwortet vor allem einige grundlegende Fragen:

- ▶ Wer beobachtet aktuelle Entwicklungen?
- ▶ Wer informiert die Beschäftigten?
- ▶ Welche Kommunikationswege stehen zur Verfügung?
- ▶ Welche Tätigkeiten müssen unbedingt aufrechterhalten werden?
- ▶ Welche Materialien sollten in begrenzter Reserve vorhanden sein?

Gerade die Kommunikation spielt eine wichtige Rolle. Trümper erinnert sich, dass Informationen während der Pandemie nicht einfach am Schwarzen Brett hingen. Stattdessen nutzte das Unternehmen die bereits vorhandenen Tablets. So erreichten wichtige Hinweise die Beschäftigten direkt. „Man muss die Leute mitnehmen und sicherstellen, dass Informationen auch ankommen“, sagt er.

Kleine Vorräte, großer Nutzen

Auch bei der Bevorratung empfiehlt Ritz Augenmaß. Niemand muss Lagerhallen mit Schutzmaterial füllen. Sinnvoll ist jedoch eine überschaubare Reserve wichtiger Verbrauchsmaterialien. Dazu gehören beispielsweise Handwaschlotion, Papierhandtücher, Hautschutz- und Hautcreme sowie geeignete Reiniger. Je nach Tätigkeit können auch Desinfektionsmittel und Masken sinnvoll sein. Wichtig ist, die Bestände regelmäßig zu prüfen und abgelaufene Produkte auszutauschen.

Einfache Maßnahmen verringern Ausfallzeiten und verbessern die Arbeitsbedingungen:

- ▶ saubere Sanitärbereiche,
- ▶ gut erreichbare Waschgelegenheiten,
- ▶ klare Vertretungsregelungen,
- ▶ ein verantwortungsvoller Umgang mit Krankheitssymptomen, insbesondere indem Beschäftigte bei ansteckenden Erkrankungen zu Hause bleiben.

Auch Impfangebote können dazu beitragen. Bei den EW Eichsfeldwerken unterstützt der Betriebsarzt, etwa während der Grippezeit.

Niemand weiß, ob und wann die nächste Pandemie kommt. Sicher ist jedoch: Unternehmen profitieren von Strukturen, die bereits im Alltag funktionieren. „Die wirksamsten Maßnahmen sind oft die einfachsten“, fasst Ritz zusammen. „Saubere Hände, gute Kommunikation und klare Abläufe machen Betriebe widerstandsfähiger.“ Wer diese Grundlagen pflegt, ist nicht nur auf die nächste Pandemie besser vorbereitet. Auch Grippe- und Erkältungswellen lassen sich so leichter bewältigen. (msg)

»Saubere Hände, gute Kommunikation und klare Abläufe machen Betriebe widerstandsfähiger.«

Christopher Ritz

Facharzt für Allgemeinmedizin
bei der BG Verkehr



Händehygiene-Empfehlung

Robert-Koch-Institut
www.rki.de



Printmaterialien und Tipps

Bundesinstitut für
Öffentliche Gesundheit
www.infektionsschutz.de



»Ja, wir verlangen viel!«



Wolfgang Laske

ist Mitglied der Geschäftsführung und verantwortlich für den Geschäftsbereich Prävention bei der BG Verkehr

Herr Laske, viele unserer Mitgliedsunternehmen kämpfen in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten ums Überleben. Und dann kommt eine Aufsichtsperson der BG Verkehr vorbei und kontrolliert die Gefährdungsbeurteilung ... Verstehen Sie, dass die Reaktion manchmal lautet: „Was soll ich denn noch alles machen?“

Selbstverständlich! Wir verlangen viel – und gerade deswegen verstehen wir den Arbeitsschutz so pragmatisch wie möglich. Sonst geht irgendwann gar nichts mehr. Es gibt durchaus Gestaltungsspielräume. Bei der Gefährdungsbeurteilung zum Beispiel sollte man sich zunächst nur auf die wirklich kritischen Punkte im Betrieb konzentrieren.

Andererseits gibt es Pflichten, die nicht verhandelbar sind.

Das ist gesetzlich klar geregelt. Arbeitsschutz geht nicht ohne „Papierkram“. Wir versichern zu über 90 Prozent kleine Unternehmen, da macht die Geschäftsführung quasi alles. Deshalb ermutige ich immer wieder dazu, externe Fachleute einzubinden, etwa eine Fachkraft für Arbeitssicherheit vom ASD. Ein wirklicher Erfolg in der Prävention stellt sich allerdings erst ein, wenn die Verantwortlichen Tag für Tag mit gutem Beispiel vorangehen.

Kann man lernen, ein Vorbild zu sein?

Ich sage mal „Jein“. Einer Verantwortung muss man gewachsen sein. Als Unternehmensleitung brauchen Sie spezielle Kenntnisse, Erfahrung, ein gutes Zeitmanagement und die Fähigkeit zu delegieren. Hinzu kommt allerdings auch eine persönliche Überzeugungskraft, die viel mit Emotionen zu tun hat. Ein konkretes Ereignis bewirkt oft ein Wachrütteln, eine Sensibilisierung. Wer zum Beispiel bei einer Unterweisung einen schweren Arbeitsunfall vor Augen hat, wird mit großer Glaubwürdigkeit darstellen können, warum bestimmte Schutzmaßnahmen nicht verhandelbar sind, und dies auch selbst vorleben. Ich selbst habe zu Beginn meiner Arbeit bei der BG Verkehr einen Unfall in einem Entsorgungsunternehmen untersuchen müssen: Ein Mitarbeiter war aus Leichtsinn in eine Ballenpresse geraten – er wurde langsam zu Tode gequetscht. So was vergisst man nicht. Ich möchte, dass irgendwann niemand mehr solche Beispiele kennt, weil sie der Vergangenheit angehören!

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,
Mitglied der Geschäftsführung,
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



RG4

www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 13. Juli 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

Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel. 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel. 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel. 040 325220-0
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Bezirksverwaltung Tübingen

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

Datenschutz

Für den Magazinversand verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des SicherheitsProfi genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter: www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

Adressänderungen und Abbestellungen

Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.

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

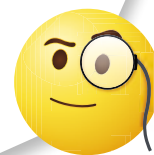
redaktion@sicherheitsprofi.de

Die nächste Ausgabe erscheint Anfang Dezember 2026.



Die Lösungen für „Testen Sie Ihr Wissen“ von Seite 7

Frage 1 – a
Frage 2 – b
Frage 3 – b



Neuer Service: Unser Onlinemagazin

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

www.sicherheitsprofi.de





**www.
sicherheits
profi.de**

Dieses
Wissen
ist
safe!

Der digitale

SicherheitsProfi

- Mehr Flexibilität
immer dabei
- Mehr Aktualität
wöchentlich neue Meldungen
- Mehr Komfort
für jedes Endgerät
- Mehr Überblick
Beiträge durchsuchbar
- Mehr Inhalt
Heftarchiv inklusive
- Mehr Bilder
neue Eindrücke