



Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz aktuell

IMPULSE + LÖSUNGEN FÜR DIE PRAXIS

E-MOBILE – DIE LAUTLOSEN JÄGER

Warum unser Steinzeitgehirn Schwierigkeiten hat, lautlose Gefahren zu erkennen.

S. 6

TOP-THEMA

FAHRERLOSE TRANSPORTSYSTEME

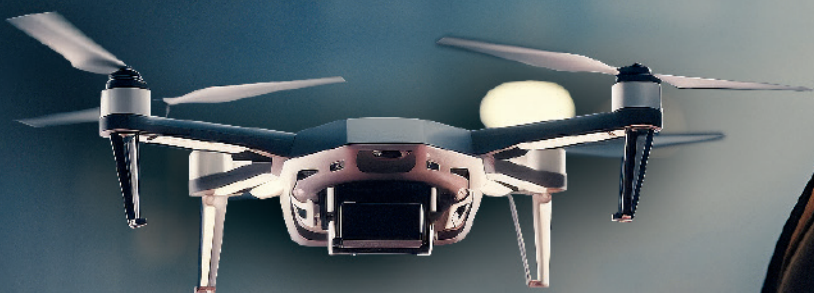
Warum auch modernste Schutzmaßnahmen nicht 100%ig unfallsicher sind.

S. 8

DIGITALE ABLENKUNG ALS RISIKOFAKTOR

Sensibilisieren Sie Beschäftigte für den Blindflug dort, wo sich Verkehrswege kreuzen.

S. 9



„Moderne Verkehrsmittel wie E-Bikes und E-Scooter sind erstaunlich leise. Genau das macht sie im betrieblichen Verkehr so tückisch.“

**SAFETYXPERTS**

Ihre Spezialisten für Arbeitssicherheit



Svenja Dammasch (SD)

Freiberufliche Fachkraft für Arbeitssicherheit und Dozentin mit dem Anspruch, komplizierte Arbeitsschutzvorschriften einfach zu erklären und umzusetzen



Werner Böcker (WB)

Dipl.-Ing. für Elektrotechnik, technischer Unternehmensberater, Fachautor und Dozent mit über zehn Jahren Erfahrung als Geschäftsführer eines Sicherheitsunternehmens



Maria Markatou (MM)

Rechtsanwältin mit Schwerpunkt im individuellen und kollektiven Arbeitsrecht, Wirtschaftsrecht sowie im allgemeinen Zivilrecht

Golf für die Augen – Porsche fürs Ohr

Liebe Leserin, lieber Leser,

neulich stand ich an einer Ampel und hörte dieses feine Surren: „Ah, wieder ein Elektroauto.“ Was viele nicht wissen: Dieses Geräusch ist eigentlich ein Sicherheits-Upgrade. Die ersten E-Autos waren bei niedriger Geschwindigkeit so leise, dass manche Fahrende den Motorsound vermissten und andere Verkehrsteilnehmende sie schlicht nicht kommen hörten. Also bekam die Stille wieder Klang. Man konnte sogar nachhelfen: E-Golf außen, Porsche(-Geräusche) fürs Ohr. Doch es bleibt knifflig. Denn kleinere E-Fahrzeuge wie E-Bikes oder E-Scooter schleichen im Betrieb oft noch immer fast lautlos durch Hallen, Höfe und Übergänge. Genau das gehört in die Unterweisung: Wer nichts hört, ist nicht automatisch sicher. Moderne Verkehrssicherheit braucht deshalb Augen, Ohren – und klare Regeln.

Surrende Grüße

Svenja Dammasch
Svenja Dammasch

Ihr Xperten-Team für „Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz aktuell“



Dr. Robert Kaufmann (RK)

Der Mann der Praxis: Als Leiter eines Forschungs-labors und Sicherheitsbeauftragter mit mehr als 30 Jahren Berufserfahrung kennt Dr. Robert Kaufmann die alltäglichen Tücken und Herausforderungen.

Er begegnet ihnen mit seinem jahrelang erworbenen Praxiswissen. Theorie ist das eine, aber echte Praxistipps und Lösungen für die Umsetzung mit Fachkollegen zu teilen ist ihm ein primäres Anliegen.



Rafael de la Roza (dLR)

Der Pragmatiker: „Fachchinesisch ist mir fremd, damit ist niemandem geholfen.“ Rafael de la Roza versteht es, komplizierte Sachverhalte leicht verständlich auf den Punkt zu bringen, sodass die Maßnahmen schnell vor Ort in die Praxis umgesetzt werden können. Seit mehr als 15 Jahren gibt Rafael de la Roza sein Fachwissen an Leserinnen und Leser von „Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz aktuell“ weiter und unterstützt sie so in ihrem Alltag.



Dr.-Ing. Mikko Börkircher (MB)

Immer top informiert: Dr. Börkircher ist seit über 15 Jahren beratend als Arbeitswissenschaftler und Sicherheitsingenieur in den Branchen Bau, Chemie sowie in der Metall- und Elektroindustrie tätig. In zahlreichen Ausschüssen und Normungsgremien befasst er sich mit dem Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz. Er ist daher sehr gut vernetzt und erhält frühzeitig Infos zu Änderungen und wie sich diese in der Praxis umsetzen lassen.



Downloadbereich

Nutzen Sie mehr als 650 Checklisten, Muster, Vorlagen und Lehrvideos unter safetyxperts.de/login



Fragen an die Xperten

Stellen Sie Ihre individuellen Fragen gerne über das Kontaktformular auf safetyxperts.de/login

Sicherheit bei E-Scootern im Betrieb bedeutet: beide Hände am Lenker

E-Scooter wirken harmlos: klein, wendig, praktisch. Gerade in großen Versand- und Logistikbereichen können sie lange Wege verkürzen. Doch genau darin liegt die Tücke. Wer ein betrieblich genutztes Fahrzeug wie ein Freizeitgerät behandelt, unterschätzt Geschwindigkeit, Bremsweg und Fahrphysik. Dieser Praxisfall zeigt, warum „nur mal schnell“ im Betrieb keine sichere Verkehrsregel ist. (SD)

Spätschicht im Versandzentrum. Zwischen Packplätzen, Toren und Lagerzonen ist viel los. Der Boden ist stellenweise noch feucht, die Sicht zwischen den Regalreihen wechselhaft. Ein Mitarbeiter nutzt für eine kleine Sendung den E-Scooter. Die Kiste hält er in der linken Hand, mit der rechten lenkt er. In einer Kurve kreuzt ein Fußgänger den Fahrweg, gleichzeitig öffnet sich seitlich eine Tür. Der Fahrer bremst abrupt, das Vorderrad verliert die Haftung, der Scooter rutscht weg. Der Mitarbeiter stürzt gegen eine Kante, der Fußgänger stolpert beim Ausweichen und verletzt sich am Knie. Kleine Räder verzeihen wenig.

Tempo, vervierfacht sich die Bewegungsenergie. Gleichzeitig bleibt weniger Zeit, um auf Personen, Türen oder Hindernisse zu reagieren.

Machen Sie in der Unterweisung klar: E-Scooter, E-Bikes und ähnliche Fahrzeuge sind im Betrieb keine Spielzeuge, sondern betriebliche Verkehrsmittel. In einer Gefährdungsbeurteilung sind dafür klare Regeln festzulegen: zugelassene Fahrwege, Schrittempo an Engstellen, definierte Abstellflächen und ein klares Verbot, Lasten während der Fahrt in der Hand zu transportieren.

Was hier schiefgelaufen ist

Der Unfall hatte mehrere Ursachen: Der Fahrer war einhändig unterwegs und konnte weder sicher ausweichen noch kontrolliert bremsen. Die Kiste gehörte nicht in die Hand, sondern in eine geeignete Transporthilfe. Kritisch waren zudem der feuchte Boden, die unübersichtliche Kurve und die Tür im Fahrbereich. Entscheidend ist auch die Geschwindigkeit: Verdoppelt sich das



Fazit

E-Scooter können Wege verkürzen, aber nicht die Physik überlisten. Wer fährt, braucht beide Hände am Lenker und die volle Aufmerksamkeit im Verkehrsraum. Transportgut gehört in geeignete Behälter oder Transportmittel.

25 m² – Drohnen sicher starten und landen

Die Logistik steht niemals still und seit einiger Zeit erobert sie die dritte Dimension – die vertikale Ebene. Was vor wenigen Jahren noch wie Zukunftsmusik klang, ist heute in Betrieben gelebte Realität: Drohnen, die autonom über das Werksgelände steuern. Doch wo neue Technik den Raum füllt, muss auch die Sicherheit Schritt halten. Deshalb werfen wir einen Blick nach oben und klären, warum 25 Quadratmeter den Unterschied zwischen Fortschritt und Unfallrisiko ausmachen. (SD)

Drohnen sind in modernen Betrieben längst keine Spielerei mehr. Sie dokumentieren schwer erreichbare Bereiche, transportieren eilige Proben oder kontrollieren weitläufige Werksgelände. Damit wird der Luftraum über den Köpfen der Belegschaft zum zusätzlichen Verkehrsraum, der genauso klar geregelt werden muss wie der Staplerverkehr in der Halle. Ein Start- und Landeplatz braucht deshalb eine abgesperrte Fläche von mindestens 5 × 5 Metern. Diese 25 Quadratmeter dienen als Schutzzone und Puffer für Windböen, technische Ungenauigkeiten oder reflexartige Bewegungen von Beschäftigten. Sicherheit in der Drohnenlogistik heißt: Der Luftraum bleibt nicht dem Zufall überlassen.

■ **Menschen Vorfahrt gewähren:** Betritt jemand die Start- und Landezone oder einen gesperrten Bereich, muss der Flug gestoppt oder abgebrochen werden.

■ **Ladungssicherung vornehmen:** Werden Drohnen zum Lastentransport eingesetzt, gilt eine besondere Vorsicht: Übergaben dürfen nur an definierten Punkten erfolgen. Lasten sind so zu sichern, dass ein Herabfallen technisch ausgeschlossen ist.

Personal, das Drohnen überwacht, muss ...

■ **Vor Beginn der Arbeiten Luftkorridore definieren:** Wer Drohnen lenkt oder überwacht, sollte vorab feste Routen mit definierten Höhen, Richtungen und Zeitfenstern festlegen. Unterweisen Sie die Beschäftigten über vorgesehene Luftkorridore und die darin geltenden Dos & Don'ts.

■ **Kritische Bereiche schützen:** Weisen Sie Personen, die Drohnen lenken oder überwachen, auf Zonen hin, in denen Flugverbot herrscht, z. B. über Pausenbereichen, Besucherwegen, sensiblen Anlagen oder Hauptverkehrswegen.

Die Formel für Beschäftigte: Sehen, Abstand halten, melden

Informieren Sie Beschäftigte über Warnsignale, Lichtzeichen und markierte Flugbereiche. Wichtig ist, dass alle wissen, wo sie sich während Start, Flug und Landung sicher aufhalten können. Flug- und Landezonen sollten frei bleiben, Absperrungen gut sichtbar und vollständig sein. Auch Material, Werkzeuge oder Transportbehälter haben in diesen Bereichen nichts zu suchen.

Eine Drohne kann viel, doch Hellsehen gehört nicht dazu. Ermuntern Sie die Beschäftigten deshalb, Auffälligkeiten sofort zu melden. Dies können z. B. beschädigte Rotoren, schief hängende Ladung, ungewohnte Geräusche oder Abweichungen von der vorgesehenen Route sein.



Leise, schnell, unterschätzt – neue Verkehrsteilnehmer im Betrieb sicher beherrschen

Neue Verkehrsteilnehmer im Betrieb stellen die gewohnte Wahrnehmung auf den Kopf. E-Scooter, E-Bikes oder autonome Geräte sind oft leise, schneller als erwartet, und verhalten sich nicht immer so, wie es Beschäftigte intuitiv einschätzen. Nutzen Sie die folgenden Übungen, um diese Fehleinschätzung gezielt aufzubrechen und Ihre Unterweisung praxisnah zu gestalten. (WB)

Übung 1: „Ich habe dich nicht gehört“

Ziel dieser Übung ist es, die fehlende akustische Wahrnehmung moderner Fortbewegungsmittel erlebbar zu machen. Bitten Sie eine Person, sich mit Gehgeschwindigkeit durch den Raum zu bewegen. Eine zweite Person nähert sich gleichzeitig von der Seite oder von hinten – möglichst leise mit einem leisen Fortbewegungs- oder Transportmittel. Stoppen Sie die Situation in dem Moment, in dem die erste Person die zweite wahrnimmt. Besprechen Sie anschließend gemeinsam:

- Wann wurde die Annäherung bemerkt?
- Wodurch erfolgte die Wahrnehmung – Sehen oder Hören?
- Wie hätte sich die Situation im Arbeitsalltag entwickelt?

Arbeiten Sie heraus: Wer sich auf das Hören verlässt, reagiert oft zu spät. Das gilt besonders für E-Scooter und E-Bikes.



E-Scooter sind im Betrieb keine „Fun-Sport-Artikel“.

Übung 2: „Spielzeug oder Verkehrsmittel?“

Diese Übung adressiert gezielt die häufige Fehleinschätzung im Umgang mit E-Scootern. Stellen Sie eine einfache Frage in den Raum: „Wie wird ein E-Scooter im Betrieb wahrgenommen – als Hilfsmittel, als Spielzeug oder als Fahrzeug?“ Sammeln Sie Antworten und typische Aussagen aus dem Alltag, z. B.:

- „Das sind witzige Teile.“
- „Ist doch nichts anderes als ein Roller, hatte ich als Kind auch.“

Konfrontieren Sie die Teilnehmenden anschließend mit den Bedingungen in der Realität:

- vergleichbare Geschwindigkeiten wie Fahrräder
- deutlich längere Bremswege als beim Gehen
- erhöhte Sturz- und Kollisionsgefahr

Diskutieren Sie: Wie verändert sich das Verhalten, wenn etwas als „Spielzeug“ wahrgenommen wird? Welche Risiken entstehen genau daraus? Leiten Sie klar ab: Im Betrieb gibt es keine „Spaßfahrzeuge“. Jeder E-Scooter ist ein vollwertiges Verkehrsmittel – mit entsprechenden Regeln und Verantwortung.

Übung 3: „Wer hat Vorfahrt?“

Diese Übung zielt auf typische Fehlannahmen im innerbetrieblichen Verkehr ab. Stellen Sie konkrete Alltagssituationen vor, z. B.:

- Ein E-Scooter fährt durch den Betriebshof, gleichzeitig quert ein Fußgänger den Weg.
- Ein Stapler kommt aus einem Regalgang, während sich ein Beschäftigter mit einem E-Bike nähert.
- Ein Reinigungsroboter bewegt sich durch einen Flur, in dem mehrere Personen unterwegs sind.

Bitten Sie die Teilnehmenden, spontan zu entscheiden: „Wer verhält sich richtig?“ oder „Wer hat Vorrang?“ Lösen Sie die Situationen anschließend gemeinsam auf und diskutieren Sie:

- Welche Annahmen lagen der Entscheidung zugrunde?
- Wurden Geschwindigkeit und Bremsweg realistisch eingeschätzt?
- Wurde das Verhalten automatisierter Systeme überschätzt?

Machen Sie deutlich: Im Betrieb gelten klare Regeln – nicht das Bauchgefühl. Gerade bei neuen Verkehrsmitteln werden diese Regeln häufig falsch angewendet oder ignoriert.

Übung 4: „Autonom, aber nicht intelligent“

Diese Übung verdeutlicht die Grenzen autonomer Systeme. Beschreiben Sie ein Szenario: Ein Saug- oder Transportroboter bewegt sich eigenständig durch einen Bereich. Auf seinem Weg liegen Kabel oder Materialien, oder es entsteht kurzfristig ein Hindernis. Fragen Sie die Teilnehmenden:

- Reagiert das Gerät in jeder Situation zuverlässig?
- Erkennt es alle Gefahren?
- Wer trägt die Verantwortung, wenn etwas passiert?

Arbeiten Sie heraus: Autonome Systeme folgen festen Abläufen und Sensorgrenzen. Sie ersetzen keine Aufmerksamkeit und kein sicheres Verhalten.

Leiten Sie konkrete Anforderungen ab:

- Wege müssen frei gehalten werden.
- Geräte dürfen nicht unbeaufsichtigt in kritischen Bereichen eingesetzt werden.
- Störungen müssen sofort gemeldet und beseitigt werden.



Mein Tipp

Nutzen Sie die Übungen gezielt, um ein zentrales Verständnis zu verankern: Neue Verkehrsmittel sind keine Spielzeuge, sondern Teil des betrieblichen Verkehrs. Erst wenn sie auch so wahrgenommen werden, lassen sich Risiken wirksam reduzieren.



Sicher unterwegs im Betrieb – testen Sie typische Fehleinschätzungen im Verkehrsalltag

Mit diesem Quiz prüfen Sie gezielt, ob Ihre Teilnehmenden neue Verkehrsmittel im Betrieb realistisch einschätzen. Die Fragen greifen typische Alltagssituationen auf und decken häufige Fehlannahmen auf – von „Ist doch nur ein E-Scooter“ bis hin zu überhöhten Erwartungen an autonome Systeme. Nutzen Sie die Antworten als Einstieg in die Diskussion und leiten Sie konkrete Verhaltensregeln für Ihren Betrieb ab. (WB)

Frage 1: Ein E-Scooter wird im Betrieb genutzt. Welche Aussagen sind korrekt?

- ☒ Auch kurze Fahrten können zu Unfällen führen
- ☒ Er ist nur ein Hilfsmittel, kein Fahrzeug
- ☒ Geschwindigkeit wird oft unterschätzt

Frage 2: Warum sind E-Bikes im Betrieb oft ein Sicherheitsrisiko?

- ☒ Sie sind im Verhältnis zu Staplern zu langsam
- ☒ Sie erreichen schnell hohe Geschwindigkeiten
- ☒ Sie werden oft zu spät wahrgenommen
- ☒ Bremswege werden häufig falsch eingeschätzt

Frage 3: Welche Aussage zu autonomen Reinigungsrobotern stimmt?

- ☒ Sie erkennen jede Gefahr zuverlässig
- ☒ Sie arbeiten innerhalb technischer Grenzen
- ☒ Sie können sich unter Umständen vollkommen unerwartet verhalten

Frage 4: Was beeinflusst die Sicherheit im Mischverkehr?

- ☒ Die Aufmerksamkeit aller Beteiligten
- ☒ Klare Verkehrsregeln
- ☒ Die unterschiedlichen Größen und Gewichte der Fahrzeuge
- ☒ Sichtverhältnisse
- ☒ Die fehlenden Witterungseinflüsse

Frage 5: Warum werden E-Scooter oft unterschätzt?

- ☒ Sie wirken harmlos
- ☒ Sie werden als „Spielzeug“ wahrgenommen
- ☒ Sie sind nicht leistungsfähig genug

Frage 6: Welche Maßnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit?

- ☒ Wegeführung klar trennen
- ☒ Nur auf autonome Systeme setzen
- ☒ Geschwindigkeiten begrenzen

Frage 7: Welche Aussagen zur Wahrnehmung sind richtig?

- ☒ Menschen reagieren schneller auf Sicht als auf Geräusche
- ☒ Leise Fahrzeuge werden später erkannt

- ☒ Bei kleineren Fahrzeugen wird die Geschwindigkeit oft unterschätzt

Frage 8: Ein Reinigungsroboter ist im Einsatz. Was gilt?

- ☒ Wege freihalten
- ☒ Störungen melden
- ☒ Es sind keine Vorsichtsmaßnahmen erforderlich, weil ein Roboter ein eigensicheres System ist

Frage 9: Beim Laden von E-Bikes oder E-Scootern im Betrieb – was ist zu beachten?

- ☒ Laden ist überall dort möglich, wo eine 230-V-Steckdose vorhanden ist
- ☒ Nur geeignete und freigegebene Ladebereiche nutzen
- ☒ Ladegeräte und Akkumulatoren regelmäßig auf Beschädigungen prüfen und pfleglich behandeln
- ☒ Brandlasten und Fluchtwege berücksichtigen

Frage 10: Welche Faktoren führen besonders häufig zu kritischen Verkehrssituationen?

- ☒ Unklare Wegeführung und fehlende Trennung von Verkehrsbe-
reichen
- ☒ Geringe Motorleistung von Fahrzeugen
- ☒ Eingeschränkte Sicht, z. B. an Ecken oder durch Regale
- ☒ Gewohnheit und Routine im Arbeitsalltag

Frage 11: Welche Aussagen sind in Bezug auf die Verkehrssicherheit korrekt?

- ☒ Regeln gelten unabhängig vom Verkehrsmittel
- ☒ Jedes Fahrzeug hat automatisch Vorrang
- ☒ Verantwortung tragen alle Beteiligten

Frage 12: Was gehört zum sicheren Verhalten beim Umgang mit Verkehrsmitteln im Betrieb?

- ☒ Sich auf Technik verlassen
- ☒ Vorausschauend handeln
- ☒ Geschwindigkeit anpassen
- ☒ Aufmerksamkeit erhöhen



Download-Tipp

Sie finden das Quiz zum Download unter:
<https://t1p.de/xxbjf>



Wenn Geschwindigkeit, Gewicht und Wahrnehmung zusammenkommen

Moderne Verkehrsmittel wie E-Bikes und E-Scooter verändern die Dynamik im Verkehr deutlich. Sie sind schneller, schwerer und oft schwerer wahrnehmbar als klassische Fortbewegungsmittel. Dadurch entstehen kritische Situationen häufiger – und Unfälle verlaufen oft schwerer. (WB)

- Flurförderzeuge verursachen jedes Jahr tausende Unfälle. In Deutschland werden jährlich rund 15.000 bis 17.000 Unfälle mit Flurförderzeugen gemeldet (laut Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung). Das zeigt, wie risikobehaftet genau der Bereich ist, in dem auch autonome Systeme und neue mobile Transportmittel eingesetzt werden.
- Schwere Unfälle mit Gabelstaplern sind keine Einzelfälle. Pro Jahr kommt es zu rund 40–50 tödlichen Arbeitsunfällen mit Flurförderzeugen (laut Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung). Kollisionen im innerbetrieblichen Verkehr haben oft schwerwiegende Folgen für Beschäftigte. Vor allem in Kombination mit E-Scootern können sich hier ganz neue Gefährdungen ergeben.
- E-Bikes sind überproportional an tödlichen Unfällen beteiligt. Im Jahr 2025 wurden rund 462 Radfahrende im Straßenverkehr getötet. Etwa jede zweite dieser Personen war mit einem E-Bike unterwegs. Während 2015 noch 36 Todesopfer auf E-Bikes entfielen, sind es heute über 200 pro Jahr (Quelle: Statistisches Bundesamt).
- E-Scooter-Unfälle nehmen deutlich zu. Laut Statistischem Bundesamt wurden 2024 insgesamt 11.944 Unfälle mit Personenschaden registriert – ein drastischer Anstieg um 26,7 % gegenüber dem Vorjahr. Auch die Zahl der Todesopfer steigt weiter an.
- Zweiräder sind insgesamt ein wachsender Risikofaktor. Im Jahr 2024 verunglückten 144.340 Personen mit Zweirädern, davon 1.026 tödlich (Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr).
- Höheres Gewicht und höhere Geschwindigkeit erhöhen die Unfallfolgen. Ein E-Bike wiegt mit etwa 20–30 kg deutlich mehr als ein klassisches Fahrrad. Gleichzeitig werden Geschwindigkeiten von bis zu 25 km/h erreicht. Die Kombination aus Masse und Geschwindigkeit führt zu einer deutlich höheren Aufprallenergie.
- Auch im Arbeitsumfeld steigt das Risiko. Laut der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung ist der Anteil von Fahrradunfällen an Wegeunfällen von 12 % im Jahr 2013 auf 21 % im Jahr 2022 gestiegen.

„Lautlose Jäger“: Sensibilisieren Sie für die Gefahren durch unhörbare E-Fahrzeuge

E-Bikes, E-Scooter, S-Pedelecs und elektrische Flurförderzeuge sind schnell, wendig und praktisch. Leider sind sie auch erstaunlich leise. Genau das macht sie im betrieblichen Verkehr so tückisch. Viele Beschäftigte verlassen sich unbewusst auf ihr Gehör: Was man nicht hört, wird schon nicht gefährlich sein. Doch diese Gleichung geht nicht mehr auf. (SD)

Unser Gehirn ist ein Gewohnheitstier. Wir Menschen sind evolutionär darauf programmiert, Gefahr zu hören, bevor wir sie sehen. Über Jahrzehnte hinweg war die Gleichung auf dem Betriebshof simpel: Lärm = Lkw = Lebensgefahr. Ein Gabelstapler mit Dieselmotor kündigt sich akustisch an, noch bevor er um die Ecke biegt. Unser Gehirn schaltet in den Wachmodus.

Unser Steinzeitgehirn ist nicht für E-Mobilität gemacht

Doch die moderne Mikromobilität hebt dieses Frühwarnsystem aus. E-Bikes, S-Pedelecs und E-Scooter sind die „lautlosen Jäger“ des Logistik-Dschungels. Wenn ein Mitarbeiter mit 25 km/h (oder beim S-Pedelec sogar 45 km/h) heransaut, erzeugt er kaum mehr Geräusche als ein sanfter Windzug. Das Problem: Unser Steinzeitgehirn interpretiert Stille als Sicherheit. Gleichzeitig unterschätzen die meisten Fahrer eines lautlosen Fahrzeugs massiv, wie unsichtbar (und unhörbar) sie für Fußgänger sind.

Derartige Beinahe-Ereignisse sind dann an der Tagesordnung: Zwei Kollegen unterhalten sich vertieft über den Produktions-

plan, während sie den Fahrweg kreuzen. Sie verlassen sich unbewusst auf ihr Gehör.

Wenn dann ein lautloser Scooter-Fahrer nur einen Meter an ihnen vorbeizischt, passiert psychologisch Folgendes: Die Schreckreaktion löst Stresshormone aus, die oft in Aggression umschlagen („Pass doch auf, du Idiot!“). Ein schlechtes Klima und riskante Beinahe-Unfälle sind die Folge.

Machen Sie Risiko erlebbar

Machen Sie das Wissen erlebbar, statt „nur“ Folien zu zeigen:

1. **Hör-Quiz:** Lassen Sie die Gruppe die Augen schließen. Eine Person nähert sich erst mit einem klassischen Fahrrad (Freilauf-Klicken), dann mit einem E-Scooter. Ab welcher Distanz wird das Fahrzeug wahrgenommen? (Spoiler: Oft erst bei 2–3 m – bei 25 km/h ist das keine Reaktionszeit, das ist ein Einschlag).
2. **Stichwort „Ninja-Weste“:** Besprechen Sie mit den Teilnehmenden, wie wichtig das Thema Sichtbarkeit (Warnwesten, Taglicht) gerade bei lautlosen Fahrzeugen ist.

Verkehrssicherheit im Betrieb – rechtliche Anforderungen und aktuelle Entwicklungen

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im betrieblichen Kontext unterliegt einem stetigen Wandel und stellt Unternehmen vor zunehmende rechtliche Herausforderungen. Neben klassischen Gefährdungen treten neue Risiken auf, die insbesondere durch technologische Entwicklungen, veränderte Mobilitätsformen und flexible Arbeitsmodelle geprägt sind. Arbeitgeber sind daher verpflichtet, ihre Organisations- und Sorgfaltspflichten kontinuierlich anzupassen und rechtskonform umzusetzen. (MM)

Arbeitgeber ist verpflichtet

Dies folgt aus der allgemeinen Fürsorgepflicht des Arbeitgebers gemäß § 618 BGB sowie der Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen des Arbeitsschutzes nach § 3 Abs. 1 ArbSchG. Danach hat der Arbeitgeber die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit zu gewährleisten. Dies umfasst ausdrücklich auch Tätigkeiten im Straßenverkehr, sofern diese im Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit stehen, etwa bei Dienstfahrten oder innerbetrieblichen Transporten, wie etwa mit dem Stapler im Lager.



Hinweis

Bei Verkehrssicherheit denken wir oft an Fahrzeuge, aber Verkehrssicherheit umfasst auch die Fußgänger im Betrieb. So müssen Betriebswege im Winter gestreut werden, bei Unterlassen kann der Arbeitgeber haften (OLG Koblenz, 29.4.2015, Az. 5 U 1479/14).

Gefährdungsbeurteilung ist Pflicht

Eine zentrale Rolle spielt hierbei die Gefährdungsbeurteilung nach § 5 ArbSchG. Unternehmen müssen systematisch ermitteln, welchen Risiken ihre Beschäftigten im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Neue Einflussfaktoren wie der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen, die Nutzung von E-Fahrzeugen oder die zunehmende Ablenkung durch mobile Endgeräte sind dabei zwingend zu berücksichtigen.



Hinweis

Auch Angestellte können für mangelnde Verkehrssicherheit haften. Etwa ein Betriebsleiter, der für die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen verantwortlich ist und sich wiederholt nicht um die Verkehrssicherheit kümmert (LAG Mecklenburg-Vorpommern, Az. 5 Sa 87/17).

Im Hinblick auf die Nutzung von Fahrzeugen ist zudem die Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) einschlägig. Fahrzeuge gelten als Arbeitsmittel im Sinne von § 2 Abs. 1 BetrSichV, sodass der Arbeitgeber verpflichtet ist, deren sicheren Zustand zu gewährleisten und eine ordnungsgemäße Verwendung sicherzustellen. Dies beinhaltet regelmäßige Prüfungen, Wartungen sowie die Unterweisung der Beschäftigten gemäß § 12 ArbSchG.

Ein weiterer relevanter Aspekt ergibt sich aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Auch wenn diese primär das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr regelt, hat der Arbeitgeber

im Rahmen seiner Organisationspflicht dafür zu sorgen, dass betriebliche Vorgaben mit den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen in Einklang stehen. Verstöße von Mitarbeitern können unter Umständen dem Unternehmen zugerechnet werden, insbesondere wenn organisatorische Mängel vorliegen.

Auch moderne Arbeitsformen spielen eine Rolle

Mit der Zunahme hybrider mobiler Arbeitsmodelle erweitern sich die Verantwortungsbereiche der Unternehmen. Dienstwege beginnen häufig nicht mehr am Betriebsgelände, sondern im Homeoffice. Hier stellt sich die Frage nach der Abgrenzung zwischen versichertem Arbeitsweg und privater Tätigkeit. Auch wenn der unmittelbare Arbeitsweg grundsätzlich dem privaten Lebensbereich zugeordnet wird, können sich Überschneidungen ergeben, die immer eine differenzierte rechtliche Bewertung erfordern.

Besondere Aufmerksamkeit erfordert zudem der Einsatz neuer Mobilitätsformen (z. B. E-Scooter). Diese unterliegen teilweise unterschiedlichen rechtlichen Rahmenbedingungen, die in die betriebliche Organisation integriert werden müssen. Arbeitgeber müssen klare Regelungen zur Nutzung solcher Verkehrsmittel treffen und entsprechende Unterweisungen durchführen.



Mein Tipp

Werden bei Ihnen solche modernen Gefährte eingesetzt, muss die Gefährdungsbeurteilung aktualisiert und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden.

Nicht zuletzt gewinnt das Thema Ablenkung im Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Die Nutzung von Smartphones während der Fahrt ist gemäß § 23 Abs. 1a StVO untersagt. Arbeitgeber sollten hier klare betriebliche Richtlinien etablieren und deren Einhaltung überwachen, um Haftungsrisiken zu minimieren.



Fazit

Die Verkehrssicherheit im Betrieb ist ein komplexes Zusammenspiel verschiedener Rechtsgebiete. Unternehmen müssen technische, organisatorische und personenbezogene Maßnahmen miteinander verzahnen, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Eine proaktive Herangehensweise, regelmäßige Schulungen sowie eine gelebte Sicherheitskultur sind entscheidend, um Risiken zu reduzieren und die Sicherheit der Beschäftigten nachhaltig zu gewährleisten.

Achtung, „Ghost Rider“! – Sensibilisieren Sie Beschäftigte für Risiken durch FTS

Fahrerlose Transportsysteme (FTS) sind in vielen Betrieben schon Realität. Sie rollen durch Lager, Produktion und Versandbereiche, transportieren Material von A nach B und wirken dabei erstaunlich selbstständig. Genau das kann gefährlich werden. Denn je „intelligenter“ Technik erscheint, desto schneller trauen Beschäftigte ihr zu viel zu. Nutzen Sie dieses Thema in der Unterweisung, um falsches Vertrauen abzubauen und Spielregeln im gemeinsamen Verkehrsraum zu verankern. (SD)

Stellen Sie sich vor: Ein Fahrzeug nähert sich Ihnen. Kein Blickkontakt, kein Handzeichen, kein „Ich habe Sie gesehen“. Nur ein leises Rollen, ein Lichtsignal – und plötzlich steht das Fahrzeug neben Ihnen. Fahrerlose Transportsysteme, kurz FTS, bringen Material automatisch von A nach B. Sie folgen festgelegten Fahrwegen, die markiert oder digital programmiert sind, und reagieren über Sensoren, Scanner oder Kameras auf Hindernisse. Das klingt nach Sicherheit mit eingebautem Autopiloten. Doch genau hier liegt die Falle: Technische Schutzfunktionen ersetzen weder Aufmerksamkeit noch klare Regeln.

Wir setzen menschliche Maßstäbe an, doch es sind Maschinen

Haben Sie schon einmal Ihren Staubsaugerroboter beschimpft oder ihm einen Namen gegeben? Genau das zeigt: Wir schreiben Maschinen schnell menschliche Eigenschaften zu. Im heimischen Wohnzimmer ist das harmlos, im betrieblichen Verkehrsbereich kann das gefährlichen Situationen hervorrufen. Denn aus „Das Fahrzeug bremst“ wird schnell: „Der sieht mich schon.“ Ein FTS sieht aber nicht wie ein Mensch. Es verarbeitet Daten, erkennt jedoch keine Absichten, Körpersprache oder spontane Richtungswechsel.

Technik kann versagen

Noch dazu gibt es Bedingungen, unter denen Sensorik anders reagiert als erwartet: verschmutzte Scanner, verdeckte Kameras, ungünstige Lichtverhältnisse, reflektierende Materialien, enge Gänge oder Ladung, die nicht sauber positioniert ist. Dann wird aus dem vermeintlich schlauen Helfer im ungünstigsten Fall ein Stahlklotz mit Auftrag. Und Stahlklötze gewinnen selten durch Nachgeben.



Mein Tipp

Nutzen Sie einen kleinen Perspektivwechsel als humorvollen Einstieg oder als Auflockerung in der Unterweisung:

Tagebuch eines FTS, Eintrag 14:02 Uhr: *Ein gelbes Objekt der Kategorie „Warnweste“ steht auf meiner Route. Objekt macht laute Geräusche. Meine Datenbank kann die Geräusche nicht einordnen. Ich bremse, blinke, warte. Objekt wedelt mit Armen. Ich interpretiere das als „Keine Freigabe“. Handlungsempfehlung: Bitte Menschenhandbuch lesen, Kapitel „Abstand halten“.*

Der kurze Text funktioniert gut, weil er das Grundproblem auf den Punkt bringt: Das FTS arbeitet Regeln ab. Es improvisiert nicht. Es versteht nicht. Und es denkt schon gar nicht für die Beschäftigten mit.

Selbstcheck für Ihre Unterweisung: Arbeiten Sie sicher mit FTS zusammen?

Gefährlich wird es dort, wo Menschen und FTS sich Wege teilen: an Kreuzungen, Engstellen, Regalgängen oder beim Verladen. Leise Fahrzeuge, plötzliche Stopps, Quetschstellen und verrutschende Ladung erhöhen das Risiko. Machen Sie deshalb in der Unterweisung klar: Ein FTS ist kein Kollege mit Blickkontakt, sondern ein Arbeitsmittel mit Grenzen.

Nutzen Sie die folgende Checkliste als kurzen Ja-Nein-Check in Ihrer Unterweisung. Wichtig ist nicht nur das Ankreuzen, sondern auch das Gespräch danach: Wo wird mit „Nein“ geantwortet? Warum? Und was sorgt dafür, dass daraus künftig ein „Ja“ wird?

Selbstcheck: Arbeite ich sicher mit dem FTS zusammen?



	Ja	Nein
Ich achte in FTS-Bereichen auf Markierungen, Warnleuchten und Fahrspuren.	☐	☐
Ich rechne nicht damit, dass das FTS mich „sieht“, und halte Abstand.	☐	☐
Ich halte Fahrwege frei und lege dort keine Teile, Paletten oder Kabel ab.	☐	☐
Ich greife nicht unter transportierte oder schwebende Lasten.	☐	☐
Ich fasse Sensoren, Scanner oder Kameras nicht an und manipulierte nichts.	☐	☐
Ich weiß, wie der Not-Halt funktioniert, oder ich frage aktiv nach.	☐	☐
Ich halte Besucher und Ungeübte aus FTS-Bereichen heraus.	☐	☐
Ich melde ungewöhnliches Fahrverhalten, Blockaden oder Schäden sofort.	☐	☐

Auswertung: Nur, wenn Sie alle Aussagen mit „Ja“ bestätigen können, arbeiten Sie sicher mit dem FTS zusammen.



Digitale Ablenkung als zusätzlicher Risikofaktor im modernen betrieblichen Verkehr

E-Scooter, E-Bikes, Stapler, Routenzüge, fahrerlose Transportsysteme, Scanner, Tablets, Smartphones: Der innerbetriebliche Verkehr ist in Bewegung geraten. Und zwar nicht nur, weil sich mehr Fahrzeuge bewegen. Neu ist vor allem, dass unterschiedliche Verkehrsteilnehmende mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Wahrnehmungen und Erwartungen aufeinandertreffen. Für die Unterweisung bedeutet das: Beschäftigte müssen Verkehrssituationen heute anders lesen lernen und bewusst ihre Aufmerksamkeit lenken. (SD)

Die klassische Verkehrsführung im Betrieb war lange Zeit relativ eindeutig: Hier fahren Fahrzeuge, dort gehen Fußgänger. In modernen Betrieben verschwimmen diese Grenzen zunehmend. An Toren, Kreuzungen, Übergängen zwischen Lager und Produktion oder an Andockstationen treffen verschiedene „Verkehrslagen“ aufeinander.

Aus Fahrwegen werden Begegnungszonen

Fußgängerinnen und Fußgänger verlassen sich häufig auf Blickkontakt. Sie wollen erkennen: Hat die fahrende Person mich gesehen? Staplerfahrende wiederum rechnen damit, dass andere Verkehrsteilnehmende Abstand halten oder ausweichen. Beschäftigte auf E-Bikes oder E-Scootern unterschätzen manchmal, wie schnell sie aus Sicht anderer plötzlich auftauchen. Fahrerlose Transportsysteme arbeiten dagegen nicht mit Intuition, sondern mit Programmierung. Sie verhandeln keinen Vorrang, sie deuten keine Geste und sie reagieren nicht auf ein freundliches Kopfnicken.

Genau darin liegt die neue Risikodynamik. Nicht der einzelne Verkehrsteilnehmer ist „das Problem“. Gefährlich wird es, wenn alle Beteiligten aus ihrer Perspektive logisch handeln – und trotzdem eine kritische Situation entsteht. Ein Fußgänger tritt aus einer Tür, ein Stapler setzt zurück, ein E-Scooter kommt leise um die Ecke, ein FTS stoppt wegen eines Hindernisses. Jeder Vorgang ist für sich erklärbar. Zusammen ergibt sich ein kleines Verkehrsballspiel mit Stolperpotenzial.



Mein Tipp

Für die Unterweisung bedeutet das: Beschäftigte müssen verstehen, wie die einzelnen Verkehrsteilnehmenden „ticken“, wo Begegnungszonen liegen und warum gerade dort besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist. Hilfreich ist ein Hallenplan, auf dem die Teilnehmenden selbst kritische Punkte markieren: Wo kreuzen sich Wege? Wo ist die Sicht eingeschränkt? Wo öffnen Türen in Verkehrsbereiche? Wo rechnen Fußgänger nicht mit Fahrzeugen – und Fahrzeuge nicht mit Fußgängern?

Herausforderung digitale Ablenkung

Doch es sind nicht nur die neuartigen Verkehrsformen, die Betriebe und Beschäftigte herausfordern. Zusätzlich bringt die Digitalisierung Informationen über Smartphones, Wearables und Datenbrillen direkt ins Sichtfeld der Beschäftigten. Das bringt einen enormen Effizienzgewinn und gleichzeitig neue Risiken. Vor allem dort, wo Aufmerksamkeit gefragt ist, wie im innerbetrieblichen Verkehr.



Der größte blinde Fleck im modernen Verkehrsalltag ist oft nicht die Technik, sondern der Blick darauf.

- **Begrenzte Ressourcen:** Unsere Aufmerksamkeit ist ein endliches Gut. Das Lesen einer Nachricht oder nur ein Vibrationssignal am Handgelenk beansprucht das Gehirn so stark, dass wir das Umfeld ausblenden.
- **Sensorische Veränderung:** Wer auf ein Display starrt, verändert seine Kopfhaltung und reduziert sein peripheres Sichtfeld und seine akustische Orientierung.
- **Kontroll-Illusion:** Digitale Systeme vermitteln eine trügerische Sicherheit. Wir glauben, durch die Informationen am Display alles unter Kontrolle zu haben, vernachlässigen aber die tatsächliche Beobachtung der Umgebung.

Besonders kritisch ist das in Mischzonen, wenn mehrere Gefahrenquellen gleichzeitig auftreten und sich gegenseitig verdecken. Wer auf Multitasking setzt, begeht einen Fehler. Eine wirksame Unterweisung muss klare Verhaltensanker setzen: Wer liest, dokumentiert oder bestätigt, bleibt an einem sicheren Ort stehen.

Technik entlastet – aber sie übernimmt nicht das Mitdenken

Moderne Systeme können viel: Sie warnen, stoppen, leiten, dokumentieren und optimieren. Doch sie nehmen Beschäftigten nicht die Verantwortung ab, sich im Verkehrsraum umsichtig zu bewegen. Assistenzsysteme können ausfallen, Sensoren verdeckt sein, Funkverbindungen haken. Deshalb sollte die Unterweisung nicht den Eindruck vermitteln, moderne Verkehrssicherheit sei vor allem eine Frage besserer Technik. Entscheidend ist das Zusammenspiel aus Technik, Organisation und Verhalten. Dazu gehören klare Verkehrswege, eindeutige Vorrangregeln, sichere Abstell- und Ladebereiche, gute Sichtverhältnisse, verständliche Signale – und Beschäftigte, die wissen, wann sie Tempo herausnehmen und wann sie stehen bleiben müssen. Nutzen Sie für die Unterweisung kurze Perspektivwechsel. Fragen Sie beispielsweise: Was erwartet der Fußgänger vom Staplerfahrer? Was erwartet die Staplerfahrerin vom E-Scooter-Fahrer? Was „erwartet“ ein fahrerloses Transportsystem? Die letzte Frage ist natürlich eine kleine Falle: Es erwartet nichts. Es folgt seinem System. Genau diese Erkenntnis bleibt hängen.

Neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit im Betrieb wirksam vermitteln

Um Ihnen die Unterweisung so einfach wie möglich zu machen, haben wir eine PowerPoint-Präsentation für Sie erstellt (s. Link unten), die Sie zusammen mit diesem Leitfaden nutzen können. Ziel ist es, typische Situationen aus dem Arbeitsalltag aufzugreifen und die Teilnehmenden dazu zu bringen, ihre eigene Wahrnehmung und ihr Verhalten kritisch zu hinterfragen. Arbeiten Sie bewusst mit Beispielen aus dem Betrieb und beziehen Sie die Gruppe aktiv ein. (WB)

Folie 2: Ziele der Verkehrssicherheit im Betrieb

Steigen Sie mit einer offenen Frage ein: „Wann läuft der Verkehr bei uns eigentlich gut – und wann nicht?“ Lassen Sie Beispiele nennen, etwa reibungslose Abläufe oder Situationen, in denen es fast zu einem Unfall gekommen ist. Lenken Sie die Diskussion darauf, dass es immer um das Zusammenspiel aller Beteiligten geht. Machen Sie deutlich: Es reicht nicht, wenn Einzelne vorsichtig sind – Verkehrssicherheit funktioniert nur gemeinsam.

Folie 3: Neue Verkehrsteilnehmer im Betrieb

Gehen Sie direkt in die Praxis: „Wo begegnen Ihnen bei uns E-Scooter, E-Bikes oder Roboter?“ Greifen Sie konkrete Beispiele auf. Typisch sind Aussagen wie „Nur kurz von Halle A nach B“ oder „Ich pass schon auf“. Haken Sie nach: „Ist das bei uns klar geregelt – oder passiert das eher nebenbei?“ Ziel ist die Erkenntnis: Neue Verkehrsmittel werden oft eingeführt, ohne dass Abläufe angepasst werden.

Folie 4: Neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheit

Knüpfen Sie an die vorherige Diskussion an: „Was passiert, wenn diese neuen Geräte auf unsere bestehenden Abläufe treffen?“ Lassen Sie Situationen beschreiben, in denen unterschiedliche Geschwindigkeiten oder Bewegungen aufeinandertreffen. Konkretes Beispiel: Ein Beschäftigter fährt mit dem E-Scooter durch den Gang, gleichzeitig kommt ein Stapler aus dem Regalbereich – beide gehen davon aus, dass der andere schon reagiert. Die Komplexität steigt und damit auch das Risiko.

Folie 5: Wo entstehen Probleme?

Lenken Sie den Blick gezielt auf typische Gefahrenstellen im eigenen Betrieb: „Wo muss man bei uns besonders aufpassen?“ Lassen Sie konkrete Orte nennen: Kreuzungen, Engstellen, unübersichtliche Bereiche. Fragen Sie nach: „Gab es dort schon einmal eine kritische Situation oder einen Beinaheunfall?“ Greifen Sie einzelne Beispiele auf und lassen Sie kurz schildern, was passiert ist. So wird deutlich: Gefahren entstehen nicht zufällig, sondern an wiederkehrenden Stellen.

Folie 6: Typische Fehleinschätzungen

Sprechen Sie die Aussagen auf der Folie bewusst an und fragen Sie direkt: „Wer kennt solche Gedanken von sich selbst?“ Das sorgt in der Regel für Zustimmung oder Schmunzeln – nutzen Sie das. Ein typisches Beispiel: „Ich fahre nur schnell rüber“ und genau in diesem Moment kommt jemand aus einem Bereich, den man nicht einsehen konnte. Verweisen Sie hier auf die Übungen von Seite 4, um diese Fehleinschätzungen bewusst zu machen. Ziel: Eigene Denkfehler erkennen.

Folie 7: Geschwindigkeit und Reaktionszeit

Stellen Sie eine einfache, aber wirkungsvolle Frage: „Wie viel Zeit bleibt Ihnen wirklich, wenn plötzlich jemand vor Ihnen steht?“ Lassen Sie kurz schätzen und greifen Sie die Antworten auf. Bringen Sie ein Beispiel: Ein E-Bike mit höherer Geschwindigkeit – der Weg ist gleich, aber die Zeit zum Reagieren deutlich kürzer. Machen Sie klar: Das Problem ist nicht die Geschwindigkeit allein, sondern die falsche Einschätzung der Situation.

Folie 8: Wahrnehmung und Lautlosigkeit

Fragen Sie: „Woran merken Sie normalerweise, dass sich jemand nähert?“ Viele nennen Geräusche. Greifen Sie das auf und stellen Sie die Anschlussfrage: „Und was passiert, wenn genau dieses Signal fehlt?“ Ein typisches Szenario: Man konzentriert sich auf die Arbeit, hört nichts – und plötzlich steht jemand direkt neben einem. Hier bietet sich die Übung von Seite 4 an. Ziel ist die Erkenntnis: Leise Fahrzeuge werden systematisch zu spät wahrgenommen.

Folie 9: Autonome Systeme im Betrieb

Fragen Sie bewusst provokant: „Können Sie sich darauf verlassen, dass so ein System alles erkennt?“ Lassen Sie Meinungen zu und sammeln Sie Erwartungen. Greifen Sie ein Beispiel auf: Ein Roboter fährt seine Route – plötzlich steht ein Gegenstand im Weg oder eine Person bleibt stehen. Das System reagiert, aber nicht immer so, wie man es erwartet. Arbeiten Sie heraus: Die Technik unterstützt – ersetzt aber keine Aufmerksamkeit.

Folie 10: Laden von E-Bikes und E-Scootern

Bringen Sie das Thema direkt in den Alltag: „Wo würden Sie Ihr Gerät hier im Betrieb laden?“ Lassen Sie Antworten zu und hinterfragen Sie diese: „Ist der Bereich frei? Liegen Kabel im Weg? Ist das wirklich dafür vorgesehen?“ Ein typisches Beispiel: Ladekabel quer über dem Verkehrsweg – niemand stolpert sofort, aber die Gefahr ist da. Ziel ist die Erkenntnis: Laden wird oft nebenbei erledigt, hat aber eigene Risiken.

Folie 11: Sicheres Verhalten im Alltag

Führen Sie die Inhalte zusammen und fragen Sie die Teilnehmenden: „Was nehmen Sie konkret für Ihren Arbeitsalltag mit?“ Machen Sie abschließend deutlich: Sicherheit entsteht nicht durch Technik oder Vorschriften, sondern durch das tägliche Verhalten jedes Einzelnen. Nutzen Sie das Quiz auf Seite 5, um typische Denkfehler noch einmal sichtbar zu machen.

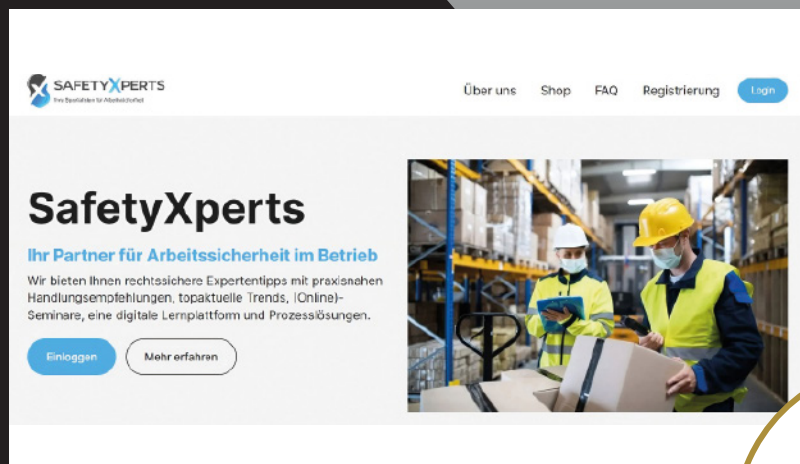


Download-Tipp

PowerPoint-Präsentation:  <https://t1p.de/bm8bw>



NUTZEN SIE IHREN EXKLUSIVEN ONLINEBEREICH



JEDERZEIT VON ALLEN
GERÄTEN AUF ARBEITS-
HILFEN ZUGREIFEN
JETZT ANMELDEN!



**Nutzen Sie den Onlinebereich
auch mobil und stöbern
Sie durch die Updates:
safetyxperts.de/login**



Arbeitshilfen: Muster, Vorlagen, Checklisten

In jeder Ausgabe weisen wir auf Arbeitshilfen zum Download hin. Diese finden Sie hier bequem per Schlagwortsuche. Mit diesen praktischen Lösungen arbeiten Sie schneller und fehlerfrei.



Archiv: Ihre Ausgaben

Digital und auf allen Geräten können Sie auf die bisher erschienenen Ausgaben bequem zugreifen – nichts geht verloren!



Newsfeed: Aktuelle Beiträge

Bleiben Sie stets über aktuelle Themen und wichtige Änderungen im Arbeitsschutz informiert.

Impressum

Verleger: SafetyXperts, ein Unternehmensbereich der Verlag für die Deutsche Wirtschaft AG • Theodor-Heuss-Str. 2–4, 53095 Bonn • Telefon: 02 28/95 50 160 • Fax: 02 28/36 96 480 • Internet: www.safetyxperts.de • E-Mail: kundenservice@safetyxperts.de • Vorstand: Richard Rentrop • ISSN 2510-3733 • Erscheinungsweise: 54 x pro Jahr • Herausgeber: Martin Grashoff, Theodor-Heuss-Str. 2–4, 53095 Bonn • Produktmanagement: Chanaya Schönborn, Bonn • Autoren: Svenja Dammach (SD), Buxtehude; Werner Böcker (WB), Hamm; Maria Markatou (MM), München • Schlussredaktion: Christine Schmatloch, M.A., Hückeswagen • Satz: OtterbachMedien, Freudenberg • Druck: Warlich Druck, Meckenheim GmbH, Am Hambuch 5, 53340 Meckenheim • Kundenservice in der Schweiz: Kundenservice • VNR.CH • 9024 St.

Gallen • Telefon: 071/31 16 270 • Telefax: 071/31 40 610 • E-Mail: kundenservice@vnr.ch • „Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz aktuell Premium“ ist auch in englischer und polnischer Sprache verfügbar. Bei Interesse melden Sie sich gerne bei uns unter kundendienst@safetyxperts.de • Alle Angaben in „Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz aktuell Premium“ wurden mit äußerster Sorgfalt ermittelt und überprüft. Sie basieren jedoch auf der Richtigkeit uns erteilter Auskünfte und unterliegen Veränderungen. Eine Gewähr kann deshalb nicht übernommen werden. • © 2026 by SafetyXperts, ein Unternehmensbereich der Verlag für die Deutsche Wirtschaft AG, Bonn, Berlin, Bukarest, Jacksonville, Manchester, Passau, Warschau
Dieses Produkt besteht aus FSC®-zertifiziertem Papier.



Dieser Fachnewsletter richtet sich gleichermaßen an weibliche und männliche Leser. Aus Gründen der Lesbarkeit wird die männliche Schreibweise (z. B. Unternehmer, Mitarbeiter) gewählt. Diese schließt stets alle Geschlechterformen mit ein.



Der „2-Sekunden-Check“ im Betriebsverkehr

Lassen Sie Ihre Kolleginnen und Kollegen im Arbeitsalltag eine einfache Gewohnheit entwickeln: den „2-Sekunden-Check“. Bevor sie einen Verkehrsweg betreten, queren oder losfahren, halten sie für einen Moment inne und prüfen bewusst die Situation: Wer könnte sich nähern? Gibt es unübersichtliche Bereiche? Ist ein leises Fahrzeug unterwegs, das ich nicht höre?

Diese kurze Pause hilft, typische Fehleinschätzungen zu vermeiden und die eigene Aufmerksamkeit gezielt auf den Verkehr zu lenken. Vorteil: Diese Gewohnheit funktioniert nicht nur im Betrieb. Auch im privaten Alltag – etwa im Straßenverkehr, auf Parkplätzen oder beim Radfahren – sorgt der „2-Sekunden-Check“ für mehr Sicherheit. Wer ihn regelmäßig anwendet, verankert ihn als festen Bestandteil seines Verhaltens und reduziert so dauerhaft das Risiko, kritische Situationen zu übersehen.

**Senden Sie uns gerne
Ihre Anregungen und
Themenwünsche per E-Mail an:**

✉ premium@safetyxperts.de



SAFETYXPERTS

Ihre Spezialisten für Arbeitssicherheit