

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Das Einmaleins | 12 der Ladungssicherung

Alleinunfälle mit dem Fahrrad | 22

Trauma – mit Unterstützung durch die Krise | 28

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Unfallmeldungen
- 11 Verkehrsmeldungen

REPORTAGE

- 16 Zu Besuch im Paketzentrum 50.000 Pakete in der Stunde

SICHER ARBEITEN

- 8 „In der Prävention ist man nie am Ziel“ Wechsel in der Präventionsleitung
- 12 Gut verzurrt fährt besser! Das Einmaleins der Ladungssicherung
- 14 Arbeiten in der Sonne Schutz vor UV-Strahlung ist unverzichtbar
- 22 Alleinunfälle nehmen zu Unterwegs mit dem Fahrrad

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24 Gesundheitstipps & mehr
- 26 Ihr Beitrag im Blick Kosten, Termine und Berechnung
- 28 Mit Unterstützung durch die Krise Die Arbeit der Trauma-Lotsinnen und Trauma-Lotsen

SERVICE

- 30 Prävention aktuell „Nicht vermuten – prüfen“
- 30 Impressum
- 31 Kontaktübersicht So erreichen Sie die BG Verkehr



12 Gut verzurrt fährt besser!



28

Mit Unterstützung durch die Krise



8 Wechsel in der Präventionsleitung





16

Zu Besuch im
Paketzentrum

© Titel: iStock (antfoto); Inhalt: iStock (antfoto); SDI (Productions); Dierk Kruse; Marco Grundt



Auch 2025 können wir alle Leistungen finanzieren, ohne den Beitrag zu erhöhen.

Nur gute Nachrichten!

Der Blick in die Medien ist in diesen Wochen nicht besonders erbaulich. Unsicherheit und schlechte Nachrichten, wohin man schaut. Der SicherheitsProfi will sich da nicht anschließen. Im Gegenteil: In dieser Ausgabe haben wir viel Positives zu vermelden. Zum Beispiel können wir einen neuen Präventionsleiter vorstellen, der über profunde Branchenerfahrung verfügt: Wolfgang Laske hat zum 1. April Dr. Jörg Hedtmann abgelöst, der nach 19 verdienstvollen Jahren an der Spitze unseres Präventionsbereichs in den Ruhestand geht. Wolfgang Laske ist bereits seit 1995 bei der BG Verkehr und wird mit seinem Team den von Dr. Jörg Hedtmann eingeschlagenen Weg der Modernisierung fortsetzen.

In die richtige Richtung geht auch unsere Reportage. Wir besuchten das DHL-Paketzentrum in Ludwigsfelde bei Berlin. Wie Mitarbeitende sich auf den 37.000 Quadratmetern verlässlich zurechtfinden, lesen Sie ab Seite 16.

Verlässlich bleibt auch Ihr Beitrag für die BG Verkehr. Der Vorstand hat entschieden, den Beitragsfuß für das Umlagejahr 2024 unverändert auf 2,75 festzusetzen. Der Beitragsfuß ist eine wesentliche Berechnungsgrundlage für Ihren individuellen Beitrag. Um Missverständnisse zu vermeiden: Der Beitragsfuß für die Unternehmen aus der Post-Logistik und Telekommunikation wird abweichend festgesetzt.

Eine gute Nachricht für Menschen, die bei der Arbeit Schreckliches erlebt haben: Über unseren Trauma-Lotsen-Service bieten wir wirksame Unterstützung an. Dieses Angebot wird jetzt erweitert durch telefonische Vorsorgegespräche mit erfahrenen Therapeutinnen und Therapeuten. Lesen Sie mehr darüber auf Seite 28.

Ich wünsche Ihnen und ihren Mitarbeitenden einen schönen Sommer – ganz ohne Sonnenbrand und andere Beschwerden durch UV-Strahlung. Wie Sie das hinbekommen – auch das können Sie auf den folgenden Seiten lesen.

Herzlichst


Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Abdeckung fällt herab

In dem Verteilerzentrum eines Paketdienstleisters arbeitete Gruppenleiter M. an einem Computer am Förderband. Ein ungewohntes Geräusch über ihm ließ ihn hinaufblicken: Genau in diesem Moment löste sich die schon lockere Metallabdeckung eines Kabelkanals und traf ihn an Kopf und Gesicht. M. erlitt Prellungen und Blutergüsse. Vermutlich war die Abdeckung bei Arbeiten an dem Kabelkanal einige Wochen zuvor nicht richtig eingerastet gewesen. Wegen der Vibrationen der Fördertechnik hatte sich das Teil dann gelöst.

Spaß endet mit Beinbruch

Beim Reifen-Abladen von einem Lkw machten die Kollegen T. und W. einige Späße, während sie sich auf der Ladefläche des Lkw befanden. T. hob W. mit beiden Armen hoch und wollte so tun, als stecke er ihn in einen der Reifenstapel. Dabei blieb W. mit dem linken Bein im Reifen stecken. T. zog ihn zwar heraus, aber das Bein konnte der Bewegung nicht folgen. W.s linkes Schienbein brach und das Kreuzband am linken Knie riss.

Absturz vom Auflieger

Um seinen Kippsattelauflieger auf die Beladung vorzubereiten, stieg Fahrer C. auf die Arbeitsbühne des Aufliegers und plante die Kippmulde auf. Währenddessen lehnte er sich an den Sicherheitsbügel, der als Herunterfallschutz vor den Abstieg geklappt wird. Dieser gab plötzlich nach und C. stürzte zwischen Fahrerhaus und Kippsattelauflieger hinunter. Während des Sturzes verlor er seinen Schutzhelm, fiel mit dem Kopf auf den Betonboden und trug eine Platzwunde am Kopf davon.

© picture alliance/dpa | Matthias Balk; iStock (ArtistGNDphotography); Freepik; BG Verkehr

Branchenkonferenz: Fahrpersonal unterweisen

Save the Date: Am 17. und 18. September 2025 lädt die BG Verkehr gemeinsam mit der IVSS Sektion Transportwesen zu einer internationalen Branchenkonferenz mit dem Titel „Fahrpersonal unterweisen – Game Changer für Sicherheit und Erfolg“ nach Hamburg ein. In der betrieblichen Praxis hat die Pflicht zur Unterweisung einen besonderen Stellenwert.

Störungsfreie und effiziente Abläufe im Unternehmen sind unter anderem ein Verdienst von erfolgreichen Unterweisungen. Für mobile Branchen mit multikulturellen Teams sind Unterweisungen eine echte Herausforderung. Viele sehen zunächst nur den Aufwand und die Kosten. Erst wenn bei Betriebsbesichtigungen oder nach schweren Arbeitsunfällen Nachweise über die erfolgten Unterweisungen gefordert werden, wird das Thema wieder aktuell.

Rückensensor ausleihen

In Ausgabe 1/2025 berichteten wir über den Test eines Systems, das zu rückschonendem Verhalten motivieren kann: Ein Sensor am Körper registriert die Haltung der Person. Bemerkt er eine belastende Bewegung, zum Beispiel das Anheben einer Last mit weit vorgebeugtem Oberkörper, gibt er ein Signal. Wir informierten ebenfalls über die Möglichkeit für Mitgliedsbetriebe, den „Trainer“ kostenfrei für einen zehntägigen Test ausleihen zu können.

Die angegebene E-Mail-Adresse war leider fehlerhaft, sodass sich Unternehmen, die bislang keine Antwort oder eine Fehlermeldung beim E-Mail-Versand erhalten haben, bitte noch einmal an den unten stehenden Kontakt wenden.

Kontakt zum kostenfreien Testen:
Praev_sotercoach@bg-verkehr.de





Um die wichtige Rolle von Unterweisungen herauszustellen, greift die Branchenkonferenz aktuelle Fragen für das straßengebundene Verkehrsgewerbe auf und stellt Lösungsansätze aus der betrieblichen Praxis vor. Eine Teilnahme ist in Präsenz und online möglich. Konferenzsprachen sind Deutsch und Englisch mit Simultanübersetzung.



Neue Technik sinnvoll einsetzen

Am 4. November geht es im DGUV Fachgespräch „Fahrzeuge mit Maschinenfunktion und Assistenzsysteme“ um die Frage, welchen Mehrwert Assistenzsysteme für die Arbeitssicherheit haben und wie sie sich sinnvoll in den Arbeitsalltag integrieren lassen. Je vernetzter und intelligenter Assistenzsysteme werden, desto sicherer könnten sie die Arbeitsbedingungen machen – beim Vermeiden von Zusammenstößen, zur körperlichen Entlastung und beim Erkennen von Gefahren. Das Fachgespräch lädt insbesondere Hersteller und Betreiber solcher Fahrzeuge mit Maschinenfunktion und Assistenzsysteme zum Austausch ein, außerdem Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifas) sowie Experten der Unfallversicherungsträger. Anmeldungen sind bis zum 29. August möglich.

www.bg-verkehr.de
Webcode 25113885



64 Prozent ...

... der tödlichen Autounfälle infolge eines technischen Defekts sind auf die Reifen zurückzuführen. Das ist das Ergebnis einer Studie der Forschungsanstalt FKA, die der europäische Automobilherstellerverband ACEA in Auftrag gegeben hat.



„German Road Safety“

Sprachliche Barrieren können ein sicheres Verkehrsverhalten deutlich erschweren. Mit dem Projekt „German Road Safety“ spricht der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) deshalb seit 2015 Menschen an, für die viele Verkehrsregeln oder bestimmte Situationen im Straßenverkehr nach ihrer Ankunft in Deutschland fremd sind. Jetzt wurde der Internetauftritt übersichtlicher gestaltet. Die App ist in 14 Sprachen verfügbar. Die Broschüren „Unterwegs in Deutschland“ und „Fahrrad fahren in Deutschland“ werden in 13 Sprachen angeboten. Sowohl die App als auch die Printmedien sollen in diesem Jahr um die indische Sprache Hindi und die pakistanische Sprache Urdu ergänzt werden.

www.germanroadsafety.de/grs-medien

Neu erschienen



Schutz vor natürlicher UV-Strahlung

Ein roter Krebs macht das Poster im DIN-A3-Format zum Hingucker in Umkleide- und Pausenräumen oder im Eingangsbereich. Damit lassen sich Beschäftigte zum UV-Schutz motivieren.

Poster „Nur nicht krebsrot werden“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24489730



Antworten zur Elektrostatik

Elektrostatische Aufladungen können bei ihrer Entladung einen Brand oder eine Explosion auslösen. Die Publikation hat Begriffsdefinitionen zur Elektrostatik sowie häufig gestellte Fragen gesammelt und in verschiedene Themenblöcke gegliedert (Beispiel: elektrostatische Aufladungen beim Umgang mit Flüssigkeiten).

DGUV Information 213-117
Elektrostatik – Antworten auf häufig gestellte Fragen
www.dguv.de
Webcode: p213117



Aktueller Blick auf den Arbeitsalltag

Das DGUV Barometer Arbeitswelt fasst die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage zusammen, in der über 2.000 Erwerbstätige Auskunft über ihre Belastungen und Unfallrisiken im Arbeitsalltag gaben.

Arbeitswelt im Wandel
DGUV Barometer 2025
www.dguv.de
Webcode: p022742



Weniger Tote und Schwerverletzte

Laut Statistischem Bundesamt (Destatis) sind in Deutschland 2.780 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das sind 59 Todesopfer weniger als im Jahr 2023. Auch die Zahl der Verletzten sank den Destatis-Angaben zufolge im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um ein Prozent auf rund 363.000. Die Zahl der Schwerverletzten ging um fünf Prozent auf 50.300 zurück. Dies ist der niedrigste Wert seit 1991, dem Jahr, in dem die Statistik die Verletzten erstmals getrennt in „schwer“ und „leicht verletzt“ auswies.

Detaillierte Ergebnisse liegen für den Zeitraum Januar bis November 2024 vor. Der stärkste Rückgang in diesem Zeitraum mit jeweils 21 Getöteten weniger wurde bei den Fußgängerinnen und Fußgängern (minus 5,7 Prozent) sowie den Insassen von Personenkraftwagen (minus 2,0 Prozent) ermittelt. Dagegen stieg die Zahl der Todesopfer, die ein Elektrokleinstfahrzeug (E-Scooter) nutzten (plus zwei Getötete bzw. 9,5 Prozent).

Erste Hilfe in einfacher Sprache

Erste Hilfe kann Leben retten – vorausgesetzt, man weiß am Unfallort, was zu tun ist. Wer nur hilflos herumsteht, verschenkt kostbare Minuten. Der Ersten Hilfe sollten auch geringe Sprach- und Lesefähigkeiten nicht im Wege stehen. Deshalb stellt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung auf ihrem Schulportal „Lernen und Gesundheit“ Unterrichtsmaterialien zur Verfügung, die auch leseschwachen Berufsschülerinnen und -schülern wichtige Skills für die Erste Hilfe vermitteln. Von den Texten in einfacher Sprache profitieren auch Menschen, die noch nicht gut Deutsch sprechen.



Erste Hilfe in einfacher Sprache
www.dguv-lug.de



Symposium: Umgang mit Müdigkeit, Ablenkung und Wachsamkeit

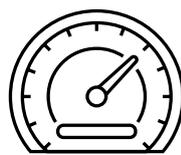
Beim Lkw-Fahren sind Konzentration und Aufmerksamkeit lebenswichtig – auf langen Strecken leidet beides jedoch stark. Auch andere Arbeitsumgebungen verlangen Beschäftigten viel ab, wenn sie trotz Ablenkung und mentaler Ermüdung stets wachsam bleiben sollen und mit schwindender Konzentration zu kämpfen haben. Am 5. November 2025 widmet sich deshalb eine Veranstaltung mit dem Titel „Staying sharp: Umgang mit Müdigkeit, Ablenkung und Wachsamkeit“ diesem Verkehrssicherheitsthema. Sie findet

auf dem A+A Kongress in Düsseldorf statt. In Zusammenarbeit mit der luxemburgischen sozialen Unfallversicherung AAA organisiert die IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen das Symposium. Programm und Anmeldung sind in Kürze auf der Website verfügbar.

www.issa-transportation.org



© Andreas Denzer



Tempomateinstellung kann Vorsatz belegen

Wer seinen Tempomaten auf der Autobahn wissentlich höher als die zulässige Höchstgeschwindigkeit einstellt, muss mit einer härteren Strafe und einem Vorsatzurteil rechnen. So entschied das Amtsgericht Eilenburg im Fall eines Lkw-Fahrers. Dieser war dabei erwischt worden, wie er auf einer Autobahn mehrere Minuten lang konstant 90 Kilometer pro Stunde fuhr, obwohl für ihn eine Höchstgeschwindigkeit von 80 gilt. Die Daten seines digitalen Kontrollgeräts zeigten, dass er den Tempomaten auf 90 km/h eingestellt hatte. Das Gericht sah darin einen klaren Beweis für vorsätzliches Handeln und verurteilte ihn zu einer Geldbuße von 300 Euro. Zum Vergleich: Eine fahrlässige Geschwindigkeitsüberschreitung wäre mit 140 Euro geahndet worden.

Nützlich statt nervig:
Der Newsletter der

 **BG Verkehr**

Einmal im Monat direkt ins Postfach:
Neuerscheinungen, Seminare, Termine
und aktuelle Themen.

Direkt anmelden:

www.bg-verkehr.de/medien/newsletter



Testen Sie Ihr Wissen!



1. Was müssen Sie tun, wenn Sie bei Dunkelheit vom Gegenverkehr geblendet werden?

- a** Beschleunigen, um schneller aus dem Lichtkegel herauszukommen
- b** Geschwindigkeit notfalls vermindern
- c** Zum rechten Fahrbahnrand schauen

2. Warum kann Überholen auch auf übersichtlichen und geraden Fahrbahnen gefährlich sein?

- a** Gegenverkehr fährt langsamer als angenommen
- b** Gegenverkehr fährt schneller als angenommen
- c** Überholweg ist länger als angenommen

3. Was sollten Sie bei Elektro-fahrrädern (E-Bikes) im Straßenverkehr beachten?

E-Bikes können ...

- a** ... in der Geschwindigkeit leicht unterschätzt werden
- b** ... leicht am Motorgeräusch erkannt werden
- c** ... im Aussehen schwer von herkömmlichen Fahrrädern unterschieden werden

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

„In der Prävention ist man nie am Ziel“

Nach 19 Jahren als Präventionsleiter der BG Verkehr geht Dr. Jörg Hedtmann in den Ruhestand. Nachfolger wird sein bisheriger Stellvertreter Wolfgang Laske. Jetzt ändert sich alles – oder etwa nicht?

Herr Dr. Hedtmann, wie hinterlassen Sie Ihrem Nachfolger den Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr?

Hedtmann: Hoffentlich gut aufgestellt und geordnet. Wir haben den Präventionsdienst in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten gemeinsam aufgebaut, zusammen mit großartigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Dieser Präventionsdienst hat großes Potenzial, große Fähigkeiten und hat auch schon viel geleistet.

Herr Laske, das klingt nach großen Fußstapfen. Sind Sie dankbar dafür, ein gut bestelltes Haus zu übernehmen oder fehlt da etwas die Luft nach oben?

Laske: Man ist gerade im Präventionsgeschäft ja nie wirklich am Ziel. Insofern würde ich sagen, dass wir gut dafür vorbereitet sind, in die Richtung zu gehen, in die wir die Prävention bewegen möchten.

Hedtmann: Verwaltungseinheiten wie der Präventionsdienst einer Berufsgenossenschaft lassen sich ja nicht revolutionär umstrukturieren. Als ich vor 19 Jahren die Leitung der Prävention übernahm, hatte ich eine bestimmte Vorstellung, was ich damit machen wollte. Diese Ideen hatten sich nach den ersten 100 Tagen fast erledigt. Man stößt auf Widerstand, Bedenken und auf Gewohnheiten, die sich eingeschliffen haben. Und trotzdem ist die Prävention der BG Verkehr heute etwas völlig anderes als das, was ich im Jahr 2006 übernommen habe. Es hat sich in die Richtung entwickelt, die ich gewollt habe. Veränderungen sind möglich, aber sie dauern viel länger, als man am Anfang erwartet. Und wenn es geschafft ist, geht es sofort weiter.

Viel Einarbeitungszeit wird Herr Laske nicht benötigen. Er war lange Ihr Stellvertreter und seine Dienstzeit bei der BG Verkehr ist sogar länger als Ihre, Herr Dr. Hedtmann. Sie sind Mediziner, er ist Ingenieur. Können Vertreter dieser Berufsgruppen eigentlich gut zusammenarbeiten – oder sorgen unterschiedliche Verhaltensmuster und Werte für berufliche Spannungen?

Laske: Im Gegenteil. Mediziner und Ingenieure sind in der Präventionsarbeit eine fast optimale Kombination, die sich gut ergänzt. Im

Dr. Jörg Hedtmann

Der scheidende Präventionsleiter studierte Humanmedizin an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz und durchlief 1985 bis 1997 verschiedene Stationen bei der Luftwaffe als Fliegerarzt in Klinik, Praxis, Forschung und Führung. 1997 startete er bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen als Referatsleiter Arbeits- und Verkehrsmedizin. Seit 2006 ist Dr. Jörg Hedtmann Präventionsleiter der BG Verkehr. Er hatte zahlreiche Ämter in den Gremien der DGUV und Ehrenämter inne, unter anderem in der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der International Social Security Association (ISSA), Section on Prevention in Transportation.

© Marco Grundt

Arbeits- und Gesundheitsschutz verwenden Ingenieure permanent medizinische Erkenntnisse – und umgekehrt.

Hedtmann: Zwischen uns hat es jedenfalls gut gepasst, wobei meine technische Affinität mir einen Zugang in die Gedankenwelt der Ingenieure erleichtert.

Laske: Das kann ich mit Überzeugung und eigener Erfahrung bestätigen! In meiner Zeit als Leiter einer Regionalabteilung schickte mir Dr. Hedtmann, damals noch ein „dienstjunger“ Präventionsleiter, einmal einen internen Bericht zu einem Unfallereignis mit zahlreichen bohrenden Fragen zurück. Einer meiner Kollegen hatte darin irrtümlich ein Arbeitsmittel beschrieben, das es in dieser Konfiguration gar nicht gab. Danach habe ich jeden Unfallbericht quergelesen, bevor er in die Hauptverwaltung nach Hamburg geschickt wurde.

Was ist aus Ihrer Sicht der größte Erfolg der „Ära Hedtmann“ gewesen?

Laske: Ich sehe zwei Bereiche: Zum einen haben wir in der Hauptverwaltung in Hamburg einen Kompetenzbereich aufgebaut, der in der Lage ist, unseren Aufsichts- und Präventionsdienst optimal zu unterstützen. Darüber hinaus sind wir in der Lage, Entwicklungsarbeit für die Zukunft der Prävention zu leisten. Das ist ein hohes Gut. Der zweite große Erfolg ist die politische Arbeit, die Dr. Hedtmann geleistet hat. Er hat dazu beigetragen, dass wir in den Gremien der DGUV und in der Politik sichtbar geworden sind und dort auch gehört werden. Das ist auch für unsere Mitgliedsbetriebe und deren Belange wichtig.

Herr Dr. Hedtmann, gibt es ein Problem, das Sie selbst noch gern gelöst hätten und nun Herrn Laske in den Rucksack packen müssen.

Hedtmann: Herr Laske wird in seinem Rucksack so einiges finden. Die Arbeit an der Struktur der Prävention wird nie beendet sein und einige Evergreens unter unseren Themen werden ihn weiterhin begleiten. Da sind zum Beispiel das Rückwärtsfahren in der Entsorgung, die Fahrerassistenzsysteme und der Geldtransport in ungepanzerten Fahrzeugen. Gern etwas weitergekommen wäre ich bei den Zukunftsthemen Digitalisierung und künstliche Intelligenz. Hier muss Herr Laske jetzt Gas geben.

Welche Herausforderungen kommen auf die Präventionsarbeit der BG Verkehr zu?

Hedtmann: Wir sehen im Augenblick sowohl in der Politik als auch in der Fachpolitik in den Gremien der Unfallversicherung eine starke Polarisierung. Das betrifft auch die Tarifpartner – Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände. In und mit der Selbstverwaltung der BG Verkehr klappt die Zusammenarbeit hervorragend, aber das ist nicht überall so. In dieser unruhigen See gehen manchmal die Kernthemen der Prävention unter. Deshalb müssen wir die besonderen Interessen von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hochhalten. Beispiel: mobile Arbeit, Homeoffice und alles, was damit zusammenhängt, ist politisch so hoch belastet, dass diese heiße Kartoffel niemand anfassen will. Aber unsere Mitgliedsunternehmen warten auf Entscheidungen.





Wolfgang Laske

Der Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Maschinenbau arbeitet bereits seit 1995 für die BG Verkehr. Vor seiner Berufung in die Geschäftsbereichsleitung Prävention sammelte Laske unter anderem als Leiter der Regionalabteilung Prävention in Wiesbaden und als Präventionsleiter der Unfallkasse Post, Postbank, Telekommunikation (UKPT) Führungserfahrung. Den Präventionsbereich der UKPT führte er im Jahr 2016 in die Fusion mit der BG Verkehr.

Sie erwähnten auch die Politik ...

Hedtmann: Eine unserer großen Herausforderungen ist es, unsere Eigenständigkeit zu erhalten. Wir sind kompetent genug, unsere eigenen Belange zu steuern. Das müssen wir gegenüber der Politik betonen – und manchmal auch gegenüber unserer Fachaufsicht.

Laske: In der Präventionsarbeit müssen wir den demografischen Wandel begleiten. Das Durchschnittsalter unserer Versicherten steigt und das hat Einfluss auf die Gefährdungen und die Schutzmaßnahmen. Ein weiterer Punkt: Aufgrund der Digitalisierung wird die Arbeitswelt dynamischer. Arbeitsprozesse verändern sich in immer kürzeren Zeitabständen oder es werden neue eingeführt. Da müssen wir mit der Entwicklung präventiver Maßnahmen Schritt halten, was nicht einfach ist.

Herr Laske, muss man als Präventionsleiter eigentlich ein Optimist sein?

Laske: Auf jeden Fall. Präventionsarbeit ist manchmal wie der Kampf von Don Quijote mit den Windmühlen. Wenn man da kein Optimist bleibt, ist man verloren. Der Wandel in der Arbeitswelt ist schnell. Wenn man irgendwo ein Mäuerchen des präventiven Erfolgs hochgezogen hat, bröckelt bereits ein anderes. Dann muss man wieder von vorn anfangen. Dazu braucht man viel Optimismus und einen langen Atem.

Wie wollen Sie die Prävention der BG Verkehr längerfristig aufstellen?

Laske: Wir wollen noch stärker als bisher mit unserer Beratung in den Mitgliedsbetrieben präsent sein. Wir haben da durch Corona und politische Strömungen eine kleine Delle erfahren, aber wir werden uns wieder ordnen. Die dazu erforderliche Organisation haben wir geschaffen. Unsere Mitgliedsunternehmen zahlen Beiträge und sollen für das Geld die bestmögliche Beratung und Betreuung bekommen.

Herr Dr. Hedtmann, Sie waren nicht nur Präventionsleiter, sondern auch Kolumnist in jeder Ausgabe des SicherheitsProfis. Mal ehrlich: Wie schwer ist Ihnen das gefallen, auch unter Hochlast, jedes Mal pünktlich Ihren Beitrag abzugeben?

Hedtmann: Gar nicht. Es hat mir Spaß gemacht, ich schreibe gern. Und auf diese Weise konnte ich ganz persönlich ein Thema setzen. Ich habe insbesondere von den Sicherheitsfachkräften in unseren Mitgliedsunternehmen eine gute Resonanz bekommen.

Herr Laske, haben Sie die Kolumnen ihres Chefs eigentlich immer gelesen?

Laske: Nicht alle.

Hedtmann: Hallo?

Laske: Manchmal kannte ich das Meinungsbild von Dr. Hedtmann bereits aus unseren Flurgesprächen und habe dann hinweggeblättert – aber die meisten Kolumnen habe ich mit Gewinn gelesen.

Ein letzter Rat an Herrn Laske?

Hedtmann: Herr Laske weiß aus langjähriger Führungsverantwortung der Prävention sehr gut, was er zu tun hat. Ich wünsche ihm, dass er seinen Optimismus behält und bei unseren Beschäftigten, den Gremien der Selbstverwaltung sowie unseren Mitgliedsunternehmen das Vertrauen erhält und weiter aufbaut.

Ein letzter Satz an Dr. Hedtmann?

Laske: Mit einem Satz komme ich eigentlich nicht aus. Ich könnte auch einen kleinen Dankesbrief schreiben. Herr Dr. Hedtmann habe ich als Menschen kennengelernt, der Mitarbeitende sowie Kolleginnen und Kollegen fördert und ihnen Entwicklungschancen eröffnet. Das habe ich auch selbst erfahren dürfen. Ein wenig wird mir Dr. Hedtmann fehlen, auf jeden Fall werde ich ihn in bleibender Erinnerung behalten. (bjh)



Markierungen mit Mehrwert

Im nordrhein-westfälischen Kreis Düren läuft seit zwei Jahren ein Pilotprojekt, das Motorradunfälle in gefährlichen Kurven reduzieren soll. Dafür verlaufen spezielle Markierungen entlang der Mittellinie. Wer rechts davon bleibt, durchfährt die Kurve auf einer sicheren Linie. Der gewählte Streckenabschnitt ist vor allem während der Motorradsaison ein Unfallschwerpunkt für Zweiräder. Viele Unfälle sind Folge von Kurvenschneiden: Die Motorradfahrenden fahren in den Linkskurven zu nah an der Fahrbahnmitte. Dabei können sie mit Kopf und Oberkörper auf die Gegenfahrbahn geraten und mit entgegenkommenden Fahrzeugen zusammenstoßen. Ein Zwischenfazit des Verkehrsversuchs: Die Markierungen helfen den Motorradfahrenden, die gefährlichen Kurvenabschnitte zu erkennen und ihr Fahrverhalten anzupassen. Unfälle und Geschwindigkeitsüberschreitungen nahmen ab.

www.dvr.de

Straßenverkehr aus Kindersicht

Damit Erwachsene sich vorstellen können, wie Kinder den Straßenverkehr wahrnehmen, hat das Bundesamt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) ein Experiment gestartet. Mit einem sogenannten Reverse-Periskop sollten Passantinnen und Passanten in Köln die Kinderperspektive einnehmen. Anders als beim klassischen Periskop wird der Blick dabei nach unten umgelenkt: So können sich die Großen auf einer Höhe von 90 bis 110 Zentimetern umschaun. Zudem ist der Sichtradius eingeschränkt – wie bei Kindern auch. Nach ersten Rückmeldungen plant das BASt nun weitere Einsätze. Das Reverse-Periskop wurde von der New Yorker Global Designing Cities Initiative entwickelt, um auf die besonderen Bedingungen für Kinder im Straßenverkehr aufmerksam zu machen.

www.bast.de

<https://globaldesigningcities.org>



78%

der vom TÜV-Verband Befragten halten es für sinnvoll, Jugendliche ab 14 Jahren auf einen sicheren Umgang mit E-Scootern und E-Bikes vorzubereiten. Eine zusätzliche Mobilitätsausbildung wäre laut TÜV-Verband gut für das Risikobewusstsein und ein Verständnis für andere Verkehrsteilnehmende.



Bekanntes Schild – unbekannte Regeln?

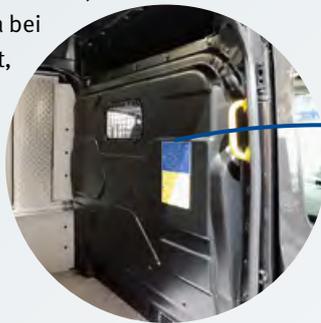
Das Verkehrszeichen 325.1 kennzeichnet einen sogenannten „verkehrsberuhigten Bereich“. Irrtümlicherweise nennen es viele auch Spielstraßenschild. Das ist insofern irreführend, weil im Gegensatz zu reinen Spielstraßen in einem verkehrsberuhigten Bereich Fahrzeuge fahren dürfen. Es gilt aber das Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme. Das bedeutet: Der Fußverkehr hat zwar Vorrang, darf aber den Fahrzeugverkehr nicht unnötig aufhalten. Wichtig: Es gilt die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs. Endet dieser, etwa an einer Straßeneinmündung, muss man allen anderen Verkehrsteilnehmenden Vorrang geben – ähnlich, als würde man eine Grundstücksausfahrt verlassen.

Gut verzurrt fährt besser!

Ein schneller Bremsvorgang, eine enge Kurve oder eine unerwartete Ausweichbewegung – wenn niemand die Ladung im Transporter sichert, kann das fatale Folgen haben. Die Risiken reichen von verrutschten Waren bis hin zu schweren Unfällen. Doch die Ladung richtig zu sichern, ist keine Raketenwissenschaft. Wer einige Grundregeln beachtet, erhöht die Sicherheit deutlich.

Rückhalteeinrichtung – ein Schutzschild

Eine stabile Trennwand zwischen Fahrerkabine und Laderaum rettet im Ernstfall Leben. Sie hält die Ladung davon ab, unkontrolliert in die Kabine zu rutschen – etwa bei einer Vollbremsung oder einem Aufprall. Wichtig ist, dass sie fest verankert ist und den Vorgaben der DIN ISO 27956:2011-11 entspricht.



Zurrpunkte – Basis für eine stabile Ladung

Was nützen die besten Zurrgurte, wenn es keine stabilen Befestigungspunkte gibt? Zurrpunkte sind essenziell, um Ladung zuverlässig zu fixieren. Deshalb sollten sie in ausreichender Anzahl vorhanden sein und eine geprüfte Belastbarkeit haben. Hersteller müssen die zulässige Zurrkraft angeben – und genau darauf sollten Fahrerinnen und Fahrer achten.

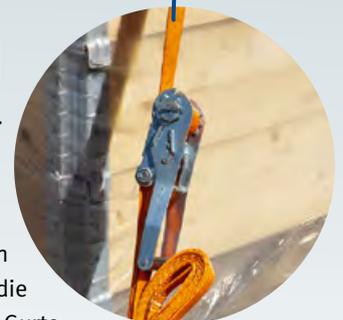
Checkliste für sichere Zurrpunkte:

- ▶ Im Laderaum sollten ausreichend Zurrpunkte vorhanden sein.
- ▶ Die Belastbarkeit steht auf dem Schild oder in der Betriebsanleitung.



Sicherungsmittel – welche helfen?

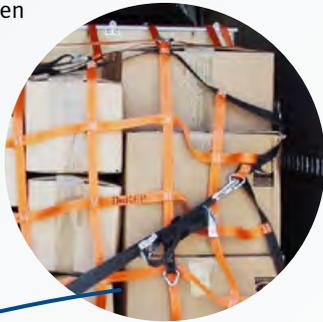
Nicht jede Ladung lässt sich auf die gleiche Weise sichern. Sicherungsnetz, Sperrbalken, Spannstangen oder Zurrstangen helfen, die Waren in Position zu halten. Wer schwere oder sperrige Gegenstände transportiert, sollte zudem Gurte mit ausreichender Zurrkraft nutzen. Die Angaben dazu stehen auf den Etiketten der Gurte – und die sollte man sich genau ansehen. Neben der DIN EN 12195-2 steht dort die Zurrkraft (LC), die Normale Handkraft (S_{HP}) sowie Normale Spannkraft (S_{TP}). Wer die falschen Gurte nutzt, riskiert hohe Kosten bei einer Kontrolle oder einen Unfall.



Netze – eine sichere Sache

Der modulare und flexible Aufbau von Sicherungsnetzen (auch Zurrnetze genannt) ermöglicht einen wechselnden Einsatz im vorderen, mittleren oder hinteren Bereich des Fahrzeugs. Auch eine Anpassung an unterschiedliche Ladehöhen ist damit möglich.

Achtung: Ladungssicherungsnetze nicht mit Abdecknetzen verwechseln! Letztere dienen der Abdeckung von offenen Ladeflächen, zum Beispiel auf Anhängern für Laub und Grünschnitt.



© Kirk R. Williams; BG Verkehr; Contenova; Allsafe; Adobe Stock (Bulent); iStock (iantfoto)

Rutschhemmung – keine Chance für wandernde Ladung

Ein glatter Laderaumboden ist der größte Feind der Ladungssicherung. Schon eine leichte Bremsung kann ausreichen, um Kisten oder Paletten gefährlich ins Rutschen zu bringen. Hier helfen Anti-Rutsch-Matten, die die Reibung erhöhen und so den Kraftaufwand beim Niederzurren reduzieren. Wichtig ist allerdings, dass die Matten regelmäßig ausgetauscht werden, denn mit der Zeit verlieren sie ihre Wirkung.



Ladungssicherung ist keine Kür, sondern Pflicht – und sie schützt nicht nur das Ladegut, sondern vor allem die Menschen im Fahrzeug. Wer sich an ein paar grundlegende Regeln hält, reduziert das Unfallrisiko erheblich. Also: Vor Fahrtantritt einen letzten Check machen – und dann entspannt ans Ziel kommen!

Lastverteilung – wer clever packt, fährt ruhiger

Nicht nur die Sicherung der Ladung zählt – auch die richtige Verteilung ist entscheidend. Eine ungleichmäßig geladene Fracht kann das Fahrverhalten negativ beeinflussen. Kipplasten oder ein zu hoher Schwerpunkt erhöhen das Risiko von Unfällen.

Regeln der Lastverteilung:

- ▶ schwere Gegenstände wenn möglich nach unten und nah an die Trennwand
- ▶ gleichmäßige Gewichtsverteilung nach Lastverteilungsplan
- ▶ kein überstehendes oder lose liegendes Ladegut



Weiterführende Informationen



Der sicherheits-optimierte Transporter
www.dguv.de
Webcode: p214083

Sonnenschutz – Unbedingt Vorbeugen



Jährlich erkranken in Deutschland mehr als 300.000 Menschen an Hautkrebs. Zu den Risikofaktoren gehört unter anderem die individuelle Belastung durch ultraviolette Strahlung (UV-Strahlung). Als eine Folge des Klimawandels wird diese zunehmen. Was viele nicht wissen: Schatten und Bewölkung mindern die UV-Belastung nicht. Da hilft nur: Meiden, Kleiden, Cremem!

Meiden

- Aufenthalt in der Sonne (insbesondere in der Zeit von 11 bis 16 Uhr MESZ) zeitlich beschränken.
- Tätigkeiten im Schatten oder in geschlossenen Räumen ausführen.
- Körperlich anstrengende Arbeiten im Außenbereich in den Morgenstunden einplanen.

Kleiden und Cremem

- Körperbedeckende Kleidung (lange Hose, langärmeliges Hemd/Shirt) tragen.
- Kopfbedeckung mit breiter Krempe oder Nackenschutz verwenden, um Kopf, Ohren und Nacken vor UV-Strahlung zu schützen.
- Für die nicht von der Kleidung bedeckten Körperstellen wie Gesicht und Handrücken Sonnenschutzmittel mit einem hohen bis sehr hohen Lichtschutzfaktor (LSF mindestens 30, besser 50+) benutzen. Das Sonnenschutzmittel sollte zusätzlich einen Schutz vor UVA-Strahlung haben und wasserfest sein.
- Zum Schutz der Augen, Augenlider und des Hautbereichs um die Augen eine Sonnenschutzbrille tragen. Getönte Gläser schützen zusätzlich vor Blendung. Zu stark getönte Gläser sind allerdings nicht für den Straßenverkehr geeignet.



Wirkung von UV-Strahlung

- Menschen brauchen sie, um das lebenswichtige Vitamin D zu bilden.
- Sie kann zu Akutschäden wie Sonnenbrand und Hornhautentzündung der Augen führen.
- Chronische Schäden können grauer Star sowie vorzeitige Hautalterung und Hautkrebs sein.

☞ Weiterführende Informationen

Checkliste für die Auswahl von Langarmshirts mit UV-Schutz
www.bg-verkehr.de
 Webcode: 24257622



UV-Index für die nächsten drei Tage auf der Website des Bundesamts für Strahlenschutz
www.bfs.de



Unterweisung

- Alle, die im Freien arbeiten, müssen mindestens einmal jährlich über die Gefährdung durch natürliche UV-Strahlung, Hitze und über geeignete Schutzmaßnahmen unterwiesen werden.

Sommerliche Hitze

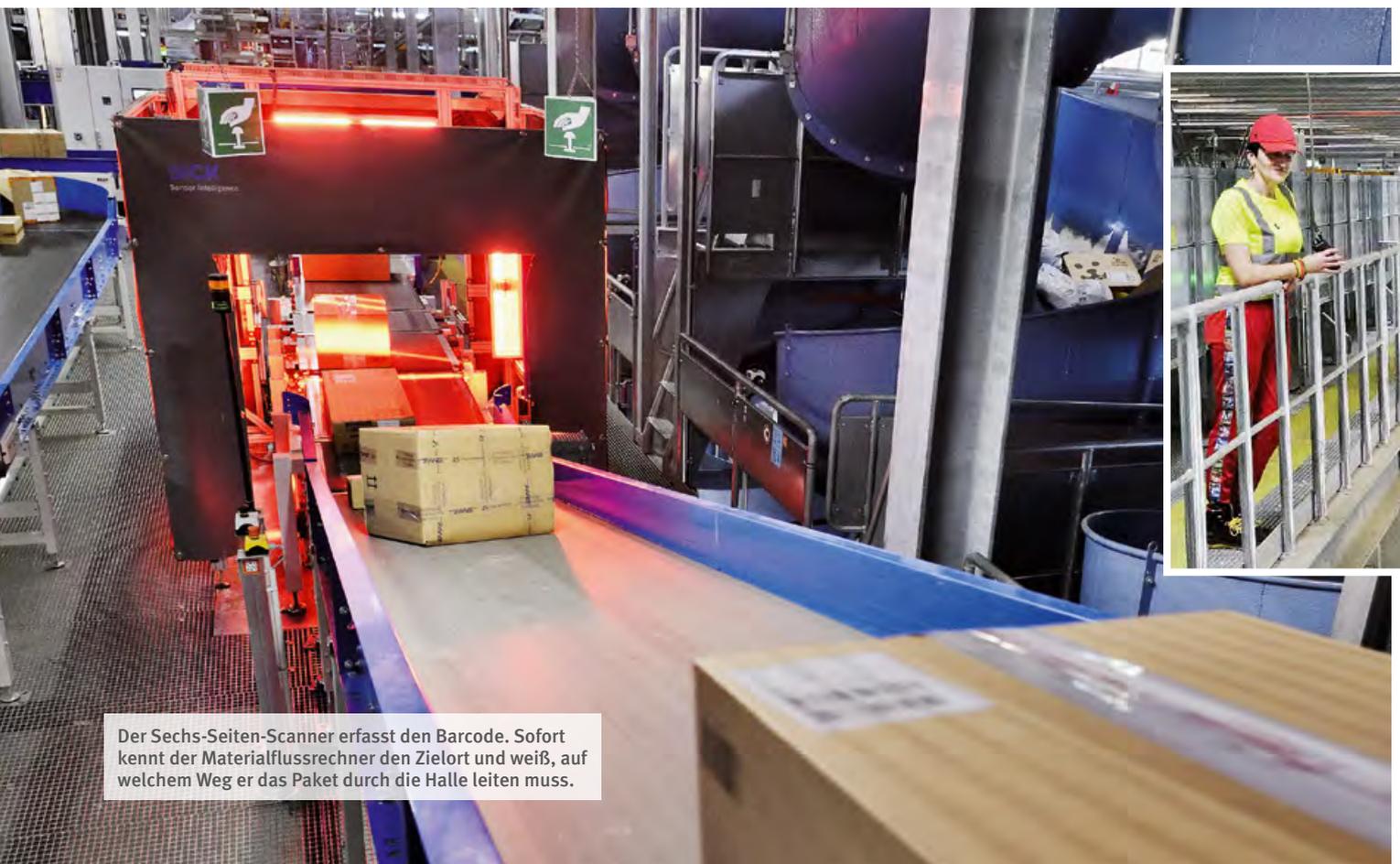
- Hitze kann zu Überwärmung des Körpers führen und sich damit auf die Gesundheit sowie die geistige und körperliche Leistung auswirken.
- Hohe Temperaturen können Flüssigkeitsmangel, Unwohlsein, Sonnenstich oder Hitzekollaps sowie einen lebensbedrohlichen Hitzschlag verursachen.
- Während der Arbeitszeit sollten kalorienarme, alkoholfreie Getränke (zum Beispiel Tee oder Mineralwasser) zur Verfügung stehen.



The image shows a complex industrial sorting facility. In the foreground, a large, curved blue structure is visible, likely part of a conveyor system. In the background, a yellow crane-like structure is positioned over a grid floor. The facility is filled with various mechanical components, pipes, and control panels. The overall scene is brightly lit, suggesting an indoor industrial environment.

Die richtige Richtung

Mit 37.000 Quadratmetern gehört das Paketzentrum in Ludwigsfelde bei Berlin zu den drei größten seiner Art in Deutschland. Die Technik sagt den Paketen genau, wo es langgeht. Und auch die Beschäftigten finden sich in der riesigen Anlage gut zurecht – dank einer einfachen Lösung.



Der Sechs-Seiten-Scanner erfasst den Barcode. Sofort kennt der Materialflussrechner den Zielort und weiß, auf welchem Weg er das Paket durch die Halle leiten muss.

Auf dem Display tauchen im Millisekundenkontakt Zahlen auf. Jedes Paket, das im Paketzentrum Ludwigsfelde landet, läuft durch den riesigen Scanner, der blitzschnell Abmessungen, Gewicht und Zielort erfasst. Die Dimensionen dieses 50K-Paketenzentrums zu verarbeiten, ist dagegen ganz sicher nicht so leicht. Denn 50K steht für 50.000 Pakete – pro Stunde. Von einem Ende des Gebäudes zum anderen schauen? Fast unmöglich. Durch drei Ebenen hindurch die Decke sehen? Schwierig. Sich orientieren? Erstaunlich einfach.

Sofort nachdem Standortleiter Christian Dräger die Tür zur Sortierhalle geöffnet hat, fallen sechs unterschiedlich farbige Linien auf dem Boden auf. Sie führen zunächst zu einem Tresen, über dem ein großer Bildschirm hängt.

Die Beschäftigten schauen, mit welcher Farbe ihr Name dort hinterlegt ist, folgen der Linie auf dem Hallenboden und kommen ohne Umwege dort an, wo sie hinmüssen. Hinter dem Tresen: eine Frau mit freundlichem Lächeln. Milena Miethling kennt als Hallenkoordinatorin alle, die hier Tag für Tag zum Display hinaufschauen, um zu erfahren, an welcher Endstelle sie heute arbeiten. „Ich kann mir natürlich nicht jeden Namen merken, aber ich kenne alle Gesichter“, sagt Miethling stolz. Ihr Job ist es, die Schichten zu planen und die Aufgaben

„Jeden Namen kann ich mir natürlich nicht merken, aber ich kenne alle Gesichter.“

Milena Miethling, Hallenkoordinatorin im Paketzentrum Ludwigsfelde





in den sogenannten Schenkeln zu verteilen. Dazu gehört viel mehr, als nur einen Namen in eine Tabelle einzutragen. Miethling ist seit Eröffnung des Paketzentrums in Ludwigsfelde und weiß genau, wer an welcher Stelle gern und gut arbeitet. „Das heißt: zuhören und hinschauen – und es sich merken“, sagt sie. „Natürlich geht es bei uns am Ende um eine gute Produktivität und effizientes Arbeiten. Aber das funktioniert nur, wenn wir auf unsere Beschäftigten eingehen“, fügt Standortleiter Dräger hinzu.

Vor ziemlich genau drei Jahren, im Juni 2022, startete der Betrieb in diesem Paketzentrum, das eines der drei größten DHL-Zentren in Deutschland ist. Zuvor befand sich hier neben der Bahntrasse zwischen Berlin und dem Süden der Republik sowie in Sichtweite zum Mercedes-Benz-Werk – nichts. „Die Planung auf der grünen Wiese hatte den großen Vorteil,



Hallenkoordinatorin Milena Miethling plant die Schichten.

„Bei der DHL habe ich als Zusteller angefangen. Jetzt habe ich die Aufsicht über die Abläufe im rechten Schenkel.“

Abdelaziz Shahin, Aufsicht im Paketzentrum Ludwigsfelde

dass wir hier viel mit Blick auf die Zukunft umsetzen konnten“, sagt Christian Dräger, während Eberhard Brunck neben ihm zustimmend nickt. Als Aufsichtsperson bei der BG Verkehr ist Brunck in der Planungs- und Bauphase ein wichtiger Ansprechpartner für Fragen des Arbeitsschutzes gewesen. Entstanden ist ein Standort mit Vorbildcharakter.

Leicht verständliches Leitsystem

Wegweisend im Wortsinn sind beispielsweise die farbigen Linien. Von der Eingangstür bis zum letzten Arbeitsplatz rund 500 Meter entfernt leiten sie die Beschäftigten durch die Sortierhalle bis in die beiden sogenannten Schenkel des u-förmig aufgebauten Paketzentrums.

Die Idee ist nicht neu, aber in dieser Form bei der DHL erstmals in Ludwigsfelde umgesetzt worden. Nach der erfolgreichen Testphase hat sich das Prinzip in allen anderen Paketzentren etabliert. Die Farben sind – im Gegensatz zu Schildern mit Text – ohne Sprachkenntnisse leicht verständlich. Menschen mit einer Farbschwäche können sie klar unterscheiden. Selbst aus dem Augenwinkel lassen sie sich eindeutig wahrnehmen. „Bei den Dimensionen des Paketzentrums sind die Wege von und zum Arbeitsplatz entsprechend lang – und die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass bei Unachtsamkeit unterwegs etwas passiert“, sagt Dräger, der in der Corona-Pandemie vom nahe gelegenen Nutzfahrzeugwerk zur DHL wechselte. Mit seinem Fachwissen begleitete er den Aufbau des Paketzentrums, übernahm zunächst die Leitung der Technik und dann die Standortleitung. Viele seiner rund 450 Beschäftigten sind seit Eröffnung neu eingestellt worden. Andere wiederum sind schon lange bei der DHL – wie Abdelaziz Shahin, der gerade am Empfangstresen vorbei in Richtung Pausenraum geht. Vor dreizehn Jahren begann er als Zusteller, qualifizierte sich immer weiter, übernahm die Schulung und Ausbildung anderer Zustellerinnen und Zusteller, bis er die Möglichkeit bekam, in Ludwigsfelde als



Aufsicht Abdelaziz Shahin kennt die Wege. Wer nicht so gut Bescheid weiß, kann sich auf die farbigen Leitlinien verlassen.



Aufsicht anzufangen. Heute ist er für die Koordination der Abläufe im rechten Schenkel verantwortlich und freut sich über gut planbare Arbeitszeiten, von denen sein Familienleben enorm profitiert.

In acht Minuten durchs Paketzentrum

Eine Aufsicht kümmert sich unter anderem darum, dass an den Entlademodulen alles reibungslos abläuft. Damit sind die Eingangsförderbänder gemeint. Sie befinden sich in dem Gebäudeteil, der die beiden Schenkel der Anlage miteinander verbindet. Wer der blauen Linie folgt, kommt genau hier an. Wenn die vollgeladenen Wechselbehälter an den Toren andocken, beginnt der Job für die Entladerinnen und Entlader. Bevor die Technik des Paketzentrums übernimmt, leisten sie jeden Tag einen unverzichtbaren Bestandteil am Erfolg: Jedes einzelne Paket geht durch ihre Hände. Aus den Wechselbehältern legen die Beschäftigten sie auf das Förderband. Befinden sich bepackte Rollbehälter in den Wechselbehältern, müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sie zunächst herausziehen und dann jeden Rollbehälter einzeln entladen. Dabei achten sie darauf, ob sie an den häufig sehr stark belasteten Behältern Mängel entdecken. Solche Behälter werden gleich aussortiert und landen in der haus-eigenen Werkstatt (siehe Kasten).

Eine Ebene weiter oben, in 3,5 Meter Höhe, laufen die Pakete von den Entlademodulen in den Sorter. Dann geht es durch den Sechsstenscanner, der die exakten Abmessungen, das genaue Gewicht und das Ziel des Pakets an den Materialflussrechner weitergibt. Der wiederum berechnet den idealen Weg des Versandstücks durch die Halle. Ist an der Ziel-



Endstelle genug Platz, wählt das System den direkten Weg. Stauen sich dort die Pakete, dreht das Paket eine Extrarunde durch die Halle. Zwischen fünf und acht Minuten dauert die Reise in der Anlage. An einzelnen Kontrollstellen laufen die Pakete erneut durch Scanner, um die Routenplanung so exakt wie möglich

„Ich repariere die Rollbehälter“

Hunderttausende Rollbehälter sind bei der DHL im Einsatz. Sie vertragen eine Zuladung von 500 Kilogramm und sind von der Filiale über das Paketzentrum bis hin zum gewerblichen Kunden unterwegs. Und mindestens einer davon steht immer bei Arno Benz in der Werkstatt: „Der raue Umgang hinterlässt Mängel, die wir hier beheben. Zum Beispiel defekte Rollen oder gerissene Gurte, verschlissene Lager oder verbogene Rahmenteile. Wir haben alle Ersatzteile auf Lager. Eine riesige Entlastung ist die hydraulisch betätigte Vorrichtung, mit der wir die Behälter ohne Kraftaufwand in alle Richtungen drehen, anheben und senken können. So kann ich beim Arbeiten aufrecht stehen, egal an welche Stelle ich ranmuss.“

zu machen. Hier oben sind nur wenige Beschäftigte unterwegs. Falls ein Paket hängen bleibt, gefährdet das den gesamten Ablauf. Deshalb sind die Entstörteams unverzichtbar. Der Leitstand Technik ruft sie per Funk, wenn sich etwas verkantet hat oder anderweitig für Störungen sorgt. Denn die Technik kann die hohe Sortierleistung nur bringen, wenn die Beschäftigten bei Problemen schnell reagieren.

Ein weiteres Beispiel für die sorgfältige Neuplanung des Zentrums zeigt sich auf der dritten



Auf dem Außengelände dürfen nur DHL-eigene Umsetzfahrzeuge die Wechselbehälter an die Tore bringen.



„Ich fahre die Wechselbehälter“

Wechselbehälter haben eine Schlüsselrolle beim Transport der Pakete ins Zentrum und wieder hinaus. Das Auf- und Absatteln direkt am Ladetor ist für Fahrerinnen und Fahrer gefährlich. Deswegen übernehmen Umsatzfahrzeuge diesen Job auf dem Betriebsgelände. Daniel Schmuckat fährt einen davon. „In meinem Auftrag steht, welcher Behälter von welchem Platz zu welchem Ladetor soll oder umgekehrt. Ich kann die Wechselbehälter per Knopfdruck anheben, muss keine Stützen ein- oder ausklappen und bin in wenigen Minuten schon wieder auf dem Weg zum nächsten Job.“

„Die Planung auf der grünen Wiese hatte den großen Vorteil, dass wir hier einen Standort mit Vorbildcharakter aufbauen konnten.“

Christian Dräger, Standortleiter am Paketzentrum Ludwigsfelde

Ebene. Sieben Meter über dem Hallenboden sind neben den Entstörerinnen und Entstörern noch die Techniker unterwegs, die immer dann eingreifen, wenn die Laufbänder, die Rollen oder andere Steuerungsteile nicht mehr wie geplant funktionieren. Im Gegensatz zu Paketzentren mit älterer Technik gibt es hier Schnelllaufwege, auf denen die Beschäftigten schnell zu den einzelnen Stellen gelangen können, anstatt immer über mehrere Förderbänder hinwegsteigen zu müssen. „Diese Wege minimieren die Unfallgefahr, die sonst beim häufigen Treppensteigen besteht – besonders wenn man es eilig an“, sagt Dräger. „Und sie verkürzen die Wegezeit, sodass wir hier im Gegensatz zu deutlich kleineren Paketzentren nur ein Drittel an Entstörungskräften brauchen.“

Dem Lauf der Förderbänder folgend und am Ende einer Paketrutsche wartet das nächste Förderband auf die Pakete. Wie beim Entla-

den eines Wechselbehälters ist auch dieses Förderband teleskopierbar, damit der Weg zur Beladestelle so kurz wie möglich ist. An insgesamt 288 Toren stehen Wechselbehälter und werden entweder be- oder entladen – in drei Schichten und an sechs Tagen die Woche. Auf dem Außengelände dürfen nur DHL-eigene Umsatzfahrzeuge die Wechselbehälter an die Tore bringen. Die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer stellen die Wechselbehälter auf eigens ausgewiesenen Übergabepätzen ab und übernehmen sie dort auch wieder.

Die Leitstellen haben alles im Blick

Die Verkehrssteuerung erfolgt über die Hofleitung. Von hier haben die Schichtleiter alle Ladetore sowie die Ein- und Ausfahrt im Blick. Sie übernehmen nicht nur die Koordination der ankommenden Lkw, sondern auch die Verteilung der Aufträge an die Umsatzfahrzeuge. Im Raum nebenan hängen weitere Bildschirme an der Wand, diesmal mit Blick

ins Innere der Halle. Hier sitzt Mirco Miethling. Der Schichtleiter Technik ist gelernter Fluggerätemechaniker. Vor drei Jahren fing er als Hallentechniker in Ludwigsfelde an. Heute kontrolliert er die Abläufe, beauftragt und steuert die Reparatur- und Entstörteams. Außerdem hat er den Materialflussrechner stets vor Augen. Miethling, der Name klingt doch bekannt? „Milena ist meine Frau“, sagt Miethling und lächelt. Beide haben völlig unterschiedliche Jobs – den guten Überblick über ein faszinierendes System allerdings haben sie gemeinsam.

Text: Moritz Heitmann

Fotos: Dierk Kruse

Alleinunfälle nehmen zu

Fahrräder und Pedelecs werden besonders in den Städten auch beruflich gern genutzt. Das macht sich leider in der Unfallstatistik bemerkbar. Die Zweiräder sind mittlerweile häufiger in Arbeitsunfälle im Straßenverkehr verwickelt als schwere Lkw. Die Bilanz lässt sich verbessern.

Flexibel, gesund, schadstofffrei und besonders in Innenstädten oft schneller als ein Pkw: Es ist kein Wunder, dass Fahrräder mit und ohne Unterstützung eines Elektromotors besonders in der urbanen Zustelllogistik immer häufiger genutzt werden. Auch Pendlerinnen und Pendler sehen im Rad zunehmend eine vollwertige Alternative zum ÖPNV oder zum Automobil.

Das macht sich leider auch bei den Unfallzahlen bemerkbar. An den meldepflichtigen Arbeits- und Dienstwegeunfällen der BG Verkehr im Straßenverkehr haben Fahrrad und Pedelec laut einer stichprobenartigen Auswertung einen Anteil von 23 Prozent. Das ist Platz zwei hinter dem Pkw (31 Prozent) und knapp vor dem Lkw über 7,5 t (22 Prozent). Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) meldete für 2023 bereits 37.000 Arbeits-, Dienstwege- und Wegeunfälle von Pedelec und Radfahrenden im Straßenverkehr.

Hoher Anteil von Alleinunfällen

„Was uns bei Fahrrädern und Pedelecs auffällt, ist der hohe Anteil an Alleinunfällen“, sagt Maraike Tonzel, Leiterin des DGUV Sachgebiets „Verkehrssicherheit in der Arbeitswelt“. Als Alleinunfälle definiert

sind Verkehrsunfälle, bei denen es keinen Unfallgegner gibt. Beispiele sind Stürze oder das Abkommen von der Fahrbahn. Über alle Branchen hinweg beträgt der Anteil der Alleinunfälle laut Auswertung der BG Verkehr 34 Prozent. In den Branchen, in denen Fahrräder und Pedelecs eingesetzt werden, liegt er deutlich höher. Beispiel: Bei den 643 Unfällen in der Lebensmittelauslieferung waren in 583 Fällen Fahrräder oder Pedelecs involviert. Davon waren zwei Drittel Alleinunfälle.

Unbestritten ist, dass Beschäftigte auf zwei Rädern oft Opfer von schwierigen Wetterbedingungen oder Straßenverhältnissen werden. Aber wie bei anderen Verkehrsmitteln auch ist die Hauptunfallursache meistens dem persönlichen Verhalten zuzuordnen. Hier will der Deutsche Verkehrssicherheitsrat im Rahmen seiner aktuellen Schwerpunktaktion Abhilfe schaffen.

„Bei mehr als 10.000 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2023 war die Hauptursache die falsche Straßenbenutzung von Radfahrenden“, heißt es in der Broschüre zur Schwerpunktaktion des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) unter Bezugnahme auf die offizielle Verkehrsstatistik.

„Bei mehr als 10.000 Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2023 war die Hauptursache die falsche Straßenbenutzung von Radfahrenden.“

Die Sünden der Radelnden:

- ▶ Fahren auf dem Gehweg,
- ▶ Fahren über einen Fußgängerüberweg, ohne abzustiegen,
- ▶ Nichtbenutzen von benutzungspflichtigen Radwegen,
- ▶ Befahren von Radwegen in die falsche Richtung, Fahren auf der falschen Straßenseite sowie
- ▶ Benutzen der Einbahnstraße entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.

Weitere 5.000 Unfälle mit Personenschäden wurden durch die Missachtung der Vorfahrtsregeln verursacht. Auch die Nutzung von Smartphones und anderen Kommunikationsgeräten während der Radfahrt sorgt für zahlreiche Verletzungen. **Ein zweisekündiger Blick auf das Handy verursacht 14 Meter Blindflug.** Wer für ein Telefonat eine Hand vom Lenker nimmt, erhöht die Sturzgefahr. Und die Nutzung von Kopfhörern verringert die lebenswichtige Wahrnehmung von Verkehrsgeräuschen.

Radhelme schützen wirksam

Natürlich sind längst nicht immer die Radfahrenden schuld, wenn es kracht. Aber viele Beschäftigte und Arbeitgebende könnten mehr tun, um sicher durch den Verkehr zu kommen. Da ist zum einen das Thema „Fahrradhelm“. Für Fahrräder und normale Pedelecs (bis 25 km/h) gibt es keine Helmpflicht, lediglich für S-Pedelecs (bis 45 km/h) sind Helme vorgeschrieben. Trotzdem tragen 44 Prozent aller Radfahrenden laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) Helme.

Helm auf, aber richtig!

Den Helm mit dem Drehverschluss am Kopf fixieren.

Die Ohren müssen sich im Dreieck der Riemen befinden. Die Seitenverstellung sitzt knapp unter dem Ohrläppchen.



Der Helm muss gerade auf dem Kopf sitzen. Er darf nicht im Nacken hängen und dabei die Stirn freilassen.

Die Kinnriemen so festziehen, dass ein bis zwei Finger noch zwischen Gurt und Hals passen.

© Adobe Firefly, Adobe Stock (Apart Foto; Pixel-Shot)

Aus gutem Grund: Medizinische Studien belegen eindeutig, dass der Helm besonders bei schweren Stürzen Kopfverletzungen mildert oder vermeidet – vorausgesetzt, man trägt ihn richtig (siehe Abbildung oben).

Weiterer Tipp: sichtbar sein

Helle Kleidung sowie reflektierende Warnwesten, Helmbezüge oder Regenjacken warnen motorisierte Verkehrsteilnehmende bei Dunkelheit oder schlechter Sicht. Natürlich hilft auch die vorgeschriebene Beleuchtung am Fahrrad.

BG Verkehr ist mit dabei

„Um unsere Versicherten für die Gefahren auf dem Fahrrad und dem Pedelec zu sensibilisieren, werden wir uns in diesem Jahr aktiv an der Schwerpunktaktion des DVR beteiligen, die unter dem Motto ‚Sichere Radfahrbarkeit auf Arbeits- und Dienstwegen‘ steht“, kündigt Dr. Nadja Schilling, Leiterin der Fachgruppe Verkehrssicherheit bei der BG Verkehr, an. Geplant ist unter anderem eine Aktion in Hamburg zum bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit am 21. Juni 2025. (bjh)

Weiterführende Informationen

DVR-Schwerpunktaktion

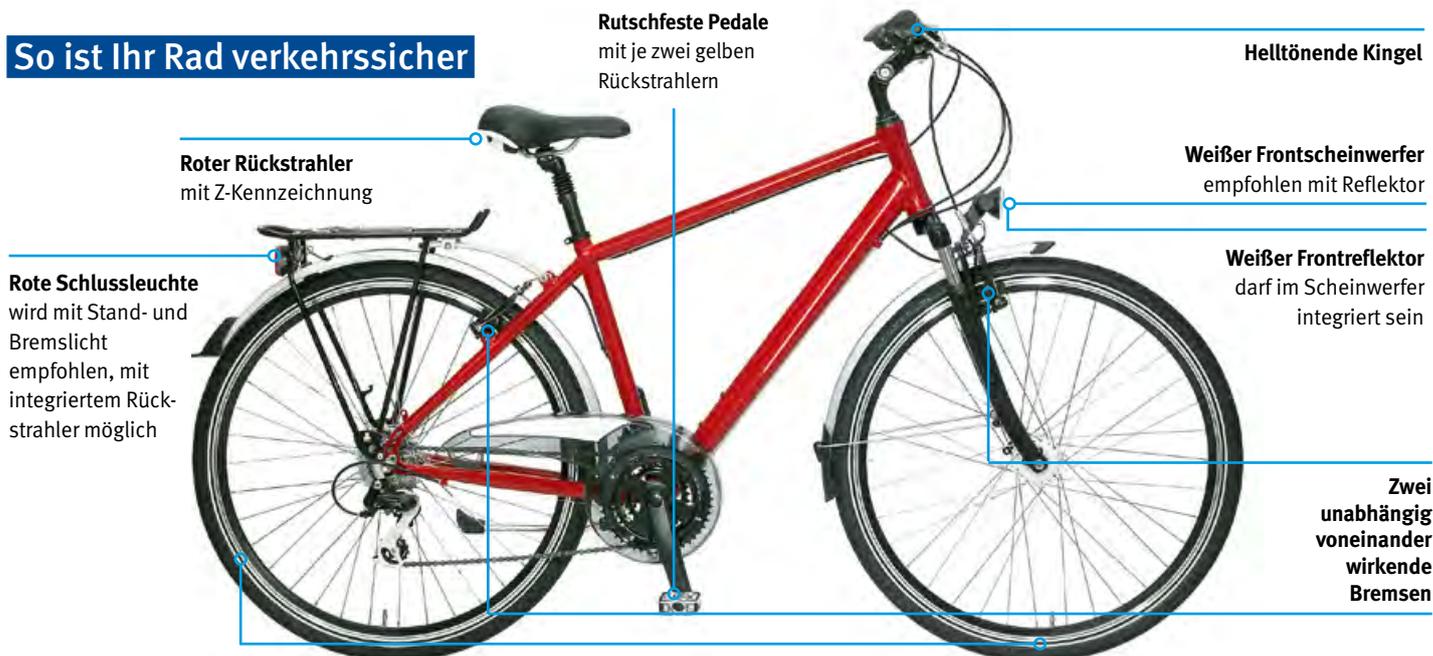
www.schwerpunktaktion.de/medien

Sicherheit trainieren

Sicher Rad fahren lässt sich trainieren. Unternehmen, die ihren Beschäftigten ein vom DVR zertifiziertes Fahrsicherheitstraining für Zweiräder ermöglichen, können mit finanzieller Unterstützung der BG Verkehr rechnen. www.bg-verkehr.de
Webcode: 20954048



So ist Ihr Rad verkehrssicher



Roter Rückstrahler mit Z-Kennzeichnung

Rote Schlussleuchte wird mit Stand- und Bremslicht empfohlen, mit integriertem Rückstrahler möglich

Rutschfeste Pedale mit je zwei gelben Rückstrahlern

Helлтönende Klingel

Weißer Frontscheinwerfer empfohlen mit Reflektor

Weißer Frontreflektor darf im Scheinwerfer integriert sein

Zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen

Weißer Reflexstreifen an den Laufrädern – ringförmig zusammenhängend an Reifenflanken oder Felgen. Alternativ zwei gelbe Speichenrückstrahler je Laufrad oder Speichenhülsen an jeder Speiche



Ihre Frage:

**„Erhalten befristet
eingesetzte Minijobber
nach einem Unfall
dieselben Leistungen
wie Festangestellte?“**

Unsere Antwort von Georg Ulrich,

Leiter der Unfallabteilung in der Bezirksverwaltung Dresden

Klares Ja! In der gesetzlichen Unfallversicherung spielt es keine Rolle, wie alt jemand ist, wie lange er bereits im Betrieb arbeitet oder welches Arbeitszeitmodell er hat. Alle Beschäftigten eines Unternehmens sind vom ersten Tag an automatisch versichert, falls sie während der Arbeit einen Unfall haben. Die Beiträge zahlt allein der Arbeitgeber. Die Versicherung schließt außerdem den direkten Arbeitsweg ein.

Auch die Folgen einer Berufskrankheit sind abgedeckt. Für alle Betroffenen gilt das Prinzip, dass wir versuchen, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit mit allen geeigneten Mitteln wiederherzustellen. Deswegen gehen die Leistungen der Unfallversicherung häufig über die Versorgung hinaus, die die gesetzlichen Krankenkassen und die Deutsche Rentenversicherung ihren Versicherten anbieten können.



© BG Verkehr



BG Verkehr mit UV-Kamera unterwegs

Wer sich länger in der Sonne aufhält, muss Haut und Augen vor der natürlichen UV-Strahlung schützen. Eine Spezialkamera zeigt, ob die Sonnencreme flächendeckend aufgetragen wurde und ob die Gläser einer Korrekturbrille über einen UV-Filter verfügen. Auch Pigmentveränderungen der Haut lassen sich darstellen. Die Aufnahmen helfen dabei, sich besser zu schützen und damit der Entstehung von weißem Hautkrebs vorzubeugen. Die BG Verkehr setzt diese Kamera zum Beispiel auf Messen und Gesundheitstagen ein.

Schnelle Hilfe nach einem Schlaganfall

F



Face – Gesicht
Ist das Lächeln symmetrisch?

A



Arms – Arme
Sind die Armbewegungen eingeschränkt?

S



Speech – Sprache
Klingt die Sprache verwaschen?

T



Time – Zeit
Keine Zeit verlieren: 112 rufen!

Nach einem Schlaganfall zählt jede Minute. Typische Anzeichen sind Sprachstörungen und Lähmungserscheinungen. Mit drei einfachen Fragen können Laien eine erste Einschätzung vornehmen. Auch bei leichten Zeichen müssen die Betroffenen schnellstmöglich in ärztliche Behandlung.

Ein Schlaganfall folgt meist auf eine Unterversorgung des Gehirns mit Blut und Sauerstoff. Risikofaktoren sind unter anderem Bluthochdruck, Diabetes, Übergewicht und hoher Konsum von Alkohol und Nikotin.

Für einen ersten persönlichen Risikocheck gibt es online diverse Tests, zum Beispiel bei der Stiftung Deutsche Schlaganfallhilfe.

Risiko-Check
www.schlaganfall-hilfe.de



Weniger Wurst auf den Grill

Ein Steak ist besser für unsere Gesundheit als eine Bratwurst. Dies ergab eine Analyse, die die Daten von knapp zwei Millionen Menschen ausgewertet hat. Besonders das Risiko, an Diabetes Typ 2 zu erkranken, steigt mit dem Genuss von verarbeitetem Fleisch. Empfehlenswert ist dagegen der regelmäßige Genuss von Hering, Lachs, Makrele oder Thunfisch, denn diese Fischarten enthalten wertvolle Omega-3-Fettsäuren.



Elektronische Patientenakte

Im Januar 2025 startete die Einführung der elektronischen Patientenakte „ePA für alle“. Wichtige Gesundheitsdaten und Medikamente liegen damit digital vor und sind bei jeder Behandlung abrufbar. Auch Versicherte der gesetzlichen Unfallversicherung werden davon profitieren, da die Daten aus der medizinischen Behandlung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten in die ePA integriert werden.



ePA für alle
www.dguv.de



Institut für Öffentliche Gesundheit

Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) heißt neu Bundesinstitut für Öffentliche Gesundheit. Die Einrichtung soll stärker als bisher mit dem Robert-Koch-Institut (RKI) zusammenarbeiten, das im Auftrag der Bundesregierung das Krankheitsgeschehen in Deutschland überwacht.

Neue Berufskrankheiten

Seit dem 1. April 2025 können drei neue Krankheiten als Berufskrankheit anerkannt werden. Es handelt sich dabei um eine Schädigung der Schulter durch langjährige intensive Belastung, die Arthrose des Kniegelenks im Profifußball und chronische Bronchitis durch langjähriges Einatmen von Quarzstaub (betroffen sind vor allem Bergleute).

Ihr Beitrag im Blick

Unsere Versicherten und Mitgliedsunternehmen erhielten ihren Beitrags- und Vorschussbescheid im April 2025. Die wichtigsten Termine und Informationen für das Beitragsjahr 2024 haben wir Ihnen im Folgenden zusammengefasst.



17.04.

Umlagebeitragsbescheid 2024 und Vorschussbescheid 2025

Im April 2025 erhalten alle Mitgliedsunternehmen und Versicherten der BG Verkehr ihren Umlagebeitragsbescheid für das Jahr 2024. Die Finanzierung der BG Verkehr erfolgt nach dem Prinzip der nachträglichen Bedarfsdeckung: Das bedeutet, die Ausgaben werden erst im Folgejahr betrachtet und auf die Mitgliedsunternehmen verteilt.

Um die Finanzierungslücke des laufenden Jahres bis zur endgültigen Abrechnung zu schließen, erhebt die BG Verkehr Vorschüsse. Damit werden die laufenden Ausgaben, wie zum Beispiel Heilbehandlungen, finanziert. Erst nachdem die tatsächlichen Ausgaben feststehen, wird der erhobene Vorschuss mit dem tatsächlichen Beitrag verrechnet. Für die Unternehmensversicherung wurde die Mindestversicherungssumme zum 1. Januar 2025 von 26.000 auf 29.000 Euro angehoben.

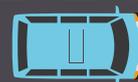
Gemeinnützige, mildtätige und kirchliche Einrichtungen sind von der Beitragszahlung zur Lastenverteilung zwischen den gewerblichen Berufsgenossenschaften gänzlich befreit. Sollte Ihr Unternehmen diese Kriterien erfüllen, übersenden Sie uns bitte einen Nachweis über die Anerkennung einer Steuerbegünstigung im Sinne des § 52 Abgabenordnung Ihres Finanzamts.

15.05.

Fälligkeit der ersten Rate

Die Vorschussforderung für 2025 (üblicherweise als Beitrag bezeichnet) wird auf elf Monatsraten aufgeteilt, wenn die Forderung mindestens 200 Euro beträgt und sich zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung befinden.

Die Raten sind vom 15. Mai 2025 bis zum 15. März 2026 fällig. Wenn Sie der BG Verkehr ein Lastschriftmandat erteilt haben, werden die Forderungen pünktlich zum Fälligkeitstermin eingezogen und Sie brauchen sich um nichts zu kümmern.



Informationen zur Beitrags- umlage 2024

Anzahl Unternehmen am 31.12.2024	210.320
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	49,2 Milliarden Euro
Umlageforderung Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	771,6 Millionen Euro
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	2,75
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	67,3 Millionen Euro
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	1,90
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	255.000 Euro

© Freepik

Frist zur Abgabe des digitalen Lohnnachweises 2025

16.02.
2026

Die gesetzliche Frist zur Abgabe des digitalen Lohnnachweises endet am 16. Februar. Sollte die Meldung nicht fristgerecht abgegeben werden, lassen wir Ihnen Ende Februar eine Erinnerung zukommen. Bei Nichteinreichung werden die Entgelte Ihres Unternehmens geschätzt. Dies birgt die Gefahr, dass eine zu hohe Schätzung erfolgt oder die Kosten der BG Verkehr nicht gedeckt sind. Dies berechtigt die Berufsgenossenschaften, bei verspäteter oder nicht erfolgter Abgabe ein Bußgeld zu erheben.

Franziska Lentz

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

01.11.

Stammdatenabruf 2026

Der Stammdatenabruf für das Meldejahr 2026 kann ab dem 1. November 2025 vorgenommen werden.

15.07.

Erste Zwangsvollstreckung

Alle zuvor angemahnten und nicht beglichenen Forderungen werden im Sinne der Beitragsgerechtigkeit zwangsvollstreckt.

15.06.

Erste Mahnung

Um die laufenden Kosten decken zu können, werden alle noch offenen Forderungen mit Fälligkeit zum 15. Mai am 15. Juni angemahnt.

Weiterführende Informationen

Kontakt

E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Telefon: +49 40 3980-0

Informationen zu Beiträgen und Beitragsberechnungen

www.bg-verkehr.de
Webcode: 16483635



BGdirekt

Serviceportal für
Mitgliedsunternehmen
der BG Verkehr
bgdirekt.bg-verkehr.de





Mit Unterstützung durch die Krise

Ein Verkehrsunfall, eine bedrohliche Situation oder ein aggressiver Übergriff – manche Ereignisse im Berufsalltag treffen Menschen so plötzlich, dass die Psyche nicht sofort hinterherkommt. Um Versicherte in solchen Fällen zu unterstützen, bietet die BG Verkehr ein gestuftes Verfahren mit neuen Angeboten zur psychischen Stabilisierung an.

Ein Trauma ist ein Erlebnis außerhalb der gewöhnlichen Erfahrungen“, erklärt Dr. Albrecht Schumacher, Leiter der Psycho-traumatologischen Ambulanz am BG Klinikum Hamburg. Die seelische Reaktion darauf sei zunächst ganz normal. Bei den meisten Menschen helfen eigene Ressourcen und Selbstheilungskräfte, um das Erlebte zu verarbeiten. Doch manchmal entwickelt sich aus der akuten Belastung mit der Zeit eine Posttraumatische Belastungsstörung (PTBS). Typisch dafür sind Vermeidung bestimmter Auslöser, aber auch anhaltende Übererregung: Betroffene fühlen sich ständig unter Strom, sind gereizt, nervös, schreckhaft oder haben Konzentrationsprobleme, so Schumacher.

Auch bei Versicherten der BG Verkehr zeigen sich solche psychischen Reaktionen – vor allem in Branchen, in denen besonders belastende Situationen zur Arbeit gehören. Dazu zählen

unter anderem der Güter- und Personenverkehr, das Taxigewerbe, Geld- und Werttransportunternehmen sowie Kurier- und Paketdienste. Die Auslöser reichen von Verkehrsunfällen über Übergriffe bis hin zu wiederholter Konfrontation mit aggressivem Verhalten.

Trauma-Lotsinnen und Trauma-Lotsen in der BG Verkehr

Damit betroffene Beschäftigte und ihre Führungskräfte rasch Hilfe finden, hat die BG Verkehr Sachbearbeitende besonders geschult und als sogenannte Trauma-Lotsinnen und Trauma-Lotsen in den Bezirksverwaltungen eingesetzt. Sie stehen den betroffenen Versicherten und Verantwortlichen der Mitgliedsbetriebe als Ansprechpersonen zur Verfügung, geben Orientierung, beraten über geeignete Maßnahmen und vermitteln bei Bedarf passende Therapeutinnen oder Therapeuten.

Claudia Hora aus Dresden ist Trauma-Lotsin der ersten Stunde. „Viele Betroffene sind schon erleichtert, wenn sie über das Geschehene sprechen können – auch wenn keine Therapie nötig ist. Unser Angebot beginnt mit Zuhören und erster Unterstützung“, sagt sie. Oft sei das bereits ausreichend, um erste Spannungen zu lösen. Sollte dennoch weiterer Bedarf bestehen, können die Lotsinnen und Lotsen kurzfristig fünf Termine bei einem Psychotherapeuten aus dem Netzwerk der gesetzlichen Unfallversicherung vermitteln – unbürokratisch und wohnortnah. Diese ersten Termine werden probatorische Sitzungen genannt und dienen der Erstbehandlung und der Klärung der Diagnose. Häufig genügt dieses erste Angebot, um die psychische Stabilität wiederherzustellen.

Erweitert wird das Unterstützungsangebot der BG Verkehr seit Kurzem durch telefonische Vorsorgegespräche mit erfahrenen Therapeutinnen und Therapeuten. Das ergänzende niedrigschwellige Angebot dient der kurzfristigen fachkundigen psychologischen Unterstützung, der professionellen Einschätzung des Hilfebedarfs sowie der Überbrückung bis zu probatorischen

„Aufstehen und weitermachen ist eine verbreitete Haltung – aber genau das kann problematisch werden, wenn niemand hinschaut.“

Frank Lewandowski, Aufsichtsperson aus dem Bereich Prävention der BG Verkehr

Therapiesitzungen. Die Gespräche mit dem von der BG Verkehr beauftragten Expertenteam erfolgen vertraulich. Die Anrufe sind für die Versicherten kostenlos.

Vermittelt wird auch dieses Angebot über die Trauma-Lotsinnen und Trauma-Lotsen – vorausgesetzt, das Ereignis wurde zuvor bei der BG Verkehr gemeldet. In einem ersten Gespräch mit ihnen und betroffenen Versicherten wird gemeinsam geklärt, ob die telefonische Beratung ausreichend ist – etwa dann, wenn Betroffene zwar belastet sind, aber zunächst keine reguläre Therapie beginnen möchten oder können. Gerade nach schweren oder wiederholten belastenden Situationen kann das neue Angebot eine wichtige Brücke zur weiteren Versorgung sein.

Schneller Zugang zu Therapie

Bei therapeutischem Bedarf der betroffenen Versicherten begleiten die Lotsinnen und Lotsen auch den Weg in das DGUV-Psychotherapeutenverfahren – ein spezialisiertes Netzwerk für psychotherapeutische Versorgung nach Arbeits- oder Wegeunfällen sowie Berufskrankheiten. „Die beteiligten Therapeutinnen und Therapeuten sichern zu, dass innerhalb von ein bis zwei Wochen ein Erstgespräch möglich ist – ein großer Vorteil gegenüber den langen Wartezeiten in der Regelversorgung“, so Hora. Zunächst werden bis zu fünf Sitzungen bewilligt; eine Weiterbehandlung ist bei Bedarf möglich. Auch D-Ärztinnen und -Ärzte können eine Überweisung veranlassen. Über eine Online-Suchmaske lässt sich gezielt nach geeigneten Behandelnden in Wohnortnähe suchen.

Dennoch bleibt ein Problem: Viele psychisch belastende Vorfälle werden nicht gemeldet –

„Viele Betroffene sind schon erleichtert, wenn sie über das Geschehene sprechen. Unser Angebot beginnt mit Zuhören und erster Unterstützung.“

Claudia Hora, Trauma-Lotsin in der Bezirksverwaltung Dresden der BG Verkehr

weder von Betrieben noch von Betroffenen. Dabei sollten Bezirksverwaltungen nicht nur bei Arbeitsunfähigkeit nach Unfallereignissen informiert werden, sondern auch dann, wenn später auffälliges Verhalten beobachtet oder der Wunsch nach Unterstützung geäußert wird. Neben der klassischen Unfallanzeige steht dafür auf der Website der BG Verkehr ein eigenes Meldeformular zur Verfügung.

Im Betrieb frühzeitig reagieren

Die Führungsverantwortlichen im Betrieb spielen eine zentrale Rolle für das Gelingen einer angemessenen und frühzeitigen Betreuung der betroffenen Versicherten. Sie sind oft die Ersten, die Warnzeichen wahrnehmen, und können frühzeitig Hilfe initiieren. „Aufstehen und weitermachen ist eine verbreitete Haltung – aber genau das kann problematisch werden, wenn niemand hinschaut“, warnt Aufsichtsperson Frank Lewandowski aus dem Geschäftsbereich Prävention. Er berät Unternehmen auch beim Aufbau eines betrieblichen Notfallmanagements.

Trauma-Lotsen und Notfallmanagement ergänzen sich: Während das Lotsenverfahren der BG Verkehr auf längerfristige Begleitung zielt, resultiert aus dem Notfallmanagement eine psychologische Erstbetreuung vor Ort direkt nach einem traumatischen Ereignis. Führungskräfte, Vertrauenspersonen oder geschulte psychologische Erstbetreuende können Sta-

bilität geben, bis weitere Schritte erfolgen. „Entscheidend ist nicht allein die Schwere des Ereignisses, sondern was danach passiert“, betont Dr. Eva Winkler, Arbeitspsychologin der BG Verkehr. Fehlende soziale Unterstützung und anhaltender Stress zählen zu den größten Risikofaktoren für Traumafolgestörungen. Umso wichtiger sei es, dass Betriebe hinschauen, Verantwortung übernehmen und die bestehenden Angebote aktiv nutzen.

Auch deshalb rücken zunehmend Berufsgruppen in den Fokus, die regelmäßig mit belastenden Situationen konfrontiert sind – etwa Zustellkräfte oder Beschäftigte im öffentlichen Verkehr. „Wer immer wieder Stress oder Übergriffen ausgesetzt ist, reagiert auf ein einzelnes Ereignis oft umso sensibler“, erklärt Annette Schug, Geschäftsführerin der Bezirksverwaltung Dresden und Projektverantwortliche für das Thema Trauma und Psyche. Damit sich wiederholte Belastungen nicht verfestigen, sei es wichtig, dass Mitgliedsunternehmen entsprechende Vorfälle melden und ihre Mitarbeitenden frühzeitig unterstützen.

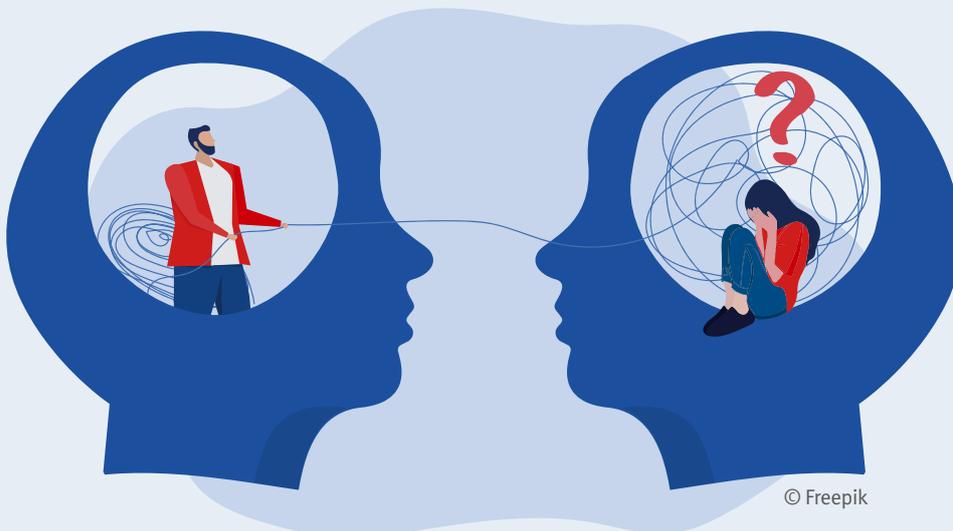
Die Trauma-Lotsinnen und Trauma-Lotsen der BG Verkehr stehen dabei als verlässliche Anlaufstelle bereit. Sie koordinieren die nächsten Schritte, vermitteln psychologische Hilfe und sorgen dafür, dass niemand mit dem Erlebten allein bleibt – ein zentraler Baustein für langfristige Stabilität und berufliche Rückkehr nach Extremsituationen.

Yvonne Mütter
BG Verkehr

Steffen Glaubit
Geschäftsführer der Bezirksverwaltung Berlin

© Weiterführende Informationen

**Notfallmappe –
traumatisierende Ereignisse**
Informationen für Betroffene und
Führungsverantwortliche
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16782095



© Freepik

„Nicht vermuten – prüfen“

Ob Medien oder praxisnahe Handlungshilfen – überall unterstützt die Abteilung Forschung und Projekte, damit Prävention in Betrieben funktioniert. Seit 2013 leitet Dr. Nadja Schilling die Abteilung.

Frau Dr. Schilling, wie hilft Ihnen Ihr wissenschaftlicher Hintergrund bei Ihrer Arbeit?

Geforscht und gelehrt habe ich lange zur Anatomie, Physiologie und Biomechanik bei Säugetieren inklusive des Menschen. Noch heute nützen mir aus dieser Zeit zwei Eigenschaften: Ich habe einen langen Atem und keine Scheu vor Technik. Das ist gut, denn meine Abteilung begleitet bis zu 40 Projekte gleichzeitig – und viele Themen sind dabei ingenieurwissenschaftlich geprägt.

Was bedeutet Ihre Arbeit für unsere Versicherten?

Uns treibt die Frage an: Wie kommt Prävention im Alltag an – und wie entfaltet sie dort ihre Wirkung? Unser Beitrag ist es, die richtigen Verbindungen herzustellen, Wissen zu teilen und Impulse aufzugreifen. Zum Beispiel unterstützen wir die Entwicklung von Unterweisungsmaterialien, die Mitgliedsunternehmen direkt nutzen können.

Auf unserer internationalen Branchenkonferenz Straßenverkehr bringen wir Fachleute, Versicherte und Unternehmen zusammen. Diese Fachtagungen werden von meiner Abteilung organisiert. Die Nächste findet am 17. und 18. September 2025 statt. Unter dem Titel „Fahrpersonal unterweisen – Game Changer für Sicherheit und Erfolg“ tauschen sich die Teilnehmenden aus. Bei einer früheren Konferenz vernetzten sich französische Kollegen mit Mitarbeitenden der BG Verkehr. Dadurch wurde das gemeinsame Interesse an einem Normungsvorhaben zur Reduzierung der Gefährdung durch Absturz vom Lkw über die Grenzen von Deutschland hinaus auf eine solide Basis gestellt.

Was nützt der Blick über den Tellerrand konkret?

Wir teilen Erfahrungen und lernen neue Trends kennen, die wir direkt für unsere Arbeit verwenden können. Als zentrale Stelle für die Projektierung von Informationen, Medien und Vorhaben der Prävention unterstützt unsere Arbeit unter anderem die Aufsichtspersonen im Außendienst. Das hilft wiederum den Mitgliedsunternehmen. So lehrte uns die Praxis, dass Medien auch ohne Sprache verständlich sein können. Gerade in vielfältigen Teams mit unterschiedlichen Sprachkenntnissen helfen visuelle Medien dabei, Arbeitssicherheit effektiv zu vermitteln. Daher gestalten wir unsere Videos und Broschüren besonders leicht zugänglich. Ein gutes Beispiel dafür sind die Animationsfilme für die Entsorgungsbranche, die wir in der Umsetzung begleitet haben. Die Kurzfilme werden sehr gut angenommen; nun sollen weitere Videos in anderen Branchen folgen.

Was ist aus Ihrer Sicht ein Grundsatz guter Präventionsarbeit?

Nicht vermuten – prüfen. Das gilt in der Forschung wie im Betrieb.



© Carsten Plückhan

Dr. Nadja Schilling

Leiterin der Abteilung
Forschung und Projekte
bei der BG Verkehr

Impressum

Herausgeber:

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel. 040 3980-0

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Wolfgang Laske,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dr. Marc Sgonina (msg)

Redaktion:

Moritz Heitmann (mh),
Björn Helmke (bjh),
Dorothee Pehlke (dp)

Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei:

Bonifatius GmbH
Karl-Schurz-Straße 26, 33100 Paderborn



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
September 2025.

**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 5 gesehen?**

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:
Frage 1 – b, c
Frage 2 – b, c
Frage 3 – a, c

So erreichen Sie die BG Verkehr



Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder zu einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter unter Tel. 040 3980-1010.

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel. 040 3980-0
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
info@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Bezirksverwaltung Tübingen

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

Datenschutz

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

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

Grünes Papier für den SicherheitsProfi

Diese Ausgabe wurde auf Recyclingpapier gedruckt:

- 0 Prozent Bäume gefällt,
- 79 Prozent Wasser und
- 73 Prozent Energie gespart sowie
- 42 Prozent weniger CO₂-Emissionen

im Vergleich zu einem herkömmlichen Druck. Daher trägt das Heft das Logo des Blauen Engels.



RG4

www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Adressänderungen und Abbestellungen



Für Adressänderungen und Abbestellungen benötigen wir den Zustellcode Ihrer Ausgabe. Sie finden ihn direkt über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins.

+ Änderungen bitte per Mail an: redaktion@sicherheitsprofi.de



Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen



Betriebsdaten prüfen



Unfall melden

**Anmelden,
ausfüllen,
abhaken!**

Direkt online!

bgdirekt.bg-verkehr.de



The image shows a tablet displaying the BGdirekt login interface. At the top left is the BGdirekt logo. Below it are links for 'Kontakt', 'Impressum', and 'Datenschutz'. The main heading is 'Extranet der BG Verkehr'. There are two input fields: 'Benutzername / Unternehmensnummer' and 'Passwort'. Below the password field is a blue 'Anmelden' button. A hand is shown pointing at the button.