

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Neue Norm zur Gepäckabfertigung | 12

Konflikte richtig entschärfen | 8

Sicherheit und Gesundheit in der kommerziellen Raumfahrt | 14

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

REPORTAGE

- 16 Gifte, Gase und geschulte Fachkräfte
Zu Besuch beim
Gefahrstoff-Entsorger

SICHER ARBEITEN

- 8 Deeskalation
Konflikte im Kundenkontakt
professionell lösen
- 11 Neue Medien
Sicherheits-Infos für die Luftfahrt
- 12 Gepäckabfertigung
Die neuen Empfehlungen
der ISO-Norm
- 14 Kommerzielle Raumfahrt
BG Verkehr veröffentlicht
Broschüre zu Sicherheit
und Gesundheit
- 22 In der Luft und auf dem Boden
Pflichten für den Arbeitsschutz

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24 Gesundheitstipps & mehr
- 26 Stiller Killer
Radon-Strahlung am Arbeitsplatz
- 28 Ein Trainer zum Tragen
Rücken schonen mit digitaler Hilfe

SERVICE

- 30 Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann
- 30 Impressum
- 31 Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr



12 Neue ISO-Norm für die Gepäckabfertigung



16 Besuch beim Gefahrstoff-Entsorger





8
Konflikte richtig
entschärfen



28
Ein digitaler
Rückentrainer

© Titel: BG Verkehr; Inhalt: BG Verkehr/Gerald Hänel; iStock (master1305); BG Verkehr



**Deeskalation bringt
gute Ergebnisse.
Und macht
sogar Spaß.**

Treten Sie die Aggressionsbremse!

Der Ton in unserem Land wird rauer. Das ist nicht nur in der großen Politik zu spüren, sondern auch im Straßenverkehr, in Gesprächen mit Kundinnen und Kunden, Fahrgästen und manchmal sogar im Kolleginnen- und Kollegenkreis. Lkw-Fahrende klagen über aggressives Verhalten an Be- und Entladestellen. Und leider bleibt es nicht immer bei verbaler Aggression. Immer häufiger berichten die Medien über Angriffe auf Rettungskräfte und Feuerwehrleute. Aber auch Fahrerinnen und Fahrer von Bussen und Taxis gehören zu den Berufsgruppen, die sich häufiger Tätlichkeiten ausgesetzt sehen.

So darf es nicht weitergehen. Bereits im Jahr 2024 hat sich die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), zu der auch die BG Verkehr gehört, entschieden gegen jede Form von Gewalt in der Arbeitswelt positioniert (#GewaltAngehen). Die DGUV wird ihr Engagement fortsetzen, und die BG Verkehr wird das auch tun.

Uns geht es dabei ganz konkret um den Schutz unserer Versicherten. Die BG Verkehr bietet 2025 deshalb erstmals ein Seminar für Führungsverantwortliche und Fachkräfte für Arbeitssicherheit aus allen Branchen an: „Umgang mit Aggressionen im Kundenkontakt – Betriebliche Präventionsansätze“. Dieses Seminar stellen wir in dieser Ausgabe des SicherheitsProfis vor.

Teil des Seminars sind Deeskalationstechniken. Diese helfen nicht nur im Umgang mit wütenden Kundinnen und Kunden oder durchgedrehten Fahrgästen, sondern auch bei Gesprächen mit verärgerten Mitarbeitenden. Hier sind Sie als Führungskraft nicht nur ein Multiplikator, sondern auch Vorbild. Wer bei Konflikten nicht gleich mit der groben Kelle austeilt, sondern in Zimmerlautstärke und bewusst sachlich reagiert, der steht schon voll auf der Aggressionsbremse. Das bringt nicht nur gute Ergebnisse, sondern macht meistens sogar Spaß.

Herzlichst,

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Tor schließt unerwartet

Nachdem er ein Schnelllauftor über einen Kartenleser geöffnet hatte, hielt sich Fluggerätemechaniker O. noch im Schließbereich auf. Der Scanner, der ein Schließen bei dieser Situation verhindern soll, erfasste O.s Standort nicht. Das Tor schloss sich und traf O. am Kopf. Er erlitt eine Schädelprellung und eine Zerrung an der Halswirbelsäule.

Verbrennungen bei Ballonstart

Um die Ballonhülle vor dem Start mit Luft zu füllen, sollte Helfer J. die Hülle offen halten. Als der Pilot begann, die Hülle mit dem Brenner aufzuheizen, drehte sich der gesamte Ballon durch eine Windböe leicht und die Flamme des Brenners traf J. an Kopf, Arm und Oberkörper. Er erlitt Verbrennungen und musste im Krankenhaus versorgt werden.

Laptop gerät in Brand

Auf einem Interkontinentalflug begann der Laptop eines Passagiers zu brennen. Flugbegleiterin H. war an der Bekämpfung des Feuers beteiligt. Dabei atmete sie so viel Rauch ein, dass ihre Augen sowie Lungen schmerzten und sie erbrechen musste. Wegen der psychischen Belastung war sie anschließend in fachärztlicher Behandlung und nur bedingt einsetzbar.



Seminarwoche zu Verkehrsmedizin

Vom 30. Juni bis zum 5. Juli findet die Verkehrsmedizinische Woche 2025 der BG Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt und dem Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV statt. Darin geht es vor allem um Arbeitsmedizin in der Luftfahrt. Darüber hinaus werden aktuelle und häufige Themen aus der Verkehrsmedizin dargestellt. Die Seminare richten sich an Arbeitsmedizinerinnen und -mediziner, flugmedizinische Sachverständige sowie Betriebsärztinnen und -ärzte von Luftfahrtunternehmen.

Zunächst finden bis zum 4. Juli jeweils ab 13 Uhr zwei interaktive Online-Seminare statt. Im Seminar A (30. Juni bis 2. Juli) erläutern Expertinnen und Experten unterschiedlicher Organisationen einzelne Aspekte der Flug- und Arbeitsmedizin sowie des fliegerischen Alltags. Die Veranstaltung vermittelt ebenfalls Wissen über die Besonderheiten für Hubschrauber-, Flugsicherungs- und Flugbegleitpersonal. Ergänzende Inhalte sind reisemedizinische Aspekte und Einblicke in die wichtigsten Regelwerke und Arbeitshilfen für die Arbeitsmedizin in der Luftfahrt.



Flugverkehr unter Kontrolle

Die Deutsche Flugsicherung hat ein System getestet, das dabei helfen soll, künftig unbemannte Luftfahrtsysteme sicher in den deutschen Luftraum zu integrieren. Das vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt entwickelte Programm „NDMap“ kann mögliche Konflikte zwischen einer Vielzahl bemannter und unbemannter Luftfahrzeuge in Echtzeit erkennen – zum Beispiel, wenn Flugzeuge den erforderlichen horizontalen und vertikalen Abstand zueinander nicht einhalten. Außerdem erkennt das System unerlaubte Einflüge in Flugverbotszonen. Die Tests zeigten: Der entwickelte Algorithmus ist in der Lage, innerhalb weniger Millisekunden Konflikte zwischen mehreren tausend bewegten Objekten zu erkennen und aufzulösen.

www.dlr.de

Im Seminar B (3. und 4. Juli) liegt der Schwerpunkt zwei Nachmittage lang auf den aktuellen Entwicklungen und den erkennbaren Herausforderungen der Verkehrsmedizin. Autonomes Fahren und künstliche Intelligenz sind ebenso Thema wie die Folgen der Cannabis-enteilalisierung und der Ausblick auf die Folgen des demografischen Wandels. Außerdem erfahren die Teilnehmenden Aktuelles aus dem DGUV Arbeitskreis „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“.

Anschließend folgt am 5. Juli 2025 ein Präsenzseminar mit Unterstützung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt in Köln mit praktischen Übungen zur Beurteilung des Sehvermögens sowie Praxiseinheiten am Flughafen Köln/Bonn.

Die Anmeldeoptionen wird die BG Verkehr auf ihrer Internetseite bereitstellen.

www.bg-verkehr.de



Zertifizierte Produkte schneller finden

Die Zertifikatsdatenbank von DGUV Test lässt sich gezielt nach geprüften Produkten durchsuchen. Über das Auswahlmü können Interessierte direkt nach Branche, Produktkategorie und anschließend nach konkreten Produkten filtern, die von DGUV Test zertifiziert und somit sicher sind. Das kann zum Beispiel beim Einkauf neuer Geräte und Arbeitsmittel helfen.

<https://zwmweb.dguv.de>



© Flughafen Zürich AG

Selbstfahrender Shuttle für Beschäftigte

Der Flughafen Zürich will in diesem Jahr den Einsatz automatisierter Fahrzeuge auf dem Vorfeld testen. Ziel ist es, Erfahrungen im Flughafenumfeld zu sammeln – besonders unter Berücksichtigung der hohen Sicherheitsvorgaben im Flughafenbetrieb. Ein sogenanntes Robotaxi wird ab Mitte Dezember für die Kartierung der Strecke unterwegs sein. Der selbstfahrende Shuttlebus für bis zu neun Personen soll in der Zukunft den bestehenden luftseitigen Shuttle-Service für Mitarbeitende ergänzen.

<https://newsroom.flughafen-zuerich.ch>

Die BG Verkehr auf Messen

Expertinnen und Experten der BG Verkehr stehen auch im Jahr 2025 auf Messen für Fragen und Gespräche zur Verfügung.

- ▶ München: „transport logistics“, 2. bis 5. Juni
- ▶ München: inter airport Europe, 7. bis 9. Oktober
- ▶ Düsseldorf: A+A, 4. bis 7. November

www.bg-verkehr.de
Webcode: 18249032



© ViaStoria



Mit einem Lächeln gegen Gewalt

Die Trickfilme rund um die Figur Napo funktionieren ohne Worte und machen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für alle verständlich. Im neuesten Film geht es um tägliche Gewalt am Arbeitsplatz. Dafür schlüpft Napo unter anderem in die Rolle eines Busfahrers und zeigt, dass Deeskalation ein Ausweg ist. Übrigens: Auch ein Artikel dieser SicherheitsProfi-Ausgabe beschäftigt sich mit Konflikten im Kundenkontakt (ab Seite 8).

www.napofilm.net/de



Neu erschienen



Arbeiten mit Handwerkzeugen

Die DGUV Information 209-001 enthält Hinweise zur Anschaffung, zum sicheren und ergonomischen Einsatz und zur Instandhaltung von Handwerkzeugen. Dazu gehören unter anderem Cutter und weitere Messer sowie Hammer, Zangen und Schraubenschlüssel.

www.dguv.de
Webcode: p209001



Schweißen, Schneiden, Löten

Eine „Fachbereich AKTUELL“ fasst zusammen, was für eine sichere Verwendung von Flüssiggas zum Schweißen und verwandten Verfahren wichtig ist, etwa, wo die Druckgasbehälter aufgestellt werden und wie die Sicherheitseinrichtungen beschaffen sein müssen. Dabei nimmt die Publikation Bezug auf die DGUV Regel 110-010, die in einer aktualisierten Fassung vorliegt.

FBHM-138
www.dguv.de
Webcode: p022653



BGM besser machen

Eine Checkliste des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) hilft dabei, den Ist-Zustand eines Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) zu erfassen und zu erkennen, wo eine Weiterentwicklung ansetzen kann.

www.dguv.de
Webcode: p022638



Gefährliche Wartung von Maschinen

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) hat das Arbeitsunfallgeschehen 2023 statistisch ausgewertet. Eine Erkenntnis: Bei der Wartung und Vorbereitung von Maschinen haben sich mehr schwere Unfälle ereignet als im regulären Maschinenbetrieb. In dem Zusammenhang warnt die DGUV vor einer Manipulation von Schutzeinrichtungen. Vor allem zur Beseitigung von Störungen, beim Rüsten und bei der Instandhaltung werde oft manipuliert. Führungskräfte sollten deshalb unmissverständlich klarmachen, dass sie die Manipulation von Maschinen nicht tolerieren. Außerdem ist es sinnvoll, bereits bei der Beschaffung darauf zu achten, dass Maschinen einen geringen Manipulationsanreiz bieten.

Arbeitsunfallgeschehen 2023
www.dguv.de
Webcode: p022636



Simulator steht kopf

Ein neues Simulationszentrum des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt am Standort Oberpfaffenhofen ermöglicht hochdynamische und somit sehr realistische Flug- und Fahrsimulationen. Die Einrichtung besteht aus drei Bewegungssimulatoren mit unterschiedlichen, austauschbaren Cockpits. Die Simulatoren können einzeln oder auch gleichzeitig und miteinander gekoppelt betrieben werden. Die Besonderheit ist, dass zwei der Simulatoren auf Industrieroboter-Armen basieren. Sie bieten in der Rotation einen deutlich größeren Arbeitsraum und mehr Flexibilität als klassische Simulatoren, etwa für Überkopf-Flüge. Davon profitieren vor allem Simulationen für kleine agile Systeme wie Kleinflugzeuge, Lufttaxis oder Helikopter. Die neue Forschungsplattform unterstützt vielfältige Anwendungsmöglichkeiten – von der Pilotenausbildung bis hin zu Studien über die Flugkrankheit oder zur Reaktionsfähigkeit des Menschen.



Alleinunfälle auf dem Rad

Eine Studie hat die Ursachen von Alleinunfällen bei Radfahrenden untersucht und daraus Empfehlungen abgeleitet. Ein Beispiel: Mit Blick auf die Infrastruktur könnten eine verstärkte Reinigung und Wartung der Wege sowie eine klar erkennbare und leicht verständliche Verkehrsführung Unfälle vermeiden. Beim Faktor Mensch sind die Unfallursachen zu schnelles Fahren, zu starkes Bremsen oder Fahren unter Alkoholeinfluss. Regelmäßige Fahrtrainings, gezielte Informationen zur Wartung von Fahrrädern und Aufklärung über den Umgang mit der Infrastruktur schaffen hier Abhilfe, so die Studie. Hier könnten auch Unternehmen etwas tun. Denn die meisten Alleinunfälle ereignen sich vor allem werktags zwischen 14 und 19 Uhr – in der typischen Zeit für den Heimweg von der Arbeit.

www.udv.de

Vorbildliche Maßnahmen gegen berufsbedingten Krebs

Eine neue Datenbank unterstützt beim Verhindern berufsbedingter Krebserkrankungen. Der Fokus liegt auf zwölf wichtigen krebserzeugenden Gefahrstoffen, darunter Asbest, Dieselmotoremissionen und Benzol. Über die Suche nach Branchen, Berufen, Tätigkeiten oder Substanzen finden Betriebe praxisnahe Beispiele zum sicheren Umgang mit Gefahrstoffen. Sie können selbst Beispiele einreichen und die Datenbank auf diese Weise erweitern. Das ist ganz einfach über ein Online-Formular möglich.

<https://gda-gefahrstoff-bestpractice.ifa.dguv.de>

BG Verkehr fördert Konzepte für mehr Verkehrssicherheit

Schulungs- und Trainingskonzepte sind dann am effektivsten, wenn sie vom jeweiligen Unternehmen direkt auf ihre Zielgruppe zugeschnitten sind. Mitgliedsunternehmen mit über 100 Beschäftigten können sich finanzielle Unterstützung der BG Verkehr sichern, wenn sie ein schlüssiges Verkehrssicherheitskonzept einreichen und umsetzen. Das Ziel der Förderung: berufsbedingte Unfälle im Straßenverkehr und auf dem Betriebshof verhindern. Die BG Verkehr hat die Berechnung der Förderung attraktiver gemacht. Die Höhe beträgt nun drei Tausendstel der Lohnsumme des Unternehmens, vorher war es ein Tausendstel. Bis zu 30.000 Euro Förderung für eingereichte Konzepte sind möglich. Voraussetzung dafür ist ein schriftliches Konzept, das sich auf Straßenverkehr, innerbetrieblichen Verkehr und Wegeunfälle bezieht. Ein Antrag auf Förderung für 2026 ist bis Juni 2025 möglich.

www.bg-verkehr.de
Webcode: 23388508



Testen Sie Ihr Wissen!



1. Womit sollten Sie bei diesem Verkehrszeichen rechnen?

- a Mit vorausfahrenden Fahrzeugen, die plötzlich bremsen
- b Mit vorausfahrenden Fahrzeugen, die plötzlich nach links ausweichen
- c Mit Ästen, die auf der Fahrbahn liegen



2. Für welche Fahrzeuge ist das Befahren einer so beschilderten Straße verboten?

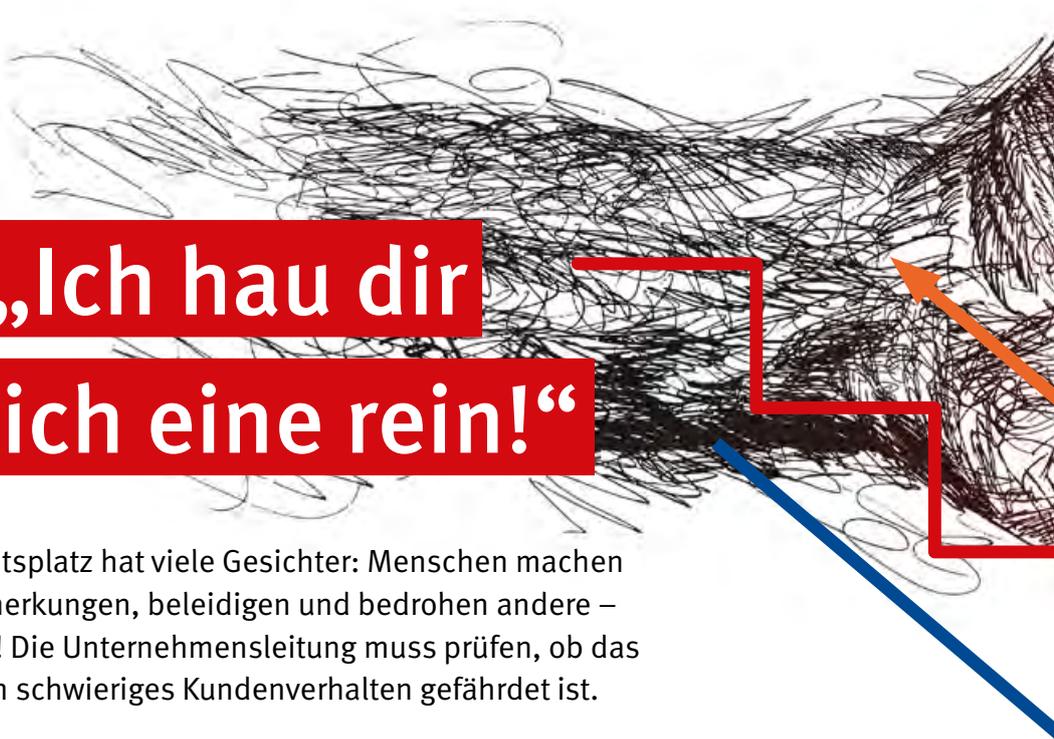
Für Fahrzeuge, deren ...

- a ... tatsächliche Achslast zwei Tonnen überschreitet
- b ... zulässige Achslast zwei Tonnen überschreitet
- c ... zulässige Gesamtmasse zwei Tonnen nicht überschreitet

3. Sie möchten einen Bahnübergang mit geöffneten Schranken überqueren. Was ist richtig?

- a Ich darf die Schienen nur mit Schrittgeschwindigkeit überqueren
- b Ich muss mit mäßiger Geschwindigkeit an den Bahnübergang heranfahren
- c Ich rechne beim Überqueren mit Bodenwellen

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!



„Ich hau dir gleich eine rein!“

Gewalt am Arbeitsplatz hat viele Gesichter: Menschen machen anzügliche Bemerkungen, beleidigen und bedrohen andere – oder schlagen zu! Die Unternehmensleitung muss prüfen, ob das Personal durch schwieriges Kundenverhalten gefährdet ist.

Unangemessenes bis bedrohliches Verhalten im öffentlichen Raum ist zwar kein neues Problem, aber die Fallzahlen nehmen zu. Die Aggressionen werden heftiger, Provokationen häufen sich – die Zündschnur ist bei vielen kürzer geworden. Davon sind auch Versicherte der BG Verkehr betroffen, die zum Beispiel einen Bus steuern, Post zustellen, Ware ausliefern, Fahrgäste befördern oder den Abfall entsorgen. Niemand muss Gewalt im Arbeitsalltag einfach hinnehmen. Wie können sich Berufstätige schützen und wann sind die Führungskräfte gefordert zu unterstützen?

„Gewaltprävention ist Teil der Gefährdungsbeurteilung und damit Aufgabe eines Betriebs“, betont Dr. Eva Winkler, Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr. „Zunächst geht es um technische und bauliche Maßnahmen wie ausreichende Raumgrößen, Abstandsflächen oder Alarmsysteme. Darauf folgen die organisatorischen Veränderungen: Dazu gehören unter anderem Verhaltensstandards, ein Notfallplan, die Vermeidung von Alleinarbeit und ein gutes Beschwerdemanagement. Erst dann setzt man bei den Beschäftigten selbst an, zum Beispiel durch die Teilnahme an einem Deeskalationstraining oder mit regelmäßigen kollegialen Fallberatungen.“

Gesprächstechniken trainieren

Zum professionellen Kundenkontakt gehört die Fähigkeit, sich vor Verletzungen durch Worte

„Kundenkontakte bringen Abwechslung. Doch sie bergen auch Risiken. Besteht Konfliktpotenzial, sind Präventionsmaßnahmen unverzichtbar.“

Dr. Eva Winkler,

Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr

oder Taten zu schützen. Wie man das macht, kann man lernen, zum Beispiel in dem Seminar der BG Verkehr „Umgang mit Aggressionen im Kundenkontakt – Betriebliche Präventionsansätze“. Das Prinzip der Deeskalation ist ein Bestandteil der Gewaltprävention. Mit dem bewussten „Herabsteigen“ (de-escalieren, eine Treppe herabgehen) in einer angespannten Situation lässt sich oft eine bedrohliche Stimmung mindern oder auflösen. Außerdem laufen Gespräche meist konstruktiver, wenn jemand gelernt hat, aktiv zuzuhören und die Bedürfnisse der anderen wahrzunehmen.

„Diese Techniken zur Deeskalation durch Körpersprache und bewusste Kommunikation kann jeder lernen“, betont Dr. Winkler. „Selten macht man sich bewusst, wie stark ein Gespräch oder ein Kontakt durch die eigenen Reaktionen geprägt wird.“

Gewalt wird subjektiv erlebt

Auseinandersetzungen beschäftigen Betroffene oft noch lange Zeit später. „Das Erleben von Aggressionen, egal ob verbal oder

körperlich, können wir meist nicht durch unsere alltäglichen Kompetenzen zur Stressbewältigung verarbeiten“, bestätigt Dr. Winkler. „Deshalb ist es wichtig, dass sich die Mitarbeitenden auf schwieriges Kundenverhalten vorbereiten. In brenzligen Situationen reagiert jeder anders. Vor allem das Gefühl von Hilflosigkeit sollte möglichst nicht auftauchen. Dafür spielt die Vorbereitung unter professioneller Anleitung eine wichtige Rolle.“ Die Unternehmensleitung steht in der Pflicht, die Beschäftigten vor Gesundheitsgefahren zu schützen. „Kundenkontakte sind bei vielen unserer Versicherten ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit. Das bringt nicht nur angenehme Abwechslung in die Tätigkeit, sondern birgt auch spezifische Risiken. Besteht Konfliktpotenzial, sind Präventionsmaßnahmen unverzichtbar“, betont Winkler.

Verlässliche Unterstützung im Betrieb

Die Mitarbeitenden benötigen eine Anlaufstelle im Unternehmen, um problematische Kontakte zu melden und Beratung und Unterstützung zu erhalten. Betroffene brauchen unter



Aggression durch
Aufschaukeln

Frieden durch
Entschärfen

Umständen sozialen Beistand, betriebliche psychologische Erstbetreuung oder in Extremfällen professionelle Traumatherapie. „Ein niederschwelliges Hilfsangebot nach einer Gewalterfahrung hilft bei der Verarbeitung“, ergänzt Dr. Winkler.

Unsere Gesellschaft ist in den vergangenen Jahrzehnten immer friedliebender geworden. Gewalt ist die Ausnahme, nicht die Regel. Allerdings belegen die Daten der Kriminalstatistik und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung eine Zunahme von Gewaltvorfällen. An diese „neue Normalität“ muss man sich nicht stillschweigend gewöhnen. >>

© Freepik (Rochak Shukla); contentnova

Konflikte im Kundenkontakt professionell lösen

Frau Duismann, spontan reagieren Menschen auf eine bedrohliche Situation nach dem Muster „Kampf oder Flucht“. Zeigt das Seminar der BG Verkehr dazu Alternativen auf?

Ja, ganz unbedingt. Das professionelle Auftreten durch Selbstkontrolle ist ein zentrales Thema. Die Kernbotschaft heißt hier: Deeskalation beginnt immer bei uns selbst! Ziel ist es zu lernen, ruhig und höflich zu bleiben, auf die Kundenbedürfnisse einzugehen und gemeinsam nach einer Lösung zu suchen.

Und das funktioniert, wenn mir jemand mit geballter Faust gegenübersteht?

Nicht immer. Deswegen lernt man bei Deeskalationstrainings, Gefahren einzuschätzen und sich in allen Phasen zu schützen. Dennoch ist es sehr hilfreich, sich klarzumachen, dass hinter jedem Verhalten bestimmte Gründe stecken, wie beispielsweise unerfüllte Bedürfnisse. Möglicherweise ist ein Kunde enttäuscht, weil er auf eine Lieferung warten muss, fühlt sich schlecht behandelt oder gestört und reagiert deshalb aggressiv. Oft reicht es, einen Ausweg aus der Situation anzubieten, um die Gefahrensituation zu entschärfen. Dafür gibt es bestimmte Gesprächstechniken, die man erlernen kann.

Das Seminar richtet sich an die Verantwortlichen für den Arbeitsschutz im Betrieb. Wo liegen die Schwerpunkte?

Wir setzen auf eine Mischung aus Theorie und Praxis. Die Teilnehmenden erhalten einen Überblick über mögliche betriebliche Maßnahmen, um gewalttätige Vorfälle und deren Folgen zu minimieren. Sie lernen, Konflikte und deren typischen Verlauf zu analysieren, und erproben, mit welchen Techniken zur Deeskalation man heikle Situationen entschärfen kann. Ganz wichtig ist auch der kollegiale Austausch zu Präventionsmaßnahmen in den unterschiedlichen Unternehmen, die sich bereits in der Praxis bewährt haben.

Die Fragen beantwortete Constanze Duismann, Referentin für Aus- und Fortbildung bei der BG Verkehr

© Weiterführende Informationen

Anmeldung zum Seminar „Umgang mit Aggressionen im Kundenkontakt – Betriebliche Präventionsansätze“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24660617



#GewaltAngehen
Kampagne der DGUV mit aktuellen Infos für Beschäftigte und Führungskräfte
www.dguv.de



Projektseite mit Präventionsdatenbank der InGe, Forschung zur Gewalt im öffentlichen Dienst
www.projekt-inge.de



Praxisteil im Seminar der BG Verkehr:
Die Teilnehmenden lernen, Körperhaltung,
Mimik und Stimme zur Deeskalation
einzusetzen, und üben einfache
Bewegungen zur Selbstverteidigung.

Die Verantwortlichen im Betrieb sollten, abgesehen von konkreten Schutzmaßnahmen, den problematischen Mangel an Wertschätzung und Respekt intern und auch extern thematisieren. Es kann zum Beispiel nach einer Beleidigung sehr wirksam sein, dass Führungskräfte oder Mitarbeitende aus dem Beschwerdemanagement die Kundschaft darauf ansprechen. Die Deutsche Post wandte sich nach wiederholten Vorfällen mit einem Brief an die Bevölkerung. Bei Meldungen an die Polizei kann diese mit vermehrter Präsenz in problematischen Stadtteilen oder Buslinien reagieren.

Würde und Sicherheit erhalten

Die BG Verkehr bietet 2025 ein Seminar für Führungsverantwortliche und Fachkräfte für Arbeitssicherheit aus allen Branchen an: „Umgang mit Aggressionen im Kundenkontakt – Betriebliche Präventionsansätze“ (Anmeldung siehe vorherige Seite). In diesem Seminar erhalten Sie einen Überblick über mögliche betriebliche Maßnahmen, um gewalttätige Vorfälle und deren Folgen zu minimieren. Sie lernen Eskalationsstufen und Deeskalationstechniken kennen und diskutieren Maßnahmen zur Verhältnis- und Verhaltensprävention. Ein Teilnehmer des Seminars im September 2024 bestätigt: „Eine gute Mischung aus Theorie und Praxis. Ich habe hier viel gelernt und nehme einiges mit, das ich in unserem Betrieb umsetzen werde.“ (dp)



© created by Adobe Firefly; Constanze Duijsmann/BG Verkehr

Locker bleiben trotz geballter Faust

Wer sich auf Konflikte vorbereitet, hat bessere Aussichten, sie friedlich beizulegen. Eine wesentliche Voraussetzung zur Schlichtung liegt in der Fähigkeit, Angriffe nicht persönlich zu nehmen. Hier eine grobe Übersicht zu den Grundlagen der Deeskalation.

Selbstschutz

- ▶ Der Eigenschutz hat immer Vorrang. Gehen Sie Risiken wortwörtlich aus dem Weg.
- ▶ Halten Sie in einem angespannten Gespräch mindestens eine Armlänge Abstand, behalten Sie Ihr Gegenüber im Blick.
- ▶ Machen Sie sich frühzeitig bemerkbar, wenn Sie bedroht werden, und holen Sie Hilfe.
- ▶ Nur wer regelmäßig Selbstverteidigungstechniken trainiert, wird sie zuverlässig einsetzen können. Dennoch hilft es, sich in sicherer Umgebung vorzubereiten und ein paar grundlegende Techniken zur Körperhaltung und zu schnellen Abwehrbewegungen einzuüben.

Selbstkontrolle

- ▶ Lassen Sie sich nicht provozieren, sondern gehen Sie ruhig und freundlich ins Gespräch.
- ▶ Gelassenheit signalisiert Selbstbewusstsein.
- ▶ Versuchen Sie zu erkennen, weshalb sich jemand ärgert, und zeigen Sie Verständnis: „Ich verstehe ja, dass Sie genervt sind, weil ...“
- ▶ Wiederholen Sie eine Aussage aus dem Angriff und geben Sie diese als ruhige Frage zurück.
- ▶ Versuchen Sie, Lösungen anzubieten, um die Spannung zu senken.
- ▶ Setzen Sie Grenzen, um deutlich zu machen, dass Sie das Gespräch nicht unter allen Umständen fortsetzen.
- ▶ Achten Sie darauf, langsam und in normaler Lautstärke zu antworten, auch wenn Sie beleidigt oder angeschrien werden.
- ▶ Lassen Sie sich Zeit. Atmen Sie langsam ein und aus, bevor Sie antworten.



Sicherheits-Info

für die Luftfahrt

Alle kürzlich
aktualisiert



Nr. 04: Schleppen von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeuge bewegen sich am Boden nicht immer mit eigener Kraft zu den Positionen zum Be- und Entladen, zur Wartung oder zum Abstellen. Sie benötigen hierzu Luftfahrzeugschleppgeräte.



Nr. 05: Catern

Während der Abfertigung von Luftfahrzeugen müssen auch die Mahlzeiten der Passagiere an Bord kommen. Besondere Gefährdungen bestehen beim Umgang mit Catering-Hubfahrzeugen.



Nr. 06: Be- und Entladen

Durch die Be- und Entladetätigkeit an Luftfahrzeugen ergeben sich besondere Gefahren. Auf engem Raum müssen hier und um den „Flieger“ zeitgleich Abfertigungs-, Wartungs- und Versorgungsarbeiten durchgeführt werden.



Nr. 09: Enteisen von Flugzeugen

Um die Oberflächen von Flugzeugen vor Vereisung zu schützen, werden sie mittels Enteiser mit einem heißen Glykol-Wasser-Gemisch besprüht. Bei ihrem Einsatz müssen alle, von der Planung über die Beschaffung bis hin zur Bedienung, gut ausgebildet sein.



Neue ISO-Norm für die Gepäckabfertigung

Die Gepäckabfertigung an Flughäfen ist eine körperlich anspruchsvolle Arbeit. Heben, Tragen, Ziehen und Schieben – all das belastet die Rücken der Mitarbeitenden. Die neue ISO-Norm 12604-2 empfiehlt, wie viel Gepäck gehandhabt werden sollte.

Die ISO-Norm 12604-2 ist keine bindende Vorgabe, sondern eine Empfehlung. „Die neuen Regeln sind strenger als der deutsche Arbeitsschutz, aber sie sind nicht verpflichtend“, erklärt Luisa Kölsch, Leiterin des Referats Ergonomie bei der BG Verkehr.

„Es handelt sich um Best Practice, das die Arbeitsbedingungen verbessern soll.“ In Deutschland gelten weiterhin die bestehenden Gesetze und Vorschriften, wie etwa die Lastenhandhabungsverordnung. So weist die neue Norm auch im Vorwort darauf hin, dass Abweichungen zulässig sind, wenn alternative Methoden ein gleichwertiges Maß an Arbeitssicherheit bieten. Ein wesentlicher Unterschied zu deutschen Arbeitsschutzstandards: Die Norm berücksichtigt keine Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeitenden. Stattdessen bildet sie einen Durchschnittswert. „Die Leitmerkmalmethoden zur Beurteilung der Wahrscheinlichkeit der körperlichen Über-

belastung hingegen sind genauer und differenzieren zwischen Männern und Frauen“, erklärt Kölsch.

„Die neuen Regeln sind strenger als der deutsche Arbeitsschutz, aber sie sind nicht verpflichtend.“

Luisa Kölsch,
Leiterin des Referats Ergonomie
bei der BG Verkehr

Im Fokus der Norm stehen das Gewicht der Gepäckstücke und die Häufigkeit der Handhabung. Je höher die Taktung der Handhabungen ist, desto weniger Lasten sollten pro Schicht transportiert werden. So gilt es je nach konkreter Ausgestaltung des Arbeitsplatzes als akzeptabel, wenn die „kumulative Masse des pro Bediensteten in acht Stunden abgefertigten Gepäcks bis zu 10.000 Kilogramm bei

kurzen Wegen (weniger als 20 Meter) oder 6.000 Kilogramm bei Wegen über 20 Meter“ beträgt. Gepäckstücke über 23 Kilogramm sollen nur noch mit mechanischen Hilfsmitteln oder von mindestens zwei Personen gemeinsam bewegt werden. Ergonomische Faktoren





Im Fokus der neuen ISO 12604-2 stehen das Gewicht der Gepäckstücke und die Häufigkeit der Handhabung.

© DGUV (Kaj Kandler, kombinatrotweiss.de); BG Verkehr; TAWI; Freepik



Gepäckstücke über 23 Kilogramm sollen nach neuer ISO-Norm nur noch mit mechanischen Hilfsmitteln oder von mindestens zwei Personen gemeinsam bewegt werden.

wie der Abstand zwischen Mitarbeitenden und Gepäck, Drehbewegungen von mehr als 90 Grad oder das Anheben über 55 Zentimeter reduzieren das maximal zulässige Gewicht. Hier fordert die Norm regelmäßige Messungen des Durchschnittsgewichts der Gepäckstücke, um die Arbeitslast zu überwachen. „Die Leitmerkmalmethode ist ein erprobtes Instrument zur Bewertung von Gefährdungen durch Lastenhandhabung“, erläutert Kölsch.

Arbeitsabläufe sollten so gestaltet werden, dass Überlastungen vermieden werden.

Technische und organisatorische Maßnahmen

Die ISO-Norm empfiehlt, Mehrfachhandhabung von Gepäck zu vermeiden und die Häufigkeit der Lastenhandhabungen pro Arbeitsschicht niedrig zu halten. Technische Hilfsmittel wie Vakuumlifter, Hakengeräte und Unit Load Devices (ULD), wo es möglich ist, sowie organisatorische Maßnahmen, wie Jobrotationen, stellen Möglichkeiten dar, um die empfohlene Belastung nicht zu überschreiten.

Unternehmen sollten die Norm als Chance sehen, ihre Arbeitsbedingungen weiter

zu optimieren. „Die ISO-Norm legt Zahlen fest, an denen Unternehmen sich orientieren können“, sagt Kölsch. „Doch wenn die Belastung zu hoch ist, müssen alle möglichen Maßnahmen geprüft und bestenfalls eine Kombination aus technischen, organisatorischen und personenbezogenen Maßnahmen umgesetzt werden.“ Das Einhalten der deutschen Lastenhandhabungsverordnung bleibt verpflichtend. Um Beschäftigte vor schwer therapierbaren Gesundheitsschäden bei Verstößen zu schützen, fordert die BG Verkehr konsequente Einhaltung und wird diese auch durchsetzen. Die ISO-Norm liefert erstmals konkrete Werte, die vorher oft fehlten oder aufwendig zu ermitteln waren. (msg)

Um das Gewicht von Gepäckstücken beim Handhaben zu reduzieren, könnten Vakuumlifter eingesetzt werden.



„Die ISO-Norm legt Zahlen fest, an denen Unternehmen sich orientieren können.“

Luisa Kölsch,
Leiterin des Referats Ergonomie
bei der BG Verkehr



Rote Linien im Weltall

Der Einstieg in die kommerzielle Raumfahrt ist auch in Deutschland ein Thema. Damit richtet die BG Verkehr als gegebenenfalls zuständige Unfallversicherung ihren Blick auf Sicherheit und Gesundheit in den unendlichen Weiten. Eine neue Broschüre steckt den Weg ab.

Deutsche im Weltall: Das ist bereits seit 1978 keine Science-Fiction mehr. Damals reiste der legendäre Kosmonaut Sigmund Jähn an Bord der Sojus 31 zur sowjetischen Raumstation Saljut 6 und kehrte nach sieben Tagen auf die Erde zurück. Nach Jähn waren elf weitere Deutsche im All, allesamt als Gast bei sowjetischen, russischen oder US-amerikanischen Missionen. Gemeinsam hatten sie eins: Sie wurden von staatlichen Agenturen ins Weltall geschickt, beispielsweise der European Space Agency (ESA), die das europäische Astronautencorps betreut.

Doch mittlerweile drängt es neben ESA, NASA und Co. den „New Space“ zu den Sternen. Gemeint sind kommerzielle Raumfahrtunternehmen, zum Beispiel Space X von Elon Musk. Sie sind durch private Investoren finanziert und konkurrieren um das wachsende Geschäftsfeld der Raumfahrt. Dazu gehört längst nicht nur der Transport von Satelliten in die Erdumlaufbahn, sondern auch die astronautische Raumfahrt. Für Schlagzeilen sorgen die Stippvisiten betuchter Weltraumtouristen, die für einen Suborbitalflug umgerechnet mindestens 250.000 Euro hinblättern. „Wer zur Raumstation ISS will, muss 50 Millionen Euro bezahlen“, so Prof. Dr. Reinhold Ewald in der Broschüre „Sicherheit und Gesundheit in der kommerziellen

Raumfahrt“, welche die BG Verkehr vor wenigen Tagen herausgebracht hat.

Deutsche Astronautinnen und Astronauten Reinhold Ewald gehört zu den Deutschen, die bereits im Weltall waren. Am 10. Februar 1997 startete er mit der Sojus TM-25 zur russischen Raumstation Mir, führte an Bord zahlreiche Life-Science-Experimente durch und kehrte am 2. März zur Erde zurück. Gemeinsam mit Prof. Dr. Claudia Stern, Abteilungsleiterin für klinische Luft- und Raumfahrtmedizin am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), stand Ewald den Präventionsexperten der BG Verkehr für die Raumfahrt-broschüre Rede und Antwort.

Ewald und Stern liefern in der Broschüre einen Überblick über Risiken und Gesundheitsgefahren in der Raumfahrt, der auch für Laien faszinierend ist. Ein weiterer Kernpunkt ist der Vergleich zwischen dem Vorgehen des „New Space“ und der klassischen, von den

Agenturen betriebenen Raumfahrt in Fragen der Sicherheit.

Der Aufenthalt im All ist gesundheitlich eine Herausforderung, wie Claudia Stern klarstellt: „70 Prozent der Astronauten bekommen das Space-Adaptation-Syndrom mit Übelkeit bis zum Erbrechen.“ Gleichzeitig sammelt sich Flüssigkeit im Kopf und Gehirn, was das Denken schwerer macht. „Dann beobachten wir Muskel- und Knochenverlust, Muskelkraftverlust sowie Veränderungen an den Augen – hier sind ebenfalls 70 Prozent betroffen“, ergänzt die Medizinerin. Zudem leiden zahlreiche Astronauten wegen des hohen Kohlendioxid-Gehalts an Bord permanent unter starken Kopfschmerzen.

Feuer an Bord der Raumstation

Auch ungeplante Ereignisse haben andere Konsequenzen als auf der Erde. Als Reinhold Ewald an Bord der Mir war, entzündete sich eine Patrone zur Sauerstofferzeugung. „Es gab eine

„Eine Marsmission muss nicht nur überlebbar sein, sondern auch eine gewisse Garantie für eine gesunde Rückkehr bieten.“

Prof. Dr. Reinhold Ewald, Physiker und Astronaut

Stichflamme wie aus einem Schneidbrenner, die nicht nur die umgebende Struktur der Patrone abschmolz, sondern auch Qualm, Rauch und diverse Emissionen in die Umgebungsluft freisetzte“, sagt Ewald. Die Reaktion konnte mit Wasserlöschern heruntergekühlt werden und das Feuer erlosch, aber zurück blieben Brandgase, die man natürlich nicht ins All ablassen konnte. Die Luft musste durch Ventilatoren und Filtersysteme gereinigt werden – während dieser Zeit trug die Besatzung Sauerstoffmasken.

„Das ist eines von den Ereignissen, auf die man im Training vorbereitet wird“, erklärt Ewald. Andere Szenarien seien ein plötzlicher Druckverlust oder der Austritt von Ammoniak aus dem äußeren Kühlsystem.

Sowohl Ewald als auch Stern machen deutlich, wie essenziell sorgfältiges Training für die Sicherheit und den wissenschaftlichen Erfolg von Raumfahrt-Missionen sind. Das sollte natürlich ebenfalls für die kommerzielle Raumfahrt gelten. Allerdings unterscheiden sich die Einsatzparameter zwischen den Missionen der Agenturen und denen in der kommerziellen Raumfahrt deutlich. Die Astronautinnen und Astronauten in den Agenturen werden teilweise über mehrere Jahre auf lange Missionen vorbereitet. In der kommerziellen Raumfahrt ist die Missions- und Trainingsdauer normalerweise deutlich kürzer.

Und es gibt weitere Unterschiede. „In der kommerziellen Raumfahrt spielen Zeit, Geld und Ressourcen eine besondere Rolle. Das Überschreiten roter Linien im Hinblick auf den Erhalt von Sicherheit und Gesundheit ist bei konkurrierenden Interessen besonders schwierig zu vermeiden. Wenn es um den Erfolg und um Termine geht, werden Sicherheitsinteressen

möglicherweise im Einzelfall anders beurteilt als bei den Raumfahrtagenturen“, sagt Claudia Stern. „Ein Problem ist das reduzierte Training. Aber intensives Training und die Kontrolle des Trainingserfolgs, mag das auch lang dauern und teuer sein, sind für alle auf einer Raumstation lebenswichtig.“

Ungelöste Probleme auf dem Weg zum Mars

„Meine Befürchtung ist, dass wir minder gut vorbereitete Missionen sehen werden“, sagt Reinhold Ewald mit Blick auf die kommenden zehn bis 20 Jahre. Als Beispiel nennt er kommerzielle Missionen, bei denen die Crew vollständig von der Steuerung durch die und der Kommunikation mit der Bodenstation abhängt. Ein Unglück bei einer touristischen Mission könnte negativ auf das gesamte Raumfahrtprogramm zurückschlagen, so die Befürchtung des Astronauten. Optimistisch ist Ewald hinsichtlich der Mondmissionen der NASA Artemis II und Artemis III, wenngleich nicht im derzeitigen Zeitplan. Für die erste Marslandung sieht er hingegen noch ungelöste Probleme – beispielsweise beim Schutz der Astronautinnen und Astronauten vor Strahlung oder bei den nicht untersuchten Fragen, ob sich der Hirndruck im All erhöht und welchen Grund bei früheren Missionen beobachtete Augenveränderungen haben. „Eine solche Mission muss nicht nur überlebar sein, sondern muss auch mit einer gewissen Garantie der gesunden Rückkehr verbunden sein“, sagt Ewald. (bjh)

Weiterführende Informationen

„Sicherheit und Gesundheit in der kommerziellen Raumfahrt“

www.bg-verkehr.de

Webcode: 25755071



Raumfahrt trifft Berufsgenossenschaft: Astronaut Reinhold Ewald und DLR-Abteilungsleiterin Claudia Stern mit den Präventionsexperten Christoph Caumanns, Martin Küppers und Jörg Hedtmann (von links).

Raumfahrzeuge als normalen Arbeitsplatz sehen

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention der BG Verkehr

Die BG Verkehr hat gerade eine Broschüre mit dem Titel „Sicherheit und Gesundheit in der kommerziellen Raumfahrt“ herausgegeben. Ist sie jetzt auch im Weltall zuständig?

Die BG Verkehr ist für die kommerzielle Verkehrswirtschaft zuständig. Ob sich das zu Lande, zu Wasser, in der Luft oder im Weltraum abspielt, ist dabei eigentlich zweitrangig. Zugegebenermaßen gibt es in Deutschland aktuell keine gewerblichen Aktivitäten in diesem Bereich. Aber die Entwicklung ist rasant und wir sollten uns darauf vorbereiten.

Wann rechnen Sie mit den ersten Versicherten im All?

Versicherte im All hat es ja schon gegeben, allerdings noch keine gewerblichen. Und die Erkenntnisse, die wir aus der Agentur-Raumfahrt gewinnen, lassen sich auch für die kommerzielle Raumfahrt anwenden. Wir sehen jedoch bereits aus der Erfahrung anderer Länder, dass sich die Beurteilung von Risiken durchaus unterscheiden kann.

In der laienhaften Betrachtung gilt die Raumfahrt durchaus als gefährlich. Wie hoch sind die Risiken aus Ihrer Sicht?

In der Tat dürfte die Raumfahrt trotz eines unbestritten hohen Sicherheitsniveaus nach wie vor die gefährlichste Form der Fortbewegung sein. Das betrifft die Personen, die tatsächlich den Flug antreten. Um aber eine Person ins All zu bringen, müssen Hunderte daran mitwirken, für die eine andere Risikobetrachtung gilt. Dennoch müssen wir beginnen, den Weltraum und die Raumfahrzeuge, die sich dort bewegen, wie einen normalen Arbeitsplatz zu betrachten und alles tun, um diesen so sicher wie möglich zu machen.



Gifte, Gase und geschulte Fachkräfte

Bei Kranich Entsorgung sind innovative Sicherheitslösungen Alltag: Blue Spots an Gabelstaplern, geschulte Mitarbeitende und ein modernes Arbeitsschutzmanagementsystem gehören dazu. Geschäftsführer Heinrich-Georg Kreisel sorgt dafür, dass das Unternehmen auch nach seinem Ruhestand gut gerüstet bleibt.

Kranich Entsorgung kümmert sich auch um die Abfälle medizinischer Einrichtungen.

Blaue Lichtpunkte wandern über den Betriebshof der Kranich Entsorgung GmbH. „Sie warnen: Achtung, hier kommt ein Gabelstapler. So verhindern wir Zusammenstöße“, erläutert Heinrich-Georg Kreisel stolz. Der 61-Jährige ist dieses Jahr noch Geschäftsführer des 2006 von ihm mitgegründeten Betriebs, dann geht er in den Ruhestand. „Aktuell schließe ich ein paar Projekte ab.“ So kümmert er sich um die Erweiterung des Zwischenlagers für Gefahrstoffe in Neumünster. Blaue Fässer stapeln sich neben Metallkästen und gelben Behältern. Die Abfälle darin sind gefährlich für Mensch und Umwelt. Treten sie aus, könnte das Grundwasser verseucht werden. In der Halle sind an den Toren Absperreinrichtungen angebracht, die von Mitarbeitenden bis auf den Boden herabgelassen werden können, um auslaufende Substanzen zurückzuhalten.

„Jedes Teammitglied weiß, wie wichtig mir der Arbeitsschutz ist“, sagt Kreisel. Das erkennen Besucherinnen und Besucher nicht nur an den Blue Spots, die sich an den Gabelstaplern befinden und blaue Punkte auf den Boden projizieren, sondern auch an vielen weiteren Maßnahmen: Im Innenhof etwa ließ Kreisel auf einem der Frachtcontainer ein Gerüst montieren. „Mit dem Gerüst können unsere Leute die Lkw-Dächer ganz bequem von Schnee und Eis befreien – und müssen sich dabei nicht in Gefahr bringen.“ Aus bequemer Höhe können sie mit dem Besen die Dächer reinigen. Ein fest montiertes Geländer schützt vor Absturzunfällen.

„Wir machen keinen Unterschied zwischen kleinen und großen Kunden – alle haben Problemstoffe.“

*Heinrich-Georg Kreisel,
Geschäftsführer von
Kranich Entsorgung*





Immer wieder in gutem Kontakt: Geschäftsführer Heinrich-Georg Kreisel (links) und Ralph Schneider, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

„Zu Kranich Entsorgung komme ich nicht wegen Unfällen, sondern als Berater.“

Ralph Schneider,
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

len. Kreisels Engagement kommt nicht von ungefähr. Vor einem Jahrzehnt hatte er auf einem fremden Betriebs Hof einen schweren Unfall miterlebt. Ein Mitarbeiter war beim Rückwärtsgehen über die Gabel eines unsachgemäß geparkten Hubwagens gestolpert und mit dem Schädel aufs Metall gestürzt. „Er war sofort tot. Der junge Vater hinterließ zwei kleine Kinder und seine Ehefrau“, erinnert sich Kreisel. Eine traurige Geschichte. Noch schlimmer wird sie bei näherer Betrachtung: „Dieser Unfall hätte mit etwas mehr Sorgfalt leicht vermieden werden können“, sagt Kreisel.

Yannick Seifert verlädt gerade im Hof Paletten mit in Sammelbehältern gelagerten Bat-

terien. 700 Tonnen lagert Kranich Entsorgung pro Jahr hier in Neumünster zwischen. Immer häufiger werden auch größere, leistungsstarke Lithium-Akkus bei den Batteriesammelstellen im Einzelhandel abgegeben. Durch immer mehr Anteile an Lithium-Akkus steigt die Zündgefahr. So zerstörte ein solcher Akku-Brand 2022 eine Wertstoffhalle in Bremen. So etwas kann bei Kranich Entsorgung nicht passieren: Hier lagern die Akkus im Hof in Frachtcontainern und nicht in einer der Hallen. Sollte es zum Brand kommen, können die Metalltüren geschlossen und der Innenraum

von der Feuerwehr mit Löschwasser geflutet werden. Regelmäßige Temperaturmessungen überwachen die Akkus. Einige Fachkräfte sind speziell geschult, Batterien anhand ihres Zustands in die Kategorien „defekt“ oder „kritisch defekt“ einzuteilen. Entsprechend dieser Einteilung werden Behälter der benötigten Verpackungsgruppe und für den vorliegenden Batterietyp ausgewählt.

Belieferung der Sammelstellen

„1.000 Tonnen Leuchtmittel transportieren wir im Jahr.“ Kreisel deutet auf Paletten mit



Yannick Seifert verlädt im Hof Paletten mit in Sammelbehältern gelagerten Batterien.

„Seit 2009 veranstalten wir jedes Jahr einen Tag der Arbeitssicherheit.“

Heinrich-Georg Kreisel,

Geschäftsführer von Kranich Entsorgung



Die chemischen Gefahrstoffe werden zur Sonderabfallverbrennung weitertransportiert.



Ein Blick in Halle 1 des Entsorgungsunternehmens: Verschiedene Abfälle reihen sich ordentlich im Lager auf.

ordentlich verpackten Energiesparlampen und Leuchtstoffröhren. So gesichert können sie zu den verschiedenen Recyclingunternehmen der Hersteller gebracht werden. Falls eine Lampe bricht, dürfen die Scherben weder aus der Verpackung austreten noch das Personal verletzen. Dafür lässt Kreisel die Transportbehälter zusätzlich folieren.

Insgesamt bis zu 4.500 Tonnen Abfälle bringt das Unternehmen im Jahr zum Zwischenlager und zur Sonderabfallverbrennung. So stehen neben den Containern mit Leuchtmitteln auch Behälter mit Krankenhausabfällen. Die Deckel dieser Behälter rasten nach dem Schließen ein, sodass sie nicht mehr geöffnet werden können. Diese Maßnahme verhindert das Austreten von Inhaltsstoffen und Verletzungen an spitzen und scharfen

Gegenständen. Zum Zwischenlagern und Transportieren hat das Unternehmen extra ein Kühlfahrzeug angeschafft, das die Abfälle auf bis zu -10 Grad Celsius runterkühlen kann. „So riecht hier nichts, selbst wenn die Touren mal etwas länger dauern“, führt Kreisel aus.

Insgesamt bis zu 4.500 Tonnen Abfälle bringt das Unternehmen im Jahr zum Zwischenlager und zur Sonderabfallverbrennung.

Betritt man das Lager, erheben sich an den Seiten verschiedenste Behälter: Fässer, Kanister und Metallbottiche. In den meisten befinden sich brennbare, giftige oder ätzende Stoffe, die das Unternehmen zur Vernichtung zur Sonderabfallverbrennung transportiert. Das Team wiegt und kontrolliert alles sorgfältig. Dabei werden die Gefäße vorsichtig geöffnet, um zu prüfen, ob der Inhalt mit dem Etikett übereinstimmt. „Herr Kreisel kam auf die BG Verkehr zu und bat darum, die Inhaltsstoffe der gegebenenfalls frei werdenden Dämpfe und Gase beim Öffnen der Behälter zu messen“, erklärt Ralph Schneider, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr. „Ich möchte es genau wissen: Sind die entweichenden Gase gefährlich für meine Mitarbeiter? Nicht, dass sich meine Leute die Gesundheit ruinieren“, ergänzt der Geschäftsführer.





Eine Anlieferung für das Lager.

„Bei uns feiert kein Behälter Geburtstag – keine Ladung ist älter als ein halbes Jahr im Lager.“

Heinrich-Georg Kreisel,

Geschäftsführer von Kranich Entsorgung

Das Unternehmen lagert Chemikalien von großen und kleinen Betrieben, zum Beispiel aus der Industrie. Die Abfälle lagern maximal ein halbes Jahr bei Kranich Entsorgung. Sobald der Transporttermin zu der Sonderabfallverbrennung steht, wird der jeweilige Abfall dort vernichtet. Dabei gilt: „Wir machen keinen Unterschied zwischen kleinen und großen Kunden. Alle haben Problemstoffe, egal ob es Krankenhäuser oder Bauernhöfe sind“, sagt Kreisel. Sogar für Schulen war der Geschäftsführer schon unterwegs. „Man muss Fachwissen haben, um die Chemie- oder Physikmaterialien einer Schule zu entsorgen“, meint er. Das bedeutet in diesem Fall, alle Chemikalien

bereits vor dem Transport so zu trennen, dass sie nicht miteinander reagieren können. Kreisel selbst ist Chemie-Ingenieur und war früher oft bei Abholungen dabei.

Regelmäßige Arbeitsschutz-Treffen

Dass Kreisel Arbeitsschutz sehr ernst nimmt, zeigt er in den monatlichen Treffen aller Mitarbeitenden. Ziel ist es, über Verbesserungen zu sprechen. Gefährliche Situationen und Beinahe-Unfälle kommen zur Sprache und Lösungen werden gesammelt. „Wenn jemand zum Beispiel etwas fürs Fahrzeug braucht, wird das besorgt. Unsere Lkw sind mit allem ausgestattet, was an Sicherheitsfeatures möglich ist.“

Seit 2009 veranstaltet Kranich Entsorgung jedes Jahr einen Tag der Arbeitssicherheit, der zu einem festen Bestandteil der Unternehmenskultur geworden ist. An diesem Tag stehen alle Arbeiten still: Jedes Fahrzeug wird auf den Hof gefahren und gründlich durchgecheckt. Auch werden sämtliche Prüfungen beweglicher Arbeitsmittel durchgeführt. Es folgen Unterweisungen und interne Gespräche zum Arbeitsschutz. Zum Abschluss steht ein fröhliches Beisammensein beim gemeinsamen Essen auf dem Programm. „Das kostet uns natürlich einen vollen Arbeitstag“, räumt Kreisel ein. Doch für den Geschäftsführer ist der Aufwand eine Investition in die Zukunft: „Dass wir sicher arbeiten, gehört zu unserer Reputation. Jeder Kunde weiß, dass wir verlässlich sind.“ Diese Sicherheitsstandards zahlen sich auch im Alltag aus. So profitieren Mitarbeitende davon, wenn sie in eine Polizeikontrolle kommen. „Werden meine Leute angehalten, geht eine Kontrolle meist

„Blaue Punkte warnen: Achtung, hier kommt ein Gabelstapler! So verhindern wir Zusammenstöße.“

Heinrich-Georg Kreisel,
Geschäftsführer von
Kranich Entsorgung



Mit den blauen Lichtpunkten kündigen sich die Gabelstapler an, um Zusammenstöße zu vermeiden.



In der Halle sind Absperreinrichtungen angebracht, die bis auf den Boden herabgelassen werden können, um auslaufende Flüssigkeiten aufzuhalten.

sehr schnell. Ruhezeiten werden eingehalten und die Ladung kommt termingerecht vom Kunden zur Entsorgungsanlage.“

BG Verkehr als Beraterin

Schneider freut sich: „Zu Kranich Entsorgung komme ich nicht wegen Unfällen, sondern als Berater.“ Die Blue Spots der Gabelstapler wurden zum Beispiel eingeführt, als Kreisel um Vorschläge für mehr Sicherheit auf dem Betriebshof bat. „In einem Logistikunternehmen gab es viele Unfälle mit Gabelstaplern. Als diese mit den Blue Spots nachgerüstet wurden, gingen die Unfälle deutlich zurück“, berichtet die Aufsichtsperson der BG Verkehr. Das überzeugte Kreisel.

„Das Unternehmen war eines der ersten in Norddeutschland, die ein Arbeitsschutzmanagementsystem der BG Verkehr installierten“, lobt Schneider. Und das hatte für Kranich Entsorgung bisher nur Vorteile. Nicht zuletzt für den Umsatz: „Viele Ausschreibungen verlangen,

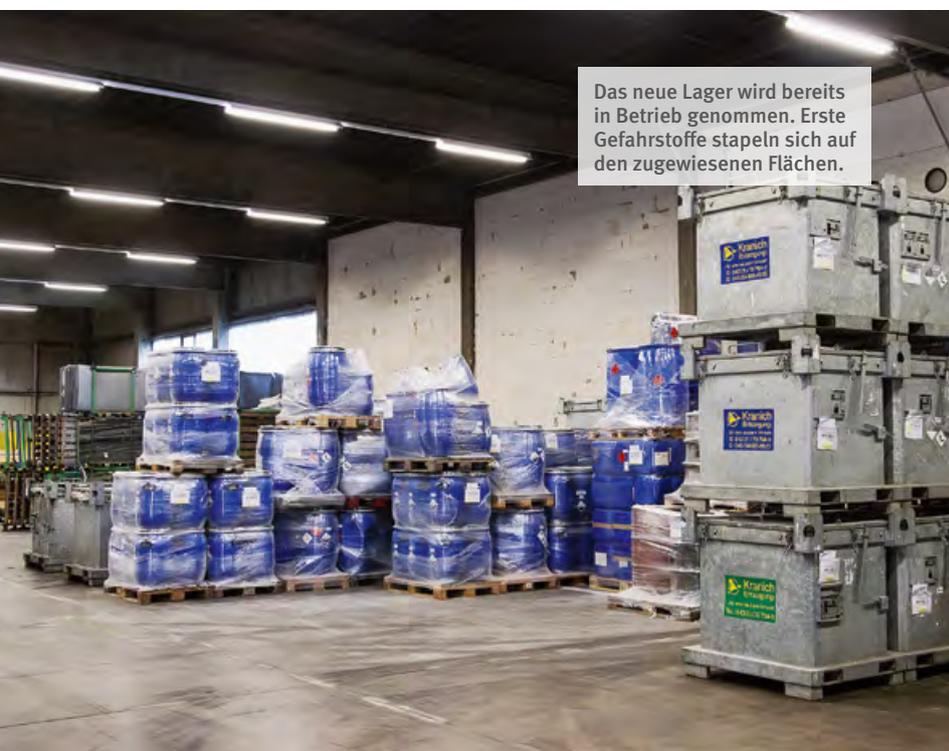
dass wir ein solches System nutzen“, erklärt Kreisel. Zu Beginn seines Unternehmens war dieses System ein Garant dafür, Aufträge zu erhalten, und damit für den Erfolg. „Außerdem ist es ein Qualitätsmerkmal bei Ausschreibungen.“ Denn ein Arbeitgeber erscheint gleich viel attraktiver, wenn er sich um die Gesundheit seiner Mitarbeitenden sorgt. Und Fachkräfte sind schwer zu finden. „Ein Unfall und damit ein wochenlanger Ausfall bedeuten hohe Kosten für das gesamte Unternehmen“, weiß Kreisel.

Zur Tochter geworden

Seit 2021 gehört das Unternehmen zur Hamburger Otto-Dörner-Gruppe. „Wir sind jetzt ein Tochterunternehmen, durften aber unseren Namen behalten“, sagt Kreisel. Der Grund ist einfach: Die Marke hat in Norddeutschland einen hohen Bekanntheitsgrad und einen guten Ruf. Der Neumünsteraner Betrieb kümmert sich weiterhin um Sonderabfälle in der Unternehmensgruppe. „Unser Einsatzgebiet hat sich erweitert. Wir sind in Hamburg, Schleswig-Holstein, im Norden von Niedersachsen und in Teilen Mecklenburg-Vorpommerns unterwegs. Für das Leuchtmittel-Recycling geht es sogar darüber hinaus: Wir fahren nach Brandenburg und ins nördliche Nordrhein-Westfalen“, beschreibt Kreisel.

Für Innenstadtfahrten nutzt das Unternehmen Kleintransporter. „Damit sind wir flexibler“, hebt Kreisel hervor. Gerade fährt ein solcher auf den Hof. Während die Mitarbeiter das Fahrzeug mit Gabelstaplern entladen, führt Kreisel über eine Rampe zurück ins Hauptgebäude. „Bitte halten Sie sich am Handlauf fest“, mahnt er seine Gäste freundlich.

Text: Dr. Marc Sgonina
Fotos: Gerald Hänel



Das neue Lager wird bereits in Betrieb genommen. Erste Gefahrstoffe stapeln sich auf den zugewiesenen Flächen.

Arbeitsschutz braucht alle



Gemeinsam sind wir sicher. Leben und Gesundheit am Arbeitsplatz können nur alle Beteiligten zusammen optimal schützen. Deswegen verpflichtet die gesetzliche Unfallversicherung alle Beschäftigten, bei der Unfallverhütung mitzuwirken. Jeder trägt für sich selbst sowie für die Kolleginnen und Kollegen Verantwortung. Einer für alle, alle für einen.

Regeln beachten und weiterentwickeln

Guter Arbeitsschutz lebt von Gemeinsamkeit. Dazu gehört es, Vereinbarungen und Betriebsanweisungen einzuhalten. Unterstützen Sie dabei auch Kolleginnen und Kollegen. Und falls eine Regelung unklar oder unstimmig scheint – Ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit freut sich über Feedback.

Arbeitsmittel richtig einsetzen

Sorgsamkeit am Arbeitsplatz ist die beste Vorsorge: Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe werden schnell gefährlich, wenn man sie nicht bestimmungsgemäß verwendet. Achten Sie im Arbeitsalltag aufmerksam darauf und sprechen Sie Probleme direkt an.

Im Notfall helfen können

Erste Hilfe geht uns alle an. Wer nach einem schweren Unfall genau weiß, was zu tun ist, kann Leben retten. Darum müssen alle Ersthelfenden alle zwei Jahre ihre Erste-Hilfe-Kenntnisse auffrischen. Wichtig auch: öffentliche Aushänge mit den Namen der Ersthelferinnen und Ersthelfer im Betrieb.

Risiken melden

Jeder Mangel birgt eine Unfallgefahr. Umsicht schützt. Werden technische Defekte und Unzulänglichkeiten in Arbeitsabläufen frühzeitig gemeldet und behoben, sinkt das Risiko von Unfällen. Ansprechpersonen sind Sicherheitsbeauftragte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie Betriebsärztinnen und Betriebsärzte.

Mit klarem Kopf am Arbeitsplatz

Arbeitssicherheit erfordert Konzentration. Hände weg von Alkohol und Drogen. Schauen Sie nicht weg, wenn Kolleginnen oder Kollegen dagegen verstoßen. Denn berauschende Mittel verringern das Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen. Bei der Einnahme von Medikamenten bitte immer die Packungsbeilage sorgfältig auf Nebenwirkungen durchlesen.

Nicht vom Weg abkommen

Wer auf Verkehrswegen bleibt, bewegt sich sicher. Zutritts- und Aufenthaltsverbote schützen die Beschäftigten vor Gefahren, die oft erst auf den zweiten Blick bemerkt werden. Dazu zählen zurücksetzende Fahrzeuge oder Luftfahrtbodengeräte sowie angehobene Aufbauten mit darauf verlaufenden, temporären Verkehrswegen.

© Adobe Stock (Racle Fotodesign); Freepik



Weiterführende Informationen

DGUV Regel 100-001 –
Grundsätze der Prävention
www.dguv.de
Webcode: p100001





Unsere Antwort von Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr

Ihre Frage:

„Ist Farbenblindheit ein Risiko im Straßenverkehr?“

So einfach lässt sich das nicht beantworten. In Europa gibt es zum Beispiel Ampeln, die horizontal angebracht sind, das erschwert die Orientierung. Es geht auch gar nicht in erster Linie um die Ampel. In der Tat gibt es für die Fahrerlaubnis B (Pkw) und andere Fahrerlaubnisse der Gruppe 1 keine Voraussetzungen in Bezug auf das Farbsehen. Auch für Lkw und Busse (Gruppe 2) schließt eine eingeschränkte Fähigkeit zur Farberkennung den Erwerb der Fahrerlaubnis nicht aus. Allerdings muss bei einer höhergradigen Rotschwäche eine sogenannte Gefährdungsaufklärung erfolgen. Wenn die Erkennbarkeit der Farbe Rot eingeschränkt oder gar nicht vorhanden ist, sieht man Warnlichter (Ampeln, Bremslichter), aber auch Schilder mit roter Symbolik deutlich schlechter

und später als Normalsichtige, insbesondere bei eingeschränkter Sicht durch Regen oder Nebel.

Den meisten Betroffenen ist dieses Defizit überhaupt nicht bewusst, denn es ist angeboren. Etwa acht Prozent der männlichen Bevölkerung in Westeuropa hat eine Schwäche im Rot-Grün-Bereich. Auch die Erkennbarkeit von Farbcodierungen im Display des Fahrzeugs, wie zum Beispiel im Navigationssystem oder in Fahrerassistenzsystemen, ist eingeschränkt. Das sollte man zumindest wissen, um sich darauf einstellen zu können. Im Übrigen sind die Regeln für das Farbsehvermögen in anderen Verkehrsbereichen, wie etwa im Flugverkehr, in der Schifffahrt und im Bahnverkehr, deutlich strenger als auf der Straße.

Ab 3 wird's gefährlich



Von der Intensität der UV-Strahlung hängt ab, wann bei ungeschützter Haut ein Sonnenbrand auftreten kann. Auch wenn die Sonne noch nicht heiß vom Himmel brennt, kann die Strahlung schon schädigen. Zur Einschätzung dient als wissenschaftlicher Wert der internationale UV-Index. Bereits ab Stufe 3 sollte man sich schützen. Prognosen zum UV-Index veröffentlicht zum Beispiel das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) auf seiner Internetseite, von April bis September auch per UV-Newsletter.

BfS-UV-Newsletter
www.bfs.de



Vorsicht, Zecken!

Milde Winter begünstigen die Vermehrung von Zecken. Gelingt es ihnen, unbemerkt das Blut eines Menschen zu saugen, können sie dabei Krankheiten übertragen. Am häufigsten sind die Borreliose und FSME (Frühsommer-Meningo-Enzephalitis, eine Entzündung des Gehirns und der Hirnhäute). Eine Impfung gegen das FSME-Virus kann die Infektion verhindern. Wie man sich am besten vor Zecken schützt und was nach einem Stich zu tun ist, erläutert die Broschüre „Vorsicht Zecken!“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Als Extra enthält die Printausgabe einen Zeckentferner.

Vorsicht Zecken!
publikationen.dguv.de
Webcode: p214078





Am besten null Promille

Wer Alkohol trinkt, gefährdet unter Umständen seine Gesundheit. Das Zellgift Acetaldehyd, das beim Abbau von Alkohol im Körper entsteht, kann eine Vielzahl verschiedener Krankheiten verursachen oder verschlechtern. Dazu gehören Krebserkrankungen sowie die Schädigung von Hirnzellen. Unabhängig von den möglichen körperlichen Folgen hat Alkohol als leicht verfügbare „Alltagsdroge“ großes Suchtpotenzial. Die Deutsche Gesellschaft für Ernährung hat deswegen ihre Empfehlungen an den aktuellen Stand der Forschung angepasst. Ihr Rat: Wer wirklich auf Nummer sicher gehen will, sollte komplett auf Alkohol verzichten.

© Adobe Stock (JackF); Shutterstock (MAD_Production; Tartila); iStock (24K-Production; ArtmannWitte)

Wettbewerb zur Gesundheitsförderung

Unternehmen mit maximal 49 Beschäftigten können am Ideenwettbewerb „49 gewinnt!“ teilnehmen. Die Koordinierungsstelle zur Betrieblichen Gesundheitsförderung, der sechs gesetzliche Krankenkassen angehören, lädt zum Mitmachen ein. Zur Umsetzung kreativer Ideen rund um die Gesundheit winken Preise bis zu 25.000 Euro. Einsendeschluss ist der 31. Mai 2025. Weitere Infos gibt es im Internet.

49 gewinnt!
www.49gewinnt.de



Das Fax hat ausgedient

Die BG Verkehr nutzt in der Mitgliederabteilung und dem Geschäftsbereich Reha- und Leistung keine Faxe mehr. Damit setzen wir die aktuellen Forderungen des Datenschutzes und des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik um. Während einer Übergangszeit werden eingehende Faxe noch angenommen. Bitte Informieren Sie sich auf unserer Internetseite über die digitalen Kommunikationswege.

www.bg-verkehr.de
Webcode: 24577048



Gehörschutz bei Hörminderung

Wie können sich Personen mit vermindertem Hörvermögen vor Lärm schützen? Die DGUV Information 212-686 stellt verschiedene Möglichkeiten vor und gibt Verhaltenstipps.



Gehörschützer-Kurzinformation
für Personen mit Hörminderung
publikationen.dguv.de
Webcode: p212686



Neue Medien zur Ersten Hilfe

Alle Beschäftigten müssen wissen, wie sie sich in Notfallsituationen verhalten sollen. Die Unternehmensleitung ist daher verpflichtet, alle Mitarbeitenden angemessen auf Brände, Betriebsstörungen oder Unfälle vorzubereiten. Ein neuer Erklärfilm der BG Verkehr fasst zusammen, was zu tun ist.

Homeoffice, mobiles Arbeiten und flexible Arbeitszeiten müssen bei der Organisation der Ersten Hilfe im Betrieb berücksichtigt werden. Über Einzelheiten informiert das Sachgebiet Erste Hilfe der DGUV mit einem „Fachbereich aktuell“.

Film: Erste Hilfe im Betrieb
www.bg-verkehr.de
Webcode: 18466291



Erste Hilfe bei flexiblen Arbeits-
formen und Arbeitszeiten
www.dguv.de
Webcode: p022596





Unbekannte Gefahr durch Radon

Unmerklich und unterschätzt: Radon. Wer diesem radioaktiven Gas zu lange ausgesetzt ist, erhöht sein Risiko, an Lungenkrebs zu erkranken. Der Gefahr kann mit Messungen und gezielten Maßnahmen begegnet werden.

Radon – das ist doch eher etwas für Fachleute? Ein Randthema bestenfalls. Oder ist da mehr dran? Radon ist ein farbloses und geruchloses Gas. Und außerdem radioaktiv. Das bedeutet, dass Radon im Laufe der Zeit zerfällt und dabei andere Elemente entstehen – und nebenbei radioaktive Strahlung. Das stabilste Radon-Isotop hat eine Halbwertszeit von 3,8 Tagen. Das heißt, dass innerhalb dieser Zeit die Hälfte der Atome zerfällt, wobei das Metall Polonium gebildet wird. Atmet man das gasförmige Radon immer mal wieder ein, wird ein Teil davon in der Lunge zerfallen und eine winzige Menge Polonium verbleiben. Polonium selbst ist auch radioaktiv und zerfällt weiter, wobei am Ende Blei entsteht. Die Betroffenen bemerken diesen Prozess nicht.

Beim Zerfall von Radon und seinen Folgeprodukten wird unter anderem Alphastrahlung frei. Sie lässt sich normalerweise sehr leicht abschirmen, dafür reicht schon Papier oder Karton. Gelangt sie allerdings in den Körper hinein, zerstört sie ungehindert ihr Umfeld – zum Beispiel die benachbarten Zellen. Wenn diese dabei nicht komplett absterben, können sie in der Lunge Krebs auslösen. Radon

gehört neben dem Rauchen zu den Hauptursachen für Lungenkrebs. Spätestens jetzt könnte der Impuls da sein, lieber kein Radon einatmen zu wollen, oder?

Radon gehört zu den Hauptursachen für Lungenkrebs.

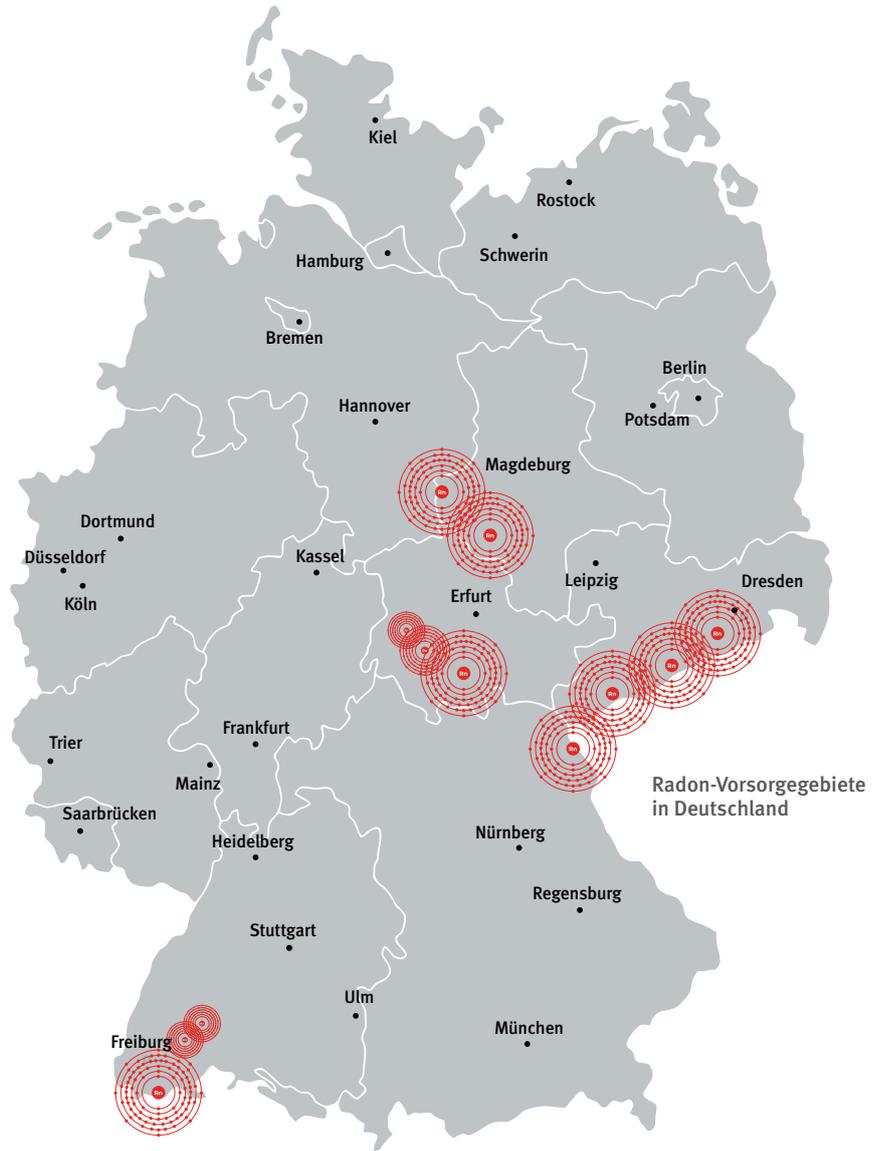
Hotspots in Deutschland

Radon entweicht als natürliches Element aus der Erde und verteilt sich stark verdünnt in der Luft. Dort ist es in so geringem Maße vorhanden, dass es kaum eine Rolle spielt. Aber wenn Radon schleichend in Keller- oder Erdgeschossräume eindringt, steigt dort die Konzentration und es wird gefährlich. Personen, die sich dort aufhalten, können viel von dem radioaktiven Gas einatmen – ohne dies zu merken.

Die Beschaffenheit des Bodens ist entscheidend dafür, ob viel oder wenig Radon frei wird. In vielen Gegenden Deutschlands ist das kaum ein Thema, aber es gibt ein paar Radon-Hotspots, insbesondere in Teilen von Sachsen,

Thüringen, Sachsen-Anhalt und Baden-Württemberg sowie im Harz und im Fichtelgebirge. Die eher kritischen Regionen wurden von den Bundesländern als sogenannte Radon-Vorsorgegebiete ausgewiesen. Einen Überblick gibt es beim Bundesamt für Strahlenschutz (BfS; siehe weiterführende Informationen).

Sollte Ihr Unternehmen in einem Radon-Vorsorgegebiet liegen, dann sind Sie verpflichtet, Radon zu messen. Das steht im Strahlenschutzgesetz, kostet nicht viel und geht ganz einfach, aber leider nicht schnell. Eine Liste anerkannter Anbieter für die Messungen finden Sie auf der Internetseite des BfS. Die Messgeräte werden einfach an geeigneten Plätzen ausgelegt und am Ende der Messung eingeschickt. Allerdings dauert die Probenahme mittels der Passivsammler ein ganzes Jahr, um Schwankungen der Radonfreisetzung gut erfassen zu können. In dieser Zeit müssen die Geräte an genau jenem Ort verbleiben. Gemessen wird dabei die Aktivität in der Luft, und zwar in Becquerel pro Kubikmeter (Bq/m^3). Die Aktivität beschreibt die Anzahl der radioaktiven Zerfälle pro Sekunde. Liegt das Ergebnis oberhalb von $300 \text{ Bq}/\text{m}^3$, müssen Maßnahmen ergriffen



Radon-Vorsorgegebiete in Deutschland

werden, um Personen zu schützen, die sich dort aufhalten könnten.

Was tun bei hoher Radon-Konzentration?

Oft genügt es, regelmäßig zu lüften. In hartnäckigen Fällen kann es aber notwendig werden:

- ▶ eine technische Lüftung einzubauen (hier sollte auch an die Erzeugung eines leichten Überdrucks gedacht werden, damit Radon gar nicht erst eindringen kann),
- ▶ das Gebäude abzudichten (vor allem an Rohrleitungen, Rissen, Fugen und Schächten) oder sogar
- ▶ Radon aus dem Erdreich abzusaugen.



Radon-Messungen sind ein wirksamer Schutz Ihrer Beschäftigten.

Sollte es so weit kommen, ist die jeweils zuständige Landesbehörde die richtige Ansprechpartnerin.

Zur Überprüfung von Maßnahmen und um nicht immer ein Jahr warten zu müssen, können auch direktanzeigende Messgeräte verwendet werden. Allerdings sind kurze Messungen mit Unsicherheiten verbunden.

Messungen sind auch möglich, wenn Ihr Unternehmen nicht in einem Radon-Vorsorgegebiet liegt. Die Vorsorgegebiete können gar nicht kleinteilig alle denkbaren Regionen abdecken und Messungen bringen Ihnen Klarheit und Sicherheit. Letztlich geht es ja um Kenntnisse und einen wirksamen Schutz Ihrer Beschäftigten vor Lungenkrebs.

Ulrich Metzdorf
Referent für ionisierende Strahlung
bei der BG Verkehr

Weiterführende Informationen

Informationen zu Radon auf der Seite des Bundesamts für Strahlenschutz (BfS)
www.bfs.de



Radon-Vorsorgegebiete
www.bfs.de



Radon messen
www.bfs.de



© contenova mit Freepik; Bundesamt für Strahlenschutz (die BfS-Karte besitzt keine rechtliche Verbindlichkeit und dient lediglich der gesamtdeutschen Veranschaulichung)

Ein Trainer zum Tragen

Die BG Verkehr hat untersucht, ob ein kleiner Sensor am Kragen zu rüchenschonendem Verhalten „erziehen“ kann. Jetzt liegen die Ergebnisse der Studie vor.

© BG Verkehr



Der Mitarbeiter beugt sich tief nach unten, um ein Paket anzuheben – und hält gleich wieder inne, weil ihn sein persönlicher Trainer mit einem deutlichen Piep vor der Bewegung warnt. Die Technik kennt da keine Hemmungen: verdrehte Wirbelsäule: piep, piep, piep – schnelle ruckartige Bewegung – dreimal lang piep! Luisa Kölsch beobachtet den Vorgang mit sichtlicher Zufriedenheit. Sie leitet das Referat Ergonomie bei der BG Verkehr und wollte herausfinden, ob sich Bewegungsmuster trainieren lassen, die Rückenschmerzen vorbeugen.

Studie belegt Wirksamkeit

Die Idee ist einfach: Ein Sensor, der am Körper getragen wird, registriert die Haltung der Testperson. Bemerkt er eine belastende Bewegung, zum Beispiel das Anheben einer Last mit weit vorgebeugtem Oberkörper, gibt er ein Signal. Das hört sich vielleicht im ersten Moment nervig an, ist aber wesentlich dezenter als die Sprache unseres Körpers, der früher oder später mit starken Schmerzen auf Fehlhaltungen reagiert. Und die „Hartnäckigkeit“ der Technik zahlt sich aus. „In nur zwei Wochen haben wir schon einen Rückgang der gefährdenden Bewe-



Auswertung der Studie

- 113 Personen nahmen teil.
- Nach nur zehn Arbeitstagen hat sich die Anzahl der Fehlbewegungen bei den Teilnehmenden im Mittel um 19 Prozent reduziert.
- Bei der Schlussauswertung geben 80 Prozent an, bei der Arbeit bewusster auf die Körperhaltung zu achten.
- 68 Prozent empfehlen das Training.

„Wir verleihen die Technik an Mitgliedsunternehmen, in denen Beschäftigte oft schwere Lasten heben müssen.“

Luisa Kölsch, Leiterin Referat Ergonomie bei der BG Verkehr

gungen um gut sieben Prozent festgestellt“, erläutert Luisa Kölsch. „Etwa 80 Prozent der Teilnehmenden sagen, sie seien nun sen-

sibler für die richtige Körperhaltung, und über 60 Prozent wollen mehr darauf achten, Lasten rüchenschonend zu bewegen.“



Wenn die Testpersonen sich zu tief herunterbeugen, sich verdrehen oder ruckartig bewegen, piept und vibriert der Sensor.



Die detaillierte Auswertung der Daten unterstützt die Fachkraft für Arbeitssicherheit dabei, Maßnahmen zur Prävention zu entwickeln.

Angebot der BG Verkehr

Sie wollen die Technik bei sich im Unternehmen testen? Die BG Verkehr verleiht die elektronischen Trainer kostenlos an interessierte Mitgliedsunternehmen. Das Set besteht aus einem Technikkoffer zur Auswertung der Daten und Sensoren für 13 Personen. Diese sogenannten Wearables werden am Körper getragen (englisch „to wear“ = tragen, anziehen). Das Ausleihen für einen zehntägigen Test ist kostenfrei. Eine Kontaktperson (meist Fachkraft für Arbeitssicherheit) muss die Testphase im Betrieb begleiten. (dp)

Weiterführende Informationen

Infos zum Testkoffer-Verleih erhalten Sie beim Referat Ergonomie der BG Verkehr oder der für Ihren Betrieb zuständigen Aufsichtsperson.
E-Mail: praev-sotercoach@bg-verkehr.de



Unsere Themenseite zum Muskel-Skelett-System behandelt unter anderem das „Heben und Tragen“.
www.bg-verkehr.de
Webcode: 19318346

So schonen Sie beim Heben die Bandscheiben: erst in die Knie gehen, dann die Last nah am Körper halten.



Schmerzfrei arbeiten

Rückenschmerzen sind oft die Folge des Anhebens und Tragens schwerer Lasten bei falscher Körperhaltung. Auf diese drei Bewegungsmuster sollten Sie besonders achten:

- ▶ beim Anheben immer in die Knie gehen, statt sich vornüberzubeugen;
- ▶ frontal zur Last stehen, statt sich zu verdrehen;
- ▶ langsame und ruhige Bewegungen machen statt schnelle und ruckartige.

Die Studie der BG Verkehr hat gezeigt, dass es innerhalb von relativ kurzer Zeit möglich ist, sich neue Bewegungsmuster einzuprägen. Dazu braucht man nicht unbedingt einen tragbaren Trainer: Sportvereine und Fitnessstudios bieten zum Beispiel spezielle Kurse zum Aufbau der Muskulatur im Rücken an. Oft belohnen die Krankenkassen den Besuch so einer „Rückenschule“ mit einem Zuschuss.



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Zukunft

Technische Innovationen helfen uns, menschliche Fehler zu vermeiden, aber am Ende müssen wir an uns selbst arbeiten, um Unfälle zu verhindern.

Als ich 1979 ins Berufsleben eintrat, starben noch fast 3.000 Menschen bei Arbeitsunfällen. Heute liegt diese Zahl bei unter 400. Im Straßenverkehr hatten wir unvorstellbare 13.000 Tote. Heute sind es unter 3.000. Dabei ist ohne Frage jeder tödliche Unfall einer zu viel, aber man darf sich auch über jedes seit dieser Zeit gerettete Leben freuen. Das ist in erster Linie ein Erfolg guter Präventionsarbeit in allen Bereichen. Das betrifft eine verbesserte Sensibilisierung für Präventionsthemen, Gefährdungsbeurteilung, Qualifizierung und Unterweisung.

Entscheidend jedoch waren Innovationen in der Fahrzeug-, Verkehrs- und Sicherheitstechnik. Viele riskante Eingriffe in Prozessabläufe werden schlicht verhindert. Assistenzsysteme reduzieren typisch menschliche Fehler und vermeiden gefährliche Situationen. Aber auch die Verbesserungen in der medizinischen Erstversorgung und Rehabilitation haben erheblich dazu beigetragen, die Überlebenschancen nach schweren Verletzungen zu erhöhen.

Bedauerlicherweise hat sich die Gesamtzahl der Unfälle und Verletzten weit weniger eindrucksvoll verringert. Das zeigt, dass es noch viel Potenzial gibt, das Sicherheitsbewusstsein zu schärfen und Prävention als gesamtgesellschaftliche Verantwortung wahrzunehmen. Der Blick in die Vergangenheit mag uns bestätigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind, aber die Zukunft verlangt weitere Anstrengungen. Dabei müssen wir insbesondere an uns selbst arbeiten. Ich setze auf weitere technische Errungenschaften – aber die Technik soll uns unterstützen, nicht ersetzen.

Liebe Leserinnen und Leser, ich werde diese Entwicklung weiterhin mit großem Interesse verfolgen – ab April 2025 allerdings nicht mehr als Leiter der Prävention der BG Verkehr. Nach 46 Berufsjahren, davon 28 in der gesetzlichen Unfallversicherung, verabschiede ich mich mit dieser Kolumne in den Ruhestand. Meinem Nachfolger Wolfgang Laske wünsche ich schon heute viel Erfolg (mehr dazu in der nächsten Ausgabe).

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
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



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Januar 2025

Der SicherheitsProfi erscheint viermal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Juni 2025.

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

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:

Frage 1 – a, b, c

Frage 2 – a,

Frage 3 – b, 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

Haben Sie es eigentlich bemerkt? Mit dieser Ausgabe des SicherheitsProfi haben wir auf Recyclingpapier umgestellt. Nicht nur wurden für das Papier keine Bäume gefällt, sondern es konnten auch 79 Prozent Wasser und 73 Prozent Energie eingespart werden. Darüber hinaus verursachte die Papierproduktion 42 Prozent weniger CO₂-Emissionen im Vergleich zu einer Ausgabe auf herkömmlichem Papier.

Als BG Verkehr übernehmen wir Verantwortung für den Klimaschutz und bemühen uns, in allen Bereichen ökologisch zu handeln – auch beim Druck des SicherheitsProfi. Daher trägt das Heft ab jetzt das bekannte Logo des Blauen Engels.



Adressänderungen und Abbestellungen



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

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



Nützlich statt nervig!

***Der Newsletter
der BG Verkehr.***

Direkt anmelden!

www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

