2/2023 | 31320

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der BG Verkehr

Infos für Pferdehalter | 22

Neustart im Dunkeln

| 26

Lange UV-Schutzkleidung überzeugt im Tragetest | 10

Wo 52-Tonner über die Piste jagen | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

15 **Verkehrsmeldungen**

SICHER ARBEITEN

8 **Manipulation an Schutzeinrichtungen**
Auswertung zeigt Handlungsbedarf

10 **Hautschutz zum Anziehen**
Abschlussbericht zum Tragetest von UV-Schutzkleidung

14 **Erste Hilfe bei Verkehrsunfällen**
Tipps für schwierige Situationen

16 **Lebensgefahr gehört dazu**
Die Feuerwehr am Berliner Flughafen

22 **Führanlagen für Pferde**
Was Betreiber wissen müssen

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

14
Erste Hilfe

© BG Verkehr (Christoph Pabsch); Flughafen Köln/Bonn; Adobe Stock (Sven Cramer | Sven)

Beim Tragetest im Hochsommer kam langärmelige UV-Schutzkleidung bei den Beschäftigten 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 langärmlige 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

An Ampel aufgefahren

Eine Fahrschülerin war während ihrer Prüfungsfahrt auf einer Bundesstraße unterwegs. Wegen einer auf Gelb umspringenden Ampel wurde sie langsamer und hielt an. Ein unmittelbar dahinter fahrender Lkw konnte nicht mehr anhalten und fuhr auf das Fahrschulauto auf. Die Insassen des Pkw wurden leicht verletzt.

Tiefer Sturz

Bei einem Ausritt überquerte eine Reiterin mit ihrem Pferd einen Fluss. Die Holzplanken der Brücke gaben nach. Pferd und Reiterin brachen durch die Brücke und stürzten mehrere Meter tief eine Böschung hinab. Das Pferd blieb nahezu unverletzt und lief allein zum Hof zurück. Die Reiterin hingegen verletzte sich schwer.

Missglückte Pause

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

Komplexe Technik lenkt ab

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

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

https://www.acv.de/rasen-kickt-anders

© Adobe Stock (vovan; RioPatuca Images; ralf gosch/EyeEm; VRD); IMAGO / Andre März

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

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

Angst vor autonomem Fahren

Bei der Bewertung der Sicherheit von automatisiertem Fahren sind einer Studie der International Psychoanalytic University Berlin zufolge auch psychische Gesundheitsfolgen wichtig. So erwarten 41 Prozent der 2.000 in der Studie Befragten bei der Nutzung eines automatisierten Fahrzeugs, Befürchtungen zu haben und Ängste zu empfinden. Und das sowohl, wenn sie selbst in einem automatisierten Fahrzeug fahren, als auch in der Rolle von Radfahrern oder Fußgängern.

Internationaler Austausch zum Arbeitsschutz

Die Gesprächsreihe „Let’s talk about OSH“ widmet sich unterschiedlichen Themen rund um den Arbeitsschutz („Occupational Safety and Health“, kurz OSH). Die Internationale Vereinigung für Soziale Sicherheit organisiert die Webtalks mit Fachleuten aus aller Welt. Nach zwei Veranstaltungen mit über 500 Teilnehmern folgt am 22. August um 16 Uhr die dritte Episode des Formats. Das Thema dann: Virtual Reality. Alle Diskussionen stehen online zum Nachschauen zur Verfügung – auf Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch.

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

383 Staus …

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

Test hilft bei Entscheidung

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

www.bghw.de | Webcode: 1660137137

Neu erschienen

Handbuch zur Ersten Hilfe

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

www.dguv.de | Webcode: p204007

Prüffristen im Brandschutz

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

www.dguv.de | Webcode: p205040

Richtig geschützt Fahren lernen

Oftmals lässt sich bei Motorradkleidung nicht mehr auf den ersten Blick erkennen, ob es sich um eine geeignete Schutzkleidung handelt. Die Arbeitshilfe der TÜV|Dekra arge tp 21 gibt Empfehlungen zur geeigneten Schutzkleidung für Motorradfahrer bei der Fahrausbildung und Fahrprüfung. Auch Beispiele für ungeeignete Kleidung sind aufgeführt.

https://fahrerlaubnis.tuev-dekra.de/publikationen.php

Nur die Feststellbremse hilft

Wenn ein abgesteller Bus ins Rollen gerät, besteht Lebensgefahr. Dieses unkontrollierte Wegrollen lässt sich nur durch konsequentes Einlegen der Feststellbremse verhindern. Was nicht alle Fahrerinnen und Fahrer wissen: Die Anfahrsperre oder die Haltestellenbremse reichen nicht aus, um das Fahrzeug gegen unbeabsichtigtes Bewegen zu sichern. Sie werden elektronisch gesteuert und sind ohne Wirkung, sobald der Bus über den außen am Fahrzeug untergebrachten Batteriehauptschalter stromlos geschaltet wird.

„Nach der Fahrt“ – Informationen zum sicheren Abstellen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20630664

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

Busse automatisiert unterwegs

Ein Pilotprojekt des Karlsruher Instituts für Technologie testet ab dem kommenden Jahr in einem Testfeld im Norden von München den Einsatz von sogenanntem Platooning in Stadtbussen. Platooning bezeichnet das elektronische Koppeln von hintereinanderfahrenden Fahrzeugen. Nur das vorderste Fahrzeug wird von einem Fahrer oder einer Fahrerin gesteuert, alle anderen Einheiten folgen automatisiert. Das Entwicklerteam erhofft sich damit eine bessere Reaktion auf stark schwankende Auslastungen je nach Tageszeit und Linie.

Geld für Fahrradparkhäuser

© ORION Stadtmöblierung GmbH, www.orion-stadtmoeblierung.de

Das Bundesverkehrsministerium fördert das Fahrradparken an Bahnhöfen. Der Ausbau von Fahrradparkhäusern und Sammelschließanlagen an Bahnhöfen und zentralen Stationen des öffentlichen Personenverkehrs verringert nach Ansicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrats das Diebstahlrisiko. Das ermutige zu einem Wechsel auf ein hochwertigeres, technisch einwandfreies Rad. Denn oft sei die Angst vor einem Diebstahl der Grund, mit einem alten, oft nicht verkehrssicheren Fahrrad zum Bahnhof zu fahren.

Höchstwert bei Führerscheinprüfungen

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

Autobahnmeistereien starten Kampagne

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

https://www.youtube.com/@DieAutobahn

© BG Verkehr; Adobe Stock (sunt)

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!

BG Verkehr

Häufig überbrückt, wenn fehlerhaft: der Motorklappenschalter in Omnibussen. Er schaltet den Anlasser bei geöffneter Klappe stromlos.

© picture alliance / ZB | Robert Schlesinger

Niemand handelt nur für sich

Der Deckel klemmt, der Schalter spinnt – und bestimmt kennt jemand einen Trick, um das Problem schnell zu lösen. Manipulationen an Schutzeinrichtungen werden viel zu oft toleriert. Eine Umfrage zeigt: Hier stehen die Vorgesetzten in der Verantwortung.

Berufserfahrung und Routine bringen Sicherheit. Manchmal aber werden sie zum Risiko. Löst ein Schutzschalter immer dann aus, wenn man gerade richtig loslegen will, ist für einige Beschäftigte der Reiz groß, diesen Schalter zu umgehen. Auch die Störungssuche, das Einrichten oder die Reparatur von Maschinen scheint auf den ersten Blick oft leichter, wenn Schutzeinrichtungen außer Kraft gesetzt werden.

„Maschinen und Anlagen in der Entsorgungswirtschaft sind zum Beispiel störanfällig und wartungsintensiv“, sagt Thomas Seifert von der BG Verkehr. „Für Störungsbeseitigung und Wartung müssen Schutztüren und -klappen oft geöffnet werden.“ Manchmal verlieren die Beschäftigten dabei die Geduld und behelfen sich. Ein Kabelbinder oder ein Blechwinkel schafft dann Abhilfe, die Manipulation dient somit als vermeintlich pragmatische Problemlösung. Auch an automatisierten Lagereinrichtungen, Förderanlagen und Verpackungsmaschinen werden Schutzabschaltungen außer Kraft gesetzt. Ein anderes Beispiel sind Kraftfahrer, die berufsbedingt häufig ein- und aussteigen müssen. Fühlen sie sich von den Gurtwarnern gestört, schalten sie diese gern ab. Und bei Omnibussen werden Motorklappenschalter häufig überbrückt, um weiterfahren zu können, wenn diese Schalter fehlerhaft eine geöffnete Motorklappe erkennen und den Anlasser stromlos schalten. Denn dann lässt sich der Motor nicht starten. Das Tückische daran: Passiert nach der Manipulation nichts, wiegen sich die Beschäftigten in trügerischer Sicherheit. Es geht schneller, einfacher und praktischer voran. Unfälle passieren allerdings selten gleich am Anfang, sondern erst nach einer gewissen Zeit, in der sich Routinen entwickeln, sich die Sensibilität gegenüber Gefahren verringert – und wenn die Manipulation unbekannt ist oder im Zweifel wieder vergessen wurde. Denn oft hat sie nur einen kurzzeitigen Zweck, bleibt danach bestehen und wird zu einer dauerhaften Gefahr. Die Beschäftigten erkaufen sich etwas mehr Bequemlichkeit und einen in der Realität geringen Zeitgewinn mit gesteigertem Risiko für schwere Verletzungen.

Unternehmenskultur entscheidend

Eine Umfrage des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) 2022 ergab: Führungskräfte dulden Manipulationen häufig. Über 50 Prozent der Befragten gaben an, dass Vorgesetzte von Manipulationen wussten. Betriebe, in denen Manipulation geduldet wird, haben häufiger Vorfälle mit solchen veränderten Maschinen. Gleichzeitig wünschten sich die Befragten ein Bekenntnis der Geschäftsführung gegen Manipulation (siehe Grafiken).

„Klare Standpunkte des Unternehmers sind wichtig“, sagt Martin Küppers, Leiter des Kompetenzfelds Regelwerk und Arbeitssicherheit der BG Verkehr. „Nur wenn deutlich ist, dass Manipulation keinen Platz im Unternehmen hat, können sich alle auf ein solches Leitbild berufen. Es reicht nicht, so eine Kultur einfach zu verordnen.“ Vielmehr sollte deutlich werden: Alle Beschäftigten sind mitverantwortlich und tragen ihren Teil bei. Die Mitarbeitenden, speziell die Sicherheitsbeauftragten, sollten Personen direkt ansprechen, wenn sie eine Manipulation feststellen. In einigen Betrieben hat sich eine (auf Wunsch anonyme) Meldung über Mobiltelefone mit Foto und Standort etabliert.

Einbinden bei der Konstruktion

„Ein Hauptaspekt ist die Gebrauchstauglichkeit der Arbeitsmittel und Schutzeinrichtungen“, sagt Küppers. Je benutzerfreundlicher die Maschine, desto weniger Anreiz gibt es für Manipulation. Das macht die Konstruktion der Arbeitsmittel zu einer weiteren wirksamen Maßnahme gegen Manipulation. Hier spielt das genaue Wissen über Arbeitsabläufe eine zentrale Rolle. Beschäftigte wie Bedien- und Wartungspersonal sind dann wichtige Hinweisgeber, wenn es darum geht, die Maschinen sicherer zu machen – sei es bei Nachrüstlösungen oder bei Neuanschaffungen. (mh)

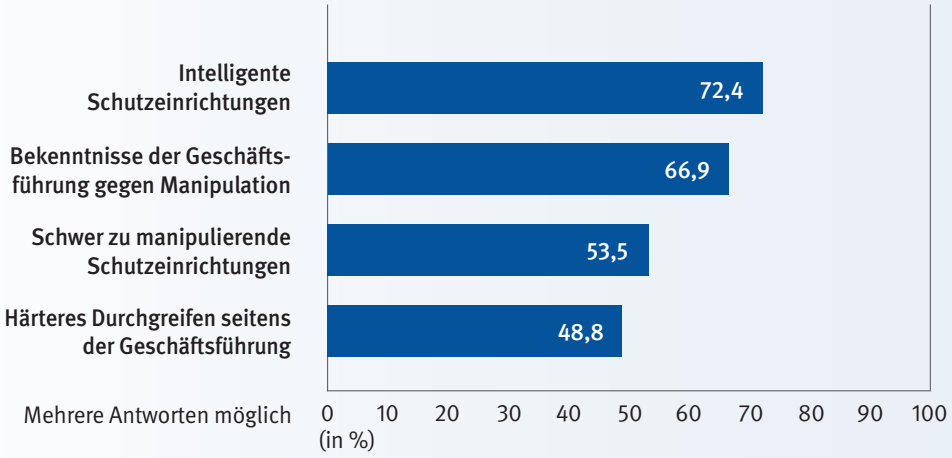
Tipps und Praxishilfen zum Thema
https://stop-defeating.org

DGUV Information 213-114
„Checkliste – Manipulation von Schutzeinrichtungen verhindern“
dguv.de | Webcode: p213114

Die wichtigsten Zahlen der Umfrage

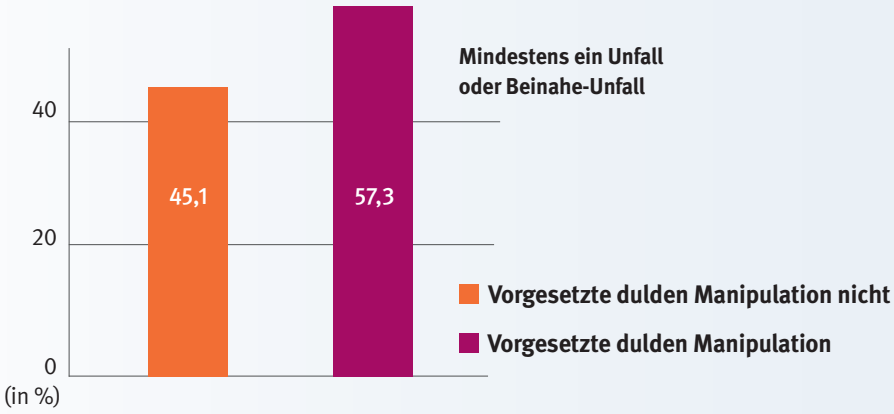
Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung befragte 840 Personen zu Manipulationen an Schutzeinrichtungen.

Maßnahmen gegen Manipulation



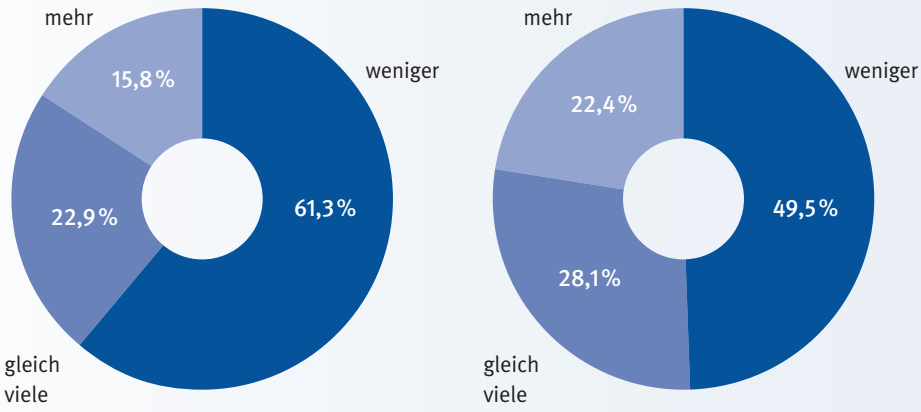
Technische und organisatorische Maßnahmen sind für die Befragten die wichtigsten Lösungsansätze. Organisatorisch sehen sie vor allem die Unternehmensführung in der Pflicht – mit einem klaren Bekenntnis gegen Manipulation und einem entschlossenen Handeln in konkreten Fällen. Die technischen Lösungen sollten sich auf intelligente und schwerer zu manipulierende Schutzeinrichtungen konzentrieren.

Mehr Vorfälle bei Duldung durch Vorgesetzte



In kleineren Betrieben wissen 60 Prozent der Vorgesetzten von Manipulationen einer Schutzeinrichtung, in Großbetrieben sind es 45 Prozent. Das spiegelt sich in den Antworten zu Unfällen und Beinahe-Unfällen wider: Betriebe, in denen Vorgesetzte eine Manipulation dulden, haben mit deutlich mehr Beinahe-Unfällen zu tun.

Weniger Manipulationen als vor zehn Jahren



Bei der Frage, wie sich die Zahl der manipulierten Maschinen in den vergangenen zehn Jahren verändert habe, geht der Großteil der Befragten davon aus, dass es weniger geworden oder gleich viele geblieben sind. Bei Klein- und Kleinstbetrieben fällt das Bild nicht so deutlich aus wie bei Großbetrieben. Die Unternehmenskultur und die Vermittlung von klaren Standpunkten in Großbetrieben könnten hierbei eine Rolle spielen.

Hautschutz zum Anziehen

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

© Flughafen Köln/Bonn

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

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

Sonnenschutz muss Standard werden

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

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

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

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat Transmissionsmessungen an der im Tragetest eingesetzten Schutzkleidung durchgeführt. Dabei wird der UV-Schutzfaktor (Ultraviolet Protection Factor – UPF) im Neuzustand bestimmt. Zusätzlich hat das IFA die Kleidung mehrfach gewaschen, getrocknet und anschließend den UPF ermittelt. Überraschenderweise verbesserte sich der Wert. Grund: Das Gewebe verdichtet sich beim Waschen und wird somit noch undurchlässiger. Wer lange Schutzkleidung trägt, braucht sich also nur noch um die Körperstellen zu kümmern, die nicht von der Kleidung bedeckt sind (wie Gesicht, Ohren und Handrücken).

Meiden, kleiden, cremen

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

Kurz und knapp: Die Testergebnisse

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

© BG Verkehr/Hannes Riemenschneider

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

„Wir müssen im Arbeitsschutz auf den Klimawandel reagieren“

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

Frau Dr. Meyer, tragen Sie in diesem Sommer nur noch lange Kleidung?
Im Büro wohl eher nicht, aber wenn ich im Freien bin, fühle ich mich an heißen Tagen in langer Kleidung und Hut am wohlsten. Über Mittag bleibe ich nach Möglichkeit im Haus.

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

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

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

Das Projekt ist abgeschlossen – wie geht es jetzt weiter?
Als Nächstes werden wir das Thema Schutz vor natürlicher UV-Strahlung in Schulungen und Seminaren aufgreifen und die Beratung zu dem Thema in den Betrieben intensivieren.

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

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

für den Sonnenschutz: Meiden, kleiden, cremen!
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

Kriterien zur Auswahl des richtigen Shirts

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

Lange Ärmel

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

Hochsichtbarer Warnschutz

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

Bequeme Passform mit ausreichend Bewegungsfreiheit, ohne scheuernde Nähte

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+.

© Adobe Stock (rangizzz); Dr. Gabriele Meyer; IFA; BG Verkehr/ GARP

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: 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 laufen. 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 dabeihabe?

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

© Adobe Stock (WoGi; Ali

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.

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 hättet 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 Einsätzen 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.

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.

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

Damit’s rund läuft

Führanlagen verschaffen den Pferden zusätzliche Bewegung. Damit dort weder Tiere noch Menschen zu Schaden kommen, muss die Technik einwandfrei funktionieren.

Die Führanlage ist ein komplexes Gebilde. Wer sie zum Training nutzen will, sollte die Pferde sorgfältig eingewöhnen und beaufsichtigen. Regelmäßig verletzen sich Tiere schwer, weil sie in der Anlage in Panik geraten. Aber das ist ein anderes Thema. In diesem Artikel konzentrieren wir uns darauf, welche Voraussetzungen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber schaffen müssen, um Gefährdungen für die Beschäftigten auszuschließen.

Nur professionelle Anlagen nutzen

Fest stehende und bewegte Teile, die zueinander Quetsch- und Scherstellen bildeten, unverkleidete Gefahrstellen an Antriebselementen und Gefahrenbereiche, die vom Bediener nicht eingesehen werden konnten – genau so sah eine Pferdeführanlage der Marke Eigenbau aus. Und an dieser Anlage wurde eine Person an einer nicht verkleideten Einzugstelle am Antrieb tödlich verletzt.

Unternehmer dürfen im Betrieb nur Arbeitsmittel zur Verfügung stellen, von denen keine Gefährdung ausgeht. Bei schweren Unfällen wird der Sachverhalt von den Aufsichtsbehörden sehr genau geprüft. Nicht nur bei tödlichen Unfällen, die häufig auch von öffentlichem Interesse sind, ermittelt die Staatsanwaltschaft. Auch finanzielle Regressansprüche der Unfallversicherungsträger sind möglich, wenn sich Beschäftigte an einer selbstgebauten und mangelhaft gesicherten Führanlage verletzen. Von selbstgebauten Maschinen, Anlagen und Geräten raten wir deshalb grundsätzlich ab.

Pferdeführanlagen = Maschinen

Rechtlich gesehen sind Pferdeführanlagen Maschinen. Für den Hersteller gelten dafür die Bestimmungen aus dem Produktsicherheitsgesetz, insbesondere der 9. Verordnung dazu, umgangssprachlich als EG-Maschinenrichtlinie bekannt. Per Konformitätserklärung erklärt der Hersteller der Pferdeführanlage, dass die Anlage die Anforderungen aller gültigen EU-Richtlinien erfüllt. Anschließend versieht er sie mit einem CE-Zeichen. Nun darf die Pferdeführanlage in jedem Mitgliedsstaat der EU in Verkehr gebracht werden. Der Hersteller muss eine Betriebsanleitung in deutscher Sprache mitliefern. Sie beschreibt die bestimmungsgemäße Verwendung und gibt Hinweise zur Nutzung.

Ein CE-Zeichen ist ein Teil der oben beschriebenen Herstellererklärung und kein Sicherheitszeichen. Wer mehr Sicherheit möchte, greift bei der Beschaffung auf Führanlagen zurück, die zusätzlich mit einem GS-Zeichen („Geprüfte Sicherheit“) versehen sind. Mit diesem Zeichen hat eine unabhängige Prüfstelle bescheinigt, dass die Anforderungen an die Sicherheit und den Gesundheitsschutz und auch die Anforderungen des europäischen Maschinenrechts erfüllt sind.

Bestandsschutz gibt es nicht

Auch Pferdeführanlagen, die vor 1995, also vor dem Inkrafttreten der EG-Maschinenricht-

© IMAGO / Frank Sorge

linie, hergestellt wurden, müssen sicher zu verwenden sein und dem Stand der Technik entsprechen. Einen Bestandsschutz gibt es nicht. Der Arbeitgeber muss in seiner Gefährdungsbeurteilung ermitteln, welche Maßnahmen zum sicheren Betrieb erforderlich sind, und den aktuellen Stand der Technik berücksichtigen. Bei wesentlichen Änderungen an einer Anlage kann es sein, dass der Arbeitgeber juristisch gesehen damit selbst zum Hersteller wird und das oben beschriebene Verfahren zur Konformitätsbewertung durchführen muss.

Damit der sichere Zustand der Pferdeführanlage auch über die Betriebsdauer erhalten bleibt, sind wiederkehrende regelmäßige Prüfungen Pflicht. Sie werden durch eine zur Prüfung befähigte Person durchgeführt und dokumentiert.

Axel Güldenpfennig
Referent für Pferdehaltung bei der BG Verkehr

Grundregeln für die Nutzung der Anlagen

- Betriebsanleitung des Herstellers beachten.
- Anlage nur bestimmungsgemäß entsprechend den Vorgaben des Herstellers verwenden.
- Steuerungseinrichtung muss in unmittelbarer Nähe zur Führanlage angebracht sein, damit jederzeit Einsicht in die Anlage möglich ist.
- Nur unterwiesene Personen bedienen die Führanlage.
- Beim Führen der Pferde Sicherheitsschuhe tragen.
- Vor Einschalten der Anlage sicherstellen, dass sich niemand im Antriebs- oder Führbereich aufhält.
- Anlage mit geringer Führgeschwindigkeit starten.
- Betreten der laufenden Anlage und Aufenthalt im Führbereich sind verboten.
- Zugangstor muss während des Betriebs fest verriegelt sein.
- Führanlage während des Betriebs im Blick behalten, ausreichend Abstand einhalten, nicht betreten.
- Vor Betreten der Anlage Stillstand des Antriebs abwarten.
- Steuerungseinrichtung nach dem Training gegen unbefugte Benutzung sichern, zum Beispiel am abschließbaren Hauptschalter.

Verhalten bei Störungen

- Bei Gefahr sofort den Antrieb mit Haupt- oder Not-Aus-Schalter stillsetzen.
- Vor Wartungs-, Reinigungs- und Instandsetzungsarbeiten Anlage am abschließbaren Hauptschalter stillsetzen, gegen Wiedereinschalten zum Beispiel mit Vorhängeschloss sichern.
- Vor jeder Inbetriebnahme Funktion und Vollständigkeit der Sicherheits- und Schutzeinrichtungen überprüfen.
- Reparaturen nur von Sachkundigen durchführen lassen.
- Zur Wartung und Instandhaltung die Betriebsanleitung des Herstellers beachten.

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 Lebens-Rettungs-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 Betro enen.**
   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

© Adobe Stock (auremar; myviewpoint; German Ovchinnikov; microstock77; fizkes; bearok; M.Dörr & M.Frommherz)

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

Dann war es plötzlich dunkel

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

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

Das Leben neu lernen

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

wie 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 Bildschirminhalte 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.
- Unternehmerversicherung: 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 Beitrag bezeichnet) auf elf Monatsraten aufteilen, wenn

Beitragsumlage 2022

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

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

© Adobe Stock (crizzystudio, SergeyCherednichenko, fizkes)

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

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

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

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

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

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

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

Franziska Mallmann
Stellvertretende Abteilungsleiterin
Mitgliedschaft und Beitrag

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

Informationen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

BGdirekt: Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de ⇢ BGdirekt

Nachgefragt

Den Beitragsbescheiden für das Jahr 2022 lag erstmals der neue Gefahrtarif zugrunde. Wie haben sich die geänderten Gefahrklassen auf die Umlage ausgewirkt?
Eine Aussage hierzu ist nur möglich, wenn man alle Gewerbezweige zusammen betrachtet. Rein mathematisch bedeuten sinkende Gefahrklassen einen steigenden Beitragsfuß und umgekehrt. In dem neuen Gefahrtarif sind die Gefahrklassen für die meisten Unternehmen gesunken, was auf einen steigenden Beitragsfuß hindeuten würde. Wir freuen uns deshalb sehr, dass die Entwicklung der Arbeitsentgelte und rückläufige Unfallzahlen dazu geführt haben, dass der Beitragsfuß auf Vorjahresniveau gehalten werden konnte.

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

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

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

© Marco Grundt/BG Verkehr

© BG Verkehr/Marco Grundt

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, kifft nicht, und wer kifft, 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.

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

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 Abbestellungen bitte den Zustellcode (steht oberhalb der Adresszeile) angeben.

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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 3. April 2023

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

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

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

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

Bezirksverwaltung Berlin
Axel-Springer-Straße 52
10969 Berlin
Tel.: 030 25997-0
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Dresden
Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal
Aue 102
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden
Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München
Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Sparte Post, Postbank, Telekom
Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

Abo-Hinweise

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Magazinversand genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter:

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern
www.pefc.de
PEFC
PEFC/04-31-0946

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im **September 2023**.

Branchenausgaben des SicherheitsPro

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

Wo gibt es eine Übersicht zu
neuen Medien der Prävention?
Ein Klick und Sie
wissen mehr.
www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

BG Verkehr