

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Hautschutz zum Anziehen | 10

Begaste Ladung auf Binnenschiffen | 8

Wo 52-Tonner über die Piste jagen | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Begaste Ladung
Handlungsempfehlungen
für die Binnenschifffahrt
- 10** Hautschutz zum Anziehen
Abschlussbericht zum Tragetest
von UV-Schutzkleidung
- 14** Asbest-Fund an Bord
Neuer Leitfaden
unterstützt Reedereien
- 16** Lebensgefahr gehört dazu
Die Feuerwehr am
Berliner Flughafen
- 22** Manipulation an
Schutzeinrichtungen
Auswertung zeigt
Handlungsbedarf

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





Die Feuerwehr am BER

14

Asbest an Bord

© BG Verkehr (Christoph Pabsch | Heinz E. Studt); Volker Utzenrath/exag; Tim Layer



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 langärmelige UV-Schutzkleidung, über den Sie ab Seite 10 lesen können. 104 Beschäftigte in unseren Mitgliedsunternehmen aus verschiedenen Branchen probierten diese Schutzkleidung aus und gaben ihr Feedback. „Meiden, kleiden, cremen“, lautet der Expertenrat für Arbeit unter der Sonne. Wir hoffen, dass unser Beitrag möglichst viele Menschen davon überzeugt, dem UV-Schutz durch geeignete Kleidung ein größeres Gewicht beizumessen als bisher.

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

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Abweiser als Stolperfalle

Beim Festmachen eines anlegenden Seeschiffes ging der Mitarbeiter rückwärts, ohne sich umzudrehen. Deswegen stolperte er über einen Abweiser, der sich an dieser Stelle auf dem Hafengelände befand. Dabei stürzte der Mitarbeiter und verletzte sich das linke Handgelenk.

Gitter ohne Halt

Binnenschifferin C. wollte das Schiff verlassen, um einzukaufen. Beim Überstieg an Land hielt sie sich wegen des vorhandenen Abstands zwischen Schiff und Kaimauer an einem Gitter fest, das an einem Dalben angebracht war. Das Gitter gab jedoch nach, sodass die Binnenschifferin es losließ, um sich nicht am Kopf zu verletzen. Dadurch stürzte C. ins Wasser und zerrte sich diverse Muskeln des linken Arms.

Tau mit zerstörerischer Kraft

Beim Festmachen eines Gütermotorschiffs belegte der Mitarbeiter eine Leine auf dem Vorschiff zu fest, sodass sie brach. Das zurückschnellende Ende traf den Mitarbeiter an der linken Hand. Dabei brach dieser sich den Mittelhandknochen, was eine mehrwöchige Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte.

© Adobe Stock (Igor Kardasov; Claude Wangen; thost157)

Mustervorlagen für die Gefährdungsbeurteilung

Die Durchführung und die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung machen in kleinen und mittelgroßen Unternehmen oft Probleme. Als Hilfestellung hat die BG Verkehr Formulare für eine Mustergefährdungsbeurteilung für Betriebe der Seeschifffahrt entwickelt. Die Microsoft-Word-Vorlagen stehen auf den Internetseiten der BG Verkehr zur Verfügung. Sie wurden in Anlehnung an das Handbuch See „Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei“ erstellt. Auf diesen Mustern stehen die typischen Gefährdungen. Welche Schutzmaßnahmen getroffen werden, ergänzt der Unternehmer.



Schärfere Regeln

Bei Fahrten unter Einfluss von Alkohol sollen Binnenschiffer künftig mit Fahrzeugführern im Straßenverkehr gleichgestellt werden. Für die Entnahme von Blutproben soll dann keine richterliche Anordnung mehr erforderlich sein. Außerdem soll die Wirksamkeit von Wasserschutzpolizeikontrollen erhöht werden. Der Bundestag hat dazu ein Gesetz zur Änderung der entsprechenden Gesetze verabschiedet.

<https://dserver.bundestag.de/btd/20/051/2005163.pdf>



- +** **Mustervorlagen und weitere Hinweise**
www.bg-verkehr.de → Arbeitssicherheit & Gesundheit → Branchen → Seeschifffahrt und Fischerei → Arbeitsschutz organisieren → Gefährdungsbeurteilung

Oder Webcode: 22850087

Runder Geburtstag

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste feiert ihr 50-jähriges Bestehen. Der Umweltschutz-Dachverband wurde 1973 aufgrund der Verschmutzung des Gewässers ins Leben gerufen. Das Ziel: die Nordsee vor schädigenden Eingriffen durch den Menschen schützen. Seitdem bearbeitet die Schutzgemeinschaft Themen von Verklappung und Ballastwasser über Tankreinigung bis zur Anschaffung moderner Notschlepper.

