

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Am Ziel in 180 Sekunden | 16

Lange UV-Schutzkleidung überzeugt im Tragetest | 10

Neustart im Dunkeln | 26

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Schwere Unfälle 2022
Impulse für den Arbeitsschutz
- 10** Hautschutz zum Anziehen
Abschlussbericht zum Tragetest von UV-Schutzkleidung
- 14** Ballonsport
Keine Kompromisse beim Betanken
- 16** Lebensgefahr gehört dazu
Die Feuerwehr am Berliner Flughafen
- 22** Erste Hilfe bei Verkehrsunfällen
Tipps für schwierige Situationen

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Gesundheitstipps & mehr
- 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



26

Neustart
im Dunkeln





14

Flüssiggas im
Ballonsport

© BG Verkehr (Christoph Pabsch | Helge Homann | Heinz E. Studt)



**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

Ziehhilfe stoppt nicht

Eine Reinigungskraft war auf dem Weg zum Abladeplatz für Abfall. Dabei nutzte sie eine Zieh- und Schiebehilfe für den Abfallbehälter. Dieses Hilfsmittel unterstützt mit einem Elektromotor, wenn der Betätigungshebel gehalten wird. Nach dem Loslassen des Hebels soll das Gerät abbremsen und stehen bleiben. Dies geschah nicht und die Ziehhilfe fuhr der Reinigungskraft in die Ferse. Sie erlitt eine Prellung.

Fuß bleibt hängen

Ein Servicetechniker stand in der Werkstatt mit einem Fuß unter einer Hebebühne. Er wollte einen Schritt zurücktreten und blieb dabei an der Hebebühne hängen. Dabei verhakte sich der Fuß und der Techniker stürzte nach hinten. Das rechte Knie und der rechte Fuß verdrehten sich. Die Folge: Stauchung des Kniegelenks.

Starker Abgasstrahl

Der Abgasstrahl eines Frachtflugzeugs erfasste mehrere leere Frachtcontainer. Vier Mitarbeiter waren mit dem Beladen eines Frachtraums auf dem Vorfeld, als sie bemerkten, dass die leeren Frachtcontainer in ihre Richtung geblasen wurden. Bei dem Versuch, sich in Sicherheit zu bringen, stürzte einer der Mitarbeiter und verletzte sich an der Schulter. Ein anderer Mitarbeiter wurde vom Schub zu Boden gedrückt.

© Adobe Stock (VRT; Michael Derrer Fuchs; Gorodenkoff)

Fahrzeuge effizient prüfen



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 DGUV Grundsatz 314-003 „Prüfung von Fahrzeugen auf Betriebssicherheit“ konkretisiert Fristfestlegung, Qualifikation der befähigten Personen und Details der Prüfung. Modular aufgebaute Listen unterstützen die Prüfungen. Sie lassen sich fahrzeugspezifisch zusammenstellen und mit Herstellerangaben erweitern. Bei Unklarheiten zu einzelnen Positionen in der Liste helfen die Verweise auf die detaillierten Punkte im Grundsatz. Praktisch: Die



© DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Neues Testzentrum für emissionsarmes Fliegen

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) wird innerhalb der kommenden fünf Jahre ein Center for Crash and Impact Test (CITE) aufbauen. Im CITE sollen Tests großer Komponenten von Kleinflugzeugen und Hubschraubern im Vollmaßstab stattfinden. Dazu gehören Zusammenstöße von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Crashtests) sowie Impacttests (zum Beispiel Aufprall von Hagel oder Kunstvögeln).



© Skytanking Holding GmbH

Listen stehen als ausfüllbare PDF-Dateien zum Download zur Verfügung. Die übersichtliche Dokumentation kann auch in elektronischer Form aufbewahrt werden – dank der Möglichkeit einer digitalen Signatur.

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



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



Neues

Flugsicherungssystem

Die Deutsche Flugsicherung hat in München als erste Organisation ihrer Art in Europa das neue Flugsicherungssystem iCAS in Betrieb genommen. Das System berechnet für jedes Flugzeug den weiteren Flugweg im dreidimensionalen Raum sehr exakt, ergänzt um den Faktor Zeit. Mögliche Konflikte zwischen Luftfahrzeugen werden den Fluglotsen frühzeitig angezeigt und können somit gelöst werden. Die 350 Fluglotsen der Kontrollzentrale München überwachen den Luftraum vom Bodensee bis zur tschechischen Grenze sowie von Leipzig bis zum Brenner.

+ www.dfs.de



© DRF Luftrettung

94.983 Alarmierungen

erhielten die Rettungshubschrauber der Deutschen Luftrettung (39.308) und der ADAC Luftrettung (55.675) im Jahr 2022. Hauptgründe für die Einsätze waren Unfälle sowie Herz-Kreislauf-Notfälle.

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

Orthesen in Sicherheitsschuhen

Die Publikation geht auf das Zusammenwirken von Sicherheitsschuhen und Orthesen ein und thematisiert die Auswirkungen auf die Gefährdungsbeurteilung im Falle einer Nutzung.

+ www.dguv.de | Webcode: p022295

© ÖWF/Florian Voggeneder



AMADEE-20-Mars-Analog-Mission in Israel

Arbeitsschutz im Weltraum

Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz enden nicht mit der Erdatmosphäre. Die Besatzung eines Raumfahrzeugs ist vielen widrigen Bedingungen und ungewöhnlichen physikalischen Besonderheiten ausgesetzt. Auf einem Treffen in Galveston (Texas) diskutierten mehr als über 1.700 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der NASA und von Partnerorganisationen die speziellen Fragestellungen. Schwerpunkte: Veränderungen an Gehirn und Auge, die man nur im Weltraum beobachtet, Auswirkungen der kosmischen Strahlung, Schlafstörungen und das Zusammenleben von Crews auf Weltraummissionen. Die Erkenntnisse stammen unter anderem aus Studien in sogenannten Analog-Missionen, bei denen die Verhältnisse auf der Internationalen Raumstation oder in Mars-Modulen simuliert werden. Daraus entwickelt die NASA Präventionsmaßnahmen, die Voraussetzung für die Rückkehr zum Mond und den Flug zum Mars sind. Viele Erkenntnisse und Technologien eignen sich aber auch für irdische Anwendungen.

+ <https://nasa-techshowcase.seti.org>



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 „Arbeitsicherheit und Gesundheit im Verkehrswesen“.

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

Schmerzensgeld nach Tandemsprung

Kommt es bei einer Landung nach einem Tandem-Fallschirmsprung zu einer Verletzung, begründet dies einen Anspruch auf Schmerzensgeld nach § 45 Abs. 1 LuftVG. Dies hat das Landgericht Köln entschieden. Bei einem Vertrag über einen Tandem-Fallschirmsprung handele es sich um einen Luftbeförderungsvertrag, der zum Zeitpunkt des Unfalls noch nicht beendet gewesen sei. Das Ende werde üblicherweise erst erreicht, wenn sich der Fluggast wieder auf dem Boden befinde.



Frische Luft in Innenräumen

In zahlreichen Teilen des Frankfurter Flughafens nutzt Fraport bipolare Luftionisation zur Reinigung der Innenraumluft. Das Verfahren bekämpft Viren wie das Coronavirus und andere Krankheitserreger effektiv. Die Luftreiniger bauen unangenehme Gerüche ab und sorgen für reine, frische Luft. Das Ergebnis: eine Reduzierung von Müdigkeitserscheinungen und Kopfschmerzen, wie sie bei stickiger Raumluft häufig auftreten.



© DFD-WIS, DLR

Neues Institut für Luftverkehr

Das Institut für Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt hat im April seine Arbeit aufgenommen. In vier Abteilungen forscht das Institut zu Flugbetriebskonzepten, Lufttransportmanagement, Luftverkehrsentwicklung sowie Luftverkehrsökonomie und soll als Ansprechpartner für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik dienen. An zwei Standorten in Hamburg und Köln arbeiten rund 50 Beschäftigte unter anderem an Themen wie Auswirkungen von Emissionen auf das Klima sowie Störungen im Luftverkehr.

www.dlr.de



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.

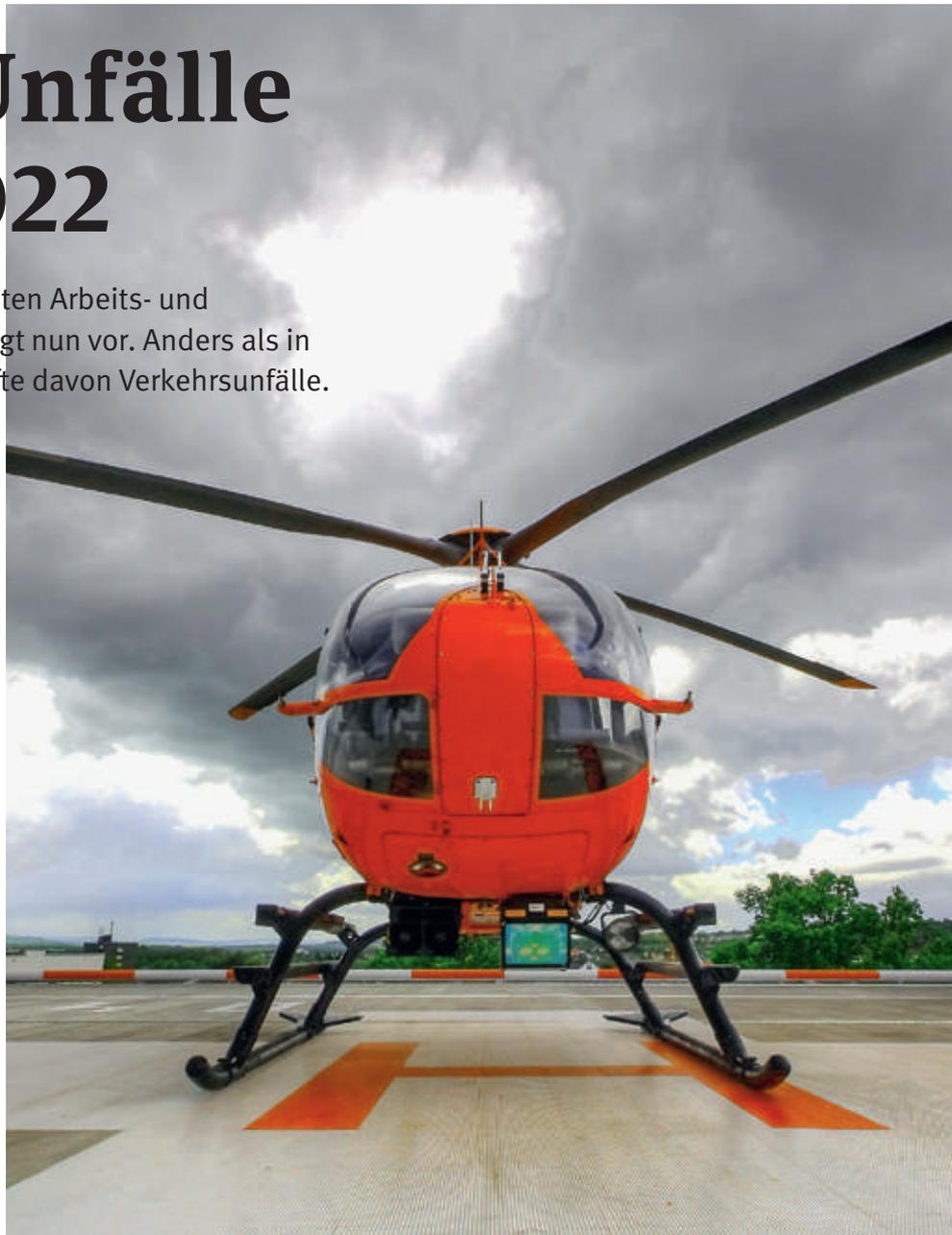
Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

© Adobe Stock (stunt; AlfredSS)

Schwere Unfälle im Jahr 2022

Die Übersicht über die zehn schwersten Arbeits- und Wegeunfälle 2022 in der Luftfahrt liegt nun vor. Anders als in den Vorjahren sind mehr als die Hälfte davon Verkehrsunfälle.

Arbeitsschutz dient in allererster Linie den Menschen. Prävention hat allerdings auch eine wirtschaftliche Komponente, denn jeder Ausfalltag belastet das Firmenkonto und jede Heilbehandlung das Budget der BG Verkehr. Im Jahr 2022 wurden drei Beschäftigte schwer verletzt, als sie mit einem Zweirad unterwegs waren. Besonders hart betroffen ist ein Radfahrer, der ohne Helm fuhr und von einem Lkw angefahren wurde. Bei einem schweren Verkehrsunfall stieß ein Pkw frontal mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zusammen, ein anderer Fahrer wollte einem Tier ausweichen und fuhr gegen einen Baum. Dabei brannte sein Wagen aus. Im betrieblichen Alltag wurden mehrere Menschen verletzt, weil sie aus größerer Höhe abstürzten oder am Boden stolpern und hinfielen. Das klingt vergleichsweise harmlos – ein Trugschluss! Knochenbrüche und Prellungen können die Betroffenen lange einschränken und verursachen schnell fünfstelligen Behandlungskosten. (dp)



Die internationale Präventionsstrategie Vision Zero geht davon aus, dass man schwere und tödliche Arbeitsunfälle komplett verhindern kann. Technische und organisatorische Voraussetzungen dafür stehen häufig schon zur Verfügung – müssen aber auch konsequent angewandt werden. Und es liegt in der Hand der Führungsverantwortlichen eine Präventionskultur zu etablieren, in der alle Beschäftigten durch ihr Verhalten zum Erfolg der Vision Zero beitragen können.

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

VISION ZERO 
Safety. Health. Wellbeing.



Fahrsicherheitstrainings können helfen,
in gefährlichen Situationen schneller und
angemessener zu reagieren.

Die teuersten Unfälle im Bereich Luftfahrt 2022

Die Tabelle zeigt die Summe der Leistungen für den jeweiligen Unfall der BG Verkehr bis zum Stichtag 31. Dezember 2022. Müssen zum Beispiel Schwerverletzte über einen längeren Zeitraum intensiv betreut werden, steigen die Kosten monatlich weiter an.

UNFALLHERGANG	VERLETZUNG	TÄTIGKEIT	KOSTEN
Auf dem Arbeitsweg stieß ein Radfahrer mit einem Lkw zusammen. Der Radfahrer trug keinen Helm und wurde schwer verletzt.	offenes Schädel-Hirn-Trauma	Catering	146.276 €
Ein Mitarbeiter fuhr mit dem Auto zur Arbeit. Auf einer Landstraße kollidierte er frontal mit einem anderen Pkw. Das Fahrzeug geriet in Brand.	schwere Verbrennungen, lebensbedrohliche Verletzungen	Catering	105.932 €
Ein Mechaniker nutzte für die Fahrt zur Arbeit seinen Motorroller. Als er an einer Ampel stand, wurde er von einem Taxi erfasst und schwer verletzt.	Knochenbrüche, Verletzungen im unteren Rücken mit massiven Schmerzen	Technik	83.526 €
Ein junger Mitarbeiter wollte auf dem Nachhauseweg einem Tier ausweichen. Bei dem Manöver fuhr er mit hoher Geschwindigkeit gegen einen Baum. Das Fahrzeug brannte völlig aus.	mehrfache Knochenbrüche und Schnittverletzungen	Technik	52.539 €
Ein Mann fuhr mit dem Motorrad zur Arbeit und ging mit relativ hohem Tempo in eine Kurve. Dabei stürzte er.	Knochenbrüche, Quetschungen und Prellungen	Verwaltung	52.299 €
Eine Laderampe war nicht korrekt angelegt. Sie gab nach, während ein Beschäftigter darauf stand, und er stürzte zu Boden.	Wirbelbrüche im Lendenbereich	Catering	49.082 €
Ein Mechaniker arbeitete in der Halle. Bei einer Drehung aus dem Stand heraus verlor er das Gleichgewicht und fiel hart zu Boden.	Knochenbruch und Prellungen	Technik	47.644 €
Bei der Wartung eines Flugzeugs knickte ein Mechaniker bei einer starken Bewegung mit dem Daumen um.	Verstauchung	Technik	37.860 €
Auf einem Flug kam es zu heftigen Turbulenzen. Eine Flugbegleiterin stolperte und verletzte sich an der Hand.	mehrfache Verletzung von Hand und Handgelenk	Flugbegleitung	25.473 €

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.



Die Security-Mitarbeiter am Flughafen Köln-Bonn testeten dunkelblaue Poloshirts.

© Flughafen Düsseldorf

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 Binnenschifffahrt, 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+.



Keine Kompromisse beim Betanken

Flüssiggas ist ein Gefahrgut. Für den Transport und das Befüllen der Gaszylinder gelten deswegen strenge Sicherheitsvorschriften. Hier zur Auffrischung eine kurze Übersicht.



Wenn ein riskantes Manöver mehrmals problemlos klappt, sinkt allmählich das Gefahrenbewusstsein. So auch beim Betanken des Heißluftballons. „Deswegen warne ich vor Leichtsinn“, betont Helge Homann, der bei der BG Verkehr als Referent für die Luftfahrt auch erster Ansprechpartner für Ballonfahrerinnen und Ballonfahrer ist. „Verbindet sich Propangas mit Luft, entsteht eine hochexplosive Mischung. Ein Funke genügt, um eine Verpuffung zu verursachen. Aus dem Campingbereich werden immer wieder schwere Unfälle gemeldet. Und dabei handelt es sich um vergleichsweise geringe Gasmengen, nicht um circa 65 Kilogramm schwere Zylinder.“

Das hohe Gewicht der befüllten Zylinder – wer stemmt schon gern einen guten Zentner über die Korbwand – verleitet dazu, die Betankung direkt im Korb vorzunehmen. Das ist aber grundsätzlich verboten. Dazu erläutert Homann: „Auch wenn das in der Praxis nicht immer perfekt umgesetzt wird: Betanken soll man die Gaszylinder immer an eigens dafür eingerichteten Tankstellen für Flüssiggas! Es gibt einfach zu viele Risiken und gesetzliche Bestimmungen, die ein Betanken im Korb ausschließen. Denn bei jedem Betanken strömt

Gas aus dem Peilventil und der Füllpistolenlüftung. Es wäre sehr aufwendig, im Korb die nötigen Voraussetzungen für eine gefahrlose Ableitung zu schaffen.“

Rechtsvorschriften für Transport und Einsatz

Flüssiggas ist ein Gefahrgut. Für den Transport von Propan, Butan, Sauerstoff, Helium (Ballongas), Dieselmotorkraftstoff und Benzin gel-

ten im Wesentlichen diese beiden Rechtsvorschriften:

- ▶ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, bekannt als ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route)
- ▶ Gefahrgutverordnung für Straße, Eisenbahnen und Binnengewässer (GGVSEB)

Beispiel für die Berechnung der 1.000-Punkte-Regel bei der Anfahrt zum Startplatz

4 Gaszylinder à 40 kg Propan	4 x 40 x F3	480 Punkte
1 Aufrüstzylinder à 20 kg Propan	20 x F3	60 Punkte
1 Kanister Benzin für Aufrüstgebläse à 5 Liter	5 x F3	15 Punkte
1 Sauerstoffflasche à 5 Liter	5 x F1	5 Punkte
1 Helium (Ballongas) à 5 Liter	5 x F1	5 Punkte
		565 Punkte < 1.000 Punkte



Die besonderen Eigenschaften von Flüssiggas

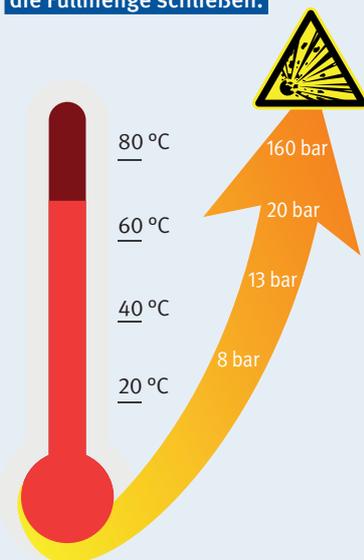
Ausströmendes Gas nimmt großen Raum ein.

2.600 l



Ein Liter Propan ergibt gasförmig ca. 260 Liter, bei Butan ca. 220 Liter Volumen. Ein Gas-Luft-Gemisch mit einem Anteil von zwei bis zehn Prozent Gas ist explosibel.

Vom Druck kann man nicht auf die Füllmenge schließen.



Der Gasdruck in einem Flüssiggasbehälter erhöht sich bei steigender Temperatur. Deswegen lässt sich vom Druck nicht auf die Füllmenge schließen.

Flaschen nie vollständig auffüllen.



20 % Gasphase
.....
max. 80 %

Die Gasflaschen höchstens bis zu 80 Prozent auffüllen. Die Sicherheitsreserve lässt Raum für Gas, das bei einer Erwärmung entstehen könnte (Gasphase).

- ▶ Für Kleinmengen gibt es im Gefahrrecht eine „Freistellungsregelung“, auch bekannt als 1.000-Punkte-Regel, die anhand vorgegebener Rechenfaktoren ermittelt wird. In der Regel dürfte die Anfahrt zum Startplatz im Bereich der Kleinmenge liegen. Siehe dazu Beispielrechnung in der Tabelle.

Betanken in der richtigen Reihenfolge

Vor dem Betanken stellt man die Gaszylinder ebenerdig und standsicher auf. Danach

- ▶ zuerst das Peilventil kurz öffnen und prüfen, ob eine Betankung erforderlich ist,
- ▶ Schlauch der Tankanlage mit der Flasche verbinden,
- ▶ Ventile ausgehend von der Tankanlage zum Behälter nacheinander öffnen, Peilventil leicht öffnen und sofern vorhanden Pumpe einschalten.
- ▶ Sollte Flüssiggas aus dem Peilventil austreten, sofort Peilventil und Flaschenventil schließen.
- ▶ Weitere Ventile – jetzt ausgehend vom Behälter zur Tankanlage – schließen und eingeschlossenes Gas vor dem Behälterventil entlüften.

Überfüllung und Sicherheitsventil

Das Sicherheitsventil verhindert, dass ein Gaszylinder wegen Überdrucks explodiert. Das entweichende Gas stellt aber seinerseits eine Gefahr dar. Ballonsportler Ingo Lorenz, Sicherheitsexperte im Gewerbe mit eigenem Luftfahrttechnischen Betrieb, schildert einen Fall, der den gefährlichen Zusammenhang zwischen falscher Befüllung und Gasaustritt verdeutlicht: „Ein Kunde berichtete mir, dass das Sicherheitsventil während der Ballonfahrt in der Luft auslöste. Es stellte sich heraus, dass beim Betanken die Ventile nicht in der richtigen Reihenfolge geöffnet worden waren. Außerdem hatte der Pilot den vorgeschriebenen Brenntest nicht durchgeführt. Es grenzt an ein Wunder, dass sich die ausgetretene Gaswolke nicht an der Pilotflamme entzündete.“

Man kann von der Anzeige des Druckmanometers nicht auf die Füllmenge in der Gasflasche schließen.

Nachdem das Sicherheitsventil ausgelöst hat, muss man mit Lecksuchspray überprüfen, ob es wieder vollständig schließt. Lorenz empfiehlt: „Sicherheitsventile müssen nach zehn Jahren sowie so getauscht werden. Mehrere Hersteller bieten Ventile an, aber nicht alle verlangen, dass es nach dem Auslösen ausgewechselt wird. Ich persönlich würde das jedoch immer tun und berate in diesem Sinne auch meine Kunden.“ (dp)

© Adobe Stock (Fiedels; 4zevar; plai; T. Michel); Ingo Lorenz

+ www.bg-verkehr.de → Luftfahrt → Ballone oder Webcode: 19144983

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.

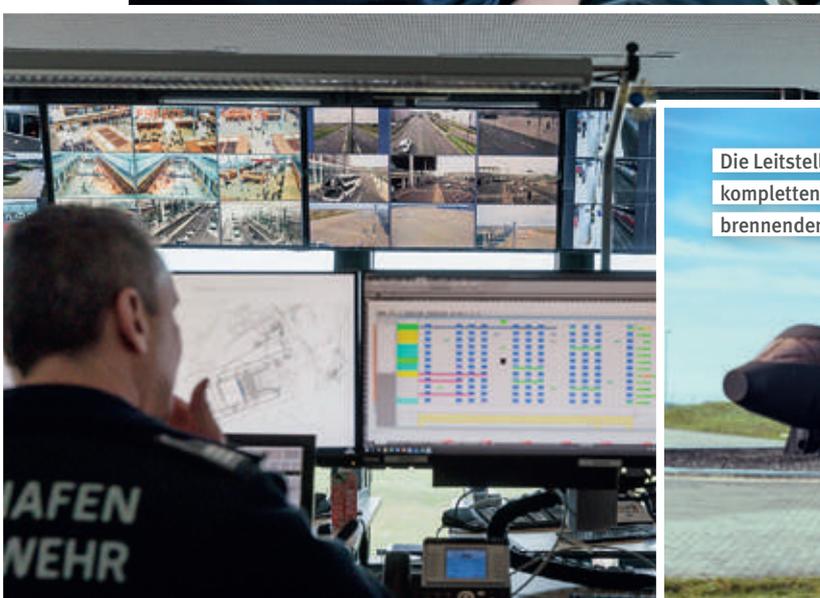
Mittagsruhe bis 14:30. Die Ruhepause erinnert daran, dass man auf der Wache auch nachts plötzlich gefordert sein könnte und rund um die Uhr einsatzfähig bleiben muss.

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

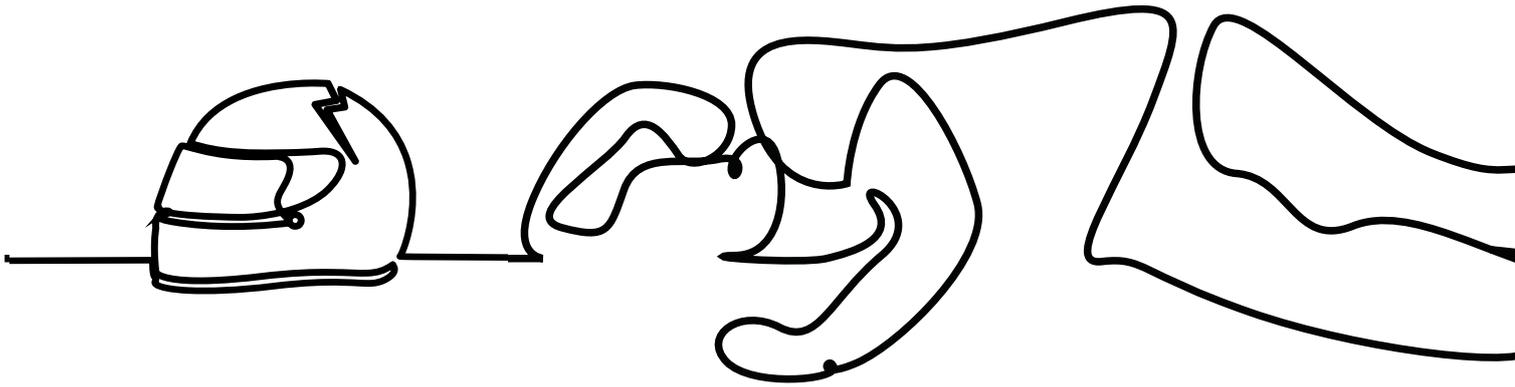
werden sämtliche Brandmeldeanlagen im Terminal überwacht; von dort wird im akuten Fall mit den zuständigen Stellen vor Ort kommuniziert. Ebenso läuft in der Leitstelle der Notruf über die 112 ein oder es werden Notfälle aus Aufzügen oder Behindertentoiletten im Flughafengebäude angenommen.

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

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

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



Erste Hilfe bei einem Verkehrsunfall

Es bedeutet für die meisten Menschen puren Stress, bei einem Verkehrsunfall Erste Hilfe zu leisten. Dabei kann man eigentlich gar nichts falsch machen – außer einfach weiterzufahren.

Für die Führerscheinprüfung lernt man, was bei einem Verkehrsunfall zu tun ist: Zuerst die Unfallstelle absichern, dann Sofortmaßnahmen einleiten und danach den Notruf absetzen.

Wir haben bei unserem Referenten für Erste Hilfe, Ingo Tappert, nachgefragt, ob das genauso unumstößlich für die Praxis gilt. Tappert, der langjährige Erfahrung als Erste-Hilfe-Ausbilder und im Sanitätsdienst des DRK hat, beantwortet auch knifflige Fragen. Er betont aber, dass er keine unumstößliche Lehre vermitteln will: „Ich spreche hier für mich und mit meiner jahrelangen Erfahrung auf Notfalleinsätzen. Andere Experten werden die eine oder andere Situation vielleicht anders beurteilen.“

Verliere ich nicht zu viel Zeit, wenn ich zuerst die Unfallstelle absichere, statt gleich nach den Verletzten zu sehen?
Nein, als Erstes sichern Sie immer die Unfallstelle. Das hat absolute Priorität. Dabei

tragen Sie die Warnweste. Danach kommt es meiner Meinung nach auf die Situation an: Sollte der Verunfallte in einem Gefahrenbereich liegen, bringt man ihn sofort unter Beachtung des Eigenschutzes heraus. Erst dann folgen die Erste-Hilfe-Maßnahmen.

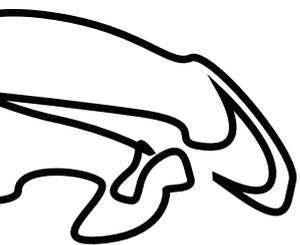
Und auch hier gibt es unterschiedliche Meinungen. Ich als Ausbilder würde intuitiv entscheiden. Wenn man zu zweit oder mehreren ist, kann vieles parallel laufen. Dann haben wir es einfach. Wenn man allein ist, muss man seine Prioritäten eventuell anders legen. Aber egal, wie wir uns

bei der Reihenfolge der Maßnahmen entscheiden werden: Was zählt, ist, dass wir überhaupt helfen.

Was raten Sie, wenn eine verletzte Person sehr stark blutet und nicht richtig ansprechbar ist?

Wenn ich allein bin und jemand hätte eine lebensbedrohliche Blutung, würde ich diese zuerst versorgen und dann den Notruf absetzen. In der gleichen Reihenfolge würde ich auch vorgehen, wenn die Person bewusstlos wäre. Zuerst die Person in die Seitenlage bringen und dann den Notruf absetzen.

Menschen in Not brauchen Hilfe. Dies ist nicht allein eine Frage der Moral, sondern auch gesetzlich festgelegt: Wir sind verpflichtet, im Rahmen unserer Möglichkeiten zu helfen.



Versuchen Sie, ruhig zu bleiben. Warnen Sie die nachfolgenden Fahrzeuge durch Einschalten der Warnblinkanlage und sichern Sie zuerst die Unfallstelle.

Wie verhält man sich, wenn der Unfallwagen auf der linken Spur der Autobahn steht?

Das ist eine sehr gefährliche Situation. Ich würde zuerst die Warnblinklichtanlage einschalten, mehrfach kurz bremsen, damit man mein Bremslicht besser bemerkt, und versuchen, mindestens 50 Meter hinter dem verunglückten Fahrzeug anzuhalten. Danach zuerst die Unfallstelle absichern: Man läuft an der Mittelleitplanke und stellt das Warndreieck mindestens 100 Meter hinter dem eigenen Fahrzeug auf. Da ich mindestens zwei Warnwesten im Auto habe, würde ich mit der zweiten Weste in der Hand den ankommenden Verkehr durch Auf-und-ab-Bewegungen warnen. Das Warndreieck würde ich 100 Meter hinter meinem Fahrzeug auf die linke Spur stellen und die zweite Warnweste, wenn möglich, ausgebreitet auf die mittlere bzw. rechte Spur legen, damit der nachfolgende Verkehr weiträumig rechts an der Unfallstelle vorbeifährt. Während ich zur Unfallstelle zurücklaufe, würde ich schon den Notruf absetzen. Denn jetzt ist es am wichtigsten, dass die Polizei schnellstmöglich kommt, um die Unfallstelle professionell abzusichern.

Was tun, wenn ich kein Handy dabei habe?

Ich würde beim Unfallopfer nach einem Handy suchen. Um den Notruf abzusetzen,

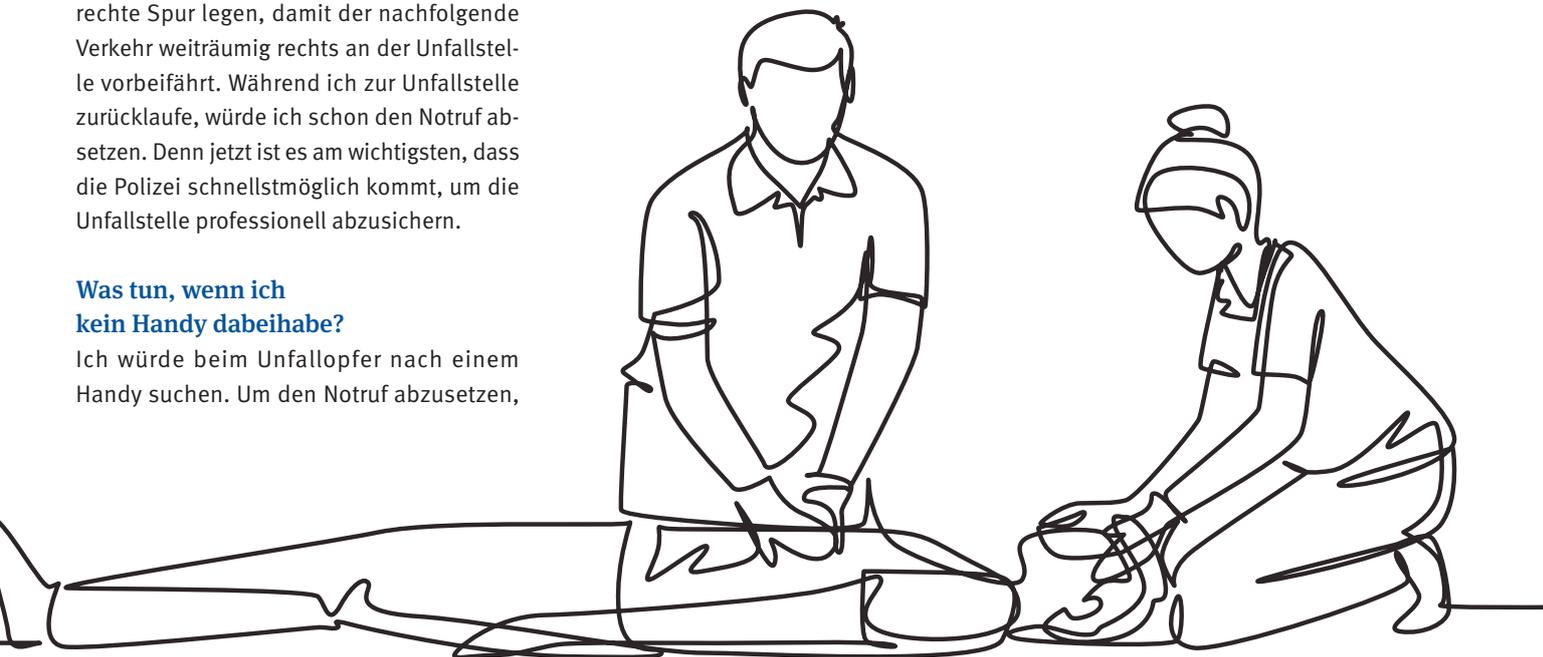
braucht man nämlich keine PIN, der Notruf funktioniert immer. Hat die verletzte Person auch kein Handy dabei, dann bliebe mir nichts anderes übrig, als mich von der Unfallstelle zu entfernen, um Hilfe zu holen.

Es gibt auch Menschen, die fürchten, in einen Hinterhalt zu geraten.

Leider ist es mittlerweile Realität, dass Unfälle vorgetäuscht werden, um die Helfer zu

überfallen. Bei einem verdächtigen Unfall nachts auf einer einsamen Landstraße oder in einer einsamen Siedlung und auch in der Stadt würde ich den Notruf absetzen und erklären, warum ich nicht aussteigen will. Danach würde ich mich in weiter Entfernung mit eingeschaltetem Warnblinklicht positionieren und dabei versuchen, die Unfallstelle mit meinem Fernlicht auszuleuchten, bis die Polizei und der Rettungsdienst eintreffen.

<https://publikationen.dguv.de>
Webcode: p204007





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)



Sehstörungen durch Fremdkörper im Auge

Gerät ein Splitter aus Glas, Holz oder Metall ins Auge, ist schnelles Handeln erforderlich. Lässt sich der Fremdkörper nicht sofort durch eine Augenspülung entfernen, sollte der Betroffene unverzüglich eine Praxis für Augenheilkunde oder eine Augenklinik aufsuchen. Denn Verzögerungen können zu ernsthaften Komplikationen führen. Gelegentlich machen sich Sehstörungen durch eingedrungene Fremdkörper erst Tage später bemerkbar. Metallische Fremdkörper zum Beispiel rosten und lassen sich schon nach kurzer Zeit schlechter entfernen. Diese Komplikation führt im schlimmsten Fall zum Verlust des Augenlichts. Scheinbar grundlose Reizungen oder Entzündungen des Auges sollte man deswegen unbedingt ernst nehmen.

Was im Essen steckt

Eine neue Datenbank des Bundesinstituts für Risikobewertung informiert über erwünschte und unerwünschte Stoffe in Lebensmitteln. Dazu werden in Deutschland typische Nahrungsmittel und Mahlzeiten analysiert, unter anderem ihr Gehalt an Nährstoffen, Schwermetallen, Schimmelpilzgiften und Rückständen von Pflanzenschutzmitteln. Rund 60.000 Lebensmittel sind bereits auf knapp 300 Stoffe geprüft worden. Die Datenbank wird laufend ergänzt.

www.bfr-meal-studie.de





Umfrage zu gemeinsam genutzten Schreibtischen

Immer mehr Beschäftigte teilen sich ihren Büroarbeitsplatz mit Kolleginnen und Kollegen. Der Fachbegriff dafür ist Desk Sharing. Das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung untersucht, wie das Konzept umgesetzt und angenommen wird. Voraussetzung für die Teilnahme ist, dass jemand mindestens einen Tag pro Woche im Büro unter Desk-Sharing-Bedingungen arbeitet. Die anonyme Online-Befragung läuft noch bis zum 31. Juli.

+ Link und QR-Code (oben) zur Online-Befragung
<https://befragungen.dguv.de/evasys/online.php?p=dguv-desk>



Schwimmen in Naturgewässern

Im Jahr 2022 sind in Deutschland mindestens 355 Menschen ertrunken. Das sind deutlich mehr Todesfälle als im Vorjahr. Die Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft weist darauf hin, dass die überwiegende Zahl der Opfer in unbewachten Badeseen und Flüssen ertrank.

+ www.dlrg.de



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

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

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

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

dem Blindenlangstock sowie einem Gehörtraining. 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 Amts. 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.

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 Arbeitnehmersversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmensversicherung 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



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

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



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



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