

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr

Gut vorbereitet zur Ladestelle | 8

Wo 52-Tonner über die Piste jagen | 16

Neustart im Dunkeln | 26

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Be- und Entladen
So vermeiden Sie
gefährliche Situationen
- 10** Hautschutz zum Anziehen
Abschlussbericht zum Tragetest
von UV-Schutzkleidung
- 14** Innenlader-Fahrzeuge
Ein System mit vielen Vorteilen
- 16** Lebensgefahr gehört dazu
Die Feuerwehr am
Berliner Flughafen
- 22** Prüffristen für Fahrzeuge
Alles im Blick mit den neuen Listen

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Gesundheitstipps & mehr
- 25** Paketbotenschutzgesetz
Haftung für die Beitragszahlung
- 26** Der besondere Fall
Neustart im Dunkeln
- 28** Damit können Sie rechnen
Infos aus der Mitgliederabteilung

SERVICE

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



16 Zu Gast bei der Flughafenfeuerwehr



10 Hautschutz zum Anziehen



8



© BG Verkehr (Christoph Papsch | Hannes Riemenschneider); Adobe Stock (scharfsinn86); iStock (industryview)

22

Prüflisten für
Fahrzeuge

Ladearbeiten
koordinieren



**Beim Tragetest
im Hochsommer
kam langärmelige
UV-Schutzkleidung
bei den Beschäf-
tigten gut an.**

Meiden, kleiden, cremen

Wenn Sie Ihren SicherheitsProfi in die Hand nehmen, dann bestimmt nicht, um etwas Neues zum Thema Klimawandel zu lesen. Das ist auch gut so, denn unser Fokus liegt nun mal auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz – und dabei wollen wir es auch belassen. Andererseits lässt sich nicht leugnen, dass es Verbindungen zwischen beiden Megathemen gibt. Experten beider Fachrichtungen diskutieren schon lange darüber, welche Auswirkungen das immer häufigere Auftreten von Extremwetterereignissen auf die Arbeitswelt hat.

Mit der Diskussion ist es allerdings nicht getan. Um unsere Mitgliedsunternehmen und Versicherten korrekt beraten zu können, brauchen wir wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse. Ein Beispiel für die Suche nach solchen Erkenntnissen ist ein Tragetest für langärmelige UV-Schutzkleidung, über den Sie ab Seite 10 lesen können. 104 Beschäftigte in unseren Mitgliedsunternehmen aus verschiedenen Branchen probierten diese Schutzkleidung aus und gaben ihr Feedback. „Meiden, kleiden, cremen“, lautet der Expertenrat für Arbeit unter der Sonne. Wir hoffen, dass unser Beitrag möglichst viele Menschen davon überzeugt, dem UV-Schutz durch geeignete Kleidung ein größeres Gewicht beizumessen als bisher.

Zum Schluss noch ein persönlicher Lesetipp: Besonders berührt hat mich in dieser Ausgabe die Geschichte eines jungen Mannes. Seit einem schweren Verkehrsunfall vor acht Jahren kann er nicht mehr sehen. Wie er sich mit Unterstützung unserer Reha-Fachleute und Blindenhund Jessie zurück ins Leben kämpfte, lesen Sie auf Seite 26.

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Panne beim Einweisen

Ein Fahrer belieferte eine enge, schwer zugängliche Tankstelle. Anschließend musste er rückwärts aus dem Gelände herausfahren und wenden. Sein Kollege W. übernahm die Rolle des Einweisers. Er bemerkte zu spät, dass der Lkw im Wendemanöver zu dicht an ein Verkehrsschild heranfuhr und es umriss. Das Schild schlug hart auf W.s Hand, was einen offenen Knochenbruch zur Folge hatte.

Unachtsamkeit auf der Autobahn

Der Kurierfahrer S. war tagsüber auf der Autobahn unterwegs. Hinter einer Auffahrt fuhr er auf einen vorausfahrenden Lkw auf. Beim Versuch auszuweichen geriet S. zunächst in die linke und dann in die rechte Leitplanke. Er zog sich dabei Prellungen und Verstauchungen zu. Der Unfallhergang legt den Verdacht nahe, dass S. vor der Kollision nicht mit voller Konzentration bei der Fahraufgabe war. Der Transporter war nicht mit Assistenzsystemen ausgestattet.

Misglückte Pause

Der Werkstattmitarbeiter G. arbeitete ohne Handschuhe an einem Fahrzeug. Vor der Pause wusch er seine Hände mit unverdünntem Bremsenreiniger, obwohl Hautreinigungsmittel zur Verfügung standen. Danach ging G. nach draußen und zündete sich mit einem Feuerzeug eine Zigarette an. Es kam zu einer Verpuffung, die bei dem Mitarbeiter schwere Verbrennungen am Gesicht und an den Händen verursachte.

© Adobe Stock (VRT; vovan; oatawa; kara)

Komplexe Technik lenkt ab

Lesen oder Schreiben von Nachrichten, Navigation, Musik abspielen – das Smartphone ist auch während der Fahrt zunehmend in Benutzung. Nicht immer wird es dafür in die Hand genommen, verursacht aber trotzdem immer eine gefährliche Ablenkung, wie eine Studie der Allianz zeigt. Jeweils zwischen 20 und 25 Prozent der Befragten schlossen eine Nutzung während der Fahrt nicht aus. Ähnliches gilt für die Ablenkung durch Bordcomputer- oder Touchscreen-Bedienung. Selbst bei der Steuerung von Funktionen über Spracherkennung bestätigte rund die Hälfte der Teilnehmer Kontrollblicke auf das Display. Für die Bedienung komplexerer Funktionen gilt daher: anhalten und bei stehendem Fahrzeug einstellen. Auch Fahrerassistenzsysteme können nur vollständig aufmerksame Fahrerinnen und Fahrer unterstützen – ihre Nutzung darf



Um sogenannte Raser-Unfälle zu verhindern, richtet sich eine Kampagne des Automobil-Clubs Verkehr (ACV) direkt an die besonders gefährdete Altersgruppe der unter 20-Jährigen. Unter dem Motto „Rasen kickt anders, wenn jemand stirbt“ sollen kurze Filme sensibilisieren und ein Problembewusstsein schaffen. Die Clips starten positiv mit der Freude am Autofahren und enden mit einer tragischen Situation.

+ <https://www.acv.de/rasen-kickt-anders>



nicht dazu verleiten, sich stattdessen der Bordelektronik oder dem Smartphone zuzuwenden. Denn jede Sekunde Aufmerksamkeit zählt. Wie viel Strecke pro Sekunde Unachtsamkeit zurückgelegt wird, zeigt der „Blindflugrechner“ der BG Verkehr.

+ Mehr Informationen zur Ablenkung am Steuer
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20853703



© IAA Transportation

BG Verkehr auf dem Truck-Grand-Prix

Die BG Verkehr präsentiert sich vom 13. bis zum 16. Juli gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat beim 36. ADAC Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Mit dabei: Gurtschlitten und Überschlagsimulator. So können Besucherinnen und Besucher am eigenen Körper erfahren, wie der Sicherheitsgurt bei einem Unfall schützt und wie wichtig das Anlegen des Gurts ist.

+ <https://truck-grand-prix.de>



Internationaler Austausch zum Arbeitsschutz

Die Gesprächsreihe „Let's talk about OSH“ widmet sich unterschiedlichen Themen rund um den Arbeitsschutz („Occupational Safety and Health“, kurz OSH). Die Internationale Vereinigung für

Soziale Sicherheit organisiert die Webtalks mit Fachleuten aus aller Welt. Nach zwei Veranstaltungen mit über 500 Teilnehmern folgt am 22. August um 16 Uhr die dritte Episode des Formats. Das Thema dann: Virtual Reality. Alle Diskussionen stehen online zum Nachschauen zur Verfügung – auf Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch.

+ ww1.issa.int/tc-prev/OSH-talk



383 Staus ...

... über 20 Kilometer Länge registrierte der ADAC im Jahr 2022. Eine weitere Erkenntnis: Haupt-Stautag war im vergangenen Jahr der Donnerstag. Die staureichsten Einzeltage waren vor allem die Tage vor langen Feiertagswochenenden.

Test hilft bei Entscheidung

Wer sich für die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) interessiert und noch nicht einschätzen kann, ob er der Aufgabe wirklich gewachsen ist, dem hilft der Selbsteinschätzungstest der Berufsgenossenschaft für Handel und Warenlogistik. Der Test wertet Antworten unter anderem zu Vorkenntnissen und Haltungen aus. Auf dieser Basis ergibt sich eine prozentuale Übereinstimmung mit einem Idealtyp. Abhängig von diesem Wert gibt er Empfehlungen für die nächsten Schritte. Ziel des Tests ist, bei der Entscheidung für oder gegen eine Ausbildung zur Sifa zu unterstützen. Das Ergebnis ist ein Anhaltspunkt, aber weder eine eindeutige Diagnose noch ein Zulassungskriterium für die Ausbildung.

+ www.bghw.de | Webcode: 1660137137

Neu erschienen



Handbuch zur Ersten Hilfe

Schritt für Schritt erklärt das Handbuch das Verhalten bei Unfällen und lebensrettende Maßnahmen. Die überarbeitete Fassung berücksichtigt die aktuellen Reanimationsrichtlinien sowie die neu erschienenen Normen für Verbandkästen.

+ www.dguv.de | Webcode: p204007



Prüffristen im Brandschutz

Die Publikation führt Prüffristen rund um den Brandschutz aus verschiedenen Quellen zusammen und listet sie in übersichtlichen Tabellen auf. Die Dateien im Excel-Format werden regelmäßig aktualisiert.

+ www.dguv.de | Webcode: p205040

Arbeiten im Straßenraum

Sicheres Arbeiten im Verkehrsraum, bei der Grünpflege oder beim Winterdienst hängt von vielen Faktoren ab. Die aktualisierte Publikation „Straßenbetrieb, Straßenunterhalt“ beschreibt unter anderem die Baustelleneinrichtung, den Einsatz von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten und den Umgang mit Gefahrstoffen oder biologischen Gefährdungen.

+ www.dguv.de | Webcode: p114016



Lkw: Freies Sichtfeld

Die meisten notwendigen Informationen nehmen wir im Straßenverkehr mit den Augen wahr. Das heißt: Klare und vor allem freie Sicht sorgt für mehr Sicherheit. Kaffeebecher, Laptops oder Klemmbretter auf der Ablage im Frontbereich, halb zugezogene Seitenscheibengardinen, Wimpel und Namensschilder versperren die eigene Sicht. „Zu einem verkehrssicheren Zustand gehören auch Front- und Seitenscheiben, die frei und sauber sind. Ein Unfallschwerpunkt ist das innerstädtische Abbiegen“, sagt Hans Heßner, Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr. „Bei der optimalen Spiegeleinstellung unterstützen unsere Spiegeleinstellpläne.“

+ Animationsfilm „Freie Sicht“ und Informationen zu den Spiegeleinstellplänen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20826206



Spende an Initiativen

Die BG Verkehr fördert die Arbeit der Kinder-Unfallhilfe mit einer Spende von 22.000 Euro. Der Verein finanziert damit ein Seminar für Familien mit schädelhirnverletzten Kindern und Jugendlichen. Außerdem schafft er mit dem Geld Fahrradhelme für bedürftige Kinder an. Die Spende stammt aus dem Vermögen des mittlerweile aufgelösten Vereins „Arbeitssicherheit und Gesundheit im Verkehrswesen“.

+ <https://kinder-unfallhilfe-online.de>

Digitale Checkliste

Erst checken, dann starten: Jede Fahrt darf erst losgehen, nachdem das Fahrzeug auf seinen sicheren Zustand kontrolliert wurde. Das geschieht mit der Sicht- und Funktionsprüfung, auch Abfahrtskontrolle genannt. Für einen Überblick über die erledigten Abfahrtskontrollen bietet die BG Verkehr eine Checkliste als Abreißblock an. Jetzt ist die Liste auch als digital ausfüllbares PDF verfügbar. Das ermöglicht eine zusätzliche elektronische Dokumentation.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 18661722

Pannenhilfe für E-Nutzfahrzeuge

Der ADAC Truckservice hat für sein Partner-Netzwerk eine Zertifizierung für die Bergung von Elektronutzfahrzeugen eingeführt. Damit soll sichergestellt sein, dass alle Partner die Gefahren professionell einschätzen können und entsprechend qualifiziert und ausgerüstet sind, um Elektro-Lkw und -Transporter nach einem Unfall oder einer Panne zu reparieren oder abzuschleppen. Seit dem 1. April gibt es auch eine bundesweite Pannenhilfe eigens für Elektro-Nutzfahrzeuge.

+ www.adac.de/services/truck-service



Höchstwert bei Führerscheineprüfungen

Im Jahr 2022 gab es so viele Fahrerlaubnisprüfungen wie nie zuvor. 1,76 Millionen praktische Prüfungen für Führerscheine aller Klassen und 1,81 Millionen theoretische Prüfungen wurden abgelegt, berichtet der TÜV. Der Anteil der durchgefallenen Fahrschülerinnen und Fahrschüler lag bei 39 Prozent in den theoretischen Prüfungen über alle Klassen und bei 37 Prozent in den praktischen Prüfungen für den Pkw-Führerschein.



Autobahnmeistereien starten Kampagne

Unter dem Titel „Bitte pass auf meinen Papa auf!“ macht die Autobahn GmbH Niederlassung Südwest auf die gefährlichen Aufgaben der Autobahnmeistereien aufmerksam. Neben Plakaten an den Autobahnen im Südwesten gehören Videoclips zu der Kampagne. Darin bitten Kinder von Mitarbeitern der Autobahnmeistereien Freiburg und Karlsruhe die Verkehrsteilnehmer um Vorsicht. Der Appell: Geschwindigkeit anpassen und Abstand halten, wenn Beschäftigte der Autobahnmeistereien im Einsatz sind.

+ <https://www.youtube.com/@DieAutobahn>



Testen Sie Ihr Wissen!

1. Wo ist das Parken verboten?

- a An Taxenständen.
- b Auf schmalen Fahrbahnen gegenüber Ein- und Ausfahrten von Grundstücken.
- c Unmittelbar hinter Fußgängerüberwegen.



2. Wo ist das Halten verboten?

- a An Bushaltestellen.
- b Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen außerhalb der Parkplätze.
- c Im Bereich von scharfen Kurven.

3. Worauf müssen Sie achten, wenn Sie einen Anhänger ohne Zugfahrzeug parken?

Der Anhänger darf auf ...

- a ... ausreichend befestigten Seitenstreifen zeitlich unbegrenzt geparkt werden.
- b ... entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen länger als 2 Wochen geparkt werden.
- c ... öffentlichen Straßen nicht länger als 2 Wochen geparkt werden.

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

Klare Absprachen schützen vor Unfällen

Sind Lastkraftwagen nicht auf der Straße unterwegs, werden sie meist be- oder entladen. Unfallanalysen zeigen, dass bei der Abstimmung zwischen den beteiligten Betrieben erhebliches Verbesserungspotenzial besteht.

Es liegt so nah, dass man es fast vergisst: Bei der Annahme eines Transportauftrags muss geklärt werden, ob ein geeignetes Fahrzeug für die Aufgabe zur Verfügung steht. Dabei reicht es nicht, dass Fahrzeug und Ladung zueinander passen. Die Verantwortlichen müssen dafür sorgen, dass die Beschäftigten die Ladestellen mit dem gegebenen Fahrzeug gefahrlos erreichen sowie den Transport und die Ladearbeiten sicher durchführen können.

► Fahrzeugaufbau passt nicht:

Bei einem kurzfristig vergebenen Transportauftrag verläßt ein Hallenkran Stahlträger auf die Ladefläche eines Lkw. Ein Träger verrutscht, fällt herunter und verletzt den Fahrer. Die seitlichen Rungen des Anhängers waren zu kurz. Mehrere Ursachen führten zu diesem Unfall. Unter anderem überprüfte der Disponent bei der kurzfristigen Annahme des Auftrags nicht, ob das Fahrzeug geeignet ist.

Je spezieller eine Transportaufgabe, umso vielseitiger sind die Anforderungen an Fahrzeuge und deren Ausrüstung. Ein Aufbau zum Transport von Stahlcoils stößt eventuell beim Transport von Spaltbandrollen (geteilte Coils) an seine Grenzen, wenn die Coils während der Ladearbeiten umkippen können. Bei der Verladung großformatiger Maschinenteile oder Bauelemente müssen die Beschäftigten oft hoch gelegene Anschlagpunkte erreichen. Stehen an der Ladestelle weder geeignete Hilfsmittel noch Bühnen zur Verfügung, muss auf dem Fahrzeug ein sicherer Zugang zu den Anschlagpunkten gegeben sein. Die beste Prävention ist gute Planung. Ebenso kann ein Abfallsammelfahrzeug aufgrund seiner Abmessungen und der Lenkgeometrie ungeeignet sein, um die Behälterstandplätze in den engen Straßenzügen einer historischen Altstadt zu erreichen.

Anforderungen an Ladestellen definieren

Ganz gleich, ob es sich um Leimbinder, Fertigbauteile, Stahlrohre oder Getränkekisten handelt: Ladestellen an Produktionsstätten oder Umschlagstellen sind in der Regel optimal für spezifische Anforderungen ausgerüstet. Ganz anders sieht es zum Beispiel auf Baustellen oder in Supermärkten aus, die eine bestimmte Lieferung selten oder nur einmal erhalten. Möglicherweise ist der Kran oder Stapler dort nur bedingt geeignet, eine Traverse nicht vorhanden oder es mangelt an Rangierfläche, der Boden ist nicht eben oder fachkundige Ansprechpersonen sind gerade zum Lieferzeitpunkt nicht verfügbar. Es gibt gute Gründe, das Entladen aus Sicherheitsgründen abzubrechen, aber die Hemmschwelle der Beschäftigten ist verständlicherweise hoch.

Die Verantwortlichen müssen dafür sorgen, dass die Beschäftigten die Ladestellen mit dem gegebenen Fahrzeug gefahrlos erreichen und die Ladearbeiten sicher durchführen können.

► Gefährliches Improvisieren:

Ein Supermarkt wird mit Getränkekisten beliefert. Für den Transport wird ein Kofferaufbau eingesetzt, der für die Getränkelogistik vorgesehen ist. Aus Platzgründen soll er seitlich entladen werden. Das übernimmt ein Mitarbeiter des Supermarkts mit einem Gabelstapler. Weil die Zinken des Gabelstaplers nicht an die hinteren Paletten heranreichen, versetzt der Lkw-Fahrer diese mit seinem Mitnahmestapler ein Stück zur Entladeseite hinüber. Da die Ladefläche zu schmal ist, stürzt er mit dem Stapler herunter und verletzt sich schwer.



Wird seitlich entladen, können ungeeignete Flurförderzeuge an der Ladestelle die hinteren Güter häufig nicht aufnehmen – eins von vielen Problemen, mit denen Fahrerinnen und Fahrer an Ladestellen zu tun haben. Für die Beschäftigten ist es extrem stressig. Zeitdruck, fehlgeleitete Hilfsbereitschaft und Fehleinschätzungen erhöhen die Bereitschaft, objektiv unangemessene Risiken einzugehen. Das können die Verantwortlichen nur ausschließen, indem sie sich vor Beginn der Tour über die Situation an der Ladestelle informieren.

Zeitdruck, unreflektierte Hilfsbereitschaft und Fehleinschätzungen erhöhen die Bereitschaft, objektiv unangemessene Risiken einzugehen.

Betriebsgefahren kennen und entschärfen

Besondere Gefährdungen bergen der innerbetriebliche Verkehr sowie Transportgut, das herabfallen oder umstürzen kann. In Aufbereitungs- oder Industrieanlagen können bewegte Maschinenteile, deren Antriebe, gefährliche Stoffe oder heiße Medien zu bösen Überraschungen führen. Problematisch wird es, wenn ein Fahrer mit den Verhältnissen nicht vertraut ist und niemanden fragen kann.

Wer auf unbekanntem Gelände nach einer Ansprechperson suchen muss, begibt sich oft in Gefahr.

Es ist traurige Realität, dass Beschäftigte auf unbekanntem Betriebsgelände bei der Suche nach einer Ansprechperson schwer verunglücken, zum Beispiel in eine Grube stürzen, in schlecht gesicherte Antriebe treten oder angefahren werden. Aber auch auf öffentlichen Straßen oder Verkehrsflächen sind Ladearbeiten besonders riskant.

► Innerbetrieblicher Verkehr:

Eine Fahrerin stellt ihren Lkw ab, um im Verwaltungsgebäude Formalitäten zu erledigen. Auf dem Weg zum Gebäude wird sie von einem rückwärtsfahrenden Radlader erfasst und erleidet tödliche Verletzungen.

Benutzung fremder Arbeitsmittel

Oft sind die Fahrer aktiv an den Ladearbeiten beteiligt und benutzen dabei Arbeitsmittel (Gabelstapler etc.), die die Ladestelle zur Verfügung stellt. Wichtig: Die Beschäftigten müssen entsprechend ausgebildet sein, dem Unternehmen ihre Befähigung nachweisen und von diesem beauftragt werden. Auch wenn das Arbeitsmittel von einem Fremdbetrieb bereitgestellt wird, müssen Qualifikation und

Beauftragung im eigenen Betrieb erfolgen. Umgekehrt sollte eine Ladestelle die Geräte nur dann zur Verfügung stellen, wenn klar ist, dass die Anforderungen erfüllt sind. Hinzu kommt, dass Arbeitsmittel besonders hart beansprucht werden, wenn sie ständig von verschiedenen Personen benutzt werden. Daher muss sichergestellt sein, dass sie regelmäßig geprüft und gewartet werden. Berufskraftfahrer sollten dahingehend unterwiesen werden, dass sie defekte Geräte der Ladestelle nicht benutzen. Mängel sollten der Ladestelle und dem eigenen Betrieb gemeldet werden, denn nur dann können beide Betriebe ihrer Verantwortung nachkommen.

Zugang zu Sanitär- und Pausenräumen

Fahrer arbeiten überwiegend außerhalb ihres eigenen Betriebs. Umso wichtiger ist es, den Zugang zu Sozial- oder Sanitärräumen zuverlässig zu regeln. Die Einhaltung der Pausenzeiten kann problematisch sein, weil das Fahrzeug nicht bewegt werden darf, wenn der digitale Fahrtenschreiber auf Pause gestellt ist. Mit der Ladestelle sollte daher klar abgestimmt sein, ob das Fahrpersonal während der Ladezeit eine Pause macht oder arbeitet.

Unfallfrei durch gute Abstimmung

In kaum einer anderen Branche arbeiten die Beschäftigten verschiedener Arbeitgeber so intensiv und auf so begrenztem Raum zusammen, wie bei Ladearbeiten an Fahrzeugen. Der Zugang zum Laderaum gleicht einem Nadelöhr, durch das die Ladeeinheiten innerhalb kürzester Zeit bewegt werden müssen. Die stark verdichteten Arbeitsprozesse können nur dann unfallfrei und effizient durchgeführt werden, wenn die beteiligten Unternehmen sich gut abstimmen, die Verfügbarkeit geeigneter Arbeitsmittel sicherstellen, die Abläufe genau festlegen und die Beschäftigten ausreichend qualifizieren.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit
bei der BG Verkehr

Weil die Beteiligten den Ablauf genau vorbereitet haben, kann der Fahrer die komplexe Transportaufgabe gelassen bewältigen.

© Adobe Stock (Robert Kneschke)

Hautschutz zum Anziehen

Sonnenschutzmittel sind gut, lange Arbeitskleidung mit UV-Schutzfaktor ist besser. Unser Tragetest mit 104 Personen zeigt, worauf es bei der Auswahl ankommt.



© Flughafen Köln/Bonn

Andreas Zettl arbeitet als Landschaftsbauer am Flughafen Köln/Bonn viel im Freien. Das Langarmshirt aus leichtem Material gefällt ihm am besten.

Lange Ärmel im Hochsommer? Eher nicht, sagen viele spontan. Was aber keineswegs bedeutet, dass sie es schon einmal ausprobiert haben. Die BG Verkehr lud deswegen in den Sommern 2021 und 2022 Beschäftigte aus verschiedenen Mitgliedsunternehmen zum Tragetest von langärmeliger Schutzkleidung ein – an manchen Tagen betrug die Temperatur mehr als 30 Grad Celsius. Die Resonanz auf die neue Erfahrung reichte von „Jetzt brennt die Haut nicht mehr“ bis „Da drin wird mir viel zu heiß“. Jetzt liegt die komplette Auswertung vor. Sie zeigt, welche Kriterien bei der Beschaffung der Schutzkleidung beachtet werden sollten.

Sonnenschutz muss Standard werden

Am Anfang steht eine Zahl, die stutzig macht: Fast ein Fünftel der Testpersonen (18 Prozent) gaben zu verstehen, dass sie sich bei der Arbeit überhaupt nicht vor natürlicher ultravioletter Strahlung (UV-Strahlung) schützen. „Das ist hochproblematisch“, kommentiert Dr. Jörg Hedtmann, Arbeitsmediziner und Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr. „Wir haben seit langer Zeit gesicherte Erkenntnisse über das Gefährdungspotenzial der natürlichen UV-Strahlung. Hier steht die Unternehmensleitung in der Pflicht, engagierte Überzeugungsarbeit zu leisten und zumindest während der Arbeitszeit für adäquaten Schutz zu sorgen. Das wird in Zukunft noch viel wichtiger werden!“

Lassen Sie sich vor dem Kauf Ansichtsexemplare in verschiedenen Größen schicken und beteiligen Sie Ihre Beschäftigten bei der Auswahl. Nur gut sitzende Kleidung wird auch getragen.

Sonnenschutzmittel, die man auf die Haut aufträgt, sind nur für eine befristete Zeit wirksam und müssen gut verteilt werden. Rund 40 Gramm braucht man, um sich von Kopf bis Fuß sorgfältig einzucremen. Wenn man sich die Menge zum Beispiel in einem Joghurtbecher vorstellt, merkt man schnell, ob die eigene Gewohnheit genügt. Ein Kleidungsstück dagegen schützt nach dem Anziehen den ganzen Tag, denn das Gewebe hält die UV-Strahlung von der Haut fern.

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat Transmissionsmessungen an der im Tragetest eingesetzten Schutzkleidung durchgeführt. Dabei wird der UV-Schutzfaktor (Ultraviolet Protection Factor – UPF) im Neuzustand bestimmt. Zusätzlich hat das IFA die Kleidung mehrfach gewaschen, getrocknet und anschließend den UPF ermittelt. Überraschenderweise verbesserte sich der Wert. Grund: Das Gewebe verdichtet sich beim Waschen

und wird somit noch undurchlässiger. Wer lange Schutzkleidung trägt, braucht sich also nur noch um die Körperstellen zu kümmern, die nicht von der Kleidung bedeckt sind (wie Gesicht, Ohren und Handrücken).

Meiden, kleiden, cremen

Vielen Menschen ist nicht bewusst, dass die UV-Strahlung auch im Schatten oder bei Bewölkung vorhanden ist. Sie zweifeln und halten generell den „Alarm“ um die Sonne für etwas übertrieben. „Dagegen gibt es ganz einfache Mittel“, sagt die Projektleiterin Dr. Gabriele Meyer. „Sie können Skeptikern zum Beispiel mit einer Spezialkamera, der UV-Kamera, zeigen, welche Hautpartien bereits geschädigt wurden, obwohl man es mit bloßem Auge nicht erkennt. Ich persönlich empfehle auch gern sogenannte UV-Perlen, wenn jemand meint, im Schatten passiert doch nichts. Die Perlen reagieren auf UV-A- und UV-B-Strahlung und verfärben sich. Das bringt oft mehr als kluge Worte.“ Man kann sich auch am UV-Index

Kurz und knapp: Die Testergebnisse

- Am Tragetest für langärmelige Shirts mit UV-Schutzfaktor nahmen in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt 104 Personen aus Mitgliedsunternehmen teil.
- Sie arbeiteten während der sechswöchigen Testphase im Hochsommer auf Tank- und Fährschiffen, in Entsorgungsbetrieben, Postdiensten, bei der Abfertigung von Flugzeugen sowie in verschiedenen Bereichen auf dem Flughafen (Landschaftspflege, Betriebshof und Security/Verkehrslenkung).
- Die Altersstruktur der Teilnehmerinnen und Teilnehmer entsprach der Altersstruktur der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland.
- Nur zehn Personen hatten bereits vor dem Test bei der Arbeit lange Kleidung als Sonnenschutz genutzt, 67 Personen verwendeten UV-Schutzmittel zum Auftragen auf die Haut, 19 verzichteten auf jeglichen Sonnenschutz.
- Nach dem Test gaben 55 Personen an, dass sie weiterhin ein langärmeliges Shirt tragen würden, 52 würden es weiterempfehlen.
- Besonders positiv wurde bewertet, dass die Shirts sich angenehm auf der Haut anfühlen und schnell trocknen, wenn sie nass geschwitzt sind.
- Für die Akzeptanz spielen Tragekomfort, Bewegungsfreiheit und Material eine wesentliche Rolle. Das Shirt aus dem leichtesten Material überzeugte am meisten.

© BG Verkehr/Hannes Riemenschneider



Die Mitarbeiter der Firma Sartori & Berger fühlen sich in den gelben Shirts mit Warnstreifen gut geschützt.

„Wir müssen im Arbeitsschutz auf den Klimawandel reagieren“

**Interview mit Dr. Gabriele Meyer, Referat
Biostoffe und UV-Strahlung bei der BG Verkehr**



Frau Dr. Meyer, tragen Sie in diesem Sommer nur noch lange Kleidung?

Im Büro wohl eher nicht, aber wenn ich im Freien bin, fühle ich mich an heißen Tagen in langer Kleidung und Hut am wohlsten. Über Mittag bleibe ich nach Möglichkeit im Haus.

Der Klimawandel wirkt sich auch auf den Arbeitsschutz aus. Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?

Vorgesetzte sollten das vorleben, was sie von anderen fordern. Meiner Ansicht nach geht es wesentlich um einen Kulturwandel. Sonnenschutz muss selbstverständlich werden. Dazu können Führungsverantwortliche viel beitragen, indem sie technische Lösungen zum Sonnen- und Hitzeschutz anbieten, über die Risiken der natürlichen UV-Strahlung informieren und lange Kleidung zur Verfügung stellen. Außerdem müssen sie allen, die regelmäßig eine Stunde oder mehr pro Tag im Freien arbeiten, eine betriebsärztliche Angebotsvorsorge anbieten.

Leider ändern viele Menschen ihre Einstellung erst, wenn sie persönlich betroffen sind.

Das ist gerade beim Sonnenschutz fatal, denn die Haut vergisst nichts. Mich persönlich hat das Beispiel eines jungen Mannes berührt, der nach einem Vorsorgetermin erfahren musste, dass er an Hautkrebs erkrankt ist und weitere Organe befallen sind. Seitdem bestimmt die Chemotherapie sein Leben und er vereinbart Vorsorgetermine für seine Freunde.

Worauf sollte man bei der Auswahl der Kleidung achten?

Unsere Auswertung zeigt, dass individuelle Vorlieben eine wichtige Rolle für die Akzeptanz spielen: Wie fühlt sich der Stoff an, wie steht mir ein Shirt, riecht es unangenehm beim Schwitzen – das alles kann man abklären, indem man verschiedene Modelle testet. Manche Anbieter kommen mit einer Auswahl von Kleidungsstücken in den Betrieb. Die Anprobe hilft bei der Entscheidung.

Das Projekt ist abgeschlossen – wie geht es jetzt weiter?

Als Nächstes werden wir das Thema Schutz vor natürlicher UV-Strahlung in Schulungen und Seminaren aufgreifen und die Beratung zu dem Thema in den Betrieben intensivieren.

orientieren, den viele Wetterdienste und das Bundesamt für Strahlenschutz anbieten. So sieht man tagesaktuell, ob zusätzliche Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Bereits ab Stufe 3 sind Schutzmaßnahmen notwendig. Und weil sich Reime besser merken lassen, hier ein einfacher Grundsatz für den Sonnenschutz: Meiden, kleiden, cremen!

Wer viel im Freien arbeitet, hat Anspruch auf eine Angebotsvorsorge.

Bei den Tragetests wurden Shirts in unterschiedlichen Farben, Materialien und Stoffdicken mit der üblichen Arbeitskleidung verglichen. Beschäftigte aus der Binnenschiffahrt, der Entsorgung, der Luftfahrt sowie aus Betrieben der Post- und Paketdienste trugen bei hochsommerlichen Temperaturen Langarmshirts bzw. Multinorm-Overalls mit UV-Schutz von verschiedenen Anbietern. Anschließend war ihre Meinung gefragt. Am besten kam bei den Beschäftigten ein hellgrünes Shirt aus einem sehr leichten Material an, das auch bei den Transmissionsmessungen des IFA am besten abgeschnitten hat.

Wir können und wollen hier keine konkreten Produkte oder Hersteller empfehlen – dazu ist das Angebot hochwertiger Schutzkleidung viel zu groß. Außerdem ergeben sich je nach Einsatzart unterschiedliche Prioritäten. Aber dennoch gibt es Kriterien, die bei der Auswahl der geeigneten Kleidung helfen (siehe rechte Seite).

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Präventionsdienstes der BG Verkehr beraten Sie gern vor Ort zum Thema Schutz vor natürlicher UV-Strahlung. Ihre Ansprechperson finden Sie über die Postleitzahlensuche auf der Homepage der BG Verkehr. (dp)

+ „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit im Freien“

www.bg-verkehr.de/medienkatalog
oder Webcode: 22800332

Ansprechpersonen der Prävention

via Postleitzahlensuche
www.bg-verkehr.de

Leichter Stoff, der Schweiß
ableitet, schnell trocknet und
geruchshemmend ist

Kriterien zur Auswahl des richtigen Shirts

Schadstofffreies Material, das auch
nach mehrmaligem Waschen die
Qualität bewahrt, nachhaltige und
faire Produktionsbedingungen

Lange Ärmel

Hochsichtbarer
Warnschutz

Bequeme Passform
mit ausreichend
Bewegungsfreiheit,
ohne scheuernde Nähte

Zertifizierung nach der
Europäischen Norm Bekleidung
EN 13758, UV-Schutzfaktor von
mindestens 50+

Shirts im Stresstest

Die Angabe des UV-Schutzfaktors auf der Kleidung ist das eine – der tatsächliche Wert nach mehrmaligem Tragen und Waschen das andere. Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung hat deswegen Transmissionsmessungen nach DIN EN 13758-1/2 durchgeführt. Dafür untersuchten Claudine Strehl und Weiqi Zhou-Hanf rund 600 Messproben von neuer, getragener und mehrfach gewaschener Kleidung, die auch im Tragetest verwendet wurde. Die wichtigsten Ergebnisse:

- Vier der ausgewählten Shirts wiesen im Neuzustand einen niedrigeren UV-Schutzfaktor (Ultraviolett Protection Factor – UPF) auf als vom Hersteller angegeben.
- Bereits nach zehn Wäschen entsprechend den Herstellerangaben wurde der angegebene UPF erreicht. Daher empfehlen wir, die Kleidung vor dem Tragen zu waschen.
- Getragene und gewaschene Shirts wiesen keine Abnutzungserscheinungen auf. Der UPF lag bei 50+.



Damit nichts kippt

Schmale, großflächige Ladung ist kippgefährdet. Innenlader-Fahrzeuge mit ihren austauschbaren Ladungsträgern gestalten Transport und Entladung dieser Teile sicherer.



Aufnehmen einer beladenen Innenlader-Palette mit dem Innenlader-Fahrzeug.

Schmales Ladegut mit hohem Schwerpunkt ist gefährlich. Eine häufige Form dieser Ladung sind vorgefertigte Betonwände. Beim Be- und Entladen der Ladefläche eines Fahrzeugs mit diesen tonnenschweren Bauteilen besteht die Gefahr, dass die Ladung umkippt und herabfällt.

System mit Vorteilen

Sogenannte Innenlader wurden ursprünglich entwickelt, um schmale, großflächige Ladung ohne Ausnahmegenehmigung für den Straßenverkehr transportieren zu können. Für den Transport und das Entladen kippgefährdeter Ladung bietet das System zwei große Vorteile gegenüber konventionellen Fahrzeugen. Zum einen kann die Ladung beim Einsatz von Innenlader-Fahrzeugen nicht mehr vom Lkw fallen, wie es bei Fahrzeugen mit Ladefläche und sogenanntem A-Bock der Fall ist. Zum anderen lassen sich Lieferung und Abladen dank der Verwendung austauschbarer Ladungsträger

ger zeitlich voneinander trennen – nach Absetzen der Palette und Aufnehmen eines leeren Ladungsträgers steht das Fahrzeug für den nächsten Transport bereit.

Das Innenlader-Konzept

Das Innenlader-Fahrzeug ist ein Sattelanhänger mit Einzelradaufhängung. Der Ladeschacht zwischen den Rädern kann einen austauschbaren Ladungsträger aufnehmen: die Innenlader-Palette. Einstellbare Arretierungen an der Stirnwand der Palette halten die hochkant stehende Ladung und sichern sie schon auf der Palette gegen Umkippen. Das Fahrzeug nimmt die Palette auf, indem es sich im abgesenkten Zustand rückwärtsfahrend in die Aufnahmeschienen der Palette schiebt. Nach Schließen der Rückwand und Anheben des Fahrzeugs auf Fahrniveau kann die Ladung durch fahrzeugeigene Verspanneinrichtungen abgestützt werden.

Die Konstruktion von Innenlader-Fahrzeug und -Palette erleichtert die formschlüssige Ladungssicherung. Die Ladung wird unmittelbar nach dem Aufsetzen auf den Paletten sicher fixiert und bleibt bis zur Entnahme auf der Bau-

stelle in dieser Position. Weil Betonfertigteile in Innenlader-Paletten ebenerdig bereitgestellt werden, können die Wände nicht mehr von der Ladefläche des Transportfahrzeugs fallen.

Anforderungen genau definieren

Die Vorüberlegungen bei der Beschaffung sind Basis für den sicheren und effektiven Betrieb der Innenlader. Der Unternehmer muss den Einsatzzweck des Systems und die Anforderungen daran deutlich formulieren. Die DGUV Information 214-088 hilft mit einem Muster-Lastenheft. „Bestellen Sie genügend Arretierungselemente und geeignete Arbeitsmittel, um diese anzuziehen und zu lösen, zum Beispiel Schraubenschlüssel“, empfiehlt Ulrich Schulz von der BG Verkehr. Genauso ist die Ausrüstung der Paletten mit Stützen gegen Kippen sinnvoll. Nützliche Extras sind Rungentaschen für Einsteckungen und zusätzliche Stirnwände.

„Innenlader-Paletten haben sich in den vergangenen Jahren stark weiterentwickelt. Nutzen Sie nur Innenlader-Systeme nach dem heutigen Stand der Technik“, appelliert Schulz und empfiehlt, sich vom Hersteller in die Benutzung der Arbeitsmittel einweisen zu lassen.



Seitliches Stützen der Betonfertigteile durch Verspanneinrichtungen am Fahrzeug.

„Das Handling vorgefertigter Wände bleibt immer gefährlich. Aber mit Innenlader-Fahrzeugen lässt sich das Risiko erheblich reduzieren.“

Ulrich Schulz, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr



Sichere Arbeitsbedingungen festlegen

Bei der Annahme von Aufträgen sollte das Transportunternehmen die Bedingungen an den Ladestellen erfragen und mit den eigenen Möglichkeiten und Anforderungen abgleichen. Passen die vorhandenen Paletten zum Transportgut? Sind die zugewiesenen Abstellflächen und Verkehrswege ausreichend eben, tragfähig und eindeutig ausgewiesen? Ein konkreter Ansprechpartner und qualifizierte Personen müssen die Ladung entgegennehmen. Die Abstimmung mit anderen auf der Baustelle tätigen Unternehmen verhindert mögliche gegenseitige Gefährdung.

Das Zusammenstellen der Ladeeinheiten und das Sichern der Wände mit den Arretierungsdornen der Palette gehören zur Vorbereitung durch den Verloader. Der Gesamtschwerpunkt liegt möglichst auf der Längsachsen-Mittellinie der Palette.

Sorgfältige Abstimmung

„Die Ladung kann systembedingt nicht mehr vom Fahrzeug herunterfallen“, sagt Schulz. „Doch schmales Ladegut mit hohem Schwerpunkt bleibt grundsätzlich gefährlich.“ Beim Entladen der Innenlader-Paletten können die Bauteile schnell und unaufhaltsam kippen und Personen im Gefahrenbereich erschlagen. Einzelne Wände kippen meist, wenn sie zu früh gelöst werden oder unzureichend arretiert sind. Selbst beladene Innenlader-Paletten können umkippen, wenn die Bodenbeschaffenheit nicht stimmt. Einen tragfähigen Unter-

grund ersetzt auch das Ausrüsten der Paletten mit Stützen nicht. Die Stützen sichern gegen Kippen, falls Kraft unvorhergesehen auf Last oder Ladungsträger einwirkt, zum Beispiel bei der Kranarbeit. „Überzeugen Sie sich davon, dass die Abläufe sicher und effektiv koordiniert sind“, unterstreicht Schulz. Nur dann sind das Heben und Bewegen schwerer Lasten, das Entfernen von Sicherungen und das Rückwärtsfahren sicher. Unverzichtbar: die sorgfältige Auswahl der Aufstellfläche, qualifiziertes Personal und ein sorgfältig abgestimmtes Vorgehen.

Die Rolle des Fahrzeugführers

Auf der Baustelle angekommen, muss der Fahrzeugführer besonders aufmerksam sein. Selbst wenn paralleles Arbeiten am Abladeort im Vorfeld eindeutig besprochen und koordiniert wurde, kann die Realität vor Ort eine andere sein. Im Idealfall stellt der Fahrer die Palette auf den zugewiesenen Abstellplatz. Dann gibt es zwei Möglichkeiten: Das Entladen der Innenlader-Palette beginnt sofort oder die Palette wird erst später entladen. Für den Fahrzeugführer ist beim direkten Entladen wichtig: Seine Aufgabe ist der Transport, nicht das Entladen.

Denn Lasten an einen Kran anschlagen darf nur, wer damit beauftragt ist. Dieser Anschläger muss qualifiziert sein, Lasten für den Hebevorgang sicher mit dem Kran zu verbinden und

dabei die eigene Sicherheit zu beachten. Denn bei seiner Arbeit hält er sich zwangsläufig im Gefahrenbereich auf. Er muss Schäden an der Ladung, am Anschlagpunkt und am Anschlagmittel erkennen und genau wissen, welches Lastaufnahmemittel er wählen muss. So benötigen Betonfertigteile andere Lastaufnahmemittel als Holzständerwände. Erst wenn das Ladungsteil sicher an den Kran angeschlagen ist, darf die zuständige Person die Arretierungen lösen.

Der Fahrer hingegen muss wissen, wann ein Arbeitsbereich zum Gefahrenbereich wird – und ihn vorher verlassen. Ein entscheidender Vorteil des Innenlader-Konzepts zeigt sich in dieser Situation: Nach dem Abstellen der Palette und dem Aufnehmen einer oder mehrerer Leerpalletten verlässt der Kraftfahrer mit seinem Fahrzeug unverzüglich die Baustelle und damit den ihm nicht vertrauten Gefahrenbereich. Mit der zeitlichen Trennung von Abliefern und Abladen ist das eigentliche Transportfahrzeug nicht mehr Teil der Gefährdung beim Abladen. Das nimmt einen Akteur aus den oft schwer zu überblickenden Baustellenabläufen und sorgt somit für mehr Sicherheit vor Ort. (mh)

+ DGUV Information 214-088
„Sicherer Betrieb von Innenlader-Paletten“
publikationen.dguv.de | Webcode: p214088



© Universal Transport Michels GmbH & Co. KG

Lebensgefahr gehört dazu

Sie schlafen in der Wache und jagen mit 52 Tonnen schweren Löschfahrzeugen zum Einsatzort. Wir durften uns bei der Feuerwehr am Flughafen Berlin Brandenburg umschauen – auch sie ist bei der BG Verkehr versichert.





Es ist sengend heiß im Flugzeug, das Infrarotmessgerät zeigt mehr als 300 Grad Celsius. Der erste Trupp beginnt in voller Schutzausrüstung und mit Atemschutz die Brandbekämpfung, löscht, kühlt die Decke des Flugzeugs. Immer wieder lodern Feuer an den Sitzen auf, dichter Rauch schränkt die Sicht ein. Der Truppführer geht voran, die Männer suchen nach Verletzten, öffnen Notfalltüren und Gepäckfächer, um Brandnester aufzuspüren, schauen in Toiletten und ins Cockpit. Nach wenigen Minuten kommt die Entwarnung über Funk: keine weiteren Personen an Bord, Feuer gelöscht. Der Trupp kann aus dem Inneren der verrauchten Passagierkabine abziehen. ►

Einmaliges System für VR-Training

„In dieser Situation hätten ihr noch mehr unter den Sitzen schauen müssen“, sagt Maik Dräger. „Die Feuer dort sieht man nicht so gut.“ Dräger sitzt mit drei Männern vor einem Computerbildschirm und bespricht den Einsatz. Denn das brennende Flugzeug war eine Übung in einer künstlichen Wirklichkeit, einer virtuellen Realität (VR).

Der Kurs findet in der leer geräumten Fahrzeughalle 2 der Wache West statt. Dort trainieren drei Männer den Ernstfall, ausgestattet mit VR-Brille, Headset und Kopfhörern, der Computer-Akku-Einheit auf dem Rücken und Sensoren in der Hand. Spezielle Marker an den Wänden der Halle, die aussehen wie QR-Codes, berechnen den virtuellen Raum, in dem sich die Kursteilnehmer bewegen.

„Wir können hier in Flugzeugen eines bestimmten Typs trainieren, was draußen nicht immer möglich ist“, erklärt Andreas Klupsch, Leiter der Flughafenfeuerwehr. „Die Trainings sind reproduzierbar. Ich kann das gleiche Szenario mit unterschiedlichen Trupps abbilden und sofort die Fehler auswerten.“ Die Berliner Flughafenfeuerwehr verfügt damit über ein einmaliges System. Es entstand gemeinsam mit einem Software-Entwickler aus Berlin, der Technischen Universität Athen, dem Flughafen Athen sowie der Technischen

Hochschule Wien, gefördert von der EU. Das virtuelle Training kommt gut an: „Alles fühlt sich so real an“, sagt Feuerwehrmann Philipp, „obwohl die haptische Rückmeldung, Hitze und Geruch fehlen. Es ist erstaunlich, wie sich der Kopf täuschen lässt. Man ist wirklich in einer anderen Welt!“

Im Ernstfall zählt Schnelligkeit

Insgesamt arbeiten zehn Frauen und 285 Männer bei der Feuerwehr des BER. Neben dem Tagesdienst verteilen sich 62 Feuerwehrleute auf drei Wachen: im Osten und im Westen des Flughafens sowie im Norden neben dem Regierungsterminal.

Die Feuerwehrleute am Flughafen müssen regelmäßig zur medizinischen Untersuchung, dem Eignungstest, außerdem einmal jährlich durch die sogenannte Atemschutzstrecke. Dabei sollen sie in voller Montur und mit einem Sechs-Kilo-Luftvorrat eine festgelegte Leistung bringen. Während sie über Laufbänder, Ergometer und Endlosleitern eilen,



„Das Bewusstsein, dass es im nächsten Moment um die Rettung von Menschenleben gehen könnte, ist immer präsent.“

*Andreas Klupsch,
Leiter der Flughafenfeuerwehr*



Die Brille zeigt einen Brand im Passagierflugzeug, die Sensoren können zum Beispiel ein Infrarotmessgerät darstellen.

dürfen sie den individuell definierten Puls nicht überschreiten. „Die Atemschutzstrecke ist anstrengend. Da purzelt der eine oder andere dann raus“, sagt Andreas Klupsch. Und das würde die Feuerwehrdienstuntauglichkeit bedeuten. „Meistens liegt es einfach an der Fitness. Deshalb hat man innerhalb von sechs Monaten einen zweiten Versuch, um diensttauglich zu bleiben.“ In jeder Wache gibt es voll ausgestattete Sporträume, speziell ausgebildete Sportübungsleiter unterstützen beim Training. Treten Gesundheitsprobleme auf, die einen Einsatz bei der Brandbekämpfung ausschließen, sucht Klupsch für den Betroffenen nach einer passenden Stelle im Betrieb.

Nicht nur die Fitnesskontrolle, sondern auch die ständige Einsatzbereitschaft für den Ernstfall kann belasten. Lars Voß, Wachabteilungsleiter der Wache Nord, erklärt: „Jede Sekunde kann es passieren. Wenn das Crash-Horn ertönt, geht’s sofort los, wir lassen alles stehen und liegen. Und nach 180 Sekunden muss bereits das erste Löschmittel aufgetragen sein.“ Wie geht man mit so einer Situation um? „In der täglichen Arbeit versuchen wir, uns von dem Gedanken

daran frei zu machen“, sagt Voß. „Damit im Ernstfall trotzdem alles klappt, bauen wir einen gewissen Automatismus auf und üben die Abläufe wieder und wieder. Dadurch weiß im Einsatzfall jeder ganz genau, was zu tun ist. Und wir alle können uns dabei hundertprozentig aufeinander verlassen. Das ist unsere Lebensversicherung.“

„Damit im Ernstfall alles klappt, bauen wir einen gewissen Automatismus auf und üben die Abläufe wieder und wieder.“

*Lars Voß,
Wachabteilungsleiter der Wache Nord*

Löschfahrzeug wiegt 52 Tonnen

Die Hauptaufgaben der Flughafenfeuerwehr sind ganz klar die Brandbekämpfung und Bergung von Luftfahrzeugen. Hinzu kommt der Brandschutz für alle Gebäude auf dem Flughafengelände, mit rund 65.000 Brandmeldepunkten und 5.600 Feuerlöschern. Außerdem rücken die Feuerwehrleute zu Ein-

sätzen am Bahnhof des Terminals aus. Dazu gehört ein drei Kilometer langer Tunnel der Deutschen Bahn unter dem Flughafengelände (einmalig in Deutschland, normalerweise sind dafür die kommunalen Feuerwehren zuständig). Beim größten Teil der Einsätze leistet die Feuerwehr technische Hilfe: umgestürzte Bäume werden geräumt, verunfallte Pkw geborgen, auslaufende Betriebsstoffe an Flugzeugschleppern beseitigt oder ABC-Gefahrstoffe aus dem Luftfahrzeugtransport sichergestellt. „Außerdem haben wir immer wieder sogenannte Flugzeugalarmierungen“, beendet Klupsch die Aufzählung, „weil beim Piloten nach dem Start eine Kontrollleuchte einen technischen Defekt anzeigt. Deswegen muss er zum Airport zurückkehren und wir werden automatisch alarmiert.“

In so einem Fall setzen sich sofort die schweren Flugfeldlöschfahrzeuge in Bewegung, 8x8 angetriebene Superfahrzeuge, 52 Tonnen schwer und bis zu 140 Stundenkilometer schnell. Mit 12.500 Liter Wasser und 1.500 Kilo Schaum an Bord sind sie als Erste am Einsatzort und können mit der bordeigenen Wasserkanone in kürzester Zeit einen Brand bekämpfen. Unterstützt werden die



„Wenn das Crash-Horn ertönt, geht's sofort los, wir lassen alles stehen und liegen. Und nach 180 Sekunden muss bereits das erste Löschmittel aufgetragen sein.“

Lars Voß, Abteilungsleiter Wache Nord

Ein Tag auf der Wache

Sieben Uhr morgens. Für 62 Feuerwehrleute beginnt der 24-stündige Dienst. Er startet mit der Fahrzeugübernahme, bei der jeder das ihm zugewiesene Einsatzmittel überprüft. Eine Stunde später beginnt meist die Kurzausbildung. Hier schulen sich die Feuerwehrleute gegenseitig und frischen ihr Wissen zu Aufgabe, Zweck und Wirkungsweise technischer Geräte auf.

Vormittag. Der Arbeitsalltag richtet sich nach dem Wochentag – freitags werden zum Beispiel die Fahrzeuge gereinigt. Außerdem gibt es praktische Trainings. In den Werkstätten wartet ausgebildetes Feuerwehrpersonal die Feuerlöscher (5.600 gibt es im Flughafengebäude) und Schläuche. „In der Atemschutzwerkstatt prüfen wir alle Geräte, warten oder waschen sie und trocknen auch die chemikalischen Schutzanzüge“, erläutert Sebastian Weinberg. „Jedes Teil, jeder kleinste Dichtring hat seine eigene Prüffrist. Anhand einer ID ist nachvollziehbar wie die Werte der Prüfung ausgefallen sind und wer welches Teil gewartet oder zusammengebaut hat.“

Mittagessen um 12:30 Uhr. Anders als in vielen Betrieben in Deutschland wird bei der Flughafenfeuerwehr das Mittagessen selbst gekocht. „Niemand wird gezwungen zu kochen, aber wer möchte, der darf“, erklärt Lars Voß. „Zum Glück haben wir zwei, drei Kollegen, die das wirklich gerne machen.“ Gemeinsam zu kochen und zu essen fördert ebenso wie der Sport die Geselligkeit, stützt den sozialen Zusammenhalt und stärkt das bei Feuerwehrleuten ohnehin sehr starke, fast familiäre, Gemeinschaftsgefühl.

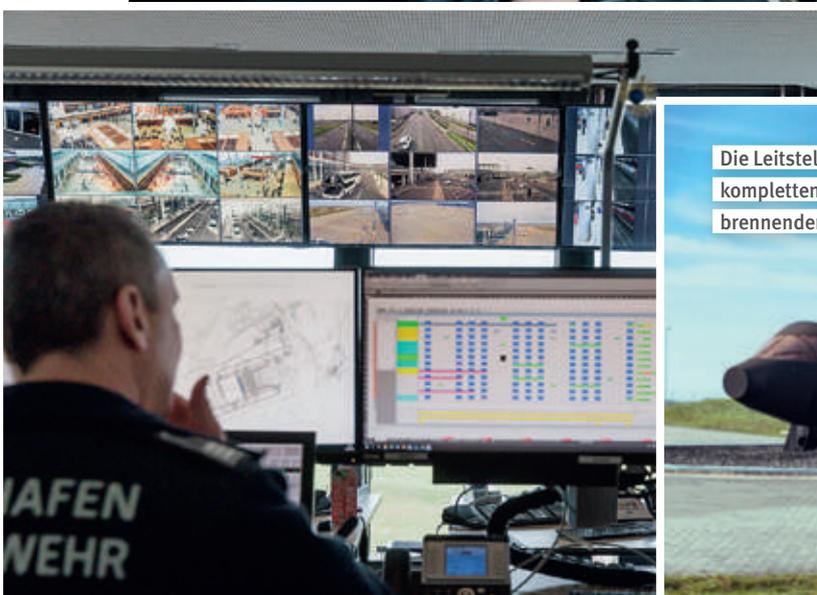
Mittagsruhe bis 14:30. Die Ruhepause erinnert daran, dass man auf der Wache auch nachts plötzlich gefordert sein könnte und rund um die Uhr einsatzfähig bleiben muss.

Nachmittag. Bis zum Schichtwechsel am nächsten Morgen dauert die Ruhezeit. Den einsatzbereiten Feuerwehrleuten steht ein Raum mit eigenem Bett zur Verfügung – ganz nah bei den Rutschstangen, über die sie auch nachts blitzschnell die Fahrzeuge erreichen.





Feuerwehrmann Alexander Blaul beschleunigt das 52 Tonnen schwere Flugfeldlöschfahrzeug mit 12.500 Liter Löschwasser an Bord im Notfall auf 140 km/h.



Die Leitstelle hat über die Monitore den kompletten BER im Blick, auch die brennenden „Attrappen“ für die Löschübung.



„Panther“ und Z8, diese Könige der Flughafenfeuerwehr, von einer Reihe weiterer Spezialfahrzeuge: Hilfeleistungslöschfahrzeugen (HLF), Rettungstrepfenfahrzeugen (RTF), Einsatz- und Logistikfahrzeugen oder Fahrzeugen für die Gefahrgutbeseitigung. Insgesamt umfasst die Flotte rund 70 Fahrzeuge.

Leitstelle koordiniert die Einsätze

In der Leitstelle oberhalb der Wache hat man einen sagenhaften Blick auf den Flughafen. Hier oben werden die Einsätze der Flughafenfeuerwehr koordiniert. Unzählige Monitore und Anzeigetafeln stehen auf den Arbeitstischen oder hängen an der Wand und unter der Decke. Von hier aus lassen sich alle Videokameras im Flughafengebäude, im Bahnhof oder auf den Zufahrtsstraßen ansteuern. An einem weiteren Arbeitsplatz

werden sämtliche Brandmeldeanlagen im Terminal überwacht; von dort wird im akuten Fall mit den zuständigen Stellen vor Ort kommuniziert. Ebenso läuft in der Leitstelle der Notruf über die 112 ein oder es werden Notfälle aus Aufzügen oder Behindertentoiletten im Flughafengebäude angenommen.

In der Regel wird die Feuerwehr nur zu kleinen Einsätzen gerufen, ein ausgelöster

Einmal im Jahr jagen alle aktiven Feuerwehrleute in voller Montur auf der „Atmestrecke“ über Laufbänder und Endlosleitern, um zu beweisen, dass sie im Ernstfall topfit sind.

Brandmelder hier oder eine Brandschutzkontrolle dort. Aber falls wirklich eines Tages der große Crash kommt, vor dem kein Verkehrsflughafen der Welt sicher ist, werden die Feuerwehrleute in 180 Sekunden am Einsatzort sein.

Text und Fotos: Christoph Papsch
Fotojournalist mit Schwerpunkt
Transport und Verkehr



Wiederkehrende Prüfungen von Fahrzeugen decken Mängel, Verschleiß und Defekte rechtzeitig auf. Wer dabei die fahrzeugspezifischen Listen für Verkehrs- und Arbeitssicherheit nutzt, hat die wichtigsten Punkte im Blick und seine Dokumentation im Griff.

Der Einsatz im Arbeitsalltag hinterlässt Spuren. Ob Transporter, Lkw, Anhänger oder Omnibus – alle Fahrzeuge müssen zur regelmäßigen „Prüfung auf Betriebssicherheit“. Dies legt § 57 der Vorschrift 70 „Fahrzeuge“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) fest. Die Ergebnisse ihrer Prüfungen müssen die Verantwortlichen dokumentieren.

Der umfassend aktualisierte DGUV Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit“ konkretisiert die Fristfestlegung, die Qualifikation der befähigten Personen und Details der Prüfung. Besonders anwenderfreundlich sind die Prüflisten.

Sollzustand festlegen

Aus der Gefährdungsbeurteilung ergibt sich der sogenannte Sollzustand. Ihn legt der

Unternehmer oder die Unternehmerin fest. Dabei spielen Rechtsvorschriften, technische Spezifikationen und Herstellervorgaben genauso eine Rolle wie Verwendungszweck und Einsatzort. Ist zum Beispiel ein Arbeitsscheinwerfer für ein sicheres Arbeiten nötig, müssen dessen Vorhandensein und Funktionsfähigkeit im Sollzustand aufgeführt sein.

Betriebssicherheit = Verkehrssicherheit + Arbeitssicherheit

Die wiederkehrenden Prüfungen gleichen den jeweiligen Istzustand zum Zeitpunkt der Prüfung dann mit dem Sollzustand ab. Treten Abweichungen auf, brauchen diese

eine fachliche Einschätzung: Ist eine sichere Verwendung weiterhin möglich oder eine umgehende Instandsetzung nötig?

Der Unternehmer wählt auch die zur Prüfung befähigten Personen aus. Der Grundsatz beschreibt jetzt sehr konkret die Anforderungen, die diese Personen erfüllen müssen. Übernehmen externe Fachleute diese Aufgabe, sollte man sich bescheinigen lassen, dass diese die Voraussetzungen nach dem Grundsatz besitzen.

Spätestens alle zwölf Monate prüfen

Auch die Fristen legt der Unternehmer so fest, dass eine sichere Verwendung der Fahrzeuge zwischen den Prüfterminen gewährleistet ist. Allerdings darf der Abstand höchstens zwölf Monate betragen. Aus organisatorischen Gründen bietet es sich an, die Termine

mit Fahrzeuginspektionen oder Hauptuntersuchungen (HU) zusammenzulegen. Aber: Je nach Einsatz, Herstellerempfehlungen, Erfahrungen mit Verschleiß oder dem Unfallgeschehen bei vergleichbaren Fahrzeugen kann das Intervall auch kürzer sein. Die Prüfung auf Verkehrssicherheit deckt in der Regel die jährliche HU ab. Bei Fahrzeugen ohne Straßenzulassung, die innerbetrieblich eingesetzt werden, und bei Fahrzeugen, für die nicht jedes Jahr eine Hauptuntersuchung erforderlich ist, muss die Prüfung auch die Verkehrssicherheit berücksichtigen.

Fahrzeugspezifische Listen

Die Prüfungen unterstützen jetzt modular aufgebaute Listen. Sie lassen sich fahrzeugspezifisch zusammenstellen und mit Herstellervorgaben erweitern. Bei Unklarheiten zu einzelnen Positionen in der Liste helfen die Verweise auf die detaillierten Punkte im Grundsatz. Praktisch: Die Listen stehen als ausfüllbare PDF-Dateien zum Download zur Verfügung. Die Verantwortlichen müssen feste Daten wie Kennzeichen, Halter oder Fahrgestellnummer nicht immer wieder neu eintragen. Die übersichtliche Dokumentation kann auch in elektronischer Form aufbewahrt werden – dank der Möglichkeit einer digitalen Signatur. (mh)



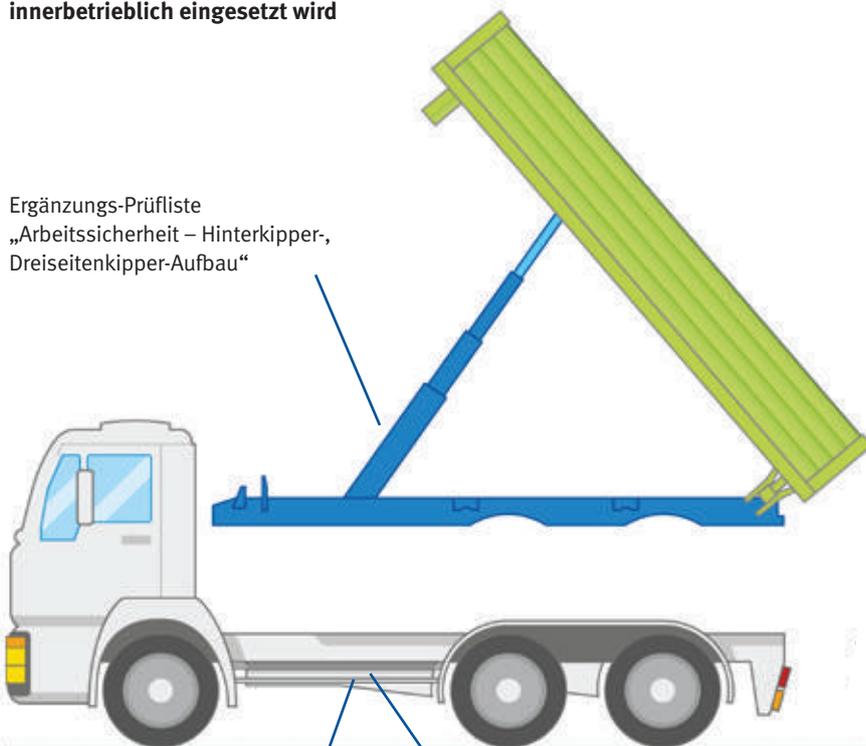
+ Download der einzelnen Prüflisten
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12166992

Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit“ inklusive aller Prüflisten
www.dguv.de | Webcode: p314003

Für jedes Fahrzeug die richtige Listenkombination

Fahrzeug	Prüfliste
<ul style="list-style-type: none"> • Pkw • Omnibus • Transporter bis 3,5 t ZGG 	Arbeitssicherheit für Fahrzeuge, die eine Einheit bilden
<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Grundfahrzeug • Anhänger-Grundfahrzeug • fahrzeugtechnischer Teil von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Anhänger-Arbeitsmaschinen 	Arbeitssicherheit für Grundfahrzeuge
<ul style="list-style-type: none"> • Aufbauten von Lkw und Anhänger 	Arbeitssicherheit für Fahrzeugaufbauten
<ul style="list-style-type: none"> • Sonderaufbauten 	Arbeitssicherheit – Aufbau allgemein, aufbauspezifisch konfigurierbar
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge ohne erforderliche Hauptuntersuchung zum Zeitpunkt der Prüfung, ohne Zulassung oder ohne behördliche Betriebserlaubnis für den Straßenverkehr 	Verkehrssicherheit und Antriebssystem

Beispiel: benötigte Prüflisten für ein Lkw-Fahrgestell mit Hinterkipperaufbau, das ohne Zulassung innerbetrieblich eingesetzt wird



Ergänzungs-Prüfliste
 „Arbeitssicherheit – Hinterkipper-, Dreiseitenkipper-Aufbau“

Prüfliste „Arbeitssicherheit – Lkw-Grundfahrzeug“

Prüfliste „Verkehrssicherheit und Antriebssystem“

Ihre Frage:

„Meine Firma hat den Beschäftigten ein Fahrsicherheitstraining angeboten. Als ich mit dem Rad zum Übungsplatz fuhr, hatte ich einen Unfall. Gilt das als Arbeitsunfall?“

Tanja Sautter,

Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:



Unter bestimmten Voraussetzungen ja. Laut einem Urteil des Landessozialgerichts Nordrhein-Westfalen steht ein Fahrsicherheitstraining dann unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, wenn es während der Arbeitszeit oder bei Freistellung unter Anrechnung auf das Arbeitszeitkonto stattfindet und der Arbeitgeber die Teilnahme anordnet. In diesem Fall sind auch die Wege von und zu dem Training versichert. Wenn aber wie in dem entschiedenen Fall ein solches Training zwar vom Arbeitgeber angeboten und finanziert wird, die Teilnahme aber keine Verpflichtung aus dem Beschäftigungsverhältnis, sondern freiwillig ist und auch keine Arbeitszeit dafür gutgeschrieben wird, besteht kein Versicherungsschutz. Passiert dann ein Unfall auf dem Weg oder auch während des Trainings, ist das kein Arbeitsunfall.

(Urteil des Landessozialgerichts Nordrhein-Westfalen vom 12.12.2021, Az. L 15 U 311/20)

© Adobe Stock (auremar; German Ovchinnikov)

Was tun bei Zweifeln an der Fahreignung?

Beinahe-Unfälle, ein Verkehrsunfall ohne richtige Erklärung oder Verhaltensauffälligkeiten können Zweifel an der Fahreignung eines Beschäftigten aufkommen lassen. Arbeitgeber müssen darauf verantwortungsvoll und sensibel reagieren.

1. Sprechen Sie mit dem Betroffenen.

Notieren Sie, was Ihnen aufgefallen ist oder berichtet wurde, und sprechen Sie den Betroffenen in Ruhe darauf an. Fragen Sie, wie er die genannten Situationen beurteilt. Möglicherweise gibt es dafür einleuchtende Gründe oder der Betroffene hat bereits selbst Maßnahmen ergriffen (zum Beispiel Arztbesuch).

2. Klären Sie die Situation.

Können Zweifel nicht ausgeräumt werden, sollte der Betriebsarzt zeitnah beraten. Dies ist nur mit dem Einverständnis des Betroffenen möglich. Bestehen plausible Zweifel an der Fahreignung und werden durch die Fahrtätigkeit Dritte gefährdet, muss dies untersagt werden, bis das Fortbestehen der Eignung nachgewiesen wurde.

3. Vereinbaren Sie eine Nachbesprechung.

Überprüfen Sie nach einer vereinbarten Frist, wie sich die Situation entwickelt hat. Falls Einschränkungen in der Fahreignung bestehen: Was kann der Mitarbeiter zur Wiederherstellung tun? Wie kann der Betrieb unterstützen? Nutzen Sie dafür das Beratungsangebot Ihres Betriebsarztes oder der BG Verkehr.

Dr. Kerstin Einsiedler

Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

62%



der Beschäftigten sehen Handlungsbedarf, weil die Hitze in Innenräumen zunimmt. Das ergab eine Umfrage der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zum Klimawandel.

<https://publikationen.dguv.de> | Webcode: p022327

Auftraggeber haftet für Beitragszahlung

Schon seit 2019 gilt das Schutzgesetz für Paketboten. Darin ist auch die Haftung für die Sozialversicherungsbeiträge durch die Einführung der Nachunternehmerhaftung neu geregelt.

Problematische Arbeitsbedingungen durch Subunternehmerketten

Durch den boomenden Onlinehandel steigt die Zahl der Paketlieferungen.



Große Paketdienstleister geben Aufträge an Subunternehmer weiter.

Einige Subunternehmen zahlen keine oder zu niedrige Sozialabgaben für die Paketboten.

Gute Arbeitsbedingungen sicherstellen

Entrichteten Subunternehmen keine Sozialabgaben, müssen ihre Auftraggeber nachzahlen.



Unbedenklichkeitsbescheinigungen weisen Subunternehmen als zuverlässig aus und entlasten die Auftraggeber von der Haftung.

Mittels unabhängiger Eignungsprüfung können Subunternehmen ebenfalls ihre Auftraggeber von der Haftung befreien.

- ✓ Korrekte Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen für Angestellte
- ✓ Fairer Wettbewerb und Beitragsehrlichkeit
- ✓ Bessere Arbeitsbedingungen für Paketboten

© contenova

Das Gesetz zum Schutz der Paketboten soll die Arbeitsbedingungen in der Branche verbessern und ehrliche Unternehmen vor unfairem Wettbewerb schützen. Deswegen wurde die Haftung für die Zahlung der Sozialversicherungsbeiträge komplett auf den Hauptunternehmer verlagert. Das bedeutet: Ist ein bei der BG Verkehr eingetragener selbstständiger Nachunternehmer auch nach Mahnung im Zahlungsrückstand, steht der Auftraggeber in der Pflicht.

Befreiung von der Haftung ist möglich

Der Hauptunternehmer kann sich von der Haftung befreien lassen, falls er nachweisen kann, dass er entweder

- ▶ vom Subunternehmer die Präqualifizierung einer akkreditierten Zertifizierungsstelle erhalten hat oder
- ▶ ihm der Nachunternehmer lückenlos in der Zeit der Auftragserfüllung qualifizierte Unbedenklichkeitsbescheinigungen der Berufsgenossenschaft und Krankenkassen vorgelegt hat.

Vorschusszahlung anpassen

Die BG Verkehr stellt eine qualifizierte Unbedenklichkeitsbescheinigung nur befristet aus. Die Bescheinigung enthält Angaben zur ordnungsgemäßen Mitgliedschaft und Beitragszahlung sowie Angaben zu der aktuell eingetragenen Gehaltstarifstelle und der im laufenden Jahr bisher geschätzten Bruttojahreslohnsumme. Sollte bereits absehbar sein, dass die Lohnsumme zu gering für den aktuellen Arbeitnehmerbestand ist, empfehlen wir, die Vorschusslohnsumme bei der BG Verkehr entsprechend anpassen zu lassen.

Vorteile der Präqualifizierung

Unternehmen, die bei der Präqualifizierungsstelle zertifiziert sind, verpflichten sich unter anderem,

- ▶ den Mindestlohn einzuhalten,
- ▶ Beschäftigte aus dem Ausland nur mit Arbeitsgenehmigung einzustellen und
- ▶ alle sozialversicherungsrechtlichen Meldepflichten zu erfüllen.

Die Präqualifizierung ist zwar freiwillig, aber Auftraggeber können sie als Voraussetzung zum Abschluss eines Vertragsverhältnisses fordern. Anders als die nach drei Monaten verfallenden Unbedenklichkeitsbescheinigungen ist die Bestätigung der Präqualifizierung ein Jahr lang gültig. Das reduziert den Verwaltungsaufwand für alle Beteiligten.

Jacqueline Martens
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

➕ **Akkreditierte Präqualifizierung für Kurier-, Express- und Paketdienste**
<https://pq-kep.de>

Unbedenklichkeitsbescheinigung im Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de ➔ **BGdirekt**

Kontakt

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

Dann war es plötzlich dunkel

Ein Überholvorgang, wie er Tausende Male am Tag auf Autobahnen stattfindet, hat das Leben von Marco Kaulbars innerhalb von Sekunden auf den Kopf gestellt – hat seine gut geplante Zukunft wie eine Seifenblase platzen lassen.

Der 18-jährige Schreiner-Azubi überführte mit Genehmigung seines Ausbilders als Nebentätigkeit bundesweit Mietwagen eines Autoverleihers. Ein nicht nur bei jungen Menschen sehr beliebter Nebenjob. Als er 2015 auf der Autobahn einen Lkw überholen wollte, scherte der Fahrer im letzten Moment vor ihm aus. Marco Kaulbars überlebte den Unfall mit schwersten Gesichtsverletzungen. „Ich erinnere mich, wie ich im Krankenhaus aufgewacht, aufgestanden und zur Tür gegangen bin. Von einem Moment zum anderen wurde es dann plötzlich dunkel – für immer“, erzählt er heute, acht Jahre nach seinem Unfall. „Aber für mich war sofort klar, dass es weitergehen muss.“ Beide Augen wurden bei dem Aufprall so stark verletzt, dass der Verlust des Augenlichts derzeit nicht heilbar ist.

Das Leben neu lernen

Da Kaulbars ganz offiziell im Auftrag des Autovermieters, eines Mitgliedsbetriebs der BG Verkehr, unterwegs war, bestand ebenso Klarheit darüber, dass die BG Verkehr ihn intensiv und umfassend beim Aufbau einer neuen beruflichen Zukunft, ja eines neuen Lebens insgesamt, unterstützen würde. Und das von Beginn an schon während der zahlreich notwendigen Operationen. Ein Jahr nach dem Unfall begann Kaulbars im Berufsförderungswerk Würzburg, sein neues Leben als Blinder aufzubauen. Er startete mit einem Blindengrundkurs und dem Erlernen der Brailleschrift, dem Umgang mit dem Blindenlangstock so-

Marco Kaulbars an seinem Arbeitsplatz im Infozentrum Isarmündung. Unter anderem führt er hier Sehbehinderte durch den Kräutergarten für Blinde.

wie einem Hörtraining. Darauf folgte eine zweijährige Ausbildung zum Kaufmann für Büromanagement, die Kaulbars ebenfalls mit Bravour meisterte. „Die Zeit in Würzburg war für mich enorm wichtig, gerade auch der Austausch mit anderen Blinden, ja sogar gleichaltrigen“, resümiert er.

Aufbau eines perfekten Teams

Nachdem er den Alltag mit dem Blindenlangstock beherrschte, kam der Wunsch nach einem Blindenhund als wichtigstem Wegbegleiter auf. Gemeinsam mit Florian Müller, Reha-Manager der BG Verkehr, der Kaulbars von Anfang an betreute, entschied man sich für die gut zweieinhalbjährige Jessie. Die Labradorhündin hatte soeben ihre Grundausbildung als Blindenführhund absolviert. Nachdem sich alle Beteiligten, insbesondere auch die Hundetrainer, davon überzeugt hatten, dass Marco und Jessie gut harmonieren, bekam das „Gespann“ eine intensive zweimonatige Zusatzausbildung. Dabei wurde der Hund exakt auf die individuellen Bedürfnisse von Kaulbars trainiert, im privaten wie auch in einem möglichen beruflichen Umfeld. Die abschließende Gespannprüfung schafften beide auf Anhieb und sind bis heute ein perfektes Team.

Hartnäckigkeit zahlt sich aus

Weit weniger reibungslos vollzog sich hingegen Marco Kaulbars' beruflicher Neustart. „Über 160 Bewerbungen habe ich geschrieben und an Firmen im Umkreis von fast 100 Kilometern verschickt, aber nur Absagen bekommen“, erinnert er sich. „Viele Arbeitgeber glauben einfach nicht, dass Blinde ebenso werthaltige Arbeit leisten können wie Sehende.“

Während seiner Ausbildung hatte Kaulbars auch ein Praktikum beim Landratsamt im bayerischen Deggendorf absolviert. Dieser Erstkontakt sowie die Bemühungen von Reha-Manager Müller führten letztendlich dazu, dass Kaulbars dort einen Arbeitsvertrag erhielt. Die BG Verkehr unterstützte bei der Ausstattung des Arbeitsplatzes. Kaulbars brauchte zum Beispiel eine sogenannte Braillezeile: Diese Ergänzung zur PC-Tastatur gibt die Bildschirmhalte in Blindenschrift aus und macht sie so „lesbar“. Längere Texte scannt Kaulbars ein und lässt sie sich anschließend von der Software vorlesen. Monatlich erhält Kaulbars Verletztenrente und Pflegegeld. „Die Gesamtkosten für diesen Fall liegen bisher bei rund 600.000 Euro“, sagt Reha-Manager Müller.

Große Hoffnung auf künstliche Intelligenz

Heute arbeitet Marco Kaulbars von November bis März im Landratsamt Deggendorf. Von Frühling bis Herbst aber ist er in seinem Herzensprojekt, dem Infozentrum Isarmündung, einer renommierten naturkundlichen Außenstelle des Amtes. Er verantwortet die Materialverwaltung, arbeitet mit Freiwilligen zusammen, erfreut sich an einer stetig wachsenden Auerochsenherde, informiert Besucher über den richtigen Umgang mit Bibern und führt gemeinsam mit einem Kollegen Sehbehinderte durch den eigens angelegten Kräutergarten für Blinde. Immer assistiert, begleitet und beschützt von Jessie. Die beiden sind ein echtes Dream-Team, das auch nach Jessies Renteneintritt in ein, zwei Jahren weiterbestehen wird. „Ich habe die Erlaubnis bekommen, Jessie für immer bei mir zu behalten“, erzählt Kaulbars sichtlich froh. „Zusätzlich zu einem neuen Blindenhund. Das wird dann eine kleine Herausforderung.“

„Viele Arbeitgeber glauben nicht, dass Blinde ebenso wertvolle Arbeit leisten wie Sehende.“

Zum Abschied gefragt nach seinem größten Wunsch für die Zukunft braucht seine Antwort nur Sekunden: „Ich wünsche mir, dass KI-basiertes autonomes Fahren endlich so perfektioniert wird, dass ich als Blinder auf Fahrdienst und Taxen verzichten kann“, sagt er. „Damit würde ich ein weiteres großes Stück Freiheit zurückerlangen.“ Marco Kaulbars ist mitten in seinem neuen Leben angekommen. Und eine echte Erfolgsgeschichte der Unfall-Rehabilitation.

Heinz E. Studt

Freier Journalist in Text und Bild



Selbstverständlich begleitet Jessie ihren Zweibeiner auch ins Büro.

**Ein starker Partner:
Blindenhund Jessie**

Wenn die Labradorhündin Jessie ihr Geschirr trägt, ist sie im Dienst: Sie hilft Kaulbars durch seinen Alltag und kennt rund 30 Stimmkommandos. So findet sie zum Beispiel auf Wunsch eine Ampel und betätigt den Knopf für Fußgänger mit ihrer Pfote. Weil diese hoch konzentrierte Begleitung für den Hund sehr fordernd ist, bekommt Jessie regelmäßig Auszeiten zum Toben und Spielen. Bald hat Jessie das vorgeschriebene „Rentenalter“ für Blindenhunde erreicht, bleibt aber natürlich auch im Ruhestand weiter in ihrer Menschenfamilie.



Damit können Sie rechnen

Die Beitragsbescheide für das Umlagejahr 2022 und die Vorschussforderung für 2023 haben Sie im April erhalten. Mehr zu den Grundlagen der Berechnung lesen Sie hier.

Die Berufsgenossenschaften berechnen jedes Jahr neu, wie sich die Ausgaben aus dem Vorjahr auf die Mitgliedsunternehmen verteilen. Dabei werden verschiedene Faktoren berücksichtigt, zum Beispiel die Größe eines Unternehmens oder das Unfallrisiko des Gewerbezweigs. Für alle gleich ist als zentrale Berechnungsgröße der sogenannte Beitragsfuß. Er wurde für das Umlagejahr 2021 auf 2,80 je 1.000 Euro Arbeitsentgelt gesenkt und bleibt auch für das Umlagejahr 2022 unverändert, da sich die Gesamtausgaben in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegen.

Gibt es weitere Grundlagen für die Berechnung?

Ja, das hängt von der Versicherungsart ab:

- ▶ Versicherung der Arbeitnehmer: Grundlage der Beitragsberechnung für 2022 sind die von den Unternehmen nachgewiesenen Lohnsummen in den einzelnen Gewerbezweigen.
- ▶ Unternehmensversicherung: Der Beitragsberechnung liegt die für das Jahr 2022 gültige Versicherungssumme von 26.000 Euro oder das durchschnittliche Jahreseinkommen (DJEK) zugrunde.
- ▶ Freiwillige und Zusatzversicherung: Berechnungsgrundlage für das Jahr 2022 ist die vereinbarte Versicherungssumme.

Muss der Beitrag auf einen Schlag bezahlt werden?

Der Vorstand der BG Verkehr möchte die Mitgliedsunternehmen in der aktuell angespannten wirtschaftlichen Lage entlasten. Deswegen können Sie die Vorschussforderung für 2023 (üblicherweise als

Beitragsumlage 2022

Anzahl Unternehmen am 31.12.	209.236
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	43,29 Milliarden Euro
Umlageforderung	711,6 Millionen Euro
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	2,80
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	60,6 Millionen Euro
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	2,00
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	237.000 Euro



Die Beiträge für die Mitgliedsunternehmen Post, Postbank, Telekom wurden gesondert festgelegt und unterliegen besonderen Regelungen. Wie gewohnt erhalten Sie die Informationen auf unserer Homepage.

© Adobe Stock (crizystudio, SergeyCherednichenko, fizkes)

Beitrag bezeichnet) auf elf Monatsraten aufteilen, wenn

- ▶ die Forderung mindestens 200 Euro beträgt und
- ▶ sich zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung befinden.

Mit einem Lastschriftmandat werden die Forderungen pünktlich zum jeweiligen Fälligkeitstermin eingezogen und Sie brauchen sich um nichts mehr zu kümmern.

Kann man den Beitrag reduzieren?

Unter bestimmten Voraussetzungen ja. Unternehmen erhalten einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmerversicherung sowie die Zusatz- und freiwillige Versicherung. Dafür gelten drei Bedingungen:

- ▶ Das Unternehmen bzw. der oder die Versicherte gehört seit mindestens drei vollen Umlagejahren zur BG Verkehr.
- ▶ Es sind keine Arbeitsunfälle zu berücksichtigen.
- ▶ Der Mindestbeitrag von 62 Euro wird durch die Nachlassgewährung nicht unterschritten.

Die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen wirkt sich also auf den Beitrag aus – das reicht von einem Nachlass in maximaler Höhe über einen reduzierten Nachlass bis hin zu Zuschlagszahlungen (ausgenommen von Zuschlagszahlungen ist die Zusatzversicherung). Gute Prävention lohnt sich somit auch in Bezug auf die Beitragszahlung.

Worum handelt es sich bei der Lastenverteilung?

Die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften zur Entlastung der Branchen, die von Strukturveränderungen besonders betroffen sind. Der Vorstand hat den Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2022 ebenfalls unverändert bei 2,00 je 1.000 Euro Arbeitsentgelt belassen.

Gibt es bei der Lastenverteilung einen Lohnsummen-Freibetrag?

Ja, der Lohnsummen-Freibetrag für das Jahr 2022 beträgt 237.000 Euro. Bis zu dieser Lohnsummengrenze besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage also keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor zusätzlichen finanziellen Belastungen geschützt.

Franziska Mallmann
Stellvertretende Abteilungsleiterin
Mitgliedschaft und Beitrag

+ Kontakt

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

Informationen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

BGdirekt: Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de → **BGdirekt**

Nachgefragt

Den Beitragsbescheiden für das Jahr 2022 lag erstmals der neue Gefahrtarif zugrunde. Wie haben sich die geänderten Gefahrklassen auf die Umlage ausgewirkt?

Eine Aussage hierzu ist nur möglich, wenn man alle Gewerbezweige zusammen betrachtet. Rein mathematisch bedeuten sinkende Gefahrklassen einen steigenden Beitragsfuß und umgekehrt. In dem neuen Gefahrtarif sind die Gefahrklassen für die meisten Unternehmen gesunken, was auf einen steigenden Beitragsfuß hindeuten würde. Wir freuen uns deshalb sehr, dass die Entwicklung der Arbeitsentgelte und rückläufige Unfallzahlen dazu geführt haben, dass der Beitragsfuß auf Vorjahresniveau gehalten werden konnte.

Was tut die BG Verkehr, um die Unternehmen in unsicheren Zeiten nicht über Gebühr zu belasten?

Der Vorstand der BG Verkehr hat bereits 2017, also lange vor der Pandemie, die Aussage getroffen, dass die Liquidität in die Unternehmen gehört. In der Folge wurde deshalb festgelegt, dass der Beitragsvorschuss für das laufende Jahr auf elf Raten aufgeteilt wird. Sollte es im Einzelfall trotzdem Liquiditätsprobleme geben, sprechen Sie uns gern an. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Mitglieder- und Beitragsabteilung werden den Unternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten entgegenkommen.

Haben Sie einen persönlichen Tipp für unsere Mitgliedsunternehmen?

Als moderner Dienstleister sind wir bestrebt, unsere digitalen Angebote fortlaufend auszubauen. Meinerseits möchte ich deshalb besonders auf unser Extranet-Angebot „BGdirekt“ hinweisen. In dem Portal können bereits viele Dinge einfach und in Echtzeit erledigt werden. Zum Beispiel können Unbedenklichkeitsbescheinigungen, sofern keine Zahlungsrückstände bestehen, heruntergeladen werden. Dieses ist nur ein Beispiel von vielen und das Angebot in dem Portal wird sukzessive erweitert.



Karin Tanger
ist seit Mai 2022
Mitglied der
Geschäftsführung
der BG Verkehr und
leitet den Geschäftsbereich
Mitgliedschaft und Personal.

© Marco Grundt/BG Verkehr

© BG Verkehr/Marco Grundt



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Im Rausch

Restriktive Regeln zu berauschenden Mitteln aller Art sind Ausdruck einer guten Präventionskultur.

Deutschland bereitet sich auf die Legalisierung von Cannabis vor. Je mehr man sich mit der Umsetzung des politischen Willens beschäftigt, desto deutlicher wird, dass der Teufel wie üblich im Detail steckt. Denn beim Umgang mit dieser Erweiterung der individuellen Freiheit übernimmt man ein hohes Maß an Verantwortung. Dabei spielt zum Beispiel eine Rolle, dass Cannabis und Alkohol eben nicht so ohne Weiteres zu vergleichen sind. Akute und langfristige Wirkung, Aufnahme, Stoffwechsel und Ausscheidung unterscheiden sich erheblich.

Konnte man früher den Cannabis-Konsum am Arbeitsplatz schlicht verbieten, wird das nach der Legalisierung sicher etwas komplexer. Noch immer wird in vielen Bereichen der Arbeitswelt Alkohol geduldet, was zu erheblichen Problemen bei der Grenzziehung führt. Ist demnächst die Tüte in der Raucherecke ein verbreitetes Phänomen, über dessen Tolerierbarkeit erst mal diskutiert werden muss? Gehen Cannabis-Kekse bei der Betriebsfeier in Ordnung? Im Verkehr gilt für Profis: Wer fährt, trinkt nicht, und wer trinkt, fährt nicht. Das gilt auch für legalen Cannabis-Konsum: Wer fährt, kiff nicht, und wer kiff, fährt nicht. Und am Arbeitsplatz halte ich restriktive Regeln zu berauschenden Mitteln aller Art für den Ausdruck einer guten Präventionskultur. Konsequenz schützt dabei vor Grenzverletzungen.

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:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

Renate Bantz (Bz),
Moritz Heitmann (mh), Björn Helmke (bjh)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

redaktion@sicherheitsprofi.de
Bei Adressänderungen oder Abbestel-
lungen bitte den Zustellcode (steht
oberhalb der Adresszeile) angeben.

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

**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 7 gesehen?**

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

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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



Die Hauptverwaltung
der BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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

Abo-Hinweise

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



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

A young woman with dark, curly hair and glasses is smiling broadly while looking at a laptop screen. She is sitting at a table with a blue cup of coffee in front of her. The background is a blurred indoor setting, possibly a cafe or office.

***Wo gibt es eine Übersicht zu
neuen Medien der Prävention?***

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter