3/2025 | 11035

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Multikopter im Arbeitseinsatz | 8

Neues Seminarprogramm | 11

Unterschätztes Risiko: Malaria | 24

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

18 **UV- und Hitzeschutz**
Cool bleiben im Sommer

SICHER ARBEITEN

8 **Mehrflüglerkunde**
Multikopter im Arbeitseinsatz

11 **Neues Seminarprogramm der BG Verkehr**
Darum lohnt sich Weiterbildung

14 **Unfallstatistik 2024/2025**
Die schwersten Fälle

16 **Ballonfahrt**
Diese Idee schont den Rücken

GUT VERSICHERT & GESUND

22 **Gesundheitstipps & mehr**

24 **Tropenkrankheit**
Infektion durch Malaria

26 **Fahreignungsprüfung**
Darf ich noch ans Steuer?

28 **Zu viel Lärm**
Wenn die Ohren leiden

SERVICE

30 **Prävention aktuell**
„Erfahrung ist unersetzbar“

30 **Impressum**

31 **Kontaktübersicht**
So erreichen Sie die BG Verkehr

© Titelbild: iStock (NewSaetiew); Inhalt: iStock (NewSaetiew); Adobe Firefly; contenova/BG Verkehr; Adobe Stock (nataba)

» Die Suche nach interessanten Inhalten wird schneller und leichter. «

Der digitale SicherheitsProfi
www.sicherheitsprofi.de

Den SicherheitsProfi jetzt auch mobil lesen

Die Urlaubszeit ist traditionell eine nachrichtenarme Zeit. Die Presse spricht vom Sommerloch und füllt es mit angeblichen Sichtungen von Alligatoren in der niedersächsischen Tiefebene oder Pumas in Sachsen-Anhalt. Die BG Verkehr hat hingegen eine handfeste Neuigkeit zu bieten: Unter www.sicherheitsprofi.de können Sie ab sofort unser Mitgliedermagazin online lesen. Und zwar nicht mehr nur an Ihrem PC, sondern auch auf Ihrem Tablet oder Mobiltelefon.

Aber warum sollten Sie das tun? Schließlich bekommen Sie den gedruckten SicherheitsProfi weiterhin bequem in Ihr Unternehmen geliefert. Ich bin selbst ein großer Fan der gedruckten Information, aber die Vorteile der Online-Version überzeugen: Sie können beispielsweise Links einzelner Artikel leichter an Ihre Beschäftigten schicken. Die Suche nach interessanten Inhalten wird schneller. Und natürlich kommen Sie über Links in den Artikeln einfacher zu weiterführenden Inhalten, als dies im gedruckten Mitgliedermagazin möglich ist.

Weiterführend ist auch unser Schwerpunkt zum Thema „Cool bleiben im Sommer“, der sich um Schutz vor Hitze und natürlicher UV-Strahlung dreht. Die Redaktion hat sich bei unseren Fachleuten und unseren Mitgliedsunternehmen nach wirkungsvollen Schutzmaßnahmen umgehört – und verschiedene Best-Practice-Beispiele aufgespürt. Für den Fall, dass dieser Sommer noch wirklich aufholt.

Ein weiterer Tipp für Sie, wenn Sie energiegeladen aus dem Urlaub zurückkommen. Schauen Sie mal in unser Seminarprogramm für 2026, dessen Eckpunkte Sie ebenfalls in dieser Ausgabe finden. Bestimmt sind für Sie oder Ihre Mitarbeitenden passende Angebote zur Aus- oder Weiterbildung dabei. Wer sich schnell entscheidet, hat einen der begehrten Seminarplätze sicher.

Herzlichst

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Gerammt und umgekippt

Fahrer G. war mit einem Gepäcktransportwagen auf dem Vorfeld unterwegs. Ein anderes Fahrzeug kam ihm entgegen. Es bog nach links ab, kreuzte dabei die Fahrspur von G. und rammte den Gepäcktransportwagen. Dieser kippte auf die Seite. Dabei erlitt G. Schädelverletzungen und quetschte sich beide Knie.

Batteriedämpfe eingeatmet

Während Mechanikerin W. im hinteren Bereich eines Passagierflugzeugs einen neuen Teppichboden verlegte, war eine noch verbaute Bordbatterie an ein Ladegerät angeschlossen. Die Batterie war allerdings defekt, sodass sich Rauch entwickelte. Dieser zog in die Kabine und verursachte bei W. eine Rauchvergiftung.

Schmerzhaftes Wegrutschen

Auf einem vierstufigen Tritt stehend nahm Mechaniker D. Montagearbeiten an einem Triebwerk vor. Beim Absteigen rutschte er von einer Stufe ab. Er stürzte auf den Boden. Dabei prellte er sich Ellenbogen, Becken und die Wirbelsäule im Lendenbereich.

© picture alliance/ZUMAPRESS.com | Miguel Candela

Neue Geschäftsführung ab 2026

Die Vertreterversammlung der BG Verkehr hat eine neue Geschäftsführung gewählt: Stefan Höppner (in der Mitte), Karin Tanger und Wolfgang Laske. Das Führungsteam wird seine Arbeit am 1. Februar 2026 aufnehmen. Stefan Höppner als neuer Vorsitzender der Geschäftsführung folgt auf Sabine Kudzielka, die zum 1. Februar 2026 nach 16 Jahren an der Spitze der Berufsgenossenschaft in den Ruhestand geht. Stefan Höppner gehört der Geschäftsführung der BG Verkehr seit 2016 an. Er wirkte unter anderem erfolgreich an der Fusion mit der Unfallkasse Post und Telekom sowie deren Integration mit. Zudem gestaltet er maßgeblich die Modernisierung und Digitalisierung des Leistungsbereichs mit insgesamt

© DLR

Unterstützung im Cockpit

Das Deutsche Institut für Luft- und Raumfahrt hat zwei selbst entwickelte Systeme getestet, die Pilotinnen und Piloten in Ein- und Zwei-Personen-Cockpits unterstützen sollen: Der virtuelle Co-Pilot ist als App mit an Bord, unterstützt bei der Auswahl von Ausweichflughäfen und erleichtert die Entscheidungsfindung. Beim Remote-Co-Pilot-Konzept unterstützen Pilotinnen und Piloten eines oder mehrere Flugzeuge vom Boden aus. Jetzt untersucht das DLR-Team, ob die Systeme wirtschaftlich umsetzbar sind.

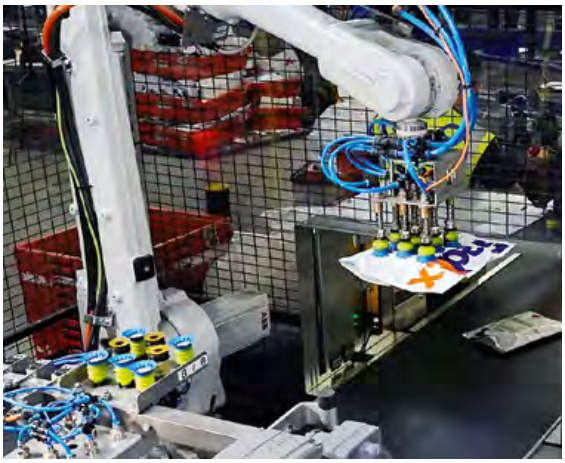
www.dlr.de

© BG Verkehr/Kruse

acht Bezirksverwaltungen. Karin Tanger ist seit 2022 in der Geschäftsführung. Zuvor war sie fast zehn Jahre als Geschäftsführerin der Bezirksverwaltung Berlin tätig. Wolfgang Laske arbeitet seit 1995 in zahlreichen Funktionen für die BG Verkehr. Als Nachfolger von Dr. Jörg Hedtmann übernahm er die Leitung des Geschäftsbereichs Prävention, die er in Personalunion weiter bekleiden wird.

Roboter hilft beim Sortieren

An seinem Luftfrachtstandort in Köln setzt FedEx seit Juni einen KI-gesteuerten Sortierroboter ein. Dieser ist in einem Schutzkäfig an einer Seite der Sortieranlage für kleine Pakete montiert. Er unterstützt die Teams hauptsächlich beim Sortieren von Dokumentensendungen und kleineren Paketen bis zu vier Kilogramm. Das soll die Beschäftigten körperlich entlasten.



© FedEx - Federal Express Europe Inc.

Vorsicht, Laserpointer!

In den vergangenen Monaten mehrten sich Meldungen über sogenannte Laser-Attacken auf Flugzeuge. Vor allem bei Start und Landung sind solche Blendungen durch Laserpointer hochgefährlich. „Pilotinnen und Piloten können durch die plötzlich auftretende Blendung die Kontrolle verlieren“, sagt Helge Homann, Fachreferent für Luftfahrt bei der BG Verkehr. Zudem berichten Betroffene von vorübergehenden Sehstörungen oder länger andauernden Augenreizungen. Zum Einsatz kommen bei den Attacken Laserpointer mit enorm hoher Leistung. Wer sich solche Geräte beschafft und sie zum Blenden von Verkehrsflugzeugen einsetzt, macht sich strafbar. Der „gefährliche Eingriff in den Luftverkehr“ kann mit hohen Geldbußen und Gefängnisstrafen geahndet werden. Homann: „Das ist kein Kavaliersdelikt!“

2015 **39 %** | *2025* **64 %**

Anteil der Führungskräfte, die Schulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erhalten. Mehr zum Schulungs- und Seminarangebot der BG Verkehr – nicht nur für Führungskräfte – finden Sie auf Seite 11.

Quelle: Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

VR-Training für Abfertigungspersonal

Mit einer Schulungsmethode auf Basis von Virtueller Realität (VR) möchte Lufthansa Cargo seine Ausbildung von Bodenpersonal verbessern. Das VR-Training soll Mitarbeitende realitätsnah auf ihre Aufgaben bei der Flugzeugabfertigung vorbereiten – flexibel, sicher und unabhängig vom operativen Betrieb. Trainingsinhalte sind beispielsweise die Arbeitsabläufe, Sicherheitsvorgaben und Kommunikation. Die VR-Technologie soll die Lerninhalte intensiver vermitteln, sodass sich die Beschäftigten besser darauf fokussieren können. Das erste Trainingsmodul soll im Oktober 2025 starten.

Neu erschienen

Safe and Sound

Die Broschüre ist ein Leitfaden für das fliegende Kabinenpersonal und dessen alltägliche Tätigkeiten und Routinen. Entlang eines typischen Tagesverlaufs von Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern stellt die Publikation die verschiedenen Tätigkeiten und Gefährdungen vor. Nun ist sie in englischer Sprache verfügbar.

Safe and Sound from Take-Off to Landing
www.bg-verkehr.de
Webcode: 13656305

Für gute Innenraumluft

Die einfachste und wirkungsvollste Maßnahme für eine gute Innenraumluftqualität ist das Lüften. Das verbessert unter anderem den Abtransport von Viren, Stäuben, Pollen oder anderen Stoffen aus dem Gebäude. Die DGUV Information unterstützt bei der Erstellung von geeigneten Lüftungskonzepten und hilft mit praxisnahen Beispielen.

Lüftungskonzepte
DGUV Information 215-550
www.dguv.de
Webcode: p215550

Auf den Ernstfall vorbereitet

Betriebliche psychologische Erstbetreuerinnen und Erstbetreuer müssen nach traumatischen Ereignissen am Arbeitsplatz schnell die richtige Hilfe leisten. Die Informationsschrift beschreibt die Qualitätsstandards für eine Ausbildung dieser Betreuenden.

Umgang mit Traumata
DGUV Information 206-017
www.dguv.de
Webcode: p206017

© Freepik; BG Verkehr

Ritterlicher Besuch

Mit dem „Ehrenritter“ zeichnet die Aktion Kinder-Unfallhilfe den besonderen Einsatz für die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen aus. Seit Jahrzehnten ist der Verein eng mit der Selbstverwaltung der BG Verkehr verbunden. Aktuell sind dort zwei „Ehrenritter“ aktiv: Uta Alborn (rechts im Bild) in der Vertreterversammlung und Wolfgang Anwander (Zweiter von rechts) im Vorstand. Uta Alborn ist seit 2018 Ehrenritterin. Anlässlich der jährlichen Kravag-Delegiertenversammlung geht sie mit dem Fahrrad auf Spendensammeltour in der Region des Veranstaltungsorts – in diesem Jahr in Hamburg. In der Hauptverwaltung der BG Verkehr traf sie Wolfgang Anwander, der gemeinsam mit seinem Unternehmerkollegen Dieter Zillmann Ende der 1990er-Jahre das Engagement der Selbstverwaltung für die Aktion Kinder-Unfallhilfe initiierte und seit 2023 Ehrenritter ist. Den Besuch der beiden nutzten Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung (links im Bild), und der Vorsitzende des Vorstands, Stefan Wurzel (in der Mitte), um den beiden Mitgliedern der Selbstverwaltung für ihren Einsatz zu danken.

https://der-rote-ritter.de

Flüsterpropeller für leisere Luftfahrt

© Helix-Carbon GmbH

Ein besonders geräuscharmer Propeller ist das Ziel eines Projekts an der FH Aachen. Mit einer neu entwickelten Propellerform und dem Einsatz von carbonfaserverstärktem Kunststoff will das Team die Lärmemission elektrisch betriebener Flugzeuge um mindestens 3 dB(A) senken. Geplant ist eine praxisnahe Erprobung der neuen Technologie im Realbetrieb. Neben dem Einsatz in elektrisch betriebenen Flugzeugen sehen die Projektpartnerinnen und -partner auch Potenzial für den Einsatz in konventionellen Maschinen.

www.fh-aachen.de

Testen Sie Ihr Wissen!

1. Was kann der Grund dafür sein, dass ein Abbiegeassistent Radfahrende nicht zuverlässig erkennt?

- *a* Beschädigung des Sensors
- *b* Parkende Fahrzeuge verdecken die Person auf dem Rad
- *c* Verschmutzung des Sensors

2. Was müssen Sie innerorts beim Befahren einer Straße mit dieser Verkehrszeichenkombination beachten?

- *a* Beim Überholen von Radfahrenden muss ich einen seitlichen Mindestabstand von 1,5 m einhalten
- *b* Menschen auf dem Rad können mir entgegenkommen
- *c* Wer auf dem Rad unterwegs ist, muss die Gehwege rechts und links der Fahrbahn nutzen

3. Welches Verhalten ist auf Straßen mit Schutzstreifen für Radfahrende richtig? Ich darf den Schutzstreifen …

- *a* … bei Bedarf befahren, wenn eine Gefährdung von Radfahrenden ausgeschlossen ist
- *b* … in keinem Fall befahren
- *c* … zum Parken mitbenutzen

**Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!**

BG Verkehr

Multikopter im Arbeitseinsatz

Ob bei der Inspektion von Windkraftanlagen, der Bestandsaufnahme im Lager oder für den schnellen Überblick bei Feuerwehreinsätzen – Multikopter können beim Arbeitsalltag unterstützen. Die kleinen Flughelfer erleichtern viele Aufgaben, übernehmen gefährliche Einsätze und eröffnen neue Möglichkeiten. Damit der Einsatz sicher bleibt, müssen Betriebe sowie Pilotinnen und Piloten einige wichtige Regeln kennen und einhalten.

Multikopter sind unbemannte Luftfahrzeuge, die per Fernsteuerung oder automatisch fliegen und in der Regel mit drei oder mehr Rotoren ausgestattet sind. Ihre Bauweise ist mechanisch simpel: Der Auftrieb entsteht durch senkrecht wirkende Rotoren, die sich in einer Ebene drehen. Die Flugbewegungen erfolgen allein durch die veränderten Motordrehzahlen. Dieses einfache Prinzip sorgt – in Kombination mit elektronischen Stabilisierungssystemen – für ein besonders gutmütiges Flugverhalten.

Multikopter lassen sich dank moderner Navigationstechnik vielseitig einsetzen: Im Freien führen sie vor allem Inspektionen durch, vermessen Gelände oder beobachten Umweltveränderungen. Auch bei der Verkehrsüberwachung sowie bei Rettungs- und Feuerwehreinsätzen unterstützen sie zuverlässig. In Innenräumen helfen sie beispielsweise dabei, Bestände zu erfassen oder Transportgüter zu bewegen. Besonders attraktiv sind Multikopter, weil sie vergleichsweise wenig kosten. „Das heißt aber nicht, dass Multikopter ein risikoarmes Arbeitsmittel sind. Wer glaubt, dass sie leicht zu bedienen sind, irrt. Es braucht eine Ausbildung, damit diese Geräte gefahrlos eingesetzt werden können“, erklärt Stephan Elfert, Fachreferent für Drehflügler bei der BG Verkehr.

Typische Einsatzgebiete

Im Freien:

- Inspektionsflüge (zum Beispiel Bahnstrecken und Windkraftanlagen)
- Vermessungsarbeiten
- Medienproduktion
- Umwelt- und Naturschutz
- Verkehrsüberwachung
- Rettungs- und Feuerwehreinsätze

In Innenräumen:

- Inventuren
- Transport und Lagerlogistik
- Kontroll- und Prüfaufgaben

© Daniel Infanger/naturenergie netze GmbH

Begriffserklärung

- **Drohnen** sind alle ferngesteuerten Geräte – egal ob sie am Boden, zu Wasser oder in der Luft eingesetzt werden.
- **Unbemannte Luftfahrtsysteme (ULS)** bestehen aus einem unbemannten Fluggerät und der zugehörigen Kontrollstation. Sie werden nicht zu Sport- oder Freizeitzwecken betrieben und gelten rechtlich als Luftfahrzeuge.
- **Multikopter** sind Drohnen mit mehr als einem Rotor (Propeller), die auf einer oder mehreren Ebenen angeordnet sind. Sie werden sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich eingesetzt.

Klare Regeln einhalten

Für Multikopter gelten klare gesetzliche Vorgaben. Multikopter mit einem Startgewicht von mehr als 0,25 Kilogramm müssen eine Plakette tragen. Diese Plakette enthält den Namen sowie die Adresse der Halterin oder des Halters und muss feuerfest angebracht sein. Ab einem Startgewicht von zwei Kilogramm brauchen Pilotinnen und Piloten einen speziellen Kenntnisnachweis, der ihre Flugkompetenz belegt.

Seit 2021 gelten europaweit einheitliche Regelungen für den Einsatz von Multikoptern. Die EU unterscheidet verschiedene Betriebskategorien, die sich am Risiko des Flugbetriebs orientieren. Die sogenannte offene Kategorie umfasst Flüge mit geringem Risiko – zum Beispiel unterhalb von 120 Metern und immer in Sichtweite. Flüge außerhalb dieser Vorgaben, etwa bei Nacht oder über Menschenansammlungen, erfordern eine entsprechende Genehmigung und fallen unter die „spezielle“ oder „zulassungspflichtige“ Kategorie. Zudem besteht für alle Multikopter im gewerblichen Einsatz Versicherungspflicht. Eine private Haftpflichtversicherung reicht dafür nicht aus – erforderlich ist eine Halterhaftpflichtversicherung.

Für alle Multikopter im gewerblichen Einsatz besteht Versicherungspflicht.

© Dematic GmbH

Arbeitsschutz vor dem Start

„Der sichere Betrieb eines Multikopters beginnt lange vor dem Abheben“, sagt Elfert. Unternehmen müssen bereits im Vorfeld eine sorgfältige Gefährdungsbeurteilung erstellen. Dabei klären sie, welche Gefährdungen beim Verwenden des Multikopters für das Bedienpersonal und das Umfeld entstehen und wie diese bestmöglich vermieden oder verringert werden können. Mögliche Risiken sind etwa ein Absturz, der Kontakt mit den sich drehenden Rotoren oder Gefährdungen durch defekte Akkus. Wichtig: Die Gefährdungsbeurteilung ist kein einmaliger Vorgang. Unternehmen müssen sie regelmäßig überprüfen und bei veränderten Bedingungen anpassen. Erst wenn die Gefährdungen und die passenden Schutzmaßnahmen dem Unternehmen bekannt sind, sollte ein Multikopter überhaupt zum Einsatz kommen.

Drohnen-Checks ermöglichen es, sicherheitsrelevante Anlagen und Bauteile regelmäßig zu überprüfen. Das spart Zeit und verringert zugleich das Risiko für das Servicepersonal.

© Velotech.de GmbH

Checkliste vor dem Abheben

- Funktionieren Multikopter und Steuerung einwandfrei?
- Sind Rotoren und Schutzvorrichtungen unbeschädigt?
- Ist der Akku vollständig geladen?
- Wurde der Flugeinsatz geplant und das Risiko bewertet?
- Wurden Wetterlage und Sichtverhältnisse geprüft?

Haltegurte an der Steuerung entlasten bei längeren Flügen den Nacken.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Auswahl des Bedienpersonals. Nur wer fachlich qualifiziert und gesundheitlich geeignet ist, darf einen Multikopter steuern. Entscheidend sind unter anderem gutes Sehvermögen, schnelle Reaktionen und ein sicherer Umgang mit dem Gerät. Außerdem muss das Unternehmen die Bedienperson schriftlich beauftragen und regelmäßig unterweisen. Besonders bei Multikoptern mit einem Gewicht ab zwei Kilogramm benötigen Pilotinnen und Piloten einen EU-Kompetenznachweis oder sogar ein EU-Fernpilotenzeugnis.

Gute Vorbereitung ist das A und O

Bevor der Multikopter startet, ist eine gründliche Kontrolle Pflicht. Funktioniert die Steuereinheit? Sind die Rotoren in einwandfreiem Zustand? Ist der Akku vollständig geladen? Während des Flugs spielen auch äußere Einflüsse wie Wind, Temperatur oder Lichtverhältnisse eine wichtige Rolle. „Hier sind die Vorgaben des Herstellers entscheidend. Die meisten Multikopter bekommen bei starkem Wind oder Regen Probleme“, sagt Elfert.

Bei längeren Steuerzeiten kann der ständige Blick in den Himmel Nackenverspannungen verursachen. „Deshalb lohnt es sich, die Steuerung mit Haltegurten auszustatten und ergonomisch gestaltete Bedienelemente zu nutzen. Zusätzlich erleichtert ein entspiegelter Bildschirm die Arbeit bei Sonnenschein“, erläutert Elfert.

Wenn es trotz aller Vorsicht zu einem Unfall kommt, muss das Gerät vor dem nächsten Einsatz von einer qualifizierten Person geprüft werden. Auch regelmäßige Wartungen und Sicherheitskontrollen sind unerlässlich, um den Multikopter in einem technisch einwandfreien Zustand zu halten. „Die Prüffristen dafür legt der Unternehmer fest. Nicht die Größe oder das Gewicht ist entscheidend, wann der Multikopter gewartet werden muss. Wichtig ist, wie häufig er genutzt wird und unter welchen Bedingungen”, ergänzt Elfert.

Multikopter können heute beim Arbeitseinsatz unterstützen. Wer die Vorschriften kennt, Gefährdungen im Blick behält und regelmäßig Schulungen sowie sorgfältige Kontrollen durchführt, kann die Vorteile der Technik sicher nutzen. (msg)

Sicherer Umgang mit Multikoptern (Drohnen)
www.dguv.de
Webcode: p208058

FBHL-014
Einsatz von Multikoptern (Drohnen)
www.dguv.de
Webcode: p017682

© Freepik

Neue Seminare ab 1.10.2025 online!

Darum lohnt sich Weiterbildung

In vielen Unternehmen spüren Beschäftigte Druck: Arbeitsverdichtung, Fachkräftemangel und Termine erschweren es, sich für Seminare oder Weiterbildungen Zeit zu nehmen. Doch gerade dann ist Weiterbildung sehr wertvoll.

Sich Zeit für ein Präsenzseminar zu nehmen, bietet die Chance, dem Alltag für eine Weile zu entfliehen. Sie gewinnen Abstand, können von außen auf Ihre Arbeitsprozesse blicken und frische Impulse sammeln. Dabei entwickeln Sie neue Ideen, die Sie mit Ihrem Team teilen und gemeinsam umsetzen können. In den Präsenzseminaren der BG Verkehr profitieren Sie vom Wissen erfahrener Dozentinnen und Dozenten. Der Austausch mit anderen Teilnehmenden aus verschiedenen Betrieben bringt praktische Tipps und neue Perspektiven. Und das Wichtigste: Es bleibt genügend Raum, um gemeinsam Lösungen für konkrete Herausforderungen zu entwickeln.

Haben Sie spezielle Anliegen oder Fragen, die Sie im Seminar ansprechen möchten? Gibt es Themen, die Ihr Team oder Ihre Führungskraft besonders beschäftigt? Wenn Sie solche Punkte im Vorfeld in Ihrem Betrieb erfragen, bereichert das nicht nur Ihre eigene Weiterbildung. Es kann auch Kolleginnen und Kollegen anregen, über sicheres und gesundes Arbeiten nachzudenken. Nach dem Seminar empfiehlt es sich, das Gelernte im Betrieb nachzubereiten. Teilen Sie Ihre Erkenntnisse in Team- und Arbeitssitzungen oder besprechen Sie mögliche Verbesserungen mit Führungskräften. So bleibt das Wissen lebendig und kann direkt in die Praxis umgesetzt werden.

Referat für Aus- und Fortbildung bei der BG Verkehr

Anmeldung leicht gemacht

- Das Seminarangebot für 2026 ist ab 1. Oktober 2025 online. In unserer Seminardatenbank finden Sie die Termine, Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung.
- Die Anmeldung ist nur online möglich.
- Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören.
- Das Präsenz-Seminarangebot umfasst Seminare in Ihrer Region sowie im gesamten Bundesgebiet.
- Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, die Unterbringung, die Verpflegung, die Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

Hier geht es zum Seminarprogramm
www.bg-verkehr.de/seminare

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Umgang mit Hubschraubern

Zielgruppe: Unternehmerinnen und Unternehmer, Führungskräfte, sonstige Akteurinnen und Akteure, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sicherheitsbeauftragte, Mitglieder der Betriebsvertretung

Als verantwortliche Person im Arbeitsschutz lernen Sie die rechtlichen Grundlagen für den Einsatz des Hubschraubers kennen und erfahren welche Pflichten sich daraus für Sie ergeben. Sie erhalten Informationen zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung und bekommen Anregungen für die Umsetzung betrieblicher Maßnahmen.

Themen:

- Organe für Flug- und Arbeitssicherheit
- Nationales und europäisches Vorschriftensystem
- Organisation des Arbeits- und Gesundheitsschutzes
- Gefährdungen und notwendige Maßnahmen
- Lastaufnahmeeinrichtungen für Außenlasten (Auswahl, Beschaffenheit und Betrieb)
- Gefährdungsbeurteilung für ausgewählte Einsatzarten
-

© Adobe Stock (MexChriss)

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 24211766

Interview

Dr. Daniel Möhle, Referatsleitung Aus- und Fortbildung, erklärt im Gespräch, wie das Seminarprogramm der BG Verkehr entsteht. Außerdem geht er darauf ein, wie Teilnehmende das Angebot aktiv mitgestalten können.

Wie entsteht das Seminarprogramm?

Wir beobachten aktuelle Entwicklungen in der Arbeitswelt, der Technik und im Arbeitsschutzrecht. Der gesetzliche Auftrag bildet dabei stets den Rahmen. Darüber hinaus orientieren wir uns an der Nachfrage: Anmeldezahlen und Wartelisten zeigen uns den konkreten Bedarf. Die Planung für das kommende Jahr machen wir gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen aus ganz Deutschland. Im Herbst kommen dann alle Seminarkoordinatorinnen und -koordinatoren aus den Bundesländern zusammen, um das Programm zu besprechen und festzulegen – und zwar schon 1,5 Jahre im Voraus.

Wie stark beeinflussen Teilnehmende das Seminarprogramm?

Besonders in Pilotveranstaltungen prüfen wir gemeinsam mit den Teilnehmenden, ob Inhalte und Formate passen. Wir hinterfragen: Werden sie gebraucht? Sind sie wirksam? Zudem nutzen wir Seminare, um im Dialog herauszufinden, welche Themen künftig wichtig werden. Auch der Austausch mit den Mitgliedsunternehmen ist entscheidend – vor allem über die Aufsichtspersonen. Sie wissen aus der Praxis, welche Themen relevant sind. Darüber hinaus analysieren wir Unfall- und Berufskrankheitszahlen und tauschen uns in verschiedenen Gremien aus. So gewinnen wir ein fundiertes Bild darüber, welche Themen für Prävention und Qualifizierung in den Mitgliedsbetrieben wichtig sind.

Welches Seminar ist neu im Programm und ein besonderes Highlight?

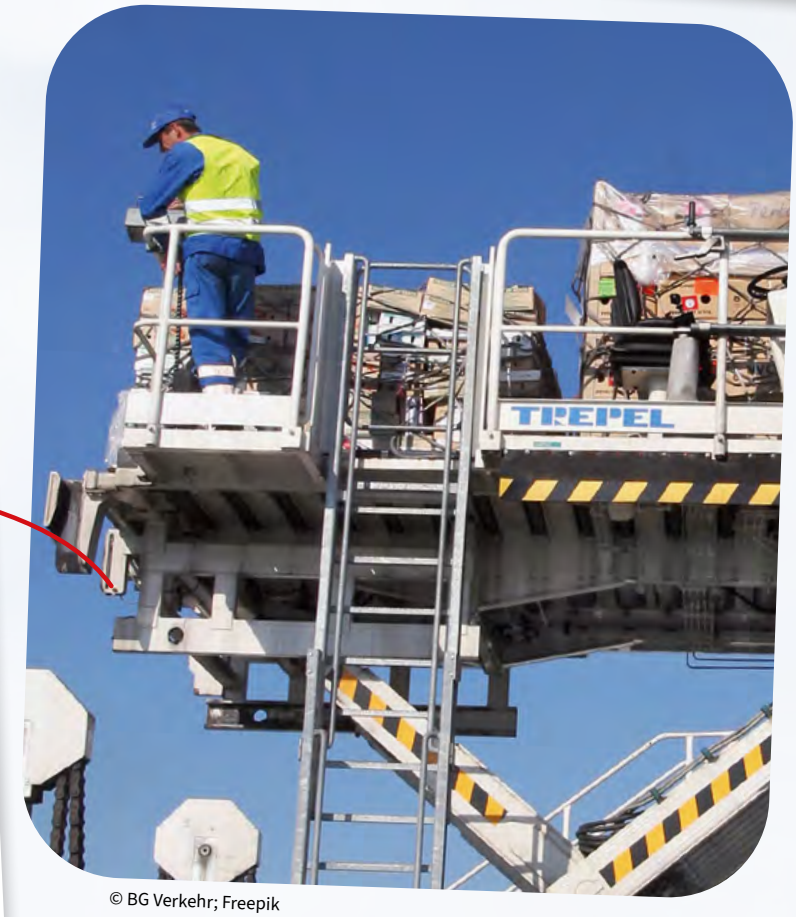
Die „Fachsimpelei für Sifas“ ist so ein Highlight. In dieser offen gestalteten Online-Veranstaltung stehen aktuelle Themen des Arbeitsschutzes im Mittelpunkt. Fachkräfte für Arbeitssicherheit tauschen sich direkt aus – praxisnah und kollegial. Neu im Programm ist außerdem ein Seminar zum professionellen Umgang mit herausfordernden Kundensituationen: „Umgang mit Aggressionen im Kundenkontakt: Betriebliche Präventionsansätze“. Das Seminar vermittelt Deeskalationsstrategien, unterstützt bei der Einschätzung von Konflikten und sensibilisiert für betriebliche Schutzmaßnahmen. Auch körperorientierte Übungen sind Teil des Programms.

Wie sieht das digitale Angebot der BG Verkehr aus?

Neben den Präsenzseminaren bieten wir auch Online-Schulungen zu verschiedenen Themen an. Zusätzlich entwickeln wir unsere Lernplattform „Lernwelt“. Hier können die Teilnehmenden zeit- und ortsunabhängig, also absolut flexibel, selbst organisierte Lerneinheiten (SOL) absolvieren. Diese Web-based-Trainings verknüpfen Wissensvermittlung mit interaktiven Elementen wie Multiple-Choice-Aufgaben und anderen Formaten. Wir bieten diese bereits für unsere Sifas in Ausbildung an. Weitere Themen für unterschiedliche Zielgruppen sind in Vorbereitung, die Präsenzseminare mit den SOL verknüpfen. Es bleibt spannend.

Dr. Daniel Möhle ist Referatsleiter Aus- und Fortbildung bei der BG Verkehr.

Herzlichen Dank für das Interview!



© BG Verkehr; Freepik

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 23444178

Sicher und gesund arbeiten mit Technik und Fracht in der Luftfahrt

Zielgruppe: Sicherheitsbeauftragte, Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, sonstige Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz

Im Seminar erhalten Sie einen Überblick über relevante Tätigkeitsbereiche und die möglichen Gefährdungen. Sie lernen erforderliche Arbeitsschutzmaßnahmen kennen und können nach dem Seminar die Beschäftigten bzw. die Unternehmerinnen und Unternehmer bei deren Umsetzung unterstützen.

Themen:

- Arbeitsschutzthemen aus dem Bereich Technik und Fracht
- Gefährdungsbeurteilung
- Organisation der Ersten Hilfe im Unternehmen
- Gefährdungen im Frachtbereich, in der Technik und bei Instandhaltung
- Vorbeugender Brandschutz

Schwere Unfälle 2024/2025

Die Übersicht der zehn schwersten und zugleich teuersten Unfälle von Juli 2024 bis Juni 2025 liegt nun vor. In den meisten Fällen kommt es beim Stolpern, Rutschen oder Stürzen zu folgenschweren Ereignissen.

Etwa halbjährlich filtert die BG Verkehr die schwersten und in der Heilbehandlung kostenintensivsten Unfälle aus 2.500 gemeldeten heraus, um das Bild vom Unfallgeschehen abzurunden. Dabei zeigt sich, dass auch kleine Unachtsamkeiten schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen können. Die aktuelle Auswertung für die Luftfahrtbranche zeigt: Stolpern, Rutschen oder Stürzen führen die Liste der folgenschwersten Unfälle an. Diese zählen zugleich zu den kostspieligsten, was nicht nur die Unternehmen finanziell belastet, sondern auch die Beiträge der Mitglieder der BG Verkehr steigen lässt.

„Die Unfallart Stolpern, Rutschen oder Stürzen ist für alle Branchen hoch. In der Luftfahrt kommt dazu, dass viele Beschäftigte sich außerhalb eines vertrauten Betriebsgeländes bewegen müssen – oft sogar international. Ein Fahrzeug zu betreten oder zu verlassen bedeutet immer auch, einen Höhenunterschied meistern zu müssen. Das gilt für das Verkehrsflugzeug genauso wie für den Crewbus. Oft werden außerdem Gepäck oder Gegenstände mitgeführt. Die Lichtverhältnisse sind sehr unterschiedlich, dazu kommen Witterungseinflüsse, möglicherweise Zeitverschiebung und dergleichen“, erklärt Martin Küppers, Leiter des Kompetenzfelds Arbeitssicherheit und Regelwerk bei der BG Verkehr. So stürzte eine Flugbegleiterin über die Rampe eines Busses in Indien und brach sich das Sprunggelenk (Kosten: rund 66.000 Euro). Eine Check-in-Mitarbeiterin verletzte sich beim Rückwärtsge-

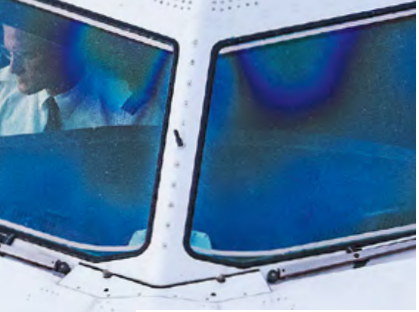
» Zehn Prozent der gemeldeten Unfälle verursachen etwa 50 Prozent der Kosten. «

Martin Küppers
Leiter des Kompetenzfelds Arbeitssicherheit und Regelwerk, BG Verkehr

VISION ZERO
Safety.Health.Wellbeing.

Vision Zero
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22118366

© picture alliance/SULUPRESS.DE | Marc Vorwerk/SULUPRESS.DE



Unfallstatistik Juli 2024 bis Juni 2025: Die teuersten Fälle im Bereich Luftfahrt

Unfallhergang	Verletzung	Tätigkeit	Kosten
Ohne Helm auf dem Weg zur Arbeit vom E-Scooter gestürzt	Offenes Schädel-Hirn-Trauma	Verwaltungs-angestellter	97.345,23 €
Mit dem Motorrad auf einen langsam fahrenden Pkw aufgefahren	Offene Oberschenkelfraktur	Pilot	71.851,58 €
Mit dem Fahrrad an einem Ständer hängengeblieben und gestürzt	Hüftfraktur und Schürfwunden	Fluggeräte-mechaniker	64.363,39 €
Rechten Fuß zwischen zwei Flurförderzeugen gequetscht	Komplexe Frakturen Waden- und Schienbein	Spezialfacharbeiter	65.882,72 €
In Indien aus Bus ausgestiegen, dabei über Rampe gestolpert	Fraktur des Sprunggelenks, Weiterbehandlung in Deutschland	Flugbegleiterin	65.720,42 €
In Malabo (Afrika) von Mücken gestochen	Malaria mit Organversagen und Lungenentzündung	Flugbegleiterin	51.723,00 €
In Johannisburg (Afrika) auf unebenem Boden mit dem rechten Fuß umgeknickt	Sprunggelenksfraktur rechts	Flugbegleiterin	46.912,87 €
Beim Rückwärtslaufen gestürzt	Fraktur des Oberschenkelhalses	Check-In-Mitarbeiterin	36.353,94 €
Auf nassem Vorfeld-Boden ausgerutscht	Oberes Sprunggelenk gebrochen	Operator	33.540,48 €
Am Flughafen über eine 10 cm hohe Schwelle gestolpert	Oberarm ausgekugelt	Einsatzleiter Logistik	33.126,42 €

hen am Lendenwirbel (rund 36.000 Euro). Ein Operator im Vorfeldbetrieb rutschte auf nassem Untergrund aus und brach sich das Sprunggelenk (rund 34.000 Euro). Hinter diesen Beträgen stehen lange Heilverläufe, bis die Betroffenen ihre Tätigkeit wiederaufnehmen können. Für die Unternehmen bedeutet dieser Ausfall eine erhebliche finanzielle Belastung.

Gefahren auf dem Arbeitsweg

An zweiter Stelle der Statistik stehen also Unfälle, die sich auf dem direkten Weg von oder zur Arbeit ereignen. So stürzte ein Verwaltungsangestellter ohne Helm vom E-Scooter und zog sich ein Schädel-Hirn-Trauma zu (rund 97.000 Euro). Ein Pilot prallte mit seinem Motorrad auf ein vorausfahrendes Fahrzeug und brach sich den Oberschenkel (rund 72.000 Euro). Ein Fluggerätemechaniker blieb auf seinem Fahrrad am Ständer hängen und stürzte. Er erlitt eine Fraktur an der Hüfte (rund 64.000 Euro).

Auffällig in der Statistik ist der Fall einer Flugbegleiterin während einer Dienstreise nach Malabo (Afrika): Mücken stachen sie, woraufhin die Versicherte an Malaria erkrankte. Die Infektion führte zu Organversagen und einer schweren Lungenentzündung (rund 52.000 Euro). Zum Thema Malaria berichten wir ausführlich auf Seite 24.

„Als Faustregel gilt, dass zehn Prozent der gemeldeten Unfälle etwa 50 Prozent der Kosten verursachen“, sagt Küppers. Die Schwere dieser Unfälle zeigt, wie unverzichtbar gezielte Präventionsmaßnahmen bleiben. Oft kündigen schwere Unfälle sich durch Häufungen von sogenannten Bagatell- oder Beinaheunfällen an. Das gilt besonders für Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle sowie für Wegeunfälle. Eine gute Sicherheitskultur zeichnet sich dadurch aus, dass die Verantwortlichen und die Beschäftigten gleichermaßen für diese Anzeichen sensibilisiert sind und bei den Unfallverhütungsmaßnahmen mitmachen. (msg)

Diese Idee schont den Rücken

Damit sich der schwere Ballonkorb ohne Rückenbelastung vom Anhänger heben lässt, hat Ballonunternehmer und Diplomingenieur Heiner Rodewald selbst eine Lösung konstruiert.

Vier Leute – vier Ecken“ – lange war das die Devise, wenn es vor der Ballonfahrt um das Abladen des Korbs ging. Mit zunehmender Beliebtheit des Ballonreisens wurden die Körbe in den letzten Jahren immer größer, um mehr Menschen gleichzeitig mitzunehmen. So auch bei Heiner Rodewald. Der Ballonunternehmer aus der Region Hannover kann mit 13 Gästen abheben. Auch wenn alle mit anpacken, stößt irgendwann die Muskelkraft an ihre Grenzen: Rund 650 Kilogramm bringt Rodewalds Korb samt Gasflaschen auf die Waage.

Heiner Rodewald (links) stellt seine praktische Neuentwicklung auf dem Ballonseminar der BG Verkehr vor.

Selbst geplant und umgesetzt

Ein geeignetes Hilfsmittel musste her. In der Praxis gibt es einige Lösungen, um größere Ballonkörbe oder Ballonhüllensäcke auf die Ladefläche zu bekommen. Ein Beispiel sind fahrbare Untergestelle, mit denen der Korb über eine Rampe auf den Anhänger gezogen wird. Oder Seilwinden ziehen das Equipment hoch. Weil das zum Teil lange dauert und trotzdem sehr viel Kraft erfordert, entschied Rodewald, selbst Diplomingenieur für Industriedesign, etwas Eigenes zu entwickeln.

In Spanien hatte er einen Spezialanhänger gesehen, bei dem ein Hubmechanismus den Korb auf die Ladefläche hob. Diese Grundidee nahm der Ballonunternehmer bei seinem Konzept auf. Zunächst berechnete er, welche Anhängerplattform sich für ein Hubgestell eignen würde. Dieses Gestell sollte in der Lage sein, den Korb mit hydraulisch betriebenen Hubarmen auf- und abzuladen, entfernt vergleichbar mit einem Absetzkipper. Alle Komponenten dafür baute und erprobte Rodewald selbst. Ein halbes Jahr lang rechnete, testete und passte er die Bauteile an. Auch sicherheitstechnisch überließ der Ingenieur nichts dem Zufall:Er führte das im Maschinenrecht geforderte Konformitätsbewertungsverfahren für Maschinen selbstständig durch und erklärte für „seine“ Maschine die Konformität zur in Deutschland gültigen Maschinenverordnung. Dazu erstellte alle notwendigen technischen Unterlagen, wie beispielsweise Übersichts- und Detailzeichnungen sowie Berechnungen

Rund 650 Kilogramm bringt der Ballonkorb von Heiner Rodewald samt Gasflaschen auf die Waage.

und die Betriebsanleitung. Abschließend brachte er dann die geforderten Kennzeichnungen wie das Typenschild und das CE-Zeichen an den entsprechenden Stellen der Maschine an.

Die Konstruktion im Detail

In einem geschlossenen Tandemachsanhänger mit selbst gebautem, kraftbetriebenem Deckel befindet sich eine Hubeinrichtung, die den Ballonkorb auf Knopfdruck sicher auf- und abladen kann. Vor dem Abladen werden die erforderlichen Heckstützen auf Tragplatten ausgefahren. Kurz danach hebt sich der Deckel an und die Hubkonstruktion setzt den Korb mit geeigneten Lastaufnahmeeinrichtungen direkt hinter dem Anhänger ab. Nach dem Aushaken kann das Fahrzeuggespann nach vorn wegfahren. Jetzt können Crew und Gäste wie gewohnt alles für die Fahrt vorbereiten.

Nach der Fahrt und dem Abrüsten von Ballonhülle und Brennergestell erfolgt die Verladung in umgekehrter Reihenfolge. Aus ergonomischer Sicht bedeutet diese technische Entwicklung nicht nur für die Beschäftigten des Ballonunternehmens, sondern auch für die helfenden Gäste eine erhebliche Entlastung für den Rücken.

Vorbildlich: Neben der Fernbedienung für den Aufbau ist die Betriebsanweisung angebracht.

Helge Homann
Fachreferent Luftfahrt bei der BG Verkehr

Cool bleiben im Sommer

Der Klimawandel wirkt sich auch auf die Arbeitswelt aus. Die Zahl heißer Tage im Jahr nimmt stetig zu. Das trifft besonders Beschäftigte, die im Freien arbeiten. Wir zeigen Maßnahmen, mit denen Unternehmen ihre Mitarbeitenden besser schützen können.

© Adobe Firefly

In Deutschland wird es immer häufiger heiß. Das bestätigen auch die Aufzeichnungen des Deutschen Wetterdiensts. Seit den 1950er-Jahren hat sich die Zahl der Hitzetage mit Temperaturen über 30 °C deutlich erhöht. Während es damals durchschnittlich 7,9 heiße Tage pro Jahr gab, lag der Rekordwert im Jahr 2018 bei 20,4 Tagen. 2022 wurden 17,3 und 2023 noch 11,5 Hitzetage gezählt.

Hitzewellen gefährden die Gesundheit erheblich. „Der Körper kann die Wärme nicht mehr ausreichend abgeben“, erklärt Dr. med. Christoph Caumanns, Hals-Nasen-Ohren-Arzt und Facharzt für Arbeitsmedizin bei der BG Verkehr. Hitzebelastungen wirken sich direkt auf die Gesundheit aus: „Das Herz-Kreislauf-System wird stark beansprucht, oft begleitet von erheblichem Flüssigkeitsmangel“, so Caumanns. Häufige Folgen sind Hitzeerschöpfung durch Wasser- und Salzverlust, Hitzekollaps mit Schwindel durch geweitete Blutgefäße und in schweren Fällen ein Hitzschlag. Dabei kommt es zu einer Hirnschwellung, die vor allem bei schwerer körperlicher Arbeit im Freien entsteht – oft mit tödlichem Ausgang. Auch indirekt kann Hitze gefährlich werden: Sie verursacht schnelle Ermüdung, verringert die Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit und erschwert die visuelle Wahrnehmung. „Langfristige Folgen treten meist nicht auf. Stattdessen gewöhnt sich der Körper mit der Zeit an die Bedingungen – diese Anpassung nennt man Hitzeadaptation“, erläutert Caumanns.

Folgen von Hitze können Hitzekollaps und Hitzschlag sein.

Was ist UV-Strahlung?

Neben der Hitze stellt auch ultraviolette Strahlung eine Gesundheitsgefahr dar. Sonnenstrahlen verbinden wir meist mit Licht, Wärme und Wohlbefinden – und das ist grundsätzlich richtig. Der größte Teil der Sonnenstrahlung besteht aus sichtbarem Licht, gefolgt von Infrarotstrahlung. Nur etwa sechs Prozent entfallen auf UV-Strahlung. Sie ist für das Auge unsichtbar. Ihre Intensität hängt vom Sonnenstand, dem geografischen Breitengrad, von der Höhe, der Ozonkonzentration, der Bewölkung und den reflektierenden Flächen ab.

Die Wärme, die wir auf der Haut spüren, ist die Infrarotstrahlung. Weht ein leichter Wind oder stehen wir im Schatten, entfällt das Wärmeempfinden. Die UV-Strahlung ist aber noch da und wirkt unvermindert ein.

Wie wirkt die UV-Strahlung?

Wenn UV-Strahlung auf die Haut trifft, entstehen Wechselwirkungen. „Die energiereichen Strahlen greifen das Erbgut der Hautzellen und das darunterliegende Gewebe an. Dadurch verändern sich diese Strukturen“, erklärt Dr. Caumanns. Die Medizin unterscheidet zwischen akuten und chronischen Folgen. Der häufigste akute Effekt ist der Sonnenbrand. Daneben kann es zu fotoallergischen Reaktionen kommen: „Die UV-Strahlung verändert

bestimmte körpereigene Eiweiße, die der Körper dann als fremd erkennt und angreift.“ Chronische Folgen sind unter anderem der Verlust der Hautelastizität (Faltenbildung), Pigmentstörungen (Altersflecken) und Hautkrebs, zum Beispiel Plattenepithelkarzinome. „Diese Veränderungen entstehen durch eine schrittweise Ansammlung von Gewebe- und DNA-Schäden.“ 2015 wurden bestimmte Formen des hellen Hautkrebses (aktinische Keratosen und Plattenepithelkarzinome) in die Berufskrankheitenliste aufgenommen. Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von den Unfallversicherungsträgern anerkannt. Die Zahl steigt jährlich um rund acht Prozent. Betroffen sind Beschäftigte, die überwiegend im Freien arbeiten bzw. gearbeitet haben.

Welche Vorsorge ist sinnvoll?

Die „Verordnung zur Arbeitsmedizinischen Vorsorge“ (ArbMedVV) nennt zwei Regeln zum Schutz vor Hitze und UV-Strahlung:

- **Arbeitsmedizinische Regel 13.1:** „Pflichtvorsorge bei Tätigkeiten mit extremer Hitzebelastung, die zu einer besonderen Gefährdung führen können.“
- **Arbeitsmedizinische Regel 13.3:** „Angebotsvorsorge bei Tätigkeiten im Freien mit intensiver Belastung durch natürliche UV-Strahlung von regelmäßig einer Stunde oder mehr je Tag.“

Dr. Caumanns dazu: „*Vorsorge* bedeutet im Sinne der ArbMedVV nicht automatisch eine Untersuchung. Zunächst ist eine betriebsärztliche Beratung vorgeschrieben – das ist die Mindestanforderung.“ Ob eine medizinische Untersuchung folgt, entscheiden die Beschäftigten selbst – auch wenn sie empfohlen wird. Detaillierte Kriterien zur Gefährdung, zur Anamnese und zu Untersuchungen finden sich in den „DGUV Empfehlungen für arbeitsmedizinische Beratungen und Untersuchungen“. Die Untersuchung nach AMR 13.3 umfasst die Bestimmung des Hauttyps und die Beschreibung des Hautstatus insbesondere im Bereich potenzieller Expositionsstellen (Hände, Unterarme, Gesicht und Nacken, Dekolleté).

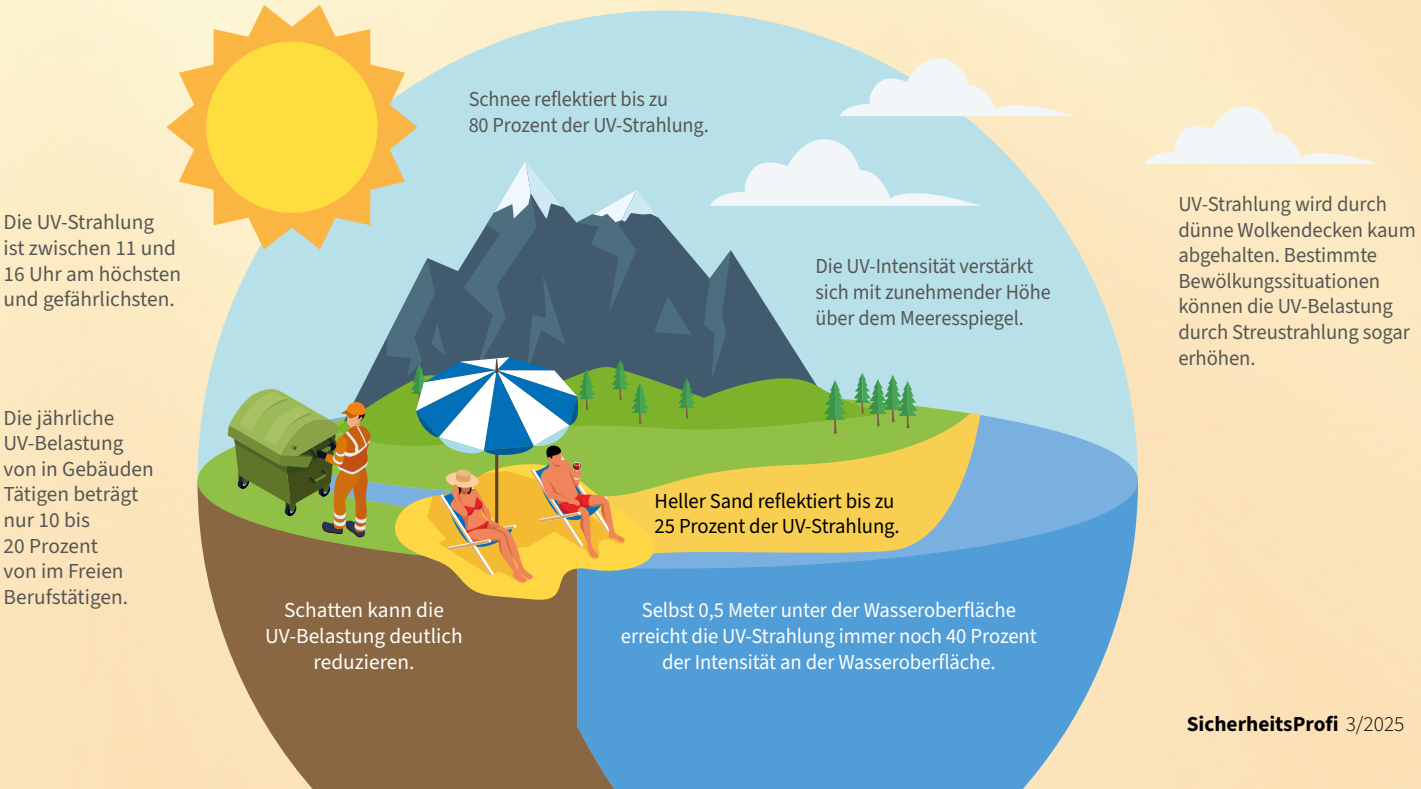
Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von Hautkrebs anerkannt.

Was müssen Unternehmen tun?

Laut Artikel 3 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) sind Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die die Gesundheit der Beschäftigten schützen. Dazu zählt die Beurteilung von Arbeitsplätzen im Freien. Die BG Verkehr berät ihre Mitgliedsunterneh-

© Remondis

Das Mitgliedsunternehmen Remondis versorgt seine Mitarbeitenden neben UV-Schutzinformationen und einem Gutschein für Kleidung auch mit einem Sonnenschutzmittel mit LSF 50.



men dabei umfassend. Anhand der Gefährdungsbeurteilung haben Unternehmen zu ermitteln, welche Maßnahmen zum Schutz vor UV-Strahlung erforderlich sind. Dabei werden die Expositionsdauer und die Intensität der UV-Strahlung während der Arbeitszeiten bewertet. Je länger der Aufenthalt in der Sonne, desto größer das Risiko. Besonders hoch ist die UV-Belastung zwischen 11 und 16 Uhr – vor allem von Ostern bis Oktober. Schatten und Bewölkung mindern die UV-Belastung – aber sie verhindern sie nicht vollständig. In einigen Fällen kann reflektierender Untergrund, zum Beispiel Schnee oder Metallflächen, die Strahlen sogar verstärken.

Bei der Gefährdungsbeurteilung zur Festlegung von Schutzmaßnahmen bei Hitzeeinwirkung ist Folgendes zu beachten: Witterungsbedingungen (Lufttemperatur, Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit), Bekleidung und Schutzkleidung, Arbeitsschwere und Dauer der belastenden Tätigkeit sowie zusätzliche thermische Belastung, zum Beispiel durch Maschinen und Geräte.

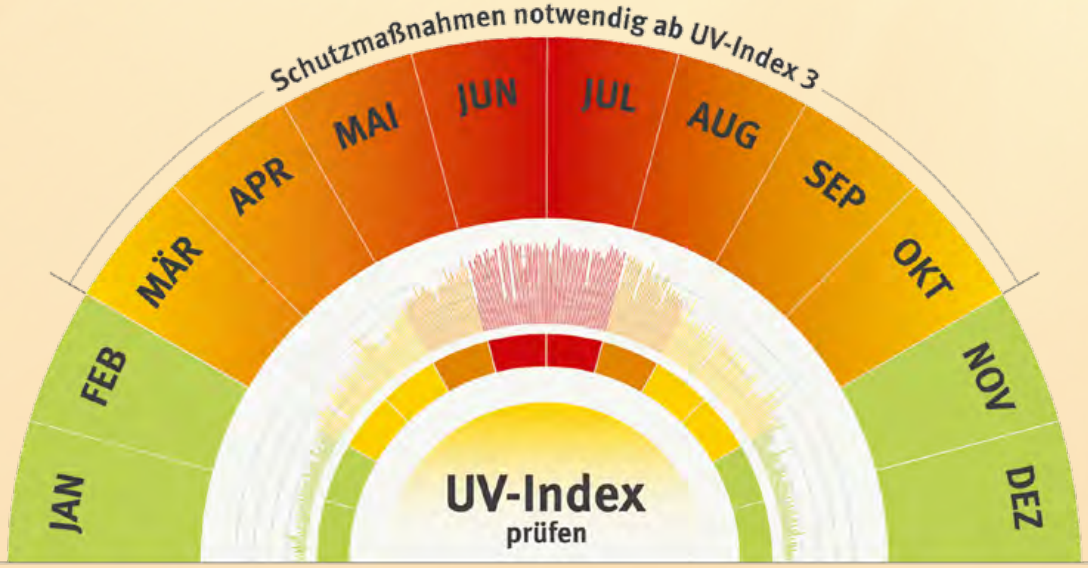
Maßnahmen bei Hitze

Vorrang haben technische Maßnahmen. Dazu zählen Klimaanlagen in Fahrzeugen oder die Ausstattung von Arbeitsbereichen mit ausreichend großen Sonnenschirmen, Sonnensegeln, Sonnenplanen oder Überdachungen. Als organisatorische Maßnahme sollten Unternehmen kalorienarme, alkoholfreie Getränke zur Verfügung stellen. „Wichtig ist außerdem eine gute Arbeitsorganisation: Anstrengende Tätigkeiten sollten nicht in der Mittagshitze stattfinden, sondern besser morgens. Und: Die arbeitsmedizinische Vorsorge muss regelmäßig thematisiert werden“, rät Dr. Caumanns. Zusätzlich können Arbeitsschwere, -dauer und -tempo an hohe Temperaturen angepasst werden. Ebenso wichtig sind Pausen und Abkühlphasen („Entwärmungszeiten“), um die körperliche Belastung zu

Körperbedeckende Kleidung

Achten Sie auf eine Kopfbedeckung mit Nacken- und Ohrenschutz und setzen Sie Ihre Haut nicht der Sonne aus. Tragen Sie eine Sonnenbrille.

Die UV-Belastung ist zwischen Ostern und Oktober von 11 bis 16 Uhr am höchsten.



UV-Index 1/2
Keine Maßnahmen notwendig.

UV-Index 3/4/5

UV-Index 6/7
Halten Sie sich mittags in Schattenbereichen auf und nutzen Sie körperbedeckende Kleidung, Kopfbedeckung, Sonnenschutzbrille sowie Sonnenschutzmittel.

UV-Index 8/9/10+
Vermeiden Sie mittags Außenarbeiten. Unbedingt im Schatten arbeiten. Körperbedeckende Kleidung, Kopfbedeckung, Sonnenschutzbrille und Sonnenschutzmittel sind obligatorisch.

© BG Bau

© Flughafen Köln/Bonn

© Freepik; Adobe Stock (MedicalWorks)

Vorsorgeuntersuchungen regelmäßig wahrnehmen

Das Hautkrebsscreening ist eine wichtige Untersuchung zur Früherkennung von Hautkrebs oder seinen Vorstufen.

Sonnencreme auftragen

© Oliver Sorg/Hamburger Airport

Der Hamburg Airport hat beim Zugang zum Flughafenvorfeld Sonnencreme-Spender aufgestellt, an denen sich die Mitarbeitenden bedienen können.

senken. Als personenbezogene Schutzmaßnahme kann Kühlkleidung zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahmen gegen UV-Strahlung

Technische Maßnahmen zum Schutz vor UV-Strahlung sind Überdachungen oder Sonnensegel. Als organisatorische Schutzmaßnahme sollte der Aufenthalt in der Sonne nach den Möglichkeiten der Arbeitsorganisation zeitlich beschränkt werden, da insbesondere von 11 bis 16 Uhr die UV-Strahlung besonders intensiv ist. Art und Umfang der Pausen (natürlich im Schatten) sollten an die Tageszeit angepasst werden.

Ist es durch technische oder organisatorische Schutzmaßnahmen nicht möglich, die UV-Strahlung ausreichend zu vermeiden, so ist der Schutz durch die konsequente Anwendung persönlicher Schutzmaßnahmen zu sichern. Üblicherweise ist in der Praxis eine Kombination aus mehreren Maßnahmen am wirkungsvollsten. Zu den personenbezogenen Schutzmaßnahmen zählen das Tragen körperbedeckender Kleidung und einer geeigneten Kopfbedeckung mit Nacken- und Ohrenschutz, die Verwendung einer Sonnenschutzbrille sowie von Sonnenschutzmitteln für die nicht von der Kleidung bedeckten Körperstellen. (msg)

DGUV Information 215-530
Klima im Fahrzeug
www.bg-verkehr.de
Webcode: 19173494

Arbeiten unter der Sonne
www.dguv.de
Webcode: p203085

DGUV Empfehlungen für arbeitsmedizinische Beratungen und Untersuchungen
www.dguv.de
Webcode: p022429

Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit im Freien
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22800332

Faktenblatt Außendienst – Unterwegs bei Hitze
www.bg-verkehr.de
Webcode: 18850595

Was Sie bei der Auswahl von Langarmshirts mit UV-Schutz beachten sollten (Checkliste)
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24257622

Poster „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24489730
Auch als Aufkleber erhältlich!

IHRE FRAGE:

Habe ich nach einer Fehlgeburt Anspruch auf Mutterschutz?

**Unsere Antwort von Martin Küppers,
Leiter des Kompetenzfelds Arbeitssicherheit und Regelwerk**

Ja, auch nach einer Fehlgeburt besteht der Anspruch auf Ruhezeit. Allerdings verknüpft der Gesetzgeber die Dauer der Schutzfrist mit dem Zeitpunkt der Fehlgeburt. Am 1. Juni dieses Jahres trat hier eine Veränderung in Kraft.

Jetzt gilt: Nach einer Fehlgeburt ab der 13. Schwangerschaftswoche hat die Betroffene Anspruch auf 14 Tage Ruhezeit. Diese Frist verlängert sich ab der 17. Schwangerschaftswoche auf sechs Wochen und auf acht Wochen ab der 20. Schwangerschaftswoche. Sollte das Kind ab der 24. Woche tot geboren werden, umfasst die Mutterschutzfrist 14 Wochen.

Die Betroffene entscheidet selbst, ob sie die Schutzfrist in vollem Umfang in Anspruch nehmen möchte – der Betrieb hat kein Mitspracherecht. Übrigens muss jedes Unternehmen in der Gefährdungsbeurteilung die Situation von Schwangeren berücksichtigen und die Arbeitssituation dahingehend prüfen, ob bestimmte Belastungen vermeidbar sind. Dazu gehören zum Beispiel das häufige Heben schwerer Lasten, langes Stehen, Kontakt mit gefährlichen Stoffen oder Stress durch hohes Arbeitstempo. Zur angemessenen Beurteilung der Situation empfehle ich, sich Rat beim betriebsärztlichen Dienst zu holen.

Anzeige

UK|BG
Unfallkassen und
Berufsgenossenschaften

Meine Beschäftigten
sollen um die besten Ideen ringen,
nicht um ihre Absicherung.

Ob Arbeitsunfall, Wegeunfall oder Berufskrankheit:
Berufsgenossenschaften und Unfallkassen kümmern sich um Haftung, Behandlung und Reha.

Gemeinsam schützen,
was zählt

Sonnenschutzmittel mit Zertifikat

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat erstmalig einen Prüfgrundsatz für beruflich genutzte Sonnenschutzmittel entwickelt. Das DGUV Test-Zeichen mit dem Zusatz „Wirksamkeit geprüft“ bescheinigt den Herstellern, dass ein Produkt wirksam und hautverträglich ist. Wer Sonnenschutzmittel für den beruflichen Einsatz sucht, erhält zukünftig durch das Prüfzeichen eine solide Entscheidungsgrundlage. Sonnensprays sind vom Test ausgeschlossen, weil sie keinen gleichmäßigen Schutz gewährleisten.

1925

wurde die erste Liste mit Berufskrankheiten veröffentlicht, für die die Gesetzliche Unfallversicherung Entschädigungsleistungen übernahm. Damals standen elf Erkrankungen auf der Liste, heute sind es 85.

NEU ERSCHIENEN:

Tod und Trauer im Unternehmen

Nach einem Todesfall im Unternehmen herrscht oft Unsicherheit. Viele Menschen fühlen sich in dieser Situation hilflos oder überfordert. Die BG Verkehr hat eine Orientierungshilfe für Führungsverantwortliche und Kolleginnen und Kollegen von Trauernden erstellt. Diese bietet neben Hintergrundinformationen Hinweise und Anregungen, wie man Betroffene unterstützen und eine angemessene Trauerkultur im Unternehmen etablieren kann.

Umgang mit Tod und Trauer im Unternehmen
www.bg-verkehr.de
Webcode: 25387554

Gegen Gewalt am Arbeitsplatz

Immer mehr Menschen erleben bei der Arbeit aggressives Verhalten von Personen, die nicht zum Betrieb gehören. In einer Umfrage im Auftrag der DGUV unter mehr als 2.000 Erwerbstätigen bestätigte ein Viertel der Befragten, dass sie Bedrohung und Gewalt als Risiko an ihrem Arbeitsplatz wahrnehmen. Auch Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr sind betroffen. In Bussen, Bahnen und Taxen zum Beispiel geht laut DGUV mittlerweile jeder zehnte meldepflichtige Arbeitsunfall auf einen verbalen oder körperlichen Angriff zurück.
Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung wollen mit der Kampagne **#GewaltAngehen** etwas gegen die besorgniserregende Entwicklung tun. Die Internetseite der Kampagne informiert unter anderem über Beratungs- und Unterstützungsangebote vor und nach Gewaltereignissen am Arbeitsplatz.

www.gewalt-angehen.de

Post Covid verlässlich erkennen

Eine Covid-19-Erkrankung kann langfristige Folgen haben: Erschöpfung, Konzentrationsstörungen und Kurzatmigkeit zählen dazu. Dauern diese Beschwerden länger als zwölf Wochen nach einer Infektion an, spricht man von Post Covid. Hat sich eine Person nachweislich am Arbeitsplatz infiziert, kann die Post-Covid-Erkrankung eventuell als Versicherungsfall eingestuft werden. Das Krankheitsbild umfasst eine Vielzahl möglicher körperlicher und psychischer Einschränkungen. Unter der Federführung der DGUV haben wissenschaftlich-medizinische Fachgesellschaften eine Empfehlung zur Begutachtung der Symptome entwickelt. Die Empfehlung soll die einheitliche und gerechte Beurteilung der Erkrankten sicherstellen.

Mücken, Malaria, Medikamente

Sie meinen, für die paar Tage Medikamente zur Vorbeugung einzunehmen, sei übertrieben? Das ist eine riskante Entscheidung, die Sie im schlimmsten Fall mit Ihrem Leben bezahlen.

Auch im 21. Jahrhundert leidet die Bevölkerung Afrikas unter der Malaria: Etwa eine halbe Million Menschen sterben nach Einschätzung der Weltgesundheitsorganisation jährlich nach einer Infektion durch einen scheinbar banalen Mückenstich. Darunter sind besonders viele Kinder. Die internationalen Bemühungen zur Bekämpfung der Malaria sind enorm. Aufklärung, Schulung von medizinischem Personal in Diagnostik, erste Kinder-Impfkampagnen in Hochrisikoländern. Gefährdet sind allerdings auch Menschen, die sich nur kurze Zeit in einem Risikogebiet aufhalten. Denn die Mücken, die mit ihrem Speichel den Erreger in den menschlichen Körper übertragen, machen keinen Unterschied zwischen Einheimischen, Menschen, die Urlaub machen, oder Geschäftsreisenden. Ein einziger Stich einer infektiösen Mücke genügt, um lebensgefährlich an Malaria zu erkranken.

Das Robert-Koch-Institut meldete für das vergangene Jahr 934 Fälle in deutschen Laboren nachgewiesener Malariainfektionen (Stand März 2025). Damit sind nach dem Einbruch der Infektionszahlen im Corona-Jahr 2020 die Spitzenwerte der Jahre 2014 bis 2019 wieder erreicht.

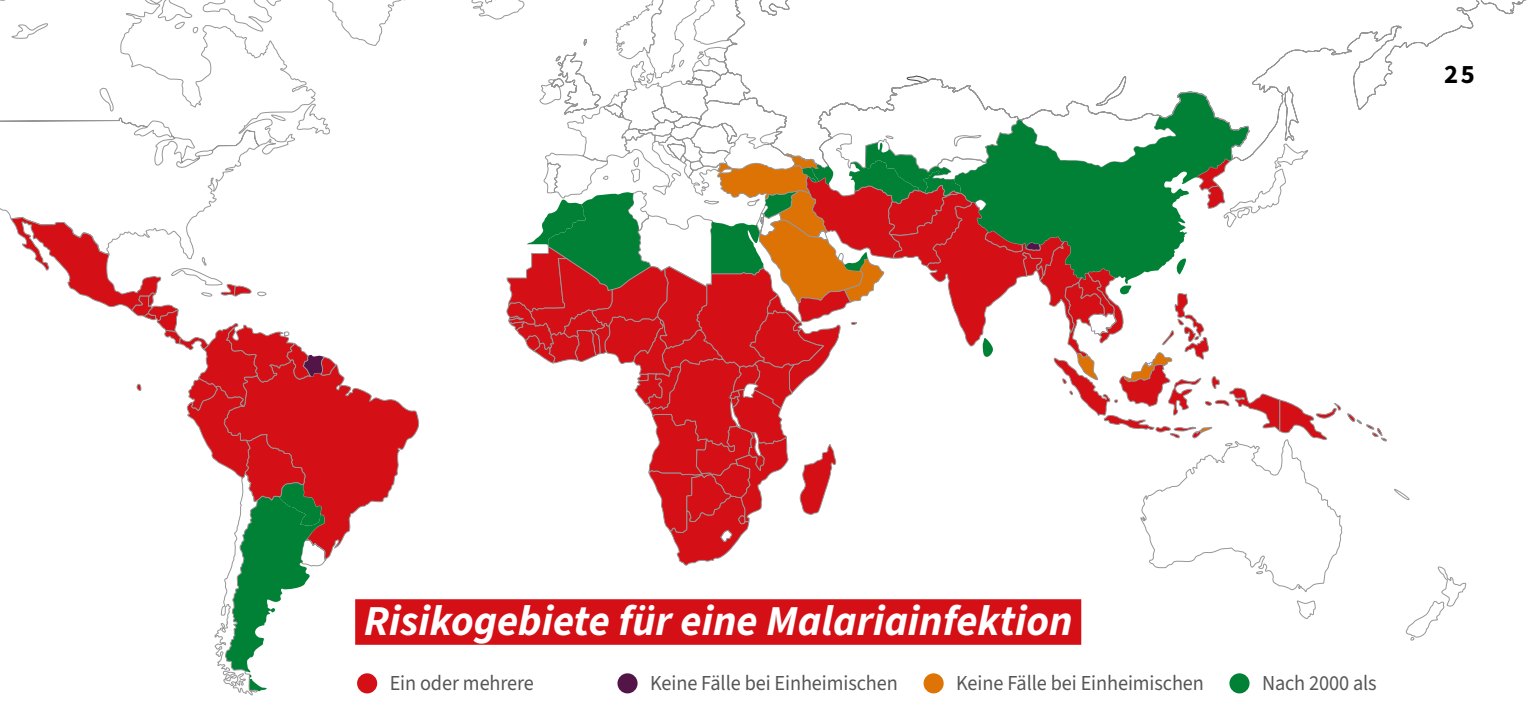
Namentliche Meldepflicht für Flugpersonal

Seitdem Mitte 2023 die namentliche Meldepflicht eingeführt wurde, ist eine tiefergehende Ermittlung zu den erkrankten Personen durch die örtlichen Gesundheitsämter möglich. Jetzt kann man die Infektionswege besser verfolgen und einen Mehrbedarf an Information und Aufklärung für einzelne Risikogruppen erkennen. Flugpersonal stellt neben den beruflich Reisenden eine eigene Risikogruppe dar. Wird eine Infektion festgestellt, ist die behandelnde Ärztin oder der behandelnde Arzt verpflichtet, eine Verdachtsanzeige auf eine Berufskrankheit an den Unfallversicherungsträger zu schicken. Die BG Verkehr ermittelt in elf Fällen für das Erkrankungsjahr 2024. In den Jahren vor der namentlichen Meldepflicht gab es nur etwa halb so viele Verdachtsanzeigen.

So sorgen Sie gut für sich

- Regelmäßig wiederkehrend: arbeitsmedizinische Vorsorge und Informationen rund um Malaria nutzen!
- Vor, während und nach dem Aufenthalt im Risikogebiet: medikamentöse Vorbeugung genau nach Schema nehmen!
- Während des Aufenthalts: Über den gesamten Zeitraum Mücken abwehren durch Netze, lange Kleidung, Abwehrspray auf Haut und Kleidung!
- Bei unklaren Beschwerden danach: immer Arzt oder Ärztin über Auslandsaufenthalt informieren, auf schnelle Malariadiagnostik drängen, falls erforderlich selbst telefonisch Kontakt mit einer tropenmedizinischen Ambulanz aufnehmen.

© picture alliance/Panama Pictures | Dwi Anoraganingrum; Freepik



Risikogebiete für eine Malariainfektion

- Ein oder mehrere Fälle bei Einheimischen
- Keine Fälle bei Einheimischen in 2022 und 2023
- Keine Fälle bei Einheimischen (> 3 Jahre) in 2023
- Nach 2000 als malariafrei zertifiziert

Eine interaktive Karte mit genauen Daten der WHO aus 2023 finden Sie auf: www.who.int.

Malariainfektion kann tödlich enden

Fast immer bemerken die Betroffenen nach etwa zwei bis vier Wochen die ersten Symptome. „Typische Symptome“ bedeuten bei Malaria leider eher ein unspezifisches Krankheitsgefühl mit Kopf- oder Gliederschmerzen, vielleicht Fieber oder Symptome wie bei einem Magen-Darm-Infekt. Es ist fatal, wenn diese Beschwerden fehlgedeutet werden, weil weder die Betroffenen noch die behandelnden Ärztinnen oder Ärzte einen Zusammenhang zum Auslandsaufenthalt herstellen. Eine verzögerte Diagnose verschlechtert die Chance erheblich, eine Malariainfektion folgenlos zu überstehen.

In etwa der Hälfte der bei der BG Verkehr gemeldeten Fälle ist erfahrungsgemäß eine Behandlung auf der Intensivstation notwendig, die Betroffenen sind häufig über Monate arbeitsunfähig. Jedes Jahr sieht die BG Verkehr bei ihren Versicherten bleibende Gesundheitsschäden, zum Beispiel ein dialysepflichtiges Nierenversagen oder Amputationen wegen Gewebezerstörung. Auch ein tödlicher Verlauf ist darunter.

Medikamente schützen nur bei korrekter Einnahme

Eigentlich eine gute Nachricht: Die Stoffkombination Atovaquon/Proguanil (wie zum Beispiel in Malarone®) bietet einen zuverlässigen Schutz. Vorbeugende Medikamente wirken allerdings nur, wenn man sie korrekt einnimmt, also regelmäßig und im vorgeschriebenen Zeitraum. Daran scheitert es oft, denn im Anschluss an einen kurzen Aufenthalt in einem Malariagebiet möchten die meisten zu Hause nicht noch sieben Tage lang Tabletten schlucken. Verständlich, aber: Nur so können Sie den Ausbruch der Krankheit zuverlässig verhindern und das eigene Leben retten!

Wer sich gegen die Einnahme von vorbeugenden Medikamenten entscheidet, nennt häufig die Angst vor Müdigkeit oder Magen-Darm-Beschwerden. Selbstverständlich sind das Nebenwirkungen, die niemand gebrauchen kann. Aber ist denn wirklich sicher, dass ich selbst Bauchweh oder Durchfall bekomme – oder habe ich davon nur mal von anderen gehört? Magen-Darm-Beschwerden lassen sich recht gut mit anderen Medikamenten mildern. Noch mehr Medikamente? Verständlich, niemand will das – aber noch weniger möchte jemand eine Malaria bekommen. Fragt man Erkrankte hinterher, sagen fast alle, sie hätten das Risiko bagatellisiert und das gefährliche Ausmaß der Erkrankung unterschätzt. Als Ärztin rate ich deshalb dringend: Sprechen Sie in der arbeitsmedizinischen Vorsorge für Tropenreisende offen über Ihre Bedenken und lassen Sie sich zur Behandlung möglicher Nebenwirkungen beraten.

Dr. Kerstin Einsiedler
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

Hinweis in eigener Sache

Seit Januar 2025 kontaktiert die BG Verkehr Malariaerkrankte aus dem Bereich Luftfahrt, um Schutzmaßnahmen und Begleitumstände der Infektion zu erfragen. Die Teilnahme an dieser schriftlichen Befragung ist freiwillig, wird anonymisiert und hat keinen Einfluss auf das Berufskrankheiten-Verfahren. Bitte helfen Sie uns durch Ihre Teilnahme, den Infektionsschutz für alle Kolleginnen und Kollegen, die in Risikogebiete fliegen, zu optimieren.

Deutsche Fachgesellschaft für Reisemedizin
www.fachgesellschaft-reisemedizin.de

Darf ich noch fahren?

Nach schweren Gesundheitsproblemen herrscht oft Verunsicherung: Ist die Eignung zum Führen eines Fahrzeugs noch gegeben? Wir zeigen anhand von Beispielen, wann eine medizinische Abklärung angeraten ist und wann nicht.

Ab wann darf ich nach einem Herzinfarkt wieder auf den Gabelstapler? Der Mitarbeiter ist schon zweimal im Betrieb ohnmächtig geworden, kann ich ihn überhaupt noch Lkw fahren lassen? Muss ich mit meiner neuen Diagnose Diabetes den Führerschein abgeben? Lesen Sie dazu unsere nachfolgenden Beispiele.

Der Pkw-Klassiker

Die Vertriebsmitarbeiterin Jessika fährt einen dienstlichen Pkw mit dem Führerschein Klasse B. Ihr Fahrverhalten ist seit Beschäftigungsbeginn unauffällig.

➔ Als Arbeitgeber lassen Sie sich mindestens jährlich die **gültige Fahrerlaubnis** vorlegen. Gemäß Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sind hier keine weiteren Eignungsbeurteilungen vorgesehen.

Auch die Ergebnisse einer betriebsärztlichen Untersuchung unterliegen der ärztlichen Schweigepflicht.

Der Lkw-Klassiker

Daniel arbeitet als Auslieferungsfahrer in einem Möbelhaus. Mit seinem Führerschein Klasse C nimmt er gemäß FeV alle fünf Jahre an der medizinischen Fahreignungsprüfung zur Neuausstellung seines Führerscheins teil.

➔ Solange Daniel als Fahrer arbeitet, gesund ist und sein Fahrverhalten unauffällig bleibt, gibt es **keinen Anlass** für häufigere Eignungsbeurteilungen außer der mindestens jährlichen Vorlage der Fahrerlaubnis beim Arbeitgeber.

Gesundheitsstörung

Jessika erzählt ihrem Vorgesetzten, dass sie jetzt „zuckerkrank“ sei. In den letzten zwei Wochen war sie wegen der Einstellung ihres Diabetes mit Insulin bei einer Schulung und dadurch arbeitsunfähig. Auf Nachfrage erklärt sie, weder bei der Schulung noch bei ihrem Arzt sei das Thema Autofahren angesprochen worden. Ihr Vorgesetzter ist verunsichert.

➔ Auf Basis der sachlich begründeten **Eignungszweifel** veranlasst Jessikas Arbeitgeber eine Fahreignungsbeurteilung beim Betriebsarzt. Bis dahin arbeitet Jessika im Innendienst.

Auffälliges Fahrverhalten

Daniels Mitfahrer berichtet dem Vorgesetzten, dass Daniel in den letzten Wochen mehrfach Ausfahrten verpasst und erst im letzten Moment vor roten Ampeln gebremst habe. Er sei besorgt und wolle nicht mehr bei Daniel im Wagen mitfahren. Im Gespräch mit dem Vorgesetzten will Daniel zu den Vorwürfen nichts sagen. Zeitgleich geht in der Firma jedoch ein zu dem Bericht passender Bußgeldbescheid für Daniels Lkw ein.

➔ Daniels Arbeitgeber veranlasst auf Basis der nachvollziehbaren **Eignungszweifel** eine vorzeitige Fahreignungsbeurteilung, da nach FeV eine Prüfung erst in zwei Jahren notwendig wäre. Heute fährt Daniel mit seiner neuen Brille wieder sicher und zuverlässig.

Besondere Gefährdung

Inzwischen ist Daniel innerbetrieblich in das Hochregallager seiner Firma gewechselt, hat seinen Staplerschein gemacht und arbeitet sowohl mit dem Gabelstapler als auch mit Hubarbeitsbühnen. Im Lager ist viel los, Flurförderzeuge und Fußgänger sind dort gleichzeitig unterwegs.

➔ Wegen der besonderen **Gefahrengeneigtheit** hat Daniels Arbeitgeber in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat eine regelmäßig wiederkehrende Eignungsprüfung für alle Fahrerinnen und Fahrer im Hochregallager arbeitsvertraglich vereinbart.

Dr. Kerstin Einsiedler
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

Der Computertest dient zur Einschätzung des Reaktionsvermögens, zum Beispiel nach einem Schlaganfall.

DGUV Information 250-010
Eignungsbeurteilungen in der betrieblichen Praxis
www.dguv.de | Webcode: p250010

© picture alliance /M.i.S. | Bernd Feil; Westend61/Joseffson

Oft nachgefragt

- **Die arbeitsmedizinische Vorsorgeverordnung (ArbMedVV) aus dem Jahr 2008 kennt keine Vorsorge für Fahr-, Steuer-und Überwachungstätigkeiten.** Die ehemalige G 25, wie sie noch von vielen Menschen genannt wird, ist weder eine Pflichtvorsorge noch eine Angebotsvorsorge, sondern eine Eignungsbeurteilung.

- **Die Beschäftigten müssen medizinischen Untersuchungen und der Ergebnismitteilung einer Eignungsbeurteilung an die Unternehmensleitung immer freiwillig zustimmen.** Gegebenenfalls können sich jedoch bei einer Weigerung arbeitsrechtliche Konsequenzen ergeben.

- **Eine Eignungsbeurteilung ist nicht zwingend an den betriebsärztlichen Dienst der Firma gebunden, nicht einmal an einen Facharzt für Arbeitsmedizin.** Allerdings lohnt es sich, vorher darüber nachzudenken, welchen Stellenwert Arbeitsplatzkenntnisse in der Eignungsbeurteilung bekommen könnten.

- **Viele Unsicherheiten rund um die Fahreignungsprüfung betreffen arbeitsrechtliche Aspekte.** Holen Sie sich frühzeitig fachlichen Rat und beziehen Sie Ihre Beschäftigten mit ein.

- **Niemand ist gezwungen, von sich aus die Führerscheinstelle über Gesundheitsprobleme zu informieren oder dort ohne Aufforderung seinen Führerschein abzugeben.** Aber die Teilnahme am Straßenverkehr ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft.
  - **Eigenverantwortung:** Wenn ich mich ans Steuer setze, bin ich für meine aktuelle Fahrtauglichkeit verantwortlich.
  - **Haftung:** Wenn ich weiß, dass ich eine Erkrankung habe oder Medikamente nehme, die in puncto Fahrtätigkeit Probleme machen können, muss ich diese Frage klären lassen, bevor ich mit dem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehme.
  - **Absichern:** Kleine Fragen können die behandelnden Ärzte meist direkt klären, zum Beispiel den zeitlichen Abstand zwischen Medikamenteneinnahme und Fahrtätigkeit. Komplexere Fragen brauchen oft ein verkehrsmedizinisches Gutachten.
  - **Ansprechperson:** Eine gute Wahl ist immer der Betriebsarzt oder die Betriebsärztin. Wenn die Klärung der Frage nach Fahreignung eine zusätzliche Spezialisierung erfordert, geben Landesärztekammern Auskunft über verkehrsmedizinische Gutachter aller Facharztrichtungen.

Wie bitte?

Im Weltraum wäre das alles kein Problem. Keine Luft, kein Schall, kein Schaden. Doch wir auf der Erde müssen gut auf unsere Ohren aufpassen. Denn was kaputt ist, bleibt kaputt.

Nach dem Motto „Viel Lärm um nichts“ denken viele Menschen, dass ein bisschen Krach ihnen nichts anhaben kann. Das rächt sich leider. Oft bleibt nur noch die Wahl zwischen gestörter Kommunikation und Hörgerät. Mit zunehmendem Lebensalter verschlechtert sich unser Hörvermögen. Daran lässt sich nichts ändern und die Einschränkungen halten sich normalerweise in Grenzen. Allerdings nur, wenn Lärm und Lebensstil das empfindliche Organ nicht zusätzlich schädigen. „Ich habe mit Anfang 60 gemerkt, dass ich meine Frau immer häufiger bitten muss, einen Satz zu wiederholen“, erinnert sich Thomas R. „Das hat sie natürlich irgendwann genervt. Das Radio habe ich immer lauter gedreht und in der Teambesprechung klang vieles verschwommen. Aber ich bin damals trotzdem nicht zum Arzt gegangen. Ein Hörgerät ist doch was für Rentner, dachte ich. Im Rückblick muss ich sagen: Das war ein Fehler. Heute verstehe ich ohne die Technik gar nichts mehr.“ Thomas R. klingt verbittert, als er das sagt.

Vorbeugen ist kein Hexenwerk

Hätte Thomas R. 20 Jahre früher daran gedacht, Gehörschutz aufzusetzen, wenn er mit der Flex arbeitet, und die kostenlosen Ohrstöpsel beim Rockkonzert konsequent verwendet, würde er das Vogelgezwitscher in seinem Garten wahrscheinlich auch heute noch mitbekommen. „Sie können durchaus vorbeugend etwas gegen eine Hörminderung im Alter tun“, bestätigt Dr. Christoph Caumanns von der BG Verkehr, Facharzt für Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde und Arbeitsmedizin. „An erster Stelle steht eine vernünftige Lebensweise mit ausreichend Schlaf, regelmäßiger Bewegung und möglichst gesunder Ernährung. Ich rate außerdem, Genussmittel zu meiden, insbesondere das Rauchen.“ Abgesehen davon kann zum Beispiel ein Schlaganfall das Hörvermögen verschlechtern, ebenso wie Ablagerungen in den Blutgefäßen (Arteriosklerose) und manche Medikamente.

Leise, undeutlich, verzerrt

Allerdings: Lärm ist die größte Gefahr für unsere Ohren. Trifft Schalldruck häufig mit hoher Intensität auf das Trommelfell, nehmen die feinen Sinneshärchen Schaden, brechen, verbiegen oder werden ganz zerstört. Eine dauerhafte Belastung von rund 85 dB(A) gilt als gesundheitsschädlich. Im kritischen Bereich liegen zum Beispiel Motorsägen, Laubbläser, Bohrmaschinen, aber auch lauter Straßenverkehr, Hundegebell oder laute Musik. „Beim Hämmern, Bohren und Ähnlichem sollte auch bei sehr kurzzeitiger Exposition im beruflichen wie privaten Bereich Gehörschutz getragen werden“,

Hörschäden sind nicht heilbar!!!

© Freepik

Woran Sie merken, dass Sie schlechter hören

- Helle Töne wie Vogelgezwitscher sind schlechter wahrnehmbar.
- Das Ticken einer Uhr oder leises Rascheln von Blättern bleibt unbemerkt.
- Die Konsonanten S und F werden häufig verwechselt.
- Gespräche bei gleichzeitigen Geräuschen im Hintergrund sind schwerer verständlich („Cocktailpartyeffekt“).
- Gespräche im Fernsehen hört man als unverständlich, „zerschossen“ oder „verschmiert“, obwohl die Lautstärke ausreicht.
- Sprache, auch im kleinen Kreis, ist schwer zu verstehen, klingt undeutlich, zu leise, verzerrt oder verwaschen.
- Das Beisammensein mit anderen strengt an und macht weniger Freude.

unterstreicht Caumanns. Das klingt nach Panikmache? „Jeder muss selbst wissen, was ihm wichtig ist. Sie können sich in wenigen Minuten das Gehör ruinieren“, sagt der Fachmann trocken.

Besteht bereits eine Schwerhörigkeit, ist ein Termin in der Hals-Nasen-Ohren-Arzt-Praxis unumgänglich. Wer weniger hört, hat weniger Sinneswahrnehmungen und weniger Anregungen – und wenn das Gehirn unterfordert wird, arbeitet es allmählich schlechter. „Auch deswegen ist das Tragen eines Hörgeräts im Frühstadium häufig angezeigt“, so Caumanns.

Prävention am Arbeitsplatz

In unseren Mitgliedsunternehmen gibt es zahlreiche Arbeitsplätze, an denen der Schutz vor Lärm als Maßnahme der Prävention unbedingt erforderlich ist. „Da denkt man zuerst an einen Flugplatz, eine Werkstatt oder den Maschinenraum“, sagt Ferris Fensky, der neue Referent für Lärm und Vibration bei der BG Verkehr. „Allerdings gibt es auch ganz andere Situationen, in denen Maßnahmen zur Lärmminderung und das Tragen von persönlichem Gehörschutz sinnvoll sein können: In einem Großraumbüro können auch Geräusche, die deutlich unterhalb der Schwelle zur Gehörschädigung liegen, die Konzentration stören und das Wohlbefinden beeinträchtigen – besonders bei anspruchsvollen geistigen Tätigkeiten. Solche Lärmeinwirkungen können zu Stress, mentaler Ermüdung und sinkender Leistungsfähigkeit führen, wobei sich gerade der Stress negativ auf die Gesundheit auswirken kann.“

Eine Hörminderung kann auch das Erkennen bzw. Orten von Warnsignalen erschweren. Ebenso problematisch ist ein Hörverlust, wenn an Arbeitsplätzen ein korrektes Sprachverstehen erforderlich ist, zum Beispiel im Funkverkehr. Last, but not least: Menschen, die schlechter hören, bemerken eventuell auch die oft leisen Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr später.

Lauter gute Gründe also, rechtzeitig auf sich aufzupassen. Und davon abgesehen: Wie öde wäre die Welt, wenn Sie ein fröhlich glucksendes Kinderlachen nicht mehr hören könnten? (dp)

Thema „Lärm“ auf den Internetseiten der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20222745

» Erfahrung ist unersetzbar «

Wolfgang Laske
Leiter der Prävention
der BG Verkehr

Heutige Fahrzeuge sind mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Doch Wolfgang Laske, Präventionsleiter der BG Verkehr, warnt: Technik ersetzt nicht die Aufmerksamkeit und Erfahrung der Fahrerinnen und Fahrer.

Herr Laske, Fahrerassistenzsysteme sollen helfen. Aber Sie warnen: Zu viel Vertrauen in Technik kann gefährlich sein. Warum?
Moderne Assistenzsysteme wiegen uns in Sicherheit – dabei vernachlässigen wir oft eine wichtige Fähigkeit: die Aufmerksamkeit. Fahrerinnen und Fahrer sind Fachkräfte mit großer Erfahrung, die sie täglich aktiv einsetzen sollten. Bei der verantwortungsvollen Aufgabe, ein Fahrzeug zu führen, kann die Technik nur unterstützen. Sie soll die Leistungsfähigkeit von Fahrerinnen und Fahrern nicht ersetzen.

Welche Technik ist aus Ihrer Sicht sinnvoll – und wann wird es zu viel?
Wir brauchen ein gesundes Mittelmaß. Assistenzsysteme sind eine wichtige und wertvolle Ausstattung in Fahrzeugen. So können beispielsweise Spurhalte- oder Notbremsassistenten Unfälle verhindern. Aber: Wenn Fahrerinnen und Fahrer Funktionen in verschachtelten Menüs bedienen müssen oder von zu vielen akustischen und optischen Signalen überflutet werden, kann das überfordern. Einige Fahrzeughersteller denken gerade um: Wichtige Funktionen wie Licht oder Scheibenwischer sollen wieder haptisch per Knopf oder Schalter bedienbar sein. Das wirkt wie ein Rückschritt, ist aber ein Schritt in die richtige Richtung.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft im Umgang mit Technik im Straßenverkehr?
Führungskräfte sollten Fahrerinnen und Fahrer bei regelmäßigen Unterweisungen motivieren, während ihrer Aufgabe aufmerksam zu bleiben und die Technik als „Unterstützer“ zu sehen – nicht als Ersatz. Die Verantwortung bleibt beim Menschen – und der muss jederzeit die Kontrolle behalten. Unternehmen sollten vor dem Fahrzeugkauf prüfen, welche Technik dem Einsatz dient. Es geht nicht darum, das ultimative Fahrzeug mit allen „Extras“ zu konfigurieren, sondern das richtige Maß zu finden, Stichwort „Gefährdungsbeurteilung“. Moderne Technik unterstützt – doch Aufmerksamkeit bleibt entscheidend für sicheres Fahren.

Impressum

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

Gesamtverantwortung:
Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:
Wolfgang Laske,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:
Dr. Marc Sgonina (msg)

Redaktion:
Moritz Heitmann (mh),
Björn Helmke (bjh),
Dorothee Pehlke (dp)

Leserbriefe:
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:
contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei:
Bonifatius GmbH
Karl-Schurz-Straße 26, 33100 Paderborn

PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern
PEFC
PEFC/04-31-0934
www.pefc.de

BLAUER ENGEL
DAS UMWELTZEICHEN
RG4
www.blauer-engel.de/uz195
Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 7. Juli 2025
Der SicherheitsProfi erscheint viermal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

© Freepik; Unsplash (Marek Levák, designmesk); BG Verkehr

So erreichen Sie die

BG Verkehr

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

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

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

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

Datenschutz
Für den Magazinersand verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des SicherheitsProfi genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter: www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

Adressänderungen und Abbestellungen

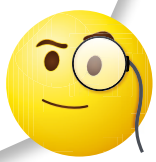
Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.
Sie finden Ihn über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins. Änderungen per Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Die nächste Ausgabe erscheint im Dezember 2025.

Die Lösungen für „Testen Sie Ihr Wissen“ von Seite 5

Frage 1 – a, b, c
Frage 2 – a, b
Frage 3 – a



Neuer Service: Unser Onlinemagazin

Ab sofort gibt es unseren SicherheitsProfi auch als Onlinemagazin – immer und überall, egal ob am Computer, Tablet oder auf Ihrem Smartphone.

www.sicherheitsprofi.de

BG Verkehr

SicherheitsProfi:
Jetzt online und immer dabei!

www.sicherheitsprofi.de

Immer zur Hand:

Der digitale SicherheitsProfi!