- +** www.sdn-web.de



© Seeärztlicher Dienst



14.134

Untersuchungen auf Seediensstauglichkeit verzeichnete der Seeärztliche Dienst im Jahr 2022 im In- und Ausland – ein Plus von fast elf Prozent gegenüber dem Vorjahr. 6.313 der Untersuchten wollten neu in die Seeschifffahrt einsteigen.

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

© human-factors-hamburg.de



Konferenz „Human Factors in der Schifffahrt“

Der größte Teil aller Störungen, Zwischenfälle und Krisen ist auf den Faktor Mensch zurückzuführen. Zwar ermöglichen technische Hilfsmittel und Innovationen dem Menschen, immer komplexer aufgebaute Maschinen, Fahrzeuge und Schiffe zu steuern. Sie überfordern aber zunehmend seine Fähigkeit, die vielen Daten und Informationen zu verarbeiten. Mit den Gefahren von Mensch-Maschine-Interaktionen im maritimen Bereich beschäftigt sich die Konferenz „Human Factors in der Schifffahrt“. Die Veranstaltung am 22. Juni in Hamburg geht der Frage nach, wie sich Fehler vermeiden und Belastungen reduzieren lassen.

- +** <https://human-factors-hamburg.de/konferenz>

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

Norm aktualisiert

Die Norm DIN EN 13281:2023-05 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Sicherheitsanforderungen an Verkehrswege und Arbeitsplätze“ wurde aktualisiert. Änderungen betreffen unter anderem Anforderungen an Verkehrswege, Notausgänge, Beleuchtung, Leitern und Handläufe sowie Schanzkleider und Lukensülle.

+ www.beuth.de/de/norm/din-en-13281/364553717

© Langenbuch/Seeärztlicher Dienst



Neue Vorgaben für medizinische Ausstattung

Für die medizinische Ausstattung an Bord von Handelsschiffen unter deutscher Flagge sind neue Vorgaben in Kraft getreten. Der neue „Stand der medizinischen Erkenntnisse“ enthält neben den Ausstattungsverzeichnissen auch praktische Hinweise zur Aufbewahrung von Medikamenten und Medizinprodukten an Bord. Die Reeder müssen die Änderungen erst bei der nächsten jährlichen Überprüfung der medizinischen Ausstattung umsetzen. Was sich im Detail zum vorherigen Stand geändert hat, fasst die Dienststelle Schiffssicherheit auf einem Informationsblatt zusammen.

+ www.deutsche-flagge.de/de/maritime-medizin/ausstattung-raeumlichkeiten#stand



Neues Amt

Das neue Amt für Binnen-Verkehrstechnik (ABVT) führt zentrale verkehrstechnische Aufgaben zusammen. Dazu gehören die Einführung und der Betrieb von Informationssystemen. Außerdem ist das ABVT zuständig für die Konstruktion, Erprobung und Bereitstellung von visuellen Schifffahrtszeichen wie Tonnen und Leuchttürmen. Auch um das Ausstellen von Sprechfunkzeugnissen sowie die Durchführung von Typprüfungen von Navigationsgeräten und Zertifizierungsverfahren kümmert sich die Behörde.

+ www.abvt.wsv.de

Vorbild Schwimmfarn

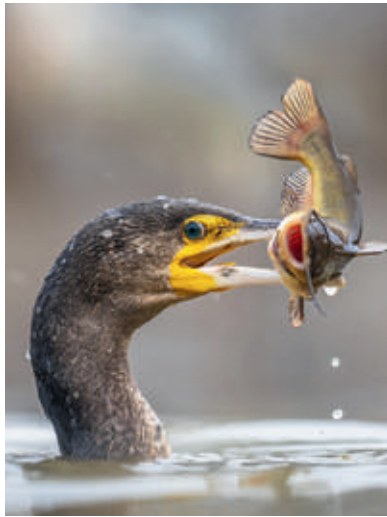
Ein Forschungsteam der Universität Bonn hat einen schwimmenden sogenannten Bionischen Öl-Adsorber entwickelt. Textilien mit einer dem Schwimmfarn ähnlichen Oberfläche trennen Öl vom Wasser und leiten es in einen Sammelbehälter. Der Prototyp trennt in Tests bis zu drei Liter Öl pro Stunde. Abgeschaut wurde das physikalische Funktionsprinzip bei der Natur: Während Wasser auf dem Blatt des Schwimmfarns abperlt, wird Öl schnell und vollständig aufgesaugt und weitertransportiert.

+ www.uni-bonn.de

Studien zu Kormoranen

Nach Informationen des Deutschen Fischerei-Verbands belegen neue europäische Studien messbare Schäden an den Fischbeständen durch Kormorane. Dänische Wissenschaftler untersuchten Meerforellen-Bestände über mehrere Jahre und stellten fest, dass mehr als 15 Prozent der markierten Fische von Kormoranen gefressen wurden. Eine Studie aus Norditalien kommt zu dem Schluss: Nur 32 Kormorane reichen in ganz Südtirol aus, um die dortigen Fischbestände zu gefährden.

+ www.deutscher-fischerei-verband.de



Aktualisierter Leitfaden

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt informiert über die Veröffentlichung der zweiten Ausgabe des „Internationalen Sicherheitsleitfadens für die Binnentankschifffahrt und Binnentankterminals“. Ziel des Leitfadens ist es, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und anderen Wasserfahrzeugen oder Landanlagen zu verbessern. Das Dokument steht auf Englisch zur Verfügung und soll ergänzend zu den aktuellen Rechtsvorschriften Empfehlungen geben.

+ www.isgintt.org/300-de.html



Autonom fahrendes Testschiff

Das Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) hat im März das Forschungsschiff „ELLA“ getauft. Mit knapp 15 Meter Länge ist es eine verkleinerte, aber vollwertige Ausführung eines Binnenschiffs im Maßstab 1:6. „ELLA“ soll der Erforschung des autonomen Fahrens auf Binnengewässern dienen. Im sogenannten Rhein-Ruhr-Testfeld im Dortmund-Ems-Kanal setzt das DST das Schiff zur Entwicklung von Methoden der künstlichen Intelligenz für das autonome Fahren ein.

+ www.dst-org.de/ella



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!

Kann Getreide gefährlich sein?

Hinweise zum Umgang mit begaster Ladung

Schädlingsbekämpfungsmittel in Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln haben vereinzelt zu Gesundheitsproblemen bei Besatzungsmitgliedern geführt. Deshalb geben wir hier Empfehlungen zum Verhalten an Bord bei der Beförderung dieser Waren.

Getreide, Ölsaaten und Futtermittel sind nicht nur für Menschen interessant, sondern auch für Schädlinge. Deshalb müssen diese Waren in manchen Fällen begast werden. Eingesetzt wird zum Beispiel Phosphorwasserstoff (auch bekannt als Monophosphan, Phosphin). Das Verfahren der Schädlingsbekämpfung ist weitgehend bekannt und die dazu vorhandenen Regelungen sind wirksam, wenn die Personen, die die Begasungen durchführen, sie umsetzen.

Werden Sie misstrauisch, wenn es nach Fisch oder Knoblauch riecht.

Phosphorwasserstoff ist ein farbloses, im reinen Zustand geruchloses Gas, das in Verbindung mit einem Zusatzstoff einen fisch- oder knoblauchartigen Geruch entwickelt. Es ist etwas schwerer als Luft und extrem entzündbar. Eine Gefährdung für den Menschen

besteht vorwiegend durch Einatmen des Gases. Dies führt zu einer akuten Reizung der Atemwege und Schädigungen der Lunge, zu Störungen im Verdauungstrakt und Nervensystem sowie zur Schädigung von Herz, Leber und Niere. Als chronische Wirkung ist eine Schädigung von Leber, Niere, Lunge, Nervensystem und Blut bekannt geworden. Selbst wenn die Begasung zum Teil weit im Vorfeld der Beladung stattgefunden hat, ist eine Gefährdung nicht auszuschließen.

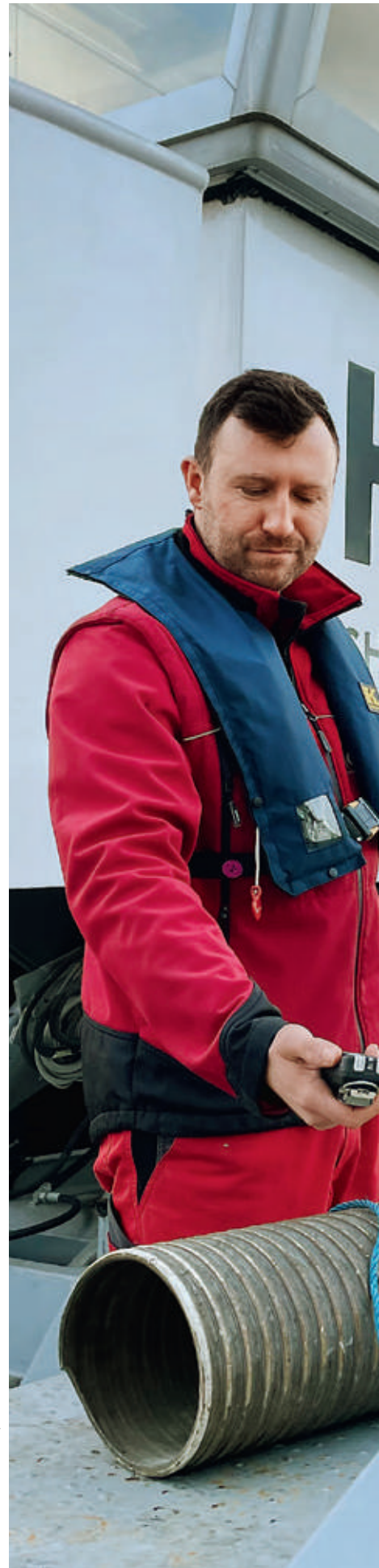
Gehen Sie grundsätzlich von einer Begasung aus

Wenn keinerlei Informationen über vorangegangene Begasungen vorliegen, besteht grundsätzlich auch keine Verpflichtung, Freimessungen durchzuführen, um die Ware freizugeben. Dies kann zu den zuvor beschriebenen Schädigungen führen, akut vor allem zu Übelkeit und Atemwegsreizungen.

Wie vermeidet man eine Gefährdung durch das Gas Phosphorwasserstoff?

- ▶ Gehen Sie grundsätzlich davon aus, dass Getreide, Ölsaaten und Futtermittel begast wurden! Tun Sie dies auch, wenn die typischen Hinweise fehlen:

© Jan Klönki; Tim Layer





Getreideladung, in der sich sogenannte Sleeves befinden. Zur Begasung wird beispielsweise Phosphorwasserstoff, auch bekannt als Monophosphan oder Phosphin, eingesetzt.

Statten Sie die Besatzung mit mobilen, direktanzeigenden Gaswarngeräten aus.

- ▶ fisch- oder knoblauchartiger Geruch,
- ▶ hellgrauer Staub auf der Ware oder
- ▶ wenn Trägermaterial in der Ware vorhanden ist. Dies können sein: Begasungspellets, sogenannte Sleeves, Plates, die zu einem Strip verbunden werden, oder weiße Stoffbeutelchen.

- ▶ In Deutschland bieten die hier vorgeschriebenen Freigabeerklärungen einen guten Hinweis darauf, dass die Ladung, zumindest für einen definierten Zeitraum, gasfrei ist. Fordern Sie immer eine solche Freigabebescheinigung für die Ware an. Diese Bescheinigung ist sowohl vor der Beladung als auch beim Entladen von Bedeutung, da ein Nachgasen nicht ausgeschlossen werden kann; die Freigabebescheinigung enthält einen dementsprechenden Hinweis (siehe Anlage 3c in der Technischen Regel für Gefahrstoffe, TRGS 512).

- ▶ Statten Sie die Besatzung mit geeigneten Gaswarngeräten aus und nutzen Sie diese während der gesamten Zeit des Umgangs mit der Ware an Bord. Diese direktanzeigenden Geräte mit Warnfunktion und Detektor kann man unmittelbar an der Person tragen. Mithilfe der Technik lassen sich gesundheitsschädigende Einwirkungen auf die Besatzung erkennen. Die Nutzung dieser Gaswarngeräte ist umso wichtiger, wenn die Freigabebescheinigung nicht vorhanden ist oder aufgrund

der vorgefundenen Gegebenheiten angezweifelt werden muss. Aber auch wenn eine Freimessungsbescheinigung vorliegt, sollten die Geräte getragen werden, da Nachgasen möglich ist.

- ▶ Der Einsatz von Handpumpen und Prüfröhrchen ist für diesen Anwendungsbereich nicht geeignet.
- ▶ Halten Sie den größtmöglichen Abstand vom Ladungsbereich. Der Laderaum sollte auf keinen Fall ohne Gaswarngeräte betreten werden!

Wie dokumentiert man Begasungen, was muss vorhanden sein?

Hier hilft ein Blick in die TRGS 512 „Begasungen“ weiter. Sie beschreibt, was im Falle von Begasungen zu tun ist und gibt auch einen Überblick, was hier europaweit und im Falle von Seeschiffen gilt. Zum Beispiel sind Kennzeichnungen der begasteten Bereiche und eine Unterweisung der Besatzungen vorgesehen. (Bz)

+ TRGS 512 „Begasungen“
www.baua.de → Angebote → Rechtstexte
 → Technischer Arbeitsschutz → TRGS 512

Informationen zu Phosphorwasserstoff
 IFA: Praxishilfen Frachtcontainer – Lexikon:
 Phosphorwasserstoff
www.dguv.de | Webcode: d1182420

Direktanzeigende
 Gaswarngeräte
 bringen Klarheit und
 schützen die Besatzung.

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.



© BG Verkehr/Hannes Riemenschneider

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!“

Auch bei voller Sonne und hohen Temperaturen trugen die Testpersonen beim Festmachen die lange Schutzkleidung. Die Resonanz war positiv.

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.



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

„Wir müssen im Arbeitsschutz auf den Klimawandel reagieren“

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



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

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

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

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

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

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

Worauf sollte man bei der Auswahl der Kleidung achten?

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

Das Projekt ist abgeschlossen – wie geht es jetzt weiter?

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

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

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

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

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

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

+ „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit im Freien“
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
 oder Webcode: 22800332

Ansprechpersonen der Prävention via Postleitzahlensuche
www.bg-verkehr.de

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

Kriterien zur Auswahl des richtigen Shirts

Lange Ärmel

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

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+.



Richtig reagieren nach Asbest-Fund

Ein asbestbelastetes Schiff stellt die Verantwortlichen vor erhebliche Herausforderungen. Die BG Verkehr hat zum richtigen Vorgehen einen „Leitfaden für betroffene Reedereien“ veröffentlicht.

Der neue Leitfaden der BG Verkehr wendet sich an Reedereien, die Schiffe unter deutscher Flagge betreiben. Außerdem betrifft er deutsche Reedereien, die kraft Ausstrahlung Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf einem fremdflaggigen Schiff beschäftigen, auf dem Asbest gefunden wurde. Auf fünf Seiten wird zusammengefasst, was bei einem Asbestfund zu tun ist. Der Leitfaden gibt außerdem eine Übersicht über nationale und internationale Rechtsquellen.

Problem auch 30 Jahre nach Verbot noch aktuell

Auf Schiffen unter deutscher Flagge ist die Verwendung von Asbest oder asbesthaltigen Produkten bereits seit Juli 1990 durch die Unfallverhütungsvorschriften für die Unternehmen der Seeschifffahrt verboten. Seit 1993 darf Asbest in Deutschland nicht mehr hergestellt oder verwendet werden, auf europäischer Ebene seit 2005. Trotzdem bleibt die Asbestproblematik aktuell, denn die Verwendung dieses Minerals ist weltweit keineswegs verboten.

„Der Einbau von asbesthaltigen Werkstoffen wurde 2011 durch das SOLAS-Abkommen auf allen Schiffen untersagt“, erklärt Stephan Schinkel, Leiter des Referats Seeschifffahrt bei der BG Verkehr. „Aber der Begriff asbestfrei wird international unterschiedlich interpretiert. Deswegen kommt es immer wieder zu Asbestfunden, selbst wenn eine Werft bescheinigt hat, dass beim Bau kein Asbest oder keine asbesthaltigen Produkte verwendet wurden.“ Asbesthaltiges Material finden die Sachverständigen vor allem in:

Warum ist Asbest so gefährlich?

Asbestfasern, die eingeatmet werden, gelangen bis in die Lungenbläschen. Dort dringen sie bis zum Lungen- und Rippenfell vor und verursachen Veränderungen des Gewebes und chronische Entzündungsprozesse. Die Betroffenen klagen über Reizhusten und Kurzatmigkeit. Auch nach Beendigung der Asbestbelastung setzt sich der Umbau des Gewebes fort. Es ist wissenschaftlich gesichert, dass Asbestfasern krebsbildende Eigenschaften haben.



Einst wurde Asbest als das Mineral der tausend Möglichkeiten gefeiert, heute muss der Stoff als gefährlicher Abfall entsorgt werden.



In Dichtungsmaterialien sowie Wand- und Deckenverkleidungen wurde schon mehrfach Asbest entdeckt.

- ▶ Isoliermaterialien,
- ▶ Kabeldurchführungen,
- ▶ Dichtungsmitteln,
- ▶ Bremsbelägen,
- ▶ Wand- und Deckenverkleidungen sowie
- ▶ Bodenbelägen.

Gesicherte Asbestfunde auf Schiffen derselben Herkunft, zum Beispiel derselben Bauwerft, geben Anlass, auch das eigene Schiff stichprobenhaft zu überprüfen. Dasselbe gilt, falls bekannt wird, dass im Dichtungsmaterial oder in Ersatzteilen bestimmter Hersteller oder Lieferanten Asbest gefunden wurde.

Asbestbedingte Erkrankungen noch lange Thema

Noch heute sterben mehr Versicherte der gesetzlichen Unfallversicherung an den Folgen einer berufsbedingten Asbest-erkrankung als an Arbeitsunfällen – pro Jahr handelt es sich um etwa 1.500 Menschen. Und wegen der langen Latenzzeit von durchschnittlich 38 Jahren bleibt das Thema noch lange Zeit aktuell.

Wichtig: Falls Sie den Verdacht haben, dass auf Ihrem Schiff Asbest verbaut wurde, verhalten Sie sich so, als wäre der Beweis bereits erbracht. Keinesfalls dürfen Besatzungsmitglieder Proben nehmen oder Untersuchungen vornehmen – jetzt sind die Fachleute gefragt. Eine sachkundige Person oder ein Sachverständiger muss seine Kompetenz gemäß Technischer Regel 519 unter Beweis stellen. Ein IHM-Gefahrstoff-Experte (Inventory of Hazardous Materials) verfügt in der Regel nicht über ausreichende Kenntnisse.

Sanierungsumfang ermitteln

Wurde Asbest nachgewiesen, wird der Sachkundige die Dringlichkeit und den Umfang der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen festlegen. Dazu zwei Beispiele aus der Praxis:

- ▶ Asbesthaltige Dichtungen stellen im Schiffsalltag meist keine unmittelbare Gefährdung dar. Problematisch ist jedoch, wenn bei deren Ausbau im Regelbetrieb – eventuell unter Zeitdruck oder aus Unwissenheit – ungeeignete Verfahren eingesetzt werden. Um die Freisetzung von Asbestfasern zu vermeiden, sollte der Austausch aktiv geplant und unter kontrollierten Bedingungen, zum Beispiel bei einer Wertzeit, umgesetzt werden.
- ▶ Schwach gebundener Asbest, etwa in Form von Isolierungen, stellt eine akute Gefährdung dar. In diesem Fall sind umgehende Sicherungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen durch ein Fachunternehmen erforderlich. Schutzmaßnahmen wie das Herstellen eines Unterdrucks im Sanierungsbereich sind zwar an Bord ein Problem, aber erfahrungsgemäß finden Fachbetriebe (zertifiziert nach TRGS 519) dafür eine Lösung.

+ Asbest an Bord von Seeschiffen

Was zu tun ist, wenn an Bord asbesthaltige Materialien gefunden werden – ein Leitfaden für betroffene Reedereien
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
 Webcode: 23428428

Asbest an Bord – was tun?

Zusammenstellung der Handlungspflichten eines Readers beim Betrieb eines asbestbelasteten Schiffes
www.bg-verkehr.de/medienkatalog
 Webcode: 23744193

Sind Messungen erforderlich, dürfen sie nur von Messstellen ausgeführt werden, die über notwendige Fachkunde und Einrichtungen verfügen. Materialproben müssen durch ein akkreditiertes Labor untersucht werden.

Leitfaden unterstützt bei Entscheidungsfindung

Der Leitfaden für Reedereien ergänzt die Übersicht über die Handlungspflichten und hilft den Verantwortlichen, nach einem Asbestfund rechtskonform zu agieren. Verfügbar sind beide Dokumente zum Download im Medienkatalog der BG Verkehr. (dp)

Neuer Asbest-Leitfaden und Handlungshilfe



Lebensgefahr gehört dazu

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





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

Einmaliges System für VR-Training

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

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

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

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

Im Ernstfall zählt Schnelligkeit

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

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



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

*Andreas Klupsch,
Leiter der Flughafenfeuerwehr*



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

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

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

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

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


*Lars Voß,
Wachabteilungsleiter der Wache Nord*

Löschfahrzeug wiegt 52 Tonnen

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

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

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



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

Lars Voß, Abteilungsleiter Wache Nord

Ein Tag auf der Wache

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

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

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

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

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





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



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



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

Leitstelle koordiniert die Einsätze

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

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

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

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

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

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



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)

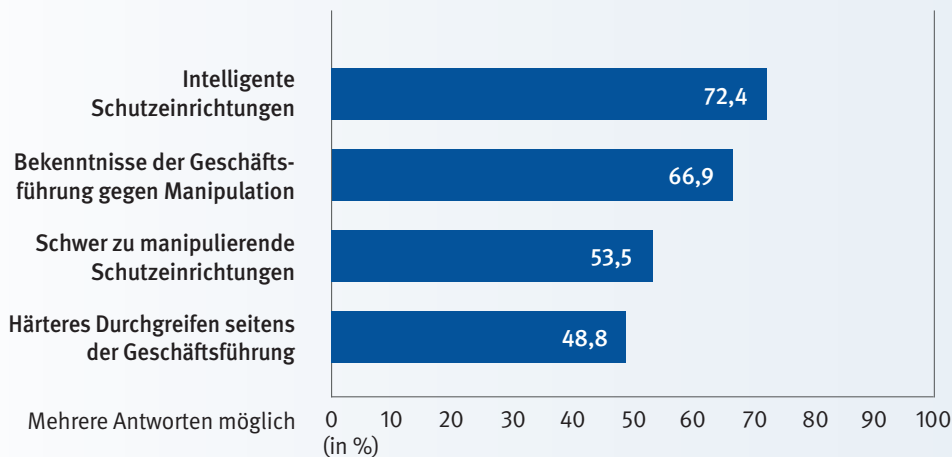
+ Tipps und Praxishilfen zum Thema <https://stop-defeating.org>

DGUV Information 213-114

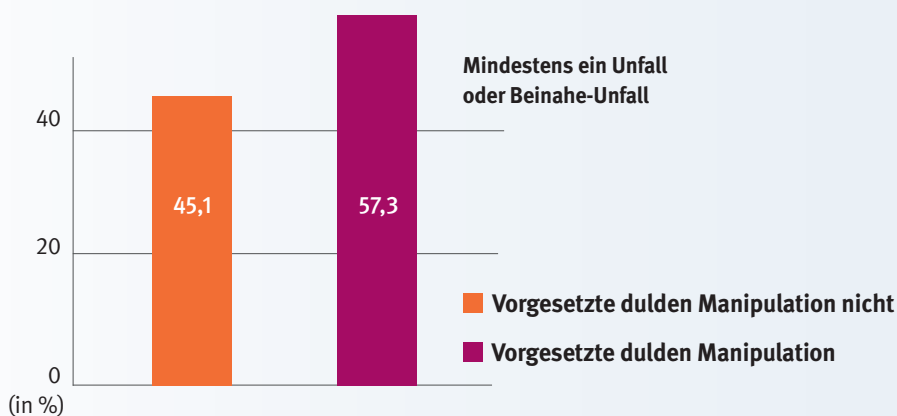
„Checkliste – Manipulation von Schutzeinrichtungen verhindern“
dguv.de | Webcode: p213114

Die wichtigsten Zahlen der Umfrage

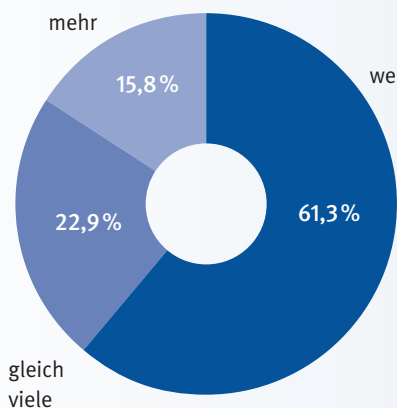
Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung befragte 840 Personen zu Manipulationen an Schutzeinrichtungen.



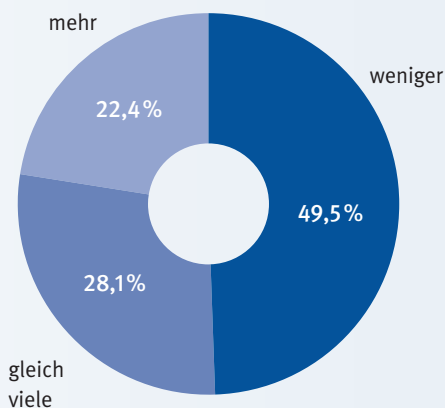
Technische und organisatorische Maßnahmen sind für die Befragten die wichtigsten Lösungsansätze. Organisatorisch sehen sie vor allem die Unternehmensführung in der Pflicht – mit einem klaren Bekenntnis gegen Manipulation und einem entschlossenen Handeln in konkreten Fällen. Die technischen Lösungen sollten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



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.



Großbetriebe ab 250 Beschäftigte



Klein-/Kleinstbetriebe bis 49 Beschäftigte

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.



Ihre Frage:

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

Tanja Sautter,
Juristin bei der
BG Verkehr, antwortet:

Unter bestimmten Voraussetzungen ja. Laut einem Urteil des Landessozialgerichts Nordrhein-Westfalen steht ein Fahrsicherheitstraining dann unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, wenn es während der Arbeitszeit oder bei Freistellung unter Anrechnung auf das Arbeitszeitkonto stattfindet und der Arbeitgeber die Teilnahme anordnet. In diesem Fall sind auch die Wege von und zu dem Training versichert. Wenn aber wie in dem entschiedenen Fall ein solches

Training zwar vom Arbeitgeber angeboten und finanziert wird, die Teilnahme aber keine Verpflichtung aus dem Beschäftigungsverhältnis, sondern freiwillig ist und auch keine Arbeitszeit dafür gutgeschrieben wird, besteht kein Versicherungsschutz. Passiert dann ein Unfall auf dem Weg oder auch während des Trainings, ist das kein Arbeitsunfall.

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



Sehstörungen durch Fremdkörper im Auge

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

Was im Essen steckt

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

www.bfr-meal-studie.de





Umfrage zu gemeinsam genutzten Schreibtischen

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

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



Schwimmen in Naturgewässern

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

+ www.dlrg.de



62 %

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

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

Was tun bei Zweifeln an der Fahreignung?



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

1. Sprechen Sie mit dem Betroffenen.

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

2. Klären Sie die Situation.

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

3. Vereinbaren Sie eine Nachbesprechung.

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

Dr. Kerstin Einsiedler
 Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

Dann war es plötzlich dunkel

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

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

Das Leben neu lernen

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

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

ning. 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.
- ▶ Unternehmensversicherung: Der Beitragsberechnung liegt die für das Jahr 2022 gültige Versicherungssumme von 26.000 Euro oder das durchschnittliche Jahreseinkommen (DJEK) zugrunde.
- ▶ Freiwillige und Zusatzversicherung: Berechnungsgrundlage für das Jahr 2022 ist die vereinbarte Versicherungssumme.

Muss der Beitrag auf einen Schlag bezahlt werden?

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

Beitragsumlage 2022

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



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

© Adobe Stock (crizzystudio, SergeyCherednichenko, fizkes)

Beitrag bezeichnet) auf elf Monatsraten aufteilen, wenn

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

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

Kann man den Beitrag reduzieren?

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

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

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

Worum handelt es sich bei der Lastenverteilung?

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

Gibt es bei der Lastenverteilung einen Lohnsummen-Freibetrag?

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

Franziska Mallmann
Stellvertretende Abteilungsleiterin
Mitgliedschaft und Beitrag

+ Kontakt

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

Informationen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

BGdirekt: Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de → **BGdirekt**

Nachgefragt

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

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

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

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

Haben Sie einen persönlichen Tipp für unsere Mitgliedsunternehmen?

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



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

© Marco Grundt/BG Verkehr

© BG Verkehr/Marco Grundt



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Im Rausch

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

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

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

Impressum

Herausgeber:

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

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

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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

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

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“

Frage 1 – a, b

Frage 2 – b, c

Frage 3 – b, c

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Abo-Hinweise

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

+ www.bg-verkehr.de |
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung
der BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

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

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

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter