

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



## Augenschutz ist unverzichtbar | 12

So wird die Bilge gelenzt | 22

Trauma – mit Unterstützung durch die Krise | 28

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen

## 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
- 11 Pflichten an Bord  
Wer das Schiff führt, trägt die Verantwortung
- 12 Durchblick mit Schutzbrillen  
Augenverletzungen vorbeugen
- 14 Arbeiten in der Sonne  
Schutz vor UV-Strahlung ist unverzichtbar
- 22 Lenzen auf Binnenschiffen  
Bilge richtig reinigen

## 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

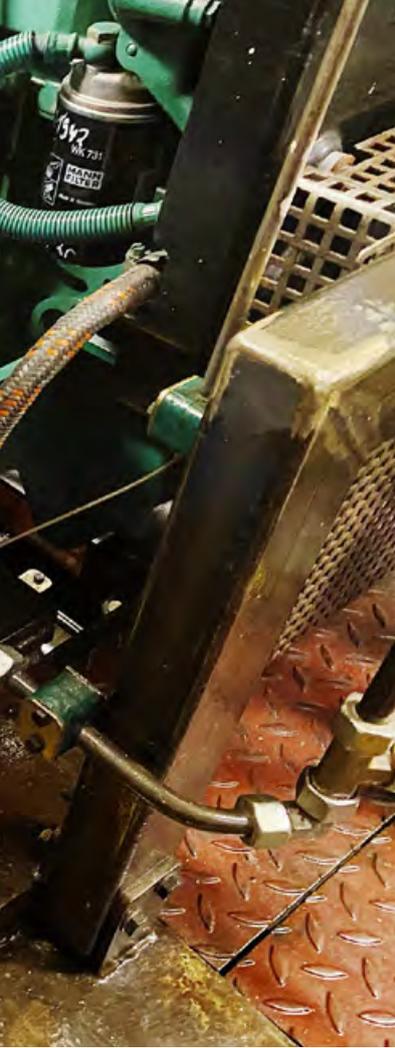


## 22 Lenzen auf Binnenschiffen



## 16 Zu Besuch im Paketzentrum





**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



28

Mit Unterstützung durch die Krise



8

Wechsel in der Präventionsleitung

## Aktuelle Unfallmeldungen

### Daumen beim Anlegen gebrochen

Es wehte ein starker Wind, als Steuermann B. das Tagesausflugsschiff festmachen wollte. B. griff nach dem Festmachertau, um den Poller damit zu belegen. Dabei geriet sein Daumen irrtümlicherweise von oben in das Auge des Taus. Er konnte ihn nicht mehr rechtzeitig herausziehen, als er das Tau über den Poller legte. Das führte dazu, dass der Daumen zwischen Tau und Poller eingequetscht wurde und mehrfach brach.

### Floß weggeschoben

Die Beschäftigte H. musste aushilfsweise ein Eventfloß steuern. Beim Anlegen touchierte sie mit ihrem Fahrzeug ein direkt daneben schwimmendes Floß. Sie wollte es wegschieben und stürzte dabei auf einen Pfeiler. Dabei brach sie sich einige Rippen.

### Vom Lukendeckel eingequetscht

Beim Anheben eines Lukendeckels mit einem Kran schwang der Deckel seitlich weg. An dieser Stelle des Schiffs waren die Platzverhältnisse sehr begrenzt. Ein nautischer Wachoffizier, der neben der Luke stand, wurde erfasst und zwischen dem Deckel und der Seitenwand auf Hüfthöhe eingequetscht. Mehrere Brüche der Wirbelsäule und der Hüfte waren die Folgen.

© IMAGO / Westend61; picture alliance / dpa | Marine nationale; Adobe Stock (Igor Hotinsky; Christoph Burgstedt); Freepik

## Gastronomie an Bord: Fit für die Hochsaison

Wenn die Fahrgastschiffe an heißen Sommertagen mit kühlendem Fahrtwind und einer schönen Aussicht locken, müssen die Beschäftigten an Bord gut vorbereitet sein – zum Beispiel auf die Bewirtung von Fahrgästen. Auf Fähren oder anderen Ausflugsschiffen mit kürzerer Fahrzeit heißt es dann, Speisen schnell zuzubereiten und zu servieren. Selbstverständlich erwarten die nächsten Gäste danach saubere Tische und saubere Sanitäreinrichtungen. Der Stress führt immer wieder zu Sturz- und Schnittverletzungen oder Verbrennungen.

Zum Saisonstart ist es deshalb notwendig, dass alle Beschäftigten die typischen Gefährdungen kennen und genau wissen, wie sie sich richtig verhalten. Dazu gehört unter anderem, Laufwege frei zu halten, geöffnete Bodenluken abzusichern sowie bei Arbeiten mit Messern oder



## Mehr Geld für maritime Ausbildung

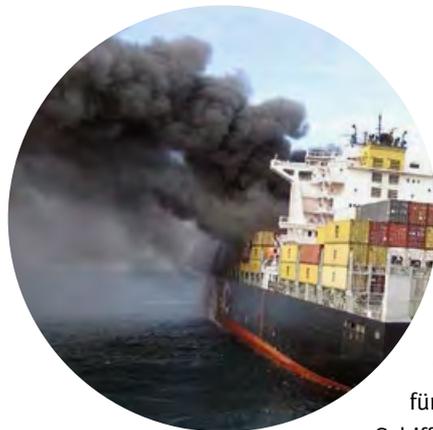
Im Förderjahr 2025 erhöht die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland ihre Förderbeträge für die Berufsausbildung um 20 Prozent. Für die Ausbildung von Nachwuchsoffizierinnen und Nachwuchsoffizieren können Unternehmen 9.600 Euro pro Quartal erhalten. Wenn sie Schiffsmechanikerinnen und Schiffsmechaniker sowie nautische, technische oder elektrotechnische Offiziersassistentinnen und Offiziersassistenten ausbilden, gibt es 4.200 Euro pro Quartal Zuschuss. Neben der Ausbildung unterstützt die Stiftung auch im Jahr 2025 auf Antrag finanziell diejenigen, die an einer Fortbildungsmaßnahme, zum Beispiel einem Lehrgang, teilnehmen.

[www.stiftung-schifffahrtsstandort.de](http://www.stiftung-schifffahrtsstandort.de)



bei Reinigungsarbeiten die jeweils geeigneten Handschuhe zu tragen. Das Handbuch Binnenschifffahrt der BG Verkehr gibt für die jeweiligen Tätigkeiten in der Bordgastronomie ausführliche Hinweise für eine umfassende Unterweisung.

Handbuch  
Binnenschifffahrt  
www.bg-verkehr.de  
Webcode: 21908833



## Umgang mit Feuer und Leckagen an Bord

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die zweite Auflage des EmS-Leitfadens für Unfallbekämpfungsmaßnahmen für Schiffe, die gefährliche Güter befördern, veröffentlicht. Er enthält Empfehlungen, wie die

Schiffsbesatzung bei Feuer oder Leckagen an Bord mit gefährlichen Stoffen, Gegenständen oder Meeresschadstoffen vorgehen sollte. Der Leitfaden listet die Folgen von Bränden und freigesetzten gefährlichen Stoffen auf und beschreibt, welche Maßnahmen Menschen und Meeresumwelt schützen.

[www.bmdv.bund.de](http://www.bmdv.bund.de)



## Kein Überblick über

## Meeresverschmutzung in der EU

Die EU-Rechtslage entspricht einschlägigen internationalen Vorschriften, was etwa Ölverschmutzung, Schiffswracks und Schwefelemissionen angeht. Manchmal sind die Anforderungen in der EU sogar noch strenger. Jetzt hat der europäische Rechnungshof die EU-Maßnahmen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe bewertet. Das Fazit: Bei der Verhütung, Bekämpfung, Verfolgung und Bestrafung verschiedener Arten von Meeresverschmutzung durch Schiffe werden die Ansprüche nicht erfüllt. Weder die EU-Kommission noch die Mitgliedstaaten haben einen vollständigen Überblick über die Mittel, die zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung eingesetzt werden. Eine Überwachung der Verschmutzung durch Schiffe sei ebenfalls schwer. So sei weitgehend unbekannt, wie viel oder von wem Öl, Schadstoffe und Abfälle tatsächlich von Schiffen ins Meer gelangten.



## Spielerisch zur Binnenschifffahrt



Mit kurz und auf den Punkt aufbereiteten Infos und einem lockeren Ansatz möchte das Webseiten-Projekt BiWAS (kurz für Binnenwasserstraßenwissen) möglichst viele junge Menschen für die Binnenschifffahrt begeistern. Das Portal enthält neben den Lehrmittelpaketen für verschiedene Zielgruppen Infovideos, interaktive Lernspiele, ein umfassendes Lexikon und einen 360-Grad-Rundgang auf einem Binnenschiff. Das Wissen soll aber nicht nur dem Unterricht an Schulen vorbehalten sein. Alle, die sich interessieren, können sich als Selbstlerner Wissen aneignen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr förderte das Projekt mit rund 300.000 Euro.

[www.biwas.de](http://www.biwas.de)

## 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 krebserot 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



### Deutsche Flagge mit neuer Website

Eine Neuerung ist der Service-Bereich. Dort finden Reedereien und Seeleute die wichtigsten Dienstleistungen auf einen Blick. Neu sind zudem eine Dokumenten-, eine Rechtsvorschriften- und eine Fachleute-Suche. Darüber hinaus ist ein behördenübergreifendes Service-Team rund um die Uhr erreichbar.

www.deutsche-flagge.de



## Schwerpunkt: Unfälle mit Fahrrädern

Die BG Verkehr hat ihre meldepflichtigen Arbeits- und Dienstwegunfälle stichprobenartig ausgewertet. Der Anteil von Fahrrad und Pedelec liegt demnach bei 23 Prozent. Das ist Platz zwei hinter Pkw (31 Prozent) und knapp vor Lkw über 7,5 Tonnen (22 Prozent). Auffällig ist der hohe Anteil an Alleinunfällen. Das sind Verkehrsunfälle, bei denen es keinen Unfallgegner gibt. Über alle Branchen hinweg beträgt dieser Anteil 34 Prozent. In den Branchen, die Fahrräder und Pedelecs einsetzen, liegt er deutlich höher. Beispiel: An 583 der 643 Unfälle in der Lebensmittelauslieferung waren Fahrräder oder Pedelecs beteiligt. Davon waren zwei Drittel Alleinunfälle. Unbestritten ist, dass Beschäftigte auf zwei Rädern oft Opfer von schwierigen Wetterbedingungen oder Straßenverhältnissen werden. Die Hauptunfallursache ist jedoch meistens dem persönlichen Verhalten zuzuordnen. Hier will der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Rahmen seiner aktuellen Schwerpunktaktion unter dem Motto „Sichere Radfahrbarkeit auf Arbeits- und Dienstwegen“ Abhilfe schaffen. Die BG Verkehr beteiligt sich an der Initiative. Geplant sind Aktivitäten in Hamburg zum bundesweiten Tag der Verkehrssicherheit am 21. Juni 2025.

www.schwerpunktaktion.de

## Rückensensor ausleihen

In Ausgabe 1/2025 berichteten wir über den Test eines Systems, das zu rückenschonendem 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 untenstehenden Kontakt wenden.

Kontakt zum kostenfreien Testen:  
Praev\_sotercoach@bg-verkehr.de



## Geänderte Vorgaben für medizinische Ausstattung an Bord



Für Handelsschiffe unter deutscher Flagge sind einige neue Vorgaben zur medizinischen Ausstattung an Bord in Kraft getreten. Die Änderungen hat der Seeärztliche Dienst der BG Verkehr in einem Informationsblatt zusammengestellt. Bei der Gelegenheit weist der Seeärztliche Dienst darauf hin, dass laut Seearbeitsgesetz eine Apotheke jährlich den ordnungsgemäßen Zustand der medizinischen Ausstattung bestätigen muss. Die letzten fünf Bescheinigungen der Apotheke müssen dann an Bord sein. Bei Kontrollen lag häufig nur die letzte Bescheinigung vor.

[www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)



© AG Reederei Norden-Frisia

## Elektrisch nach Norderney

Die Reederei Norden-Frisia hat im April das erste rein elektrisch angetriebene deutsche Seeschiff in Betrieb genommen. Der Elektrokatamaran startete seine planmäßigen Fahrten zwischen Norddeich und der Insel Norderney. Bis zu achtmal täglich fährt das Schiff diese Strecke in der Hauptsaison. Die Fahrzeit liegt unter 30 Minuten. Der Strom für das Elektro Schiff wird über Photovoltaikanlagen auf 600 Carports am Gästeparkplatz der Reederei in Norddeich produziert und künftig auch in einem Batteriespeicher gepuffert. Während des Passagierwechsels in Norddeich werden die Akkus jeweils nachgeladen. Die Ladestation für den Elektrokatamaran wurde mit insgesamt rund 650.000 Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert.

Nützlich statt nervig:  
Der Newsletter der



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

Direkt anmelden:

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



## Binnenschifffahrt

# Wer das Schiff führt, trägt die Verantwortung

Erhält ein selbstständiger Dienstleister den Auftrag zur Schiffsführung, übernimmt er auch die Verantwortung für die Sicherheit an Bord. Lesen Sie hier, was die Unternehmensleitung bei dem Auftrag beachten muss.

**B**ei fest angestellten Beschäftigten stehen Hinweise zu den besonderen Pflichten direkt im Arbeitsvertrag oder der Stellenbeschreibung. Erhält dagegen ein nicht angestellter Schiffsführer den Auftrag, als Dienstleister befristet die Schiffsführung zu übernehmen, ist die Pflichtenübernahme nicht automatisch geregelt. Besonders bei Dienstleistern aus dem Ausland kann man nicht voraussetzen, dass sie mit dem deutschen Arbeitsschutzrecht und den Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vertraut sind. Die BG Verkehr rät, die wichtigsten Punkte im Vertrag oder in einer ergänzenden Pflichtenübertragung festzuschreiben – das betrifft besonders die Entscheidungsbefugnisse. Zur Auffrischung dienen regelmäßige Unterweisungen.

### Klare Vereinbarungen treffen

Selbstständige Schiffsführer und Ablöser entlasten und ergänzen das Personal. Außerdem ist es mit ihnen oft möglich, in einer erweiterten Betriebsform oder auf erweiterten patentpflichtigen Strecken zu fahren.

Schiffsführerin Hanna L. zum Beispiel arbeitet für unterschiedliche Reedereien. Im Extremfall gibt es neben ihr keinen weiteren Schiffsführer an Bord. Das bedeutet: Sie ist verantwortlich für das Schiff, die Besatzung, die Einhaltung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und die Einhaltung der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO).

Hanna L. muss also nicht nur die verkehrsrechtlichen Vorschriften kennen, sondern unter anderem gewährleisten, dass

- ▶ ausschließlich sichere und geeignete Arbeitsmittel zum Einsatz kommen,
- ▶ die notwendige persönliche Schutzausrüstung an Bord ist und benutzt wird und
- ▶ festgestellte Sicherheitsmängel unverzüglich beseitigt bzw. entsprechende Informationen und Maßnahmen zu deren Beseitigung eingeleitet werden.

### Man kann nicht alles delegieren

Weitere Pflichten, die übertragen werden sollten, finden Sie zum Beispiel im Vordruck der

Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA). Der GDA-ORGacheck „Pflichtenübertragung“ kann auch als Ergänzung zum Arbeitsvertrag dienen. Aber Achtung: Es gibt Pflichten, die ein Unternehmer nicht delegieren kann. Er oder sie bleibt verantwortlich dafür,

- ▶ mit zuverlässigen und fachkundigen Personen den Dienstleistungsvertrag zu schließen,
- ▶ stichprobenartig zu prüfen, ob die übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt werden,
- ▶ die erforderlichen sachlichen und finanziellen Mittel bereitzustellen.

**Benedikt Röder**  
Aufsichtsperson mit Schwerpunkt  
Binnenschifffahrt bei der BG Verkehr

### 🕒 Weiterführende Informationen

Vordruck der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie GDA-ORGacheck „Pflichtenübertragung“  
[www.gda-orgacheck.de](http://www.gda-orgacheck.de)



# Better safe than sorry

Wir ersparen Ihnen hier die Fotos von verletzten Augäpfeln. Aber vielleicht stellen Sie sich ganz kurz vor, wie es sich anfühlt, wenn sich ein Metallsplitter in die Pupille bohrt. Und danach lesen Sie hier, wie einfach es ist, das Augenlicht zu schützen.

**W**ohl kaum ein Sinnesorgan ist für unsere Wahrnehmung so wichtig wie das Auge – im Alltag wie auch im Berufsleben. Die Augen liefern uns Informationen über unsere Umgebung, wir sehen den Raum, Farben und Licht, Bewegungen und Abstände. Auch für die zwischenmenschliche Kommunikation sind unsere Augen entscheidend. Trotz allem kommt es häufig zu Nachlässigkeiten, die Verletzungen zur Folge haben. Der Verlust eines Auges führt übrigens zur Seediensuntauglichkeit!

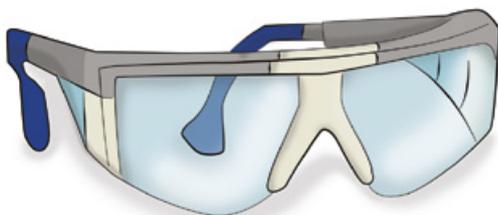
Augenverletzungen gehören in der Branche Seeschifffahrt und Fischerei nach wie vor zu den Unfallschwerpunkten. Die Kampagne „Schütze Deine Augen und bleib an Bord“ thematisierte im Jahr 2022, wie wichtig es ist, konsequent eine Schutzbrille zu tragen (eine Initiative des Seeärztlichen Dienstes der Dienststelle Schiffsicherheit und des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr

sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr). An der Anzahl der Unfälle mit Augenverletzungen hat sich leider wenig geändert. Anlass genug, um dieses Thema noch einmal „ins Auge zu fassen“.

## Typische Gefährdungen und Belastungen

Aus den Unfallanzeigen, die bei der BG Verkehr eingehen, wird deutlich, welche Tätigkeiten und Besonderheiten bei der Arbeit auf See riskant für die Augen sind.

- **Schleifen und Entrosten:** Bei Arbeiten mit Schleifwerkzeugen oder mit Nadelentrostern wirbeln oft Rost- und Farbpartikel oder Staub auf. Falls sie ins Auge dringen, können sie die Hornhaut verletzen sowie zu Entzündungen führen. Bei Funkenflug, wie zum Beispiel bei Arbeiten mit dem Winkelschleifer, können sich Metallspäne regelrecht in die Hornhaut einbrennen.



An einer gut sitzenden Korbbrille prallen kleine Partikel ab, die im Auge großen Schaden anrichten würden.

**Der sichere Schiffsbetrieb ist betriebswirtschaftlich immer die beste Lösung. Ausfalltage sind bei Weitem kostspieliger als eine Investition in hochwertige Schutzbrillen.**

- ▶ **Chemikalien:** Beim Umgang mit Chemikalien oder Reinigungsflüssigkeiten können Spritzer ins Auge gelangen. Die Folgen reichen von Irritationen bis zu Verätzungen.
- ▶ **Schweißen:** Beim Elektroschweißen kann es zum sogenannten Verblitzen der Augen kommen. Durch die künstlich erzeugte UV-Strahlung wird die Hornhaut geschädigt. Vor solchen Verletzungen sollten sich übrigens auch die Personen schützen, die beim Schweißen assistieren oder als Sicherungsposten (Brandschutz) in der Nähe stehen.
- ▶ **Infektionen:** Gelangen Bakterien oder Viren ins Auge, kann daraus eine Entzündung entstehen. Am häufigsten ist die Bindehautentzündung. Besondere Sorgfalt gilt deswegen bei Arbeiten in belasteten Umgebungen – zum Beispiel beim Reinigen der Klimaanlage, Sortieren von Abfällen oder Arbeiten an der Abwasseranlage. Hier gilt es, abgesehen vom angepassten Augenschutz, die notwendigen Hygienemaßnahmen einzuhalten.

## Der Verlust eines Auges führt zur Seediensuntauglichkeit.

- ▶ **Sonne:** Wird das Auge ungeschützt der intensiven natürlichen UV-Strahlung ausgesetzt, sind sowohl akute als auch langfristige Schäden an Hornhaut, Netzhaut und Linse möglich. Sie können zu einer massiven Minderung des Sehvermögens führen (grauer Star).
- ▶ **Wind:** Frische Brisen sind an Bord die Regel. Der Wind kann Sand und Staub aufwirbeln oder in bestimmten Klimazonen über mehrere Kilometer vom Land wegtransportieren.
- ▶ **Fischerei:** Auch hier sollten die Schutzmaßnahmen und Hygieneregeln beachtet werden. Typische Auslöser für Verletzungen oder Entzündungen sind Fischschleim oder Schuppen, die ins Auge gelangen.



© BG Verkehr

## Bei Funkenflug können sich Metallspäne regelrecht in die Hornhaut einbrennen.

### Sicherer Durchblick

Der beste Schutz für die Augen ist eine gut sitzende Brille, die auch getragen wird! Schutzbrillen gehören zu den persönlichen Schutzausrüstungen. Sie werden nach den spezifischen Anforderungen an Bord ausgewählt und jedem Crewmitglied persönlich zur Verfügung gestellt (nutzen mehrere Personen eine Brille gemeinsam, muss sie nach dem Tragen gereinigt und desinfiziert werden). Achten Sie bei der Beschaffung auf die Prüfzeichen. Sie brauchen in der Regel mindestens drei verschiedene Modelle:

1. Vor Staub, Partikeln oder Flüssigkeiten schützen eng anliegende Korbrillen mit Dichtflächen an den Rändern. Diese lassen sich auch mit UV-Schutzfunktion kombinieren. Für Brillenträger gibt es Modelle, die man über der Sehhilfe trägt.
2. Zum Schutz vor der UV-Strahlung eignen sich Sonnenbrillen mit einem UV-400-Filter und ausreichend Seitenschutz.
3. Beim Schweißen muss ein geeigneter Gesichtsschutz oder Schweißhelm getragen werden. Ausrüstungen mit automatischer Verdunklungstechnologie gehören mittlerweile zum Stand der Technik.

### Was tun, wenn es doch mal ins Auge geht?

Um Partikel oder Flüssigkeiten zu entfernen, spült man das Auge so schnell wie möglich mit einer isotonischen Augenspülung. Sollten sich Fremdkörper nicht ausspülen lassen, kann geschultes Personal mithilfe der in der Bordapotheke vorhandenen Magneten und Schlinge versuchen, die Fremdkörper ohne Krafteinsatz vorsichtig zu entfernen. Vor der Gabe von Schmerzmitteln und antiseptischen oder antibiotischen Salben ist grundsätzlich eine funktärztliche Beratung erforderlich. Sollte es nicht gelingen, einen Fremdkörper zu entfernen, muss der Verletzte schnellstmöglich zum Arzt.

Alexander Engel  
Referat Seeschifffahrt und Fischerei  
der BG Verkehr

### 🕒 Weiterführende Informationen

**Handbuch See: Modul A2 – Augen- und Gesichtsschutz**  
Das Handbuch See wird zurzeit überarbeitet und steht nur zum Download zur Verfügung.  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 12249304



# 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](http://www.bg-verkehr.de)  
 Webcode: 24257622



UV-Index für die nächsten drei Tage auf der Website des Bundesamts für Strahlenschutz  
[www.bfs.de](http://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

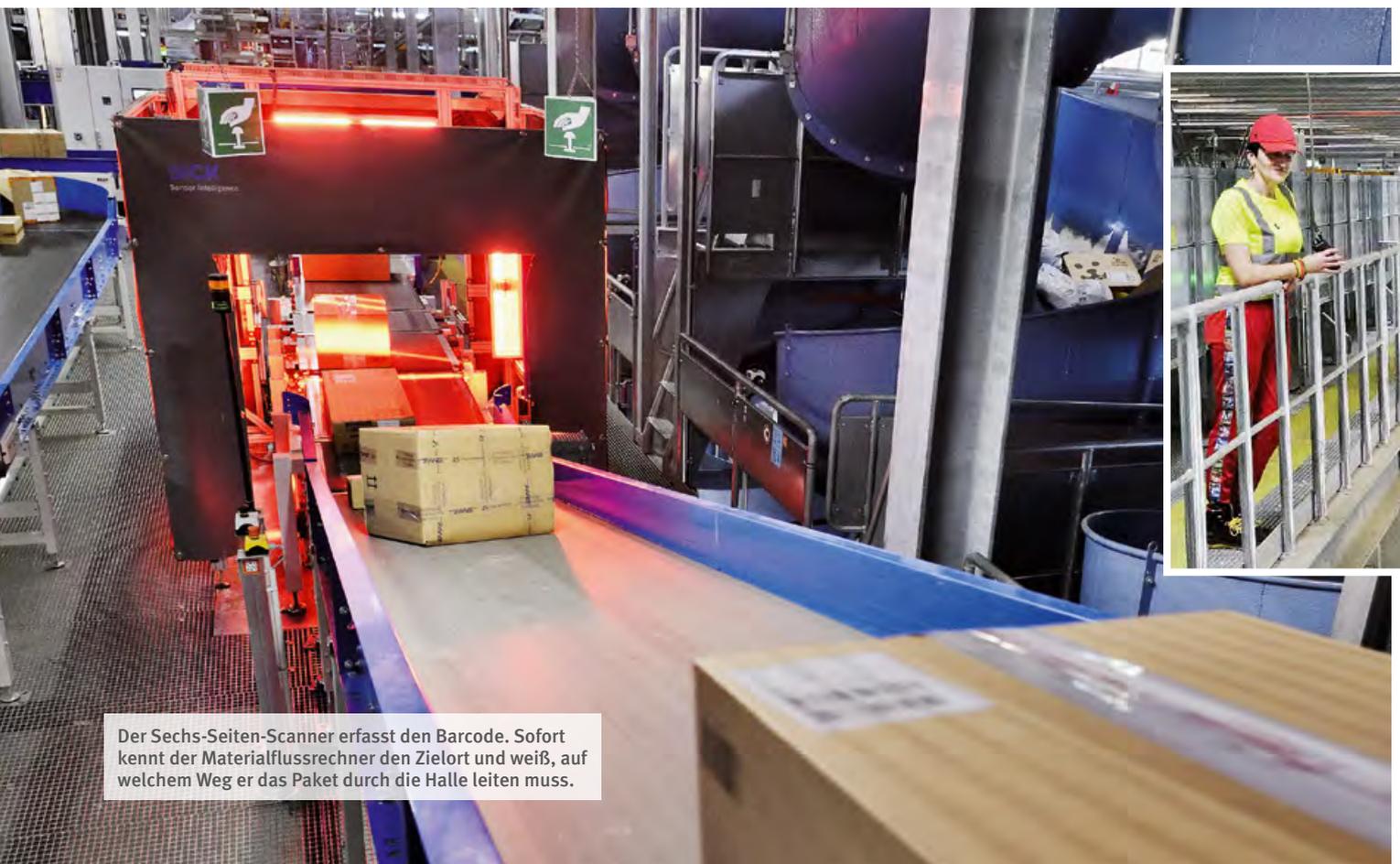
- Hitze kann zu Überwärmung des Körpers führen und sich damit auf die Gesundheit sowie die geistige und körperliche Leistung auswirken.
- Hohe Temperaturen können Flüssigkeitsmangel, Unwohlsein, Sonnenstich oder Hitzekollaps sowie einen lebensbedrohlichen Hitzschlag verursachen.
- Während der Arbeitszeit 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, possibly a conveyor or sorting mechanism, dominates the view. Behind it, a yellow crane-like structure is visible, equipped with various sensors and lights. The background consists of a long, straight conveyor system with multiple lanes, supported by a metal frame. The floor is made of a perforated metal grid. The overall scene is brightly lit, typical of an 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.

**A**uf 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



## Entsorgung auf dem Wasser

Ölverschmierte Putzlappen, benutzte Filter, Altöl – an Bord fallen zahlreiche Abfälle an, die sicher entsorgt werden müssen. Dabei gibt es einige Risiken: Hautkontakt mit Öl, Stolperfallen oder gar die Gefahr des Ertrinkens. Doch mit einfachen Maßnahmen lassen sich Unfälle vermeiden.

**I**n der Binnenschifffahrt fallen beim Arbeiten an Maschinen regelmäßig ölhaltige Rückstände an. Altöl, Filter oder Putzlappen mit Ölresten müssen sicher aufbewahrt werden. Feuerfeste Tonnen oder ein Altöltank bieten sich an, bis das Bilgenboot die Abfälle abholt. Wichtig ist, dass diese so gelagert werden, dass weder die Crew noch die Umwelt gefährdet werden.

Beim Umfüllen und auch später beim Abpumpen der Flüssigkeit in der Bilge immer darauf achten, dass Öl nicht nur rutschige Oberflächen verursacht, sondern auch Hautreizungen hervorrufen kann. Wer also mit ölverschmutzten Gegenständen hantiert, sollte immer geeignete Schutzhandschuhe tragen. Dabei ist besonders auf die Wahl der richtigen Ausrüstung zu achten: Chemikalienschutzhandschuhe sind notwendig, wenn mit reizenden oder ätzenden Stoffen gearbeitet wird. Lederhandschuhe bieten vorwiegend Schutz gegen mechanische Einflüsse und sind für den Umgang mit Gefahrstoffen ungeeignet. Nach der Arbeit hilft ein hautschonender Reiniger, um Ölreste sicher zu entfernen, da ungeeignete Reinigungsmittel die Haut zusätzlich schädigen können.

### Sturz ins Wasser vermeiden

Wer auf einem Schiff oder in der Werft Bilgen lenzt, sollte unnötige Risiken vermeiden. Wer bei Arbeiten an Bord Gefahr läuft, ins Wasser zu stürzen, muss eine Rettungsweste tragen. Losnehmbare Geländer und andere Absturzsicherungen sollten nur entfernt werden, wenn es absolut notwendig ist – und auch dann nur mit besonderer Vorsicht. Beim Überstieg an Bord oder an Land sollte immer auf eine sichere Verbindung geachtet werden. Eine unachtsame Bewegung oder ein rutschiger Untergrund können sonst schnell gefährlich werden.

Beim Transport von ölverschmierten Lappen oder Filtern gilt: Säcke dürfen maximal 20 Kilogramm wiegen. Überladene Säcke erschweren

das Tragen und erhöhen das Verletzungsrisiko. Vermeiden Sie eine Überlastung der Wirbelsäule und minimieren Sie Gesundheitsrisiken, indem Sie

- ▶ Lasten/Gegenstände körpernah heben und tragen,
- ▶ Lasten nicht ruckartig und möglichst mit geradem Rücken heben sowie
- ▶ Hebe- und Transporthilfen verwenden.

### Schläuche richtig handhaben

Um die Bilge zu lenzen, wird in den meisten Fällen ein Schlauch vom Bilgenboot herübergeführt. Schläuche sollten niemals unter Zug stehen oder überlastet werden, da sie sonst bersten können. Auch scharfe Kanten oder enge Knickstellen beeinträchtigen die Sicherheit



**Beim Ziehen eines Schlauchs zum Lenzen der Bilge besteht besonders hohe Stolper- und Rutschgefahr.**



## Wer bei Arbeiten an Bord Gefahr läuft, ins Wasser zu stürzen, muss eine Rettungsweste tragen.

und verringern die Lebensdauer des Schlauchs. Zudem stellt ein unübersichtlicher Arbeitsplatz eine Gefahr für die gesamte Crew dar: Liegen Schläuche oder Werkzeuge unordentlich herum, steigt das Risiko für Stürze. Deshalb gilt: Verkehrswege immer frei halten! Beim Ziehen eines Schlauchs zum Lenzen der Bilge besteht besonders hohe Stolper- und Rutschgefahr. Vor Beginn des Lenzvorgangs sollte daher geprüft werden, ob der Weg sicher begehbar ist. Nach getaner Arbeit muss der Schlauch mit einem Lappen gereinigt und sauber an das Bilgenboot zurückgegeben werden. Eine saubere Arbeitsumgebung erleichtert die Arbeit für alle.

### Gefahrstoffe

Beim Bilgenlenzen werden verschiedene Gefahrstoffe abgepumpt, darunter Öle, Schmierstoffe und Reinigungsmittel. Viele davon können die Haut reizen, Allergien oder Organerkrankungen verursachen. Deshalb gelten folgende Regeln:

- ▶ persönliche Schutzausrüstung (PSA) tragen: Handschuhe, Schutzbrille und bei Bedarf Atemschutz,

- ▶ kein unnötiges Umfüllen: Gefahrstoffe dürfen nur in dafür vorgesehene, beschriftete Behälter verbracht werden,
- ▶ Arbeitsplatz belüften: Dämpfe können gesundheitsschädlich sein. Immer für gute Luftzirkulation sorgen,
- ▶ nach der Arbeit Hände gründlich reinigen und Hautpflegemittel verwenden und
- ▶ die Betriebsärztin oder den Betriebsarzt zu Anlässen wie Angebots- und Pflichtvorsorge bei bestimmten hautgefährdenden Tätigkeiten einbinden.

Bilgenlenzen ist anspruchsvoll und birgt Risiken. Wer sich an einige Grundregeln hält, schützt sich und die Crew – und sorgt für einen effizienten Arbeitsablauf. (msg)

### Weiterführende Informationen

Handbuch Binnenschifffahrt  
www.bg-verkehr.de  
Webcode: 21908833



## Die wichtigsten Schutzmaßnahmen



### Hautschutz

- ▶ Hände vor dem Anziehen der Handschuhe reinigen und trocknen
- ▶ Geeignete Schutzhandschuhe tragen
- ▶ Nach der Arbeit Hände mit hautschonendem Reiniger waschen
- ▶ Hautpflegemittel benutzen

### Lasten und Schläuche

- ▶ Säcke mit ölhaltigen Abfällen nicht schwerer als 20 Kilogramm füllen
- ▶ Schläuche nicht unter Zug setzen oder über scharfe Kanten führen
- ▶ Verkehrswege sichern



### Stolper- und Rutschgefahren

- ▶ Sicherheitsschuhe (mindestens S2) mit rutschfester Sohle tragen
- ▶ Arbeitsplatz aufgeräumt halten
- ▶ Verschmutzungen sofort beseitigen

### Schutz vor Ertrinken

- ▶ Losnehmbare Geländer möglichst nicht entfernen, nur, wenn absolut nötig
- ▶ Rettungsweste tragen
- ▶ Sicherem Überstieg nutzen



Ihre Frage:

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

**Unsere Antwort von Georg Ulrich,**

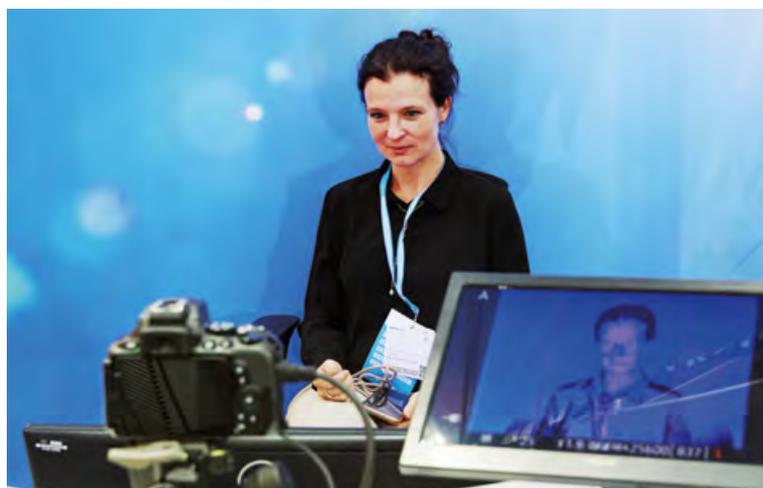
**Leiter der Unfallabteilung in der Bezirksverwaltung Dresden**

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](http://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](http://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.**

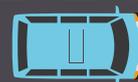
Gemeinnützige, mildtätige und kirchliche Einrichtungen sind von der Beitragszahlung zur Lastenverteilung zwischen den gewerblichen Berufsgenossenschaften gänzlich befreit. Sollte Ihr Unternehmen diese Kriterien erfüllen, übersenden Sie uns bitte einen Nachweis über die Anerkennung einer Steuerbegünstigung 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](mailto:mitglieder@bg-verkehr.de)  
Telefon: +49 40 3980-0

##### Informationen zu Beiträgen und Beitragsberechnungen

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 16483635



##### BGdirekt

Serviceportal für  
Mitgliedsunternehmen  
der BG Verkehr  
[bgdirekt.bg-verkehr.de](http://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.

**E**in 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.

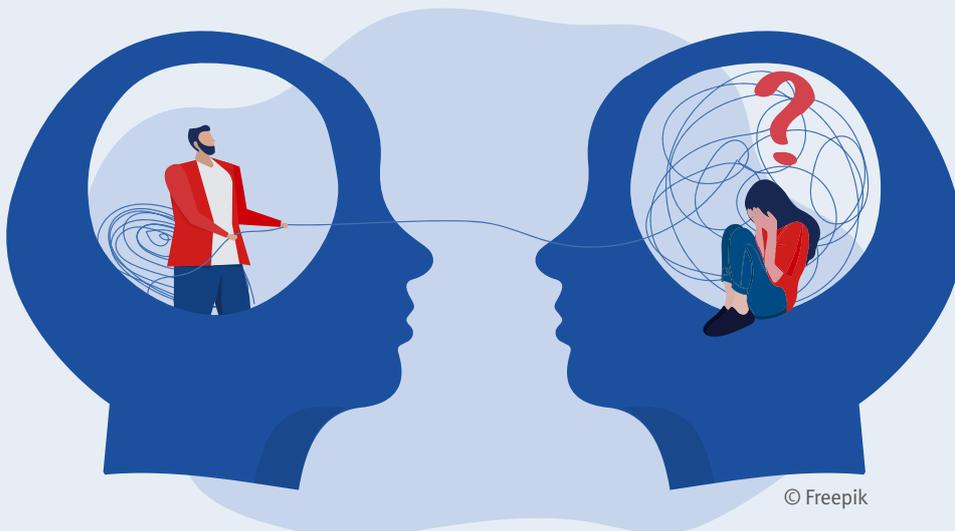
Die Trauma-Lotsinnen und Trauma-Lotsen der BG Verkehr stehen dabei als verlässliche Anlaufstelle bereit. Sie koordinieren die nächsten Schritte, vermitteln psychologische Hilfe und sorgen dafür, dass niemand mit dem Erlebten allein bleibt – ein zentraler Baustein für langfristige Stabilität und berufliche 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](http://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](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1  
20457 Hamburg  
Tel. 040 36137-0  
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de  
+ [www.deutsche-flagge.de](http://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](http://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](http://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 CO<sub>2</sub>-Emissionen

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



RG4

[www.blauer-engel.de/uz195](http://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](mailto:redaktion@sicherheitsprofi.de)



Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen



Betriebsdaten prüfen



Unfall melden

**Anmelden,  
ausfüllen,  
abhaken!**

Direkt online!

[bgdirekt.bg-verkehr.de](http://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.