3/2025 | 11033

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Spezialschiff sichert U-Boot | 8

Neues Seminarprogramm | 13

Binnenschifffahrt: Das richtige Beiboot | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SCHWERPUNKT

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

SICHER ARBEITEN

8 **Vor Ort**
Spezialschiff sichert U-Boot

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

16 **Binnenschifffahrt**
Das richtige Beiboot

GUT VERSICHERT & GESUND

22 **Gesundheitstipps & mehr**

24 **Richtig melden**
Unfall am Arbeitsplatz – was nun?

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

8 Spezialschiff sichert U-Boot

18 Cool bleiben im Sommer

24 Unfall am Arbeitsplatz – was nun?

© Titelbild: TKMS GmbH; Inhalt: TKMS GmbH; Freepik; iStock (AndreyPopov); contenova/BG Verkehr

» 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

Absturz bei Inspektion

Bei der Inspektion eines Ballastwassertanks an Bord eines Containerschiffs benutzte Praktikantin O. die fest angebrachte Leiter im Ballastwassertank. Dabei verfehlte sie eine Sprosse und stürzte rückwärts zwei Meter tief auf den Stahlboden. Eine Platzwunde am Kopf und zwei angebrochene Halswirbelknochen waren die Folgen.

Rippen gebrochen

Schiffsführer M. verkaufte Tickets an Bord. Dabei fiel eine Münze zu Boden und rollte weg. Er versuchte, diese aufzufangen, und machte einen großen Schritt nach vorn. Wegen des nassen Bodens rutschte M. aus und prallte mit der rechten Seite des Oberkörpers auf das Fahrdeck. Er brach sich mehrere Rippen.

Sturz von der Treppe

Kapitän S. trug einen Tisch die Treppe hinunter. Dabei verlor er den Halt und stürzte. Er schlug aufs Fahrerpult auf und prellte sich den rechten Arm.

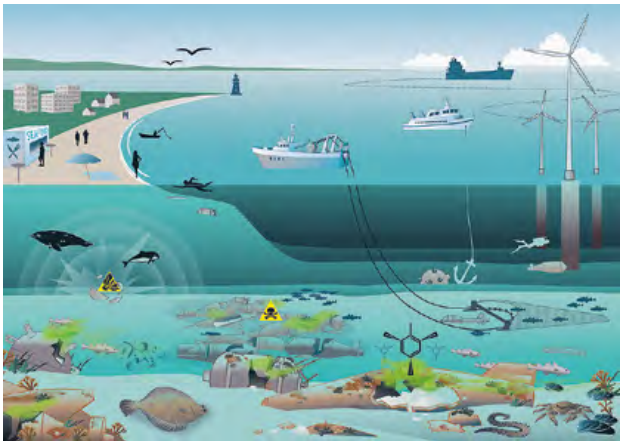
Fingerkuppen eingequetscht

Beim Ablassen von Ankerpfählen an Bord eines Mehrzweckschiffs machte Deckmann A. darunter Kanthölzer fest. So konnten die Pfähle nicht wegrollen. Als Kranführer S. die Fracht an Deck abließ, gerieten A. zwei Finger der rechten Hand zwischen den abgelassenen Ankerpfahl und Kantholz. Seine Finger wurden von der Fracht stark gequetscht.

© Freepik

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



© Andrea Thiele; www.thiele-illustration.de

Technik für Munitionsbeseitigung

Ein Projekt am Kieler GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung soll Technologien entwickeln, mit denen sich Munition aus dem Meer systematisch und in industriellem Maßstab entfernen lässt – und das vor allem endgültig. Zu den insgesamt sieben Entwicklungszielen gehören unter anderem ein unbemannter Greifroboter, eine automatisierte Vorsortier- und Zerlegeanlage direkt auf See sowie ein Schutzkonzept.

www.geomar.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.

© DSM/Annica Müllenberg

Sonderausstellung über Seeleute in der Pandemie

Bis zum 1. März 2026 ist die Ausstellung „Still Stehen – Seeleute und Geflüchtete in der Pandemie“ im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven zu sehen. In einem tunnelartigen Raum lässt die Ausstellung die Enge und Isolation nachempfinden, die Seeleute und Geflüchtete während der Pandemie erlebt haben – unterstützt von Klang, Vibrationen und Materialien. Basis sind Erkenntnisse aus Ethnologie, Sozialmedizin und Versorgungsforschung.

www.dsm.de

BINNENSCHIFFFAHRT

Der richtige Umgang mit Lebensmitteln an Bord

Krankheitserreger in Lebensmitteln können sich bei mangelhafter Hygiene stark vermehren. Um langwierige und schmerzhafte Lebensmittelinfektionen zu verhindern, ist ein sauberes Arbeiten das A und O. Dazu gehören ein gründliches Abspülen aller Kontakt- und Arbeitsflächen, die regelmäßige Reinigung von Schränken und Maschinen sowie die Verwendung von Einmalküchenpapier. Genauso wichtig ist die eigene persönliche Hygiene, zum Beispiel Händewaschen und, wenn nötig, eine Haarbedeckung.

