

# SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr

## Auf Stolperkurs | 12

Lange UV-Schutzkleidung überzeugt im Tragetest | 8

Neustart im Dunkeln | 26

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen
- 15 Verkehrsmeldungen

## SICHER ARBEITEN

- 8 Hautschutz zum Anziehen  
Abschlussbericht zum Tragetest  
von UV-Schutzkleidung
- 12 Auf Stolperkurs  
Forschungsprojekt für bessere  
Reaktionsfähigkeit
- 14 Erste Hilfe bei Verkehrsunfällen  
Tipps für den Ernstfall
- 16 Lebensgefahr gehört dazu  
Die Feuerwehr am  
Berliner Flughafen
- 22 Be- und Entladen  
So vermeiden Sie  
gefährliche Situationen

## GUT VERSICHERT & GESUND

- 24 Gesundheitstipps & mehr
- 26 Der besondere Fall  
Neustart im Dunkeln
- 28 Raus aus der Sonne  
Fit und gesund bei  
hohen Temperaturen

## SERVICE

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



# 16

## Zu Gast bei der Flughafenfeuerwehr



# 26

## Neustart im Dunkeln



# 22

## Ladearbeiten koordinieren



8

Hautschutz  
zum Anziehen



© BG Verkehr (Christoph Pabsch | Heinz E. Studt); DHL Global Forwarding



**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 8 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

### Pullover im Förderband

An einer sogenannten Endstelle nahm Verlader T. Pakete von einem Förderband und verlor sie in die am Ladetor angedockte Wechselbrücke. Dabei nahm er Pakete nicht vom Ende des Förderbands, sondern stand an der Seite. Der rechte Ärmel seines Pullovers gelangte dabei in das Förderband. Daraufhin wurde T. in Richtung Abnahmestelle mitgezogen. Er zog sich Hautabschürfungen zu.

### Überholmanöver misslingt

Auf dem Weg zu einer Störungsbeseitigung war Techniker M. mit einem E-Scooter unterwegs. Auf der rechten Seite des Verkehrswegs fuhr ein anderer Kollege mit einem Gabelhubwagen. Dieser wollte zwar links abbiegen, holte vorher jedoch nach rechts aus. Das bemerkte M. zu spät und fuhr trotz einer Bremsung in den Gabelhubwagen hinein. Die Folge: Prellungen und Schnittverletzungen am Arm.

### Vom Empfänger geschlagen

Weil er den Namen eines Empfängers an der genannten Adresse nicht finden konnte, konnte Zusteller G. das Paket nicht übergeben. Plötzlich erschien der Empfänger jedoch, filmte G. mit seinem Smartphone, hinderte ihn am Einsteigen in sein Fahrzeug und schlug dem Zusteller schließlich zweimal ins Gesicht. Die Folge des Vorfalles ist vor allem eine psychische: Auch vier Wochen später hatte G. den Angriff nicht verarbeitet.

© Adobe Stock (VRT; auremar; PaeGAG)

## 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 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

## Portal gibt Informationen zum Breitbandausbau

Um den Ausbau des schnellen Internets mit Gigabitnetzen zu beschleunigen, hat die Bundesnetzagentur das sogenannte Gigabitgrundbuch veröffentlicht. Es vernetzt sechs wichtige Informationsdienste, darunter der Breitbandatlas, der Infrastrukturatlas oder die Funklochkarte. Das soll die Ausbauplanungen für Unternehmen erleichtern und Transparenz zur Verfügbarkeit von Breitbandnetzen schaffen.

+ <https://gigabitgrundbuch.bund.de>



©Deutsche Telekom AG



© Deutsche Post DHL Group

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



## Prüffristen für Brandschutz

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) hat die Prüffristen rund um den Brandschutz aus verschiedenen Quellen zusammengeführt und in übersichtlichen Tabellen aufgelistet. Darunter auch die wiederkehrenden Prüfungen von Branderkennungs- und Löschanlagen sowie von organisatorischen Maßnahmen. Die Dateien im Excel-Format werden regelmäßig aktualisiert. Hilfreich: In jeder Tabelle finden sich die Verweise zu den jeweiligen Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften und Regeln.

+ DGUV Information 205-040  
www.dguv.de | Webcode: p205040

## 3.228 Telegramme

wurden am 31. Dezember 2022 verschickt. Es war die letzte Gelegenheit – die Deutsche Post stellte diesen Service Ende 2022 ein. Zum Vergleich: In den Vorjahren wurden monatlich zwischen 200 und 300 Telegramme versendet.



## Stress: Tippverhalten gibt Hinweise

Das Tippen auf der Tastatur und das Bewegen einer Maus scheint Stress besser vorherzusagen als die Herzfrequenz. Darauf deutet eine Studie der ETH Zürich hin. Wer gestresst ist, bewegt den Mauszeiger öfter und ungenauer und legt längere Wege am Bildschirm zurück. Die Testpersonen machten beim Tippen mehr Fehler und schrieben abgehackter, mit vielen kurzen Pausen. Entspannte Menschen machten beim Schreiben weniger, aber längere Pausen, gelangten mit der Maus auf kürzeren, direkteren Wegen an ihr Ziel, während sie sich mehr Zeit ließen. Die These: Erhöhter Stress wirkt sich negativ auf die Fähigkeit unseres Gehirns aus, Informationen zu verarbeiten. Das wiederum beeinträchtigt die Bewegungsfähigkeit.

## 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](http://www.dguv.de) | Webcode: p204007



### 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](http://www.dguv.de) | Webcode: p022295

### Digitale Checkliste

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](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 18661722



## 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 Touchscreenbedienung. 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 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](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20853703



## 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>

## #rasenkicktanders

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.

+ [www.acv.de/rasen-kickt-anders](http://www.acv.de/rasen-kickt-anders)



© 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>

## Schnelles Netz für Drohnen

Mithilfe eines 5G-Campus-Netzes der Deutschen Telekom erprobt das Forschungsprojekt „Drone4Parcel5G“ den Betrieb von autonomen Lieferflügen mit Paketdrohnen. Über den Mobilfunkstandard übertragen die Drohnen Sensor-, Bild- und Flugdaten zuverlässig und schnell. Projektziel: ein System zur Planungs- und Bewegungssteuerung von Drohnen, das den Straßenverkehr entlastet und Lieferzeiten minimiert.



## Die Psyche arbeitet mit

Körperliche Tätigkeiten prägen die Arbeit von rund 13 Millionen Erwerbstätigen in Deutschland. Zu den hohen körperlichen Anforderungen kommt häufiger als in anderen Berufen eine psychische Belastung. Das ergab die Auswertung der „Studie zur mentalen Gesundheit bei der Arbeit“. Die Ergebnisse hat die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin im PDF-Faktenblatt „Psychische Belastung und mentale Gesundheit bei körperlichen Tätigkeiten“ veröffentlicht.

+ [www.baua.de/publikationen](http://www.baua.de/publikationen)

© Adobe Stock (sumt; Irina Schmidt; Andrey Popov; Wosunan; vchalup)



## 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!

# 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.

**L**ange 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](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)  
oder Webcode: 22800332

**Ansprechpersonen der Prävention  
via Postleitzahlensuche**  
[www.bg-verkehr.de](http://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+.



# Schritt und Tritt trainieren

Ziel eines Forschungsprojekts ist ein Programm, das Sturzgefährdungen wirksam verringert. Zum Teil findet das Training in einer künstlichen Wirklichkeit statt.

**R**und 20 Prozent der Arbeitsunfälle stehen in Verbindung mit Stolpern, Rutschen oder Stürzen. Mögliche Folgen reichen bis zur Berufsunfähigkeit. Um diese Unfälle zu verhindern, entwickelt das von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) geförderte Projekt „ENTRAPon“ ein Trainingspaket, das die Trittsicherheit verbessern soll. Dabei nutzt das Team die Möglichkeiten virtueller Realität (VR). Die Teilnehmenden bewegen sich mit Datenbrillen durch eine digitale Welt, die auf ihren Berufsalltag zugeschnitten ist. Zwei Praxispartner aus den Feldern Postzustellung und industrielle Fertigung stellen 140 Testpersonen. Von der Deutsche Post DHL Group sind es 70 Zustellerinnen und Zusteller.

## Das Projekt „ENTRAPon“

Ziel ist es, neue Trainingsformen zur Prävention arbeitsbezogener Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle zu entwickeln und bisherige Trainingsinhalte zu erweitern. Außerdem soll die Analyse der Messdaten dabei helfen, Beinahestürze zu erkennen und besser zu verstehen. Langfristig soll die Messtechnik vereinfacht werden und bei der Gefährdungsbeurteilung im Betrieb unterstützen. Beteiligt sind die Ruhr-Universität Bochum, die London South Bank University, der RheinAhrCampus Remagen der Hochschule Koblenz und das Institut für Arbeitsschutz der DGUV (IFA). Das Projekt läuft noch bis Ende 2024. (mh)



Auf dem Parcours misst das Team, ob die Trainingseinheiten einen Effekt hatten.

## Das Trainingspaket

Das Trainingspaket hat zwei Elemente: ein virtuelles Übungsszenario für alle Testpersonen und ein Training mit Gangstörung (Perturbations-training). Von den 70 Beschäftigten der Deutsche Post DHL absolvieren 25 Beschäftigte ein Laufbandtraining mit mechanischer Gangstörung und 25 eines mit virtueller Gangstörung. Eine 20-köpfige Kontrollgruppe nimmt nicht am Perturbationstraining teil. Ob das Trainingspaket wirkt, überprüfen die Wissenschaftler, indem sie alle Probanden durch einen Trainingsparcours (Bild oben) schicken – jeweils einmal vor und zweimal nach dem Test (direkt im Anschluss und sechs Monate später). Im Parcours treffen die Freiwilligen auf Stolperfallen, rutschigen Untergrund, Rampen und Treppen. Ein Sicherheitssystem mit Gurten schützt dabei vor echten Stürzen. Messsensoren zeichnen die Körperbewegungen der Testpersonen auf dem SRS-Parcours kontinuierlich auf.

## Die virtuelle Gangstörung

Eines der beiden Trainings mit Gangstörung basiert auf virtueller Realität (VR). Das Kippen oder Neigen des Bildes in der Datenbrille löst Gleichgewichtsstörungen bei der Person auf dem Laufband aus und bringt sie ins Stolpern. Genau wie bei einer mechanischen Störung reagiert sie intuitiv mit einer körperlichen Gegenmaßnahme, zum Beispiel einem Ausfallschritt. Die These, die sich bereits bei älteren Probanden bestätigt hat: Bei wiederholtem Training entsteht ein motorischer Lerneffekt, der für einen stabileren Gang sorgt. Während des virtuellen Trainings sind die Probanden mit Auffanggurten gesichert, um nicht vom Laufband herunterzufallen.

Beim VR-basierten Training sorgen optische Störungen im virtuellen Bild für eine veränderte Gangstabilität.



**Stolpern im Auffanggeschirr tut nicht weh, verbessert die Reaktionsfähigkeit und macht den Gang sicherer.**

Die gleitfähige und kippbare Oberfläche des Virtualizers hilft beim Eintauchen in die virtuelle Realität.



## Die Gefährdungssuche

Auf einem virtuellen Rundgang durch eine Alltagssituation, zum Beispiel ein Zusteller-Szenario, tauchen verschiedene Gefährdungen auf. Die Beschäftigten müssen Gefahrenquellen aufdecken, beseitigen oder melden. Die Illusion unterstützt der sogenannte Virtualizer (Bild links). Auf der gleitfähigen Oberfläche der Plattform kommt man in eine Art gleitenden Gang, obwohl man in der Realität auf der Stelle tritt. Zusätzlich bewegt sich die Plattform mit und neigt sich leicht. So entsteht bei der Testperson das Gefühl, sich wirklich vorwärtszubewegen.

**+** ENTRAPon im Projektverzeichnis der DGUV  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de)  
 Webcode: dp1319254



# 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.

**F**ür 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: Liegt der Verunfallte in einem Gefahrenbereich, 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 mehreren ist, kann vieles parallel lau-

fen. Dann haben wir es einfach. Wenn man allein ist, muss man seine Prioritäten eventuell anders setzen. Aber egal, wie wir uns bei der Reihenfolge entscheiden: Was zählt, ist, dass wir überhaupt helfen.

**Was raten Sie, wenn jemand sehr stark blutet und nicht 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.

**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.

**Und wenn ich kein Handy dabei habe?**

Ich würde beim Unfallopfer nach einem Handy suchen. Um den Notruf abzusetzen braucht man nämlich keine PIN.

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

Bei einem verdächtigen Unfall nachts auf einer einsamen Landstraße oder in einer einsamen Siedlung 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 Polizei und Rettungsdienst eintreffen.

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

## Reisen mit dem Pkw

Die sichere Reise beginnt bei der Vorbereitung. Nach einem Check von Bremsen, Reifendruck, Beleuchtung und Flüssigkeiten wie Öl, Kühl- und Scheibenwischwasser kann es an die Beladung gehen. Schwere Gegenstände gehören im Kofferraum so weit wie möglich nach vorn an die Rücksitzbank. Leichte Gegenstände sollten möglichst kompakt verstaut werden. Dabei immer im Blick behalten: das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Besonders bei Wohnmobilen bis 3,5 Tonnen und Wohnwagengespannen ist das schnell erreicht. Überladene Fahrzeuge sind eine gefährliche Einschränkung der Verkehrssicherheit. Es drohen Bußgelder. Unterwegs sind ausreichend Getränke und regelmäßige Pausen unverzichtbar, der ADAC empfiehlt einen Stopp alle zwei Stunden.



© Adobe Stock (Alena; VRD; Milan Noga reco)

## E-Autos richtig abschleppen

Wer mit einem Elektroauto liegen bleibt, sollte sich nicht mit Abschleppseil oder -stange abschleppen lassen. Sicherer ist es, das Auto auf einen Abschlepper zu verladen. Die Elektromobile haben keinen Leerlauf. Deshalb wird beim Bewegen des Fahrzeugs auf der Antriebsachse Energie im Elektromotor erzeugt. Die entstehende Spannung kann die Steuerungselektronik beschädigen.

## 370 Meldungen

in der Kategorie „Fahrzeuge“ gingen im Jahr 2022 beim europäischen Schnellwarnsystem „Safety Gate“ der Europäischen Kommission ein. Das waren deutlich weniger als im Jahr zuvor. Lag der Anteil von fahrzeugbezogenen Sicherheitswarnungen 2021 noch bei 26 Prozent, waren es im vergangenen Jahr nur noch 16 Prozent. „Safety Gate“ listet alle Meldungen über gefährliche oder mangelhafte Non-Food-Produkte auf und ermöglicht einen schnellen Informationsaustausch zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedsstaaten, die dann geeignete Maßnahmen einleiten oder Produkte vom Markt nehmen können.

<https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/screen/search>



## Nach Onlinezulassung direkt losfahren

Ab dem 1. September 2023 soll es nach Plänen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr möglich sein, unmittelbar nach der digitalen Zulassung des Fahrzeugs am Straßenverkehr teilzunehmen – bis zum Erhalt der Stempelplaketten auch maximal zehn Tage mit ungestempelten Kennzeichen. Der Bundesrat hat dem Entwurf bereits zugestimmt, unter anderem unter der Voraussetzung, dass das Fahren komplett ohne Kennzeichen ausgeschlossen ist. Die Umsetzung der Verordnung liegt bei den Bundesländern.



Die Meldung „Gut sichtbar parken“ im SicherheitsProfi 1/2023 machte auf die Gefahr abgestellter Fahrzeuge im Dunkeln aufmerksam. Auf dem dazugehörigen Bild entdeckten unsere aufmerksamen Leserinnen und Leser einige unvorschriftsmäßig parkende Fahrzeuge. Entgegen der Fahrtrichtung, vor Einfahrten und auf dem Gehweg ohne entsprechende Schilder ist das Parken nicht erlaubt, das Halten und Parken regelt § 12 der Straßenverkehrs-Ordnung. Vielen Dank für die Hinweise und die Zuschriften.

# 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.





**E**s 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.

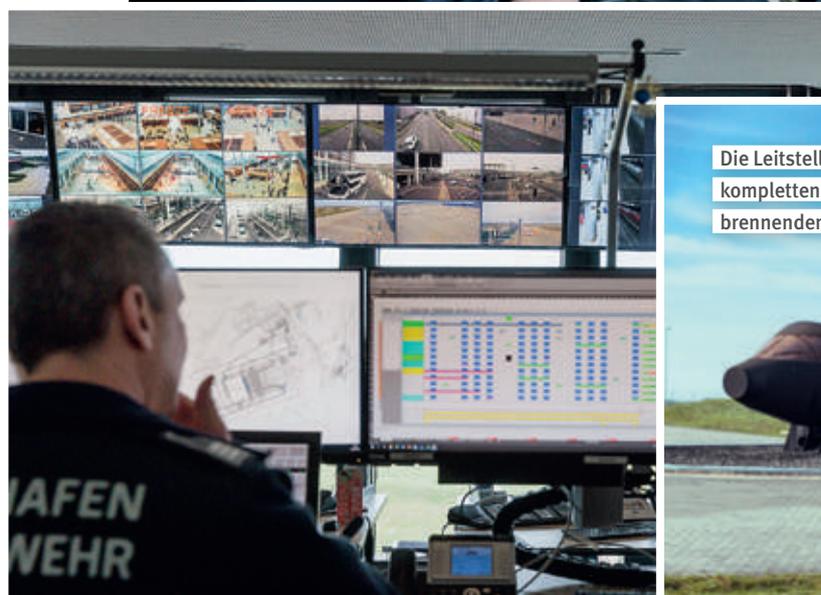
**Mittagsruhe bis 14:30.** Die Ruhepause erinnert daran, dass man auf der Wache auch nachts plötzlich gefordert sein könnte und rund um die Uhr einsatzfähig bleiben muss.

**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), Rettungstreppenfahrzeugen (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.**

# 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.

**E**s 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)



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

**D**er 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

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

Blindenlangstock sowie 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.

# Raus aus der Sonne

Extrem heiße Tage belasten nicht nur kranke Menschen. Es gilt, sich anzupassen und den Hitzeschutz ernst zu nehmen. Wir haben dazu eine Reihe von Tipps zur individuellen Prävention zusammengestellt.

In diesem Artikel gehen wir nicht auf den betrieblichen Arbeitsschutz ein, sondern geben allgemeine Gesundheitshinweise. Aber selbstverständlich müssen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber bei Extremwetter reagieren. Fachleute sind sich einig, dass angesichts des Klimawandels in vielen Fllen die Gefährdungsbeurteilungen aktualisiert werden müssen.

© Adobe Stock (Yana; wenani; Line addict; Bettermind Graphic; Anna; passionart; Simple Line;; Kristina)



## Trinken: Lieber zu viel als zu wenig

# 1

Da man das Trinken leicht vergisst, hilft ein Trinkplan oder eine bereitgestellte Menge pro Tag. Wasser und Gewürz- oder Kräutertees sind kalorienfrei, auch verdünnte, ungesüßte Fruchtsäfte sind zu empfehlen, da sie leicht verwertbare Energie und Vitamine liefern. Kaffee und schwarzer Tee regen den Kreislauf an, daher sollte man sie nicht literweise trinken. Alkohol ist kein Durstlöscher, eher entzieht er dem Körper Wasser. Auch nach Feierabend ist (nicht nur deshalb) also Zurückhaltung empfohlen.

## Essen: Leicht und frisch

# 2

Essen Sie viel frisches Obst und Gemüse, meiden Sie fettes Fleisch oder scharf gebratene Grillwaren.

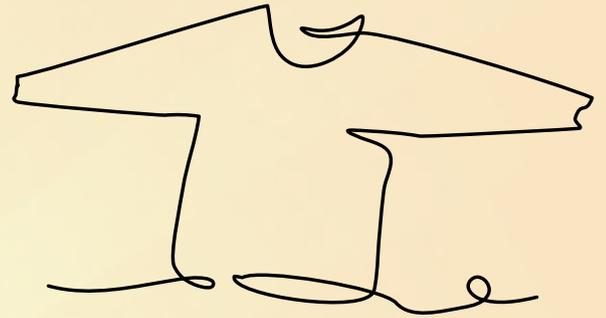
Wichtig: In der Wärme verderben Getränke und Lebensmittel schneller, weil die darin enthaltenen Mikroorganismen sich explosionsartig vermehren. Das kann zu einer Lebensmittelvergiftung führen, erkennbar an Bauchschmerzen, Übelkeit und Durchfall. Salmonellen vermehren sich vor allem in rohem Fleisch, Geflügel, Eiern, Speiseeis oder Mayonnaise. Lebensmittel müssen gut gekühlt aufbewahrt werden. Waschen Sie sich regelmäßig die Hände, verwenden Sie nur sauberes Geschirr oder Besteck und achten Sie darauf, dass rohes Fleisch nicht in Kontakt mit anderen Zutaten kommt.

**+** Klima, Mensch, Gesundheit  
Informationen der Bundeszentrale für  
gesundheitliche Aufklärung  
[www.klima-mensch-gesundheit.de](http://www.klima-mensch-gesundheit.de)

UV-Strahlung  
Informationen der BG Verkehr zum  
Themenschwerpunkt Strahlung  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 19957011

## 3 Bewegung: Weniger ist mehr

Selbst gut trainierte Sportler passen ihr Training im Sommer an, nutzen die kühleren Randzeiten des Tages und vermeiden Überforderungen. Umso mehr gilt für normal Sportliche, dass sie es bei Hitze etwas ruhiger angehen lassen. Wird der Körper extrem überhitzt, kann ein Hitzeschlag oder Wärmekollaps zu ernsthaften Gesundheitsproblemen führen. Warnsignale sind Herzklopfen und Schwindel, die man auf jeden Fall ernst nehmen muss.

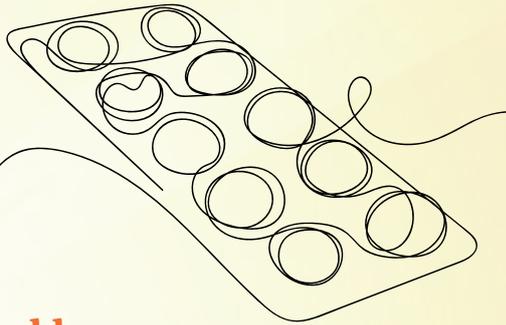


## 4 Kleidung: Bequem, luftig und lichtdicht

Die ideale Sommerkleidung schützt vor starker Sonneneinstrahlung und vermeidet einen Wärmestau am Körper. Immer mehr Kleidungsstücke werden mit einem zusätzlichen UV-Schutz ausgerüstet, sodass die Haut über lange Zeit geschützt bleibt. Lange Kleidung statt nackter Haut kommt allmählich in Mode und bietet auch als Arbeitskleidung viele Vorteile (siehe dazu Artikel auf Seite 8). Der Schnitt sollte locker und bequem sein. Kaufen Sie ruhig die Sommershirts oder -hemden eine Nummer größer als normalerweise – es sei denn, es besteht die Gefahr, dass Sie damit hängenbleiben..

## Medikamente: Kühl und dunkel lagern

5 Arzneimittel können bei Hitze ihre Wirksamkeit verlieren. Prüfen Sie die Packungshinweise und suchen Sie einen geeigneten Aufbewahrungsort. Je nach Krankheitsbild kann es sinnvoll sein, in Absprache mit Arzt oder Ärztin die Dosierung anzupassen.



## Zecken: Es werden mehr

7 Die Temperaturverschiebung führt dazu, dass sich zum Beispiel die „Spinnentiere“, zu denen auch die Zecken zählen, stark vermehren. Zecken können ein Virus übertragen, das eine gefährliche Entzündung im Bereich des Gehirns, der Gehirnhäute und des Rückenmarks auslöst. Gegen diese Frühsommer-Meningoenzephalitis (FSME) gibt es eine Impfung. Aber auch wegen einer bakteriellen Infektion, der Borreliose, sollte man sich gut vor Zecken schützen, zum Beispiel durch Abwehrmittel gegen Insekten (Repellents) und den Verzicht auf Spaziergänge durchs hohe Gras.

## 6 Sonnenlicht: Augen reagieren empfindlich

Sonnenbrillen sehen nicht nur gut aus, sie schützen unsere Augen auch vor Erkrankungen. Achten Sie beim Kauf auf die Qualität der Gläser: Sie sollten über einen Breitband-UV-400-Schutz verfügen, der alle gefährlichen Wellen im ultravioletten Bereich filtert. Wichtig ist außerdem ein Seitenschutz, sodass die Strahlen nicht unbemerkt von seitwärts auf das Auge treffen.

## 8 Erfrischung: Nicht übertreiben

Eine plötzliche Belastung wie zum Beispiel der Kopfsprung ins kalte Wasser ohne vorherige Abkühlung fordert Herz und Kreislauf sehr stark und kann zum Zusammenbruch führen. Besser sind dagegen lauwarmer Duschen, kleine Erfrischungen wie eine Wasserdusche aus der Sprühflasche, fließend kaltes Wasser über die Pulsadern am Handgelenk und kühlende Mittel zum Sprühen oder Einreiben.

Die Klimaanlage sollte nicht eiskalt eingestellt sein, sondern die Raumtemperatur nur um einige Grad auf erträgliche Temperaturen abkühlen. Achten Sie darauf, dass Kaltluft nicht direkt auf Kopf oder Nacken trifft.





**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](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwiete 1  
20457 Hamburg  
Tel.: 040 36137-0  
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de  
+ [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

### ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel.: 040 3980-2250  
E-Mail: asd@bg-verkehr.de  
+ [www.asd-bg-verkehr.de](http://www.asd-bg-verkehr.de)

### Bezirksverwaltung Hamburg

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

### Bezirksverwaltung Hannover

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

## 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](http://www.bg-verkehr.de) |  
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung  
der BG Verkehr in  
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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