

SicherheitsProfi

GÜTERVERKEHR

Das Magazin der BG Verkehr



Krank auf der Autobahn 16

12 Arbeiten im fließenden Verkehr
Stress und Ärger auf der Straße

19 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 Tödlicher Unfall**
Wenn der Reifen platzt
- 16 Krank unterwegs**
Expertenaustausch in der BG
- 19 Seminarprogramm 2027**
Der Mensch im Mittelpunkt
- 22 Sicherheitsgurt**
Schocken, mahnen und erklären?
- 24 Aufnehmen und Absetzen**
Praxistipps für Wechselbehälter



10 WENN DER REIFEN PLATZT



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: © Adobe Stock | littlewolf1989;
Inhalt: © iStock | PixelsEffect und Marco VDM; Magnific; Feuerwehr Frohburg

12 STRESS UND ÄRGER AUF DER STRASSE



19 SEMINARPROGRAMM 2027 – DER MENSCH IM MITTELPUNKT

24 PRAXISTIPPS FÜR WECHSELBEHÄLTER



28 INFEKTIONSSCHUTZ IM ALLTAG



+++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

Lkw rollt weg

Der Fahrer eines Vierachsers mit Kippaufbau sollte Aushubmaterial von einer Straßenbaustelle abholen. Er stellte seinen Lkw ab und verließ das Fahrerhaus. Während ein Bagger das Fahrzeug belud, begann der Kipper wegen des Gefälles loszurollen. Der Fahrer versuchte, ins Fahrerhaus zu steigen, und wurde beim Öffnen der Tür von dieser umgerissen. Er stürzte und erlitt eine schwere Beckenprellung.

Hand zerquetscht

Lkw-Fahrerin A. war dabei, einen Wechselbehälter aufzubrüchen. Während sie eine der Stützen einklappte, befand sich ihre Hand zwischen der Auflagefläche des Lkw und dem Wechselbehälter. Die Führungsschienen des Wechselbehälters lagen zu dem Zeitpunkt noch minimal auf den Führungsrollen auf. Mit einem Ruck rutschte der Behälter von den Führungsrollen herunter auf die vorgesehene Position und zertrümmerte dabei A.s Hand.

Rampe hinuntergestürzt

Verlader M. belud Wechselbehälter in einer Lagerhalle. Unvermittelt fuhr er rückwärts los und durchbrach ein geschlossenes Hallentor. Der Stapler stürzte die Laderampe hinunter. M. hatte den Sicherheitsgurt nicht angelegt und fiel aus dem Stapler. Das Flurförderzeug traf M. an Kopf, Brust und Hals. Er starb wenige Tage später im Krankenhaus an den schweren Verletzungen.

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 Auftrittsfläche 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

© Gettyimages | Brothers91

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 Mobiltheke 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

Gefährdung durch Diesellabgase

Die DGUV Information 213-738 enthält Hinweise zu Schutzmaßnahmen beim Ein- und Ausfahren von dieselbetriebenen Feuerwehrfahrzeugen aus dem Abstellbereich einer freiwilligen Feuerwehr. Die Information unterstützt bei der Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen nach der Gefahrstoffverordnung.



Abgase von Dieselmotoren in Abstellbereichen der freiwilligen Feuerwehr

DGUV Information 213-738

<https://publikationen.dguv.de>

Webcode: p213738



Die BG Verkehr auf der IAA Transportation

Vom 15. bis 20. September findet in Hannover die IAA Transportation statt. Die BG Verkehr präsentiert auf dem **Stand B25 in Halle 27** zahlreiche Themen rund um Arbeits- und Verkehrssicherheit. Ein voll funktionsfähiges Modell eines Absetzkippers demonstriert die Gefährdungen, die bei der Nutzung von Funkfernsteuerungen entstehen können. Außerdem zeigt ein Trainer vor Ort Gleichgewichts- und Konzentrationsübungen für alle Menschen, die viel Zeit auf der Straße verbringen. Sie eignen sich perfekt zum Nachmachen für die Pausen unterwegs. Darüber hinaus sind in diesem Jahr in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat der Überschlagsimulator sowie der Gurtschlitten auf dem Außengelände dabei – Interessierte können hier sehr eindrucksvoll erleben, welche Kräfte bei einem Unfall auf den Sicherheitsgurt wirken.

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 Schmiernippel 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



Über Gefahren von Cannabis aufklären

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet die interaktiven Elemente seiner Kampagne „High lässt fahren“ nun als ausleihbares Präventionsmodul an. Unternehmen können die Cannabis-Themeninsel für Präventionstage, Events oder Messen buchen, um Beschäftigte – besonders 16- bis 24-Jährige – spielerisch über die Risiken von Cannabis im Straßenverkehr aufzuklären. E-Scooter-Fahrsimulator, Motorikspiele, „Drogenbrillen“ und Quizze machen Beeinträchtigungen des Reaktionsvermögens sowie das erhöhte Unfallrisiko interaktiv erlebbar. Begleitet wird das Angebot fachlich durch eine DVR-Referentin oder einen DVR-Referenten.

www.vkm-dvr.de

© BG Verkehr

„Das war richtig knapp!“ Schreiben Sie uns Ihr Erlebnis!

Ihre
Erfahrung
zählt!



Hat Ihnen ein Assistenzsystem im Lkw schon einmal geholfen, einen Unfall zu vermeiden oder eine gefährliche Situation zu entschärfen? Wären Sie ohne den Notbremsassistenten ins Stauende gefahren? Hat Ihnen der Gurt bei einem Aufprall das Leben gerettet?

Egal ob beim Abbiegen, Spurwechsel, Rückwärtsfahren oder Anfahren – schreiben Sie uns! Wir freuen uns auf ihre positiven Erfahrungen mit Fahrerassistenzsystemen im Lkw.

Eine kurze E-Mail genügt:

gueterkraftverkehr@bg-verkehr.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>



Wenn der Reifen platzt

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

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

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

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

Jens Schulz und Carsten Jahn

Aufsichtspersonen bei der BG Verkehr

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



» Vor jeder Abfahrt prüfen

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

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



**Unterweisungskarte G4:
Abfahrtskontrolle**
www.bg-verkehr.de
Webcode: 10173579



Abreibblock für die Abfahrtskontrolle
Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit
www.bg-verkehr.de
Webcode: 18661722

» Richtig fahren und belasten

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

» Handeln nach einer Reifenpanne

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

© Feuerwehr Frohburg

» Unternehmenspflichten

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

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

» Pflege, Kauf und Lagerung

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



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.

Ein Lkw rollt auf einen Discounterparkplatz. Der Fahrer will Waren anliefern und versucht, sein Fahrzeug bei engen Platzverhältnissen gut zu positionieren. Ein Autofahrer wartet geduldig, andere hupen. Nicht selten kommt es vor, dass wütend durch das Seitenfenster gestikuliert wird. Für die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer 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 Beschimpfungen 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; Magnific

Entscheidend ist dabei, ob andere Verkehrsteilnehmende als gleichwertig wahrgenommen werden oder lediglich als Hindernisse auf dem Weg zum eigenen Ziel. Der Lkw, das Abfallsammelfahrzeug 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. Im Straßenverkehr kommt hinzu, dass die Ursachen einer Situation oft verborgen bleiben. 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 Alborn. Allerdings bemerkt sie auch gegenseitige Rücksichtnahme. „Das Aggressive hat sich nur

darübergelegt“, 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 Ideen, den Beruf zu wechseln. Setzten sie diese Ideen um, stünden deutschlandweit Busse und Bahnen still.

Doch auch im Güterverkehr, in der Entsorgung 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 Schuldige suchen
- Abstand halten
- Gespräch abbrechen, wenn Bedrohungen entstehen
- Eigene Sicherheit hat Vorrang

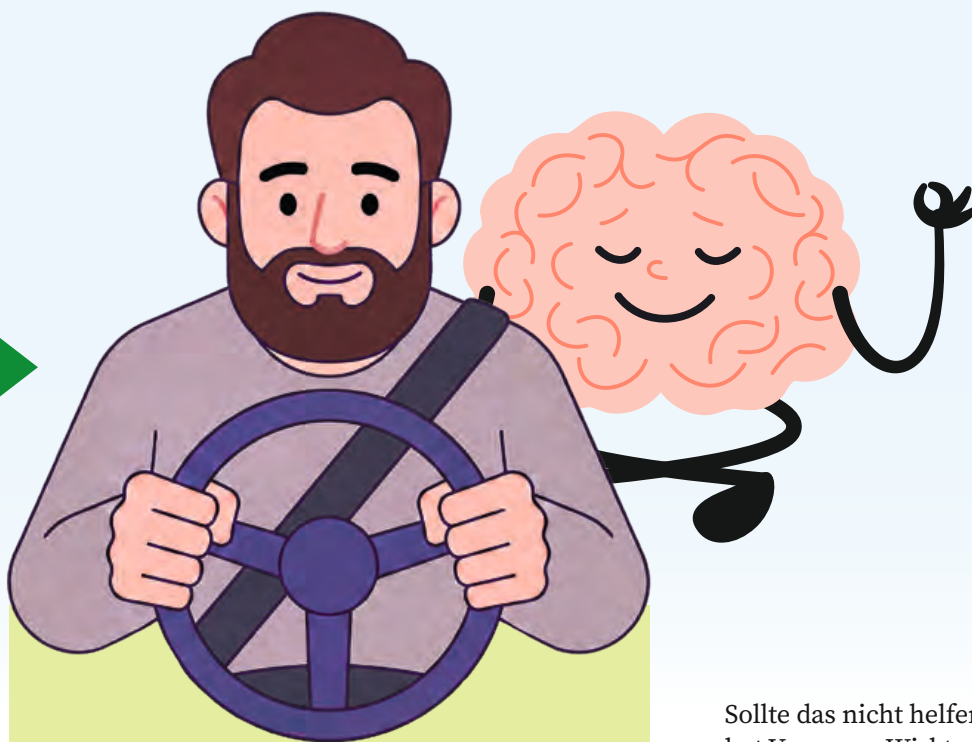
Die BG Verkehr bietet zwei verschiedene Seminare zum Thema Deeskalation an:



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 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 Gütertransport, Personenverkehr, Abfallsammlung 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 Verkehrsteilnehmender. 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)



Krank unterwegs

Zu wenig Bewegung, Lärm, Stress, schlechte Hygienebedingungen unterwegs und falsche Ernährung: Die Arbeitssituation ist im Lkw- wie im Busfernverkehr schwierig. Bei einem gemeinsamen Symposium der IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen und der BG Verkehr in Hamburg stellten Unternehmen und Organisationen Lösungen vor, die es dem Fahrpersonal einfacher machen sollen.

Mindestens 100.000 Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer fehlen in Deutschland. Da ist jede Unternehmensführung glücklich, wenn das Fahrpersonal gesund bleibt und für Aufträge zur Verfügung steht. Doch genau in diesem Punkt gibt es ein gewaltiges Problem: Beschäftigte in der Verkehrsbranche sind fast 30 Tage im Jahr krank – der Durchschnitt über alle Berufe liegt bei 21,9 Tagen. Zu diesem Ergebnis kommt die Barmer Ersatzkasse in ihrem aktuellen Gesundheitsreport.

Kein Wunder, dass das Symposium „Gesundheit im Blick“ mit 140 Teilnehmenden (in Präsenz und online) auf großes Interesse stieß. Gemeinsam nach Hamburg eingeladen hatten die IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen und die BG Verkehr. IVSS steht für Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit (International Social Security Association – ISSA). „Die Gesundheit von Fahrerinnen und Fahrern ist kein weiches und zusätzliches Thema. Nein, die Gesundheit des Fahrpersonals ist Voraussetzung für einen reibungs-freien und sicheren Güterkraftverkehr“, brachte es Wolfgang Laske, Mitglied der Geschäftsführung der BG Verkehr, auf den Punkt.

Nur 24 Prozent fahren beschwerdefrei

Typische Leiden beim Fahrpersonal sind Erschöpfung, Schlafstörungen, Erkrankungen des Muskel- und Skelettsapparats sowie psychische Erkrankungen. Nur 24 Prozent des Fahrpersonals haben keine Beschwerden, zitierte der griechische Arbeitswissenschaftler Yorghos Apostolopoulos aus einer europaweiten Umfrage. 12,5 Prozent leiden sogar an drei oder mehr Krankheiten. Ein Alarmzeichen: 14,4 Prozent der befragten Fahrerinnen und Fahrer gaben an, den Beruf in den nächsten zwölf Monaten aufgeben zu wollen. Apostolopoulos warnt: Außer dem zwangsläufig altersbedingten Ausscheiden könnten weitere Fahrerinnen und Fahrer ihren Beruf aus gesundheitlichen Gründen an den Nagel hängen, sodass sich der Fahrermangel noch verschärft.

Auch die Verkehrssicherheit und das Unfallgeschehen werden durch Fahrerinnen und Fahrer beeinträchtigt,

»24 Prozent der Unfälle wurden durch das Einschlafen am Steuer verursacht.«

Deutscher Verkehrsgerichtstag



© iStock | Miguel Perfectti; BG Verkehr; Magnific



die nicht fit hinter dem Steuer sitzen. Dr. Bernd Mützel, Leiter der Arbeitsmedizin der BG Verkehr, machte dies am Beispiel der Unfallursache Sekundenschlaf deutlich.

Todesfalle Sekundenschlaf

Wegen der erheblichen Rechtsfolgen gibt kaum jemand zu, am Steuer eingeknickt zu sein. Auf Basis wissenschaftlicher Untersuchungen geht der Deutsche Verkehrsgerichtstag davon aus, dass 24 Prozent der Lkw-Unfälle durch das Einschlafen am Steuer verursacht wurden. Einer aktuellen Umfrage der Transportgewerkschaft ETF zufolge gaben 30 Prozent der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer zu, in den vergangenen zwölf Monaten mindestens einmal am Steuer eingeschlafen zu sein.

Dahinter steckt oft mehr als ein Schlafproblem oder ein gestörter Tag-Nacht-Rhythmus: Ursache kann das obstruktive Schlafapnoesyndrom (OSAS) sein. „Das ist eine sehr ernst zu nehmende schlafbezogene Atemstörung, bei der es während des Schlafs wiederholt zur Verringerung oder dem Aussetzen der Atmung durch eine Verengung des Rachenraums kommt“, erklärt Mützel. Symptome seien ausgeprägte Tagesschläfrigkeit, Erschöpfung, eingeschränkte Leistungsfähigkeit am Tag sowie morgendliche Kopfschmerzen beim Aufwachen.

Arztbesuch unterwegs – ein Organisationsproblem

Ein Schwerpunkt des Symposiums war die medizinische Unterwegsversorgung erkrankter Fahrerinnen und Fahrer. Für Fahrende, die in Deutschland sozialversichert sind und im EU-Ausland eingesetzt werden, ist die sozialversicherungsrechtliche Lage durch die EU geregelt (Verordnung [EG] Nr. 883/2004). Sie haben Anspruch auf medizinische Sachleistungen im EU-Ausland.



»Unser Güterkraftverkehr kann nur sicher und reibungsfrei laufen, wenn unser Fahrpersonal gesund ist.«

Wolfgang Laske

Mitglied der Geschäftsführung der BG Verkehr

Stefanie Klein von der Deutschen Verbindungsstelle Unfallversicherung Ausland erinnerte daran, dass Personen bei Auslandsfahrten eine gültige Europäische Krankenversicherungskarte (EHIC) dabei haben müssen. Diese befindet sich auf der Rückseite der nationalen Krankenversicherungskarte und wird von der deutschen Krankenversicherung ausgestellt. Außerdem muss das Fahrpersonal eine A1-Bescheinigung mitführen. Bei einmaliger Entsendung stellt diese ebenfalls die Krankenkasse aus. Ist die Fahrerin oder der Fahrer regelmäßig in mehreren anderen EU-Staaten unterwegs, übernimmt das die DVKA, eine Abteilung des Spitzenverbands der gesetzlichen Krankenkassen.

Fehlt die A1-Bescheinigung, kann das im Fall einer Kontrolle teuer werden. Besonders in Belgien und Frankreich werde in dieser Hinsicht sehr genau kontrolliert, »»



warnte Stefanie Klein. Erleidet eine Fahrerin oder ein Fahrer im EU-Ausland einen Arbeitsunfall, benötigt er oder sie eine Bescheinigung der BG Verkehr (DA1 und DA002).

Praktische Hilfe durch Telemedizin

Theoretisch kann also jede Fahrerin oder jeder Fahrer auch unterwegs bei einer Erkrankung Ärztinnen oder Ärzte aufsuchen – praktisch ist es schwieriger. Wie jemanden finden, der einen Termin frei hat, wo den Lkw abstellen und wie zur Praxis gelangen und zurückkommen? In solchen Fällen hilft in fünf Ländern DocStop, ein gemeinnütziger Verein. DocStop ist 24/7 telefonisch erreichbar und verfügt über ein Netz von Arztpraxen, die sich bereit erklärt haben, Fahrerinnen und Fahrer ohne lange Wartezeiten zu behandeln. Auch um den Parkplatz und die Fahrt zur Praxis kümmert sich DocStop. Neuerdings arbeitet der spendenfinanzierte Service auch mit der Teledoc-App zusammen. Hierdurch kann medizinisches Fachpersonal per Videogespräch konsultiert werden.

Ernährung: Zu viel Schnitzel, zu wenig Salat

Zu den relevanten Unterwegsthemen gehört auch die Ernährung. Die Schwertransport-Unternehmerin und studierte Ökotrophologin Uta Alborn hat sich mit den Ernährungsgewohnheiten des Fahrpersonals beschäftigt und bringt es auf den Punkt: „Zu viel Fett, zu viele Kohlenhydrate, zu wenig Salat, Gemüse und somit Vitamine“, lautet ihr Fazit. Nicht immer ist das den Fahrennden bewusst: Bei Alborn bekommt jede neue Fahrerin und jeder neue Fahrer einen Gesundheitsleitfaden in die Hand, der neben Ernährungstipps auch Ratschläge zu Bewegung, Stressabbau und Suchtverhalten beinhaltet.

Uta Alborn rät dazu, gesunde Lebensmittel mitzunehmen, anstatt sich jeden Abend nach geleisteter Arbeit mit Currywurst oder einem panierten Schnitzel mit Pommes zu belohnen. Dass die Unterwegsversorgung mit frischen Lebensmitteln schwierig ist, weiß die Unternehmerin. In Rasthöfen und Tankstellenshops ist das Angebot schmal und teuer; normale Supermärkte sind mit dem Lkw schwer erreichbar. Und selbst wenn es anders wäre: Viele Fahrerinnen und Fahrer schwören auf derbe Kost nach einem harten Tag und schieben gesundheitliche Aspekte beiseite. Expertentipp: Trotzdem dranbleiben. Verhaltensänderungen brauchen Zeit. (bjh)

Gesund im Fernverkehr – es gibt viel zu tun

- ▶ In Deutschland fehlen nach Angaben des Transport- und Logistikverbands BGL 40.000 Lkw-Stellplätze. Darüber hinaus sind viele Park- und Rastanlagen schlecht mit sanitären Anlagen ausgestattet und haben nicht einmal Anschlüsse für Frischwasser. An diesen Infrastrukturmängeln muss sich etwas ändern.
- ▶ Aus Sicht des BGL ist eine mögliche Alternative, das Fahrerhaus unter anderem mit Dusche, WC sowie Wohnelementen aufzuwerten. Um den nötigen Platz dafür zu bekommen und gleichzeitig die bisherige Transporteffizienz zu behalten, wäre allerdings eine Anpassung der Fahrzeuglänge auf EU-Ebene nötig.
- ▶ Auch an Lade- und Entladestellen fehlt es oft an sanitären Einrichtungen. Hier sind Unternehmen gefragt, die Waren versenden oder empfangen.
- ▶ Viele Nöte von Fahrerinnen und Fahrern könnte eine App mildern. Zugang zur medizinischen Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten entlang der Route sowie Buchung von Parkplätzen und Werkstätten ließen sich so vereinfachen. Ein Vorreiter ist die spanische Cristobal-App, die viele dieser Features enthält und in 16 Sprachen, darunter Deutsch, verfügbar ist.
- ▶ Beim Thema Ernährung gibt es große Informationslücken bei Fahrerinnen und Fahrern. Dabei ist falsche Ernährung ein wesentlicher Grund für typische Fahrerkrankheiten. An Gesundheitstagen oder bei Dienstbesprechungen sollten Unternehmen informieren und überzeugen.

Tipp: Viele Krankenkassen bieten Ernährungsberatung an.



© 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 Gurtttragen 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

Wichtig für den Wechsel

Zehntausende Wechselbehälter sind täglich in Deutschland und Europa unterwegs. Beim Aufnehmen und Absetzen ist die Zeit meist knapp. Deshalb muss jeder Handgriff sitzen. Um sicher am Wechselbehälter arbeiten zu können, müssen sich alle bewusst sein, welche Gefährdungen auftreten können.

Aufmerksam öffnen und schließen

Gefährdungen durch:

- ▶ Abreißen der Gurte zum Zuziehen von Ladetoren,
- ▶ möglichen anliegenden Ladungsdruck an Hecktüren, Planenspannern und Bordwänden,
- ▶ herabfallende Ladungsteile,
- ▶ unbeabsichtigtes Zulaufen von Rolltoren sowie
- ▶ defekte Verriegelungssperre am Rolltor.

Wechselbehälter richtig abstellen

- ▶ Alle vier Stützbeine auf gleiche Abstellhöhe einstellen,
- ▶ jedes Stützbein mit der Stützbeinstrebe sichern,
- ▶ auf ebenen, tragfähigen und rutschhemmenden Untergrund stellen und
- ▶ falls nötig mit Unterlegplatten die Aufstandsfläche vergrößern.

Nur mit Freigabe unterfahren und abziehen

Die Be- oder Entladung muss vor dem Unterfahren und Abziehen des Wechselbehälters abgeschlossen sein. Es darf sich niemand mehr im Wechselbehälter aufhalten. Auf Ampelanzeigen achten, wenn vorhanden.

An Stützbeinen vorsichtig arbeiten

Stützbein und Stützbeinstrebe immer mit beiden Händen herausziehen und herabschwenken. Niemals fallen oder pendeln lassen. Vor dem Abstellen des Wechselbehälters den ordnungsgemäßen Sitz der Stützbeinverriegelung kontrollieren.

Platzverhältnisse beachten

Passen Sie auf, ob Personen an benachbarten Wechselbrücken arbeiten, und fahren Sie nur mit äußerster Vorsicht an ihnen vorbei. Im Zweifel warten Sie kurz.

Auf Markierungen achten

Wechselbehälter auf Übergabepätzen nur innerhalb der gekennzeichneten Fahrwege abstellen. Markierungen als Einfahrhilfe auf den Platz nutzen.

Temperaturen im Blick haben

Je nach Abstellort und Jahreszeit kann es im Inneren von Wechselbehältern sowie an Haltegriffen oder Oberflächen sehr heiß oder sehr kalt werden. Das erschwert die Arbeit in und an den Behältern.

Informieren Sie sich!

- ▶ Ansprechpersonen vor Ort?
- ▶ Verkehrs- und Verhaltensregeln auf dem Betriebsgelände?
- ▶ Wo befinden sich die Abstellplätze?
- ▶ Welche persönliche Schutzausrüstung und wo?
- ▶ Lässt sich sicher rückwärtsfahren?
- ▶ Gibt es weitere Besonderheiten?

Auf Schäden und Mängel achten

Vor und während des Aufnehmens nach erkennbaren Mängeln an den Fahrzeugen, deren Hubeinrichtungen und den Wechselbehältern schauen. Festgestellte Mängel beseitigen oder die Verantwortlichen informieren. Im Zweifel den Behälter nicht aufnehmen. Vor Abfahrt: Sicht- und Funktionskontrolle am Trägerfahrzeug vornehmen.

Vor der Fahrt sichern

Beim Transport der Wechselbehälter auf Trägerfahrzeugen müssen die Behälter gegen Verrutschen und Herabfallen gesichert sein.

Betätigen Sie vor Verlassen des Fahrerhauses immer die Feststellbremse!

Persönliche Schutzausrüstung tragen

- ▶ Sicherheitsschuhe,
- ▶ Schutzhandschuhe (mindestens Kategorie S1),
- ▶ Warnkleidung sowie
- ▶ Wetterschutzkleidung

Auf andere Personen achten

Vorsicht beim Unter- und Ausfahren: Auf benachbarten Abstell- oder Übergabeplätzen können sich ebenfalls Personen aufhalten.



Aufnehmen und Absetzen von Wechselbehältern

Unterweisungskarte G10
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 22575911



Sicherer Umgang mit Wechselbehältern und Trägerfahrzeugen

DGUV Information 214-079
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 24530147





IHRE FRAGE:

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

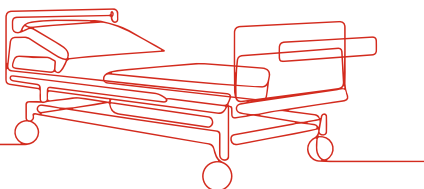
Unsere Antwort von Dr. Christoph Caumanns, Arbeitsmediziner bei der BG Verkehr

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

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

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

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



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:

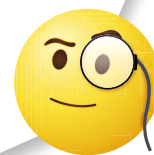
redaktion@sicherheitsprofi.de

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