Auch die richtige Lagerung von Lebensmitteln dämmt Erreger ein: leicht verderbliche Lebensmittel stets kühl transportieren und so schnell wie möglich im Kühlschrank oder Tiefkühlfach verstauen. Nach Anbruch zügig verbrauchen und in verschließbare saubere Behälter umfüllen, um sie getrennt und abgedeckt aufzubewahren. Gleiches gilt für verarbeitete Speisen. Immer auch auf das Mindesthaltbarkeitsdatum achten. Vor der Zubereitung sollte Tiefkühlware im Kühlschrank aufgetaut und dann sofort verarbeitet und verbraucht werden.

Ausführliche Informationen zum Thema Hygiene an Bord bieten die Blätter E3.1–E3.8 des Handbuchs Binnenschifffahrt.

Handbuch Binnenschifffahrt
www.bg-verkehr.de
Webcode: 21908833

BSH ändert Angebot von Papierseekarten

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat beschlossen, die nationalen Papierseekarten in deutscher Sprache im Format DIN A1 schrittweise vom Markt zu nehmen. Um Abdeckungslücken zu vermeiden, kommen neue regionale Papierseekarten im Format DIN A0 und in englischer Sprache auf den Markt. Für die Nordsee werden dadurch sieben und für die Ostsee acht neue regionale Papierseekarten hergestellt. Ein Großteil der Informationen der nationalen Papierseekarten wird in die internationalen Papierseekarten (in englischer Sprache) überführt. Ab 2026 ist der Start der digitalen Produkte geplant.

www.bsh.de

Neu erschienen

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

Unterweisung mit Praxisteil

Ein Sturz ins Wasser kann tödlich enden. Deshalb sind Rettungswesten und Schwimmhilfen bei Arbeiten an und auf Binnengewässern notwendig. Eine jährliche Unterweisung mit praktischer Übung ist daher Pflicht. Welche Inhalte zur Unterweisung gehören, hat die DGUV in einer Publikation zusammengefasst.

Praktische Unterweisung
Fachbereich AKTUELL
www.dguv.de
Webcode: 25867663

© Freepik

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

Autonom fahrendes Forschungsschiff getauft

© DST e. V.

„Nova“ heißt der 15 Meter lange Katamaran, den die Universität Duisburg-Essen und das Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) vorgestellt haben. Das Schiff ist mit der kompletten Technik ausgerüstet, die für eine vollständig automatisierte Fahrt nötig ist – einschließlich komplexer Manöver wie Schleusenfahrten. Angetrieben wird „Nova“ rein elektrisch. Die Energie liefern Akkus und eine Solaranlage auf dem Dach. Auf der schwimmenden Forschungsplattform wollen die Forschenden alternative Antriebe sowie die autonome Schifffahrt testen.

www.dst-org.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

U-Boot auf Erprobungsfahrt

Die Kieler Werft TKMS baut unter anderem U-Boote für die Deutsche Marine und internationale Auftraggeber. Während ihrer praktischen Erprobung unter Wasser gehören die Boote und ihre Besatzung zur zivilen Flotte und sind bei der BG Verkehr versichert. Wie schützt man ein Boot, das dafür konzipiert ist, unsichtbar durch die Tiefe zu gleiten?

Wer nicht eingeweiht ist, sieht an diesem sonnigen Tag nur ein Spezialschiff, das langsam durch das Kieler Hafenbecken fährt. Die Hubschrauber-Landeplattform am Bug macht etwas stutzig. Doch kaum jemand weiß, dass im Inneren der „Aquanaut“ ein Hospital mit Intensivbehandlungsplatz und zwei Ärzten bereitsteht, Rettungstaucher durch den „Moonpool“ schnellstmöglich ins Wasser gelangen können und auf der Brücke ein U-Boot-Sicherheitsoffizier hochkonzentriert ins Leere lauscht. Alle 30 Minuten ein kurzer Sprechkontakt, dann wieder Stille. Wie eine Ente, die ihr Küken bei den ersten Ausflügen ins Wasser begleitet, ist die „Aquanaut“ als Sicherungsschiff dabei, wenn ein U-Boot die ersten Male in die Tiefe taucht. Anfangs nur für wenige Meter, später dann bis zu 24 Monate mit immer anspruchsvolleren Fahraufgaben. „Wenn wir bei den taktischen Übungen Katz und Maus spielen, kann es passieren, dass 25 Meter vor uns das Boot auftaucht“, sagt Kapitän Hajo Sommer. „Das ist dann schon ein besonderer Moment“.

Aus der Handelsflotte in die Marine

Das Sicherungsschiff „Aquanaut“ fährt wie das Schwesterschiff „Herkules“ unter deutscher Flagge und ist mit seiner rund 15-köpfigen Besatzung bei der BG Verkehr versichert. Auch das U-Boot und seine Erprobungsmannschaft gehören zur deutschen Handelsflotte, bevor der Kunde die Ware in Empfang nimmt. Erst dann wird aus dem waffenlosen Boot ein Kriegsgerät. Geheimhaltung gilt von Anfang an: Wir erfahren kaum etwas über Reichweite, Tauchtiefe und -zeit oder technische Ausstattung. Fotografieren im Dock ist verboten. Dagegen gibt es aufschlussreiche Informationen dazu, wie sich die Besatzung der „Aquanaut“ darauf vorbereitet, der U-Boot-Crew auf der Erprobungsfahrt zu Hilfe zu eilen, falls etwas schiefgeht. Denn das lässt sich trotz der technischen Perfektion und größtmöglichen Sorgfalt niemals völlig ausschließen.

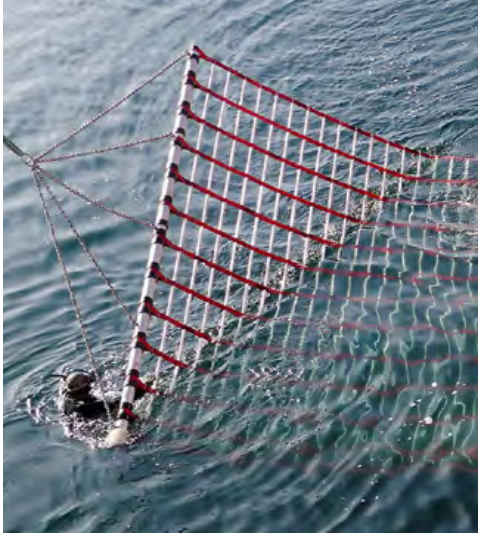
Im Fortschritt der Übungsfahrten geht es oft in den Skagerrak. Das viel befahrene Seegebiet ist bekannt für Seegang und Wind – und es ist vor Norwegen bis zu 700 Meter tief. Wie viele Wracks hier liegen, lässt sich nicht genau sagen. Fest steht jedoch, dass weder hier noch anderswo ein einziges U-Boot auf Erprobungsfahrt verlorenging.

Auftauchen – sofort auftauchen

Nicht nur die Technologie der U-Boote, auch das Sicherheitskonzept zum Schutz der Besatzung hat Spitzenniveau. Patrick Mambrey, Fachkraft für Arbeitssicherheit, hat gemeinsam mit dem Sicherheitsteam von TKMS Schritt für Schritt durchdacht, wie sich lebensgefährliche Risiken bei der U-Boot-Erprobung entschärfen lassen. Bei vielen Lösungen nutzen die Verantwortlichen ihre Erfahrung aus der eigenen aktiven Zeit als U-Boot-Fahrer. Zu dem ernsten Thema gehört unbedingt eine Portion Optimismus („Ein U-Boot kommt immer hoch!“). Wer im Zweifel geopfert wird, steht jedenfalls fest: „Die Bergung der Menschen hat oberste Priorität“, stellt der Kapitän klar.

» *Die Bergung der Menschen hat oberste Priorität.* «

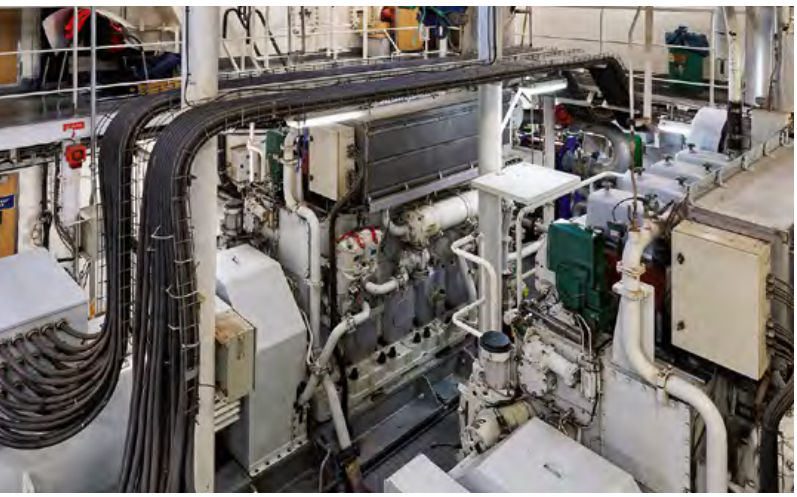
Hans-Joachim Sommer
Kapitän der „Aquanaut“



Übung im Sommer 2025: Mit dem Rettungsnetz werden die „Verunglückten“ aus dem kalten Wasser „gefischt“ und über die geraden Schiffswände der „Aquanaut“ an Bord gehievt. Ein Rettungstaucher unterstützt bei dem Manöver.

Das hört sich erst mal gut an. Aber wie soll das im Ernstfall funktionieren? Was ist zum Beispiel, wenn das Boot wegen eines Wassereinbruchs nicht mehr auftauchen kann und auf Grund sinkt? „Technische Probleme muss die Mannschaft unten lösen. Wir können nur unterstützen“, antwortet Sicherheitsspezialist Sebastian Hülsmann. „Etwa durch die Bergungstaucher.“

Gelingt es der Besatzung, im Notfall das Boot zu verlassen, steht die Rettungskette. Die „Aquanaut“ schickt sofort das schnelle Beiboot mit dem Rettungsfloß los.



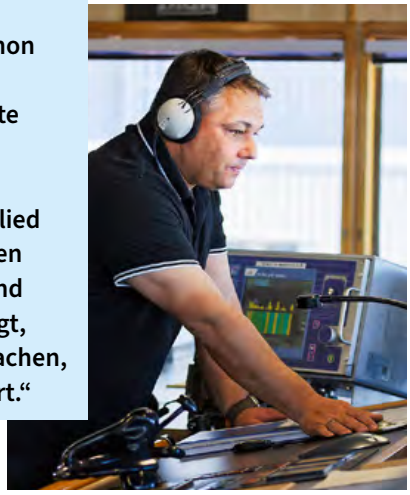
Die beiden Hauptmaschinen sind reine Kraftpakete mit 9.100 PS. Damit kann die „Aquanaut“ ein U-Boot längsseits nehmen und in einen sicheren Hafen schleppen. Das Schiff ist sehr gut manövrierbar und braucht keine Schlepper.

Bei der Rettung zählt jede Minute. „Im schlimmsten Szenario haben wir circa 45 Personen im Meer, die Gefahr laufen, an Unterkühlung zu sterben. Wir fischen die Leute mit dem Rettungsnetz oder -korb aus dem Wasser“, beschreibt Kapitän Sommer, „und hieven sie mit dem Kran auf den Landeplatz für den Helikopter.“ Die Landeplattform ist nicht primär für den Einsatz eines Rettungshubschraubers gedacht („Da kommt doch kein Flieger rechtzeitig“), sondern eignet sich vor allem zur ersten Lagerung und Begutachtung der Verletzten. Das Wort „Triage“ haben die meisten von uns erstmals im Zusammenhang mit Corona gehört. Im Notfall stellt sich auch auf der „Aquanaut“ die Frage, wer als Erster behandelt wird. Die Ärzte verteilen nach einer ersten schnellen Begutachtung der Verletzten farbige Karten. Wer ein Rot im Plastikbeutel um den Hals trägt, hat kaum noch Überlebenschancen, Grün bedeutet: Sofort reinbringen! „In Extremsituationen müssen Sie klare Worte finden“, sagt Sebastian Hülsmann. „Die Sicherheit in der Entscheidung gibt allen Kraft.“

Pausenlose Präzisionsarbeit

U-Boote sollen möglichst geräuschlos fahren. Der Sprechkontakt zwischen „Küken“ und Sicherungsschiff läuft über das Unterwassertelefon. Der U-Boot-Sicherheitsoffizier (USO) sitzt auf der geräumigen Brücke der „Aquanaut“ neben dem Kapitän mit einer Stoppuhr vor

Kapitän Hans-Joachim Sommer (Hajo) wusste schon nach dem Abitur, was er will: Der Nautiker sammelte unter anderem Erfahrung auf Tankschiffen und war jahrelang Besatzungsmitglied auf U-Booten der Deutschen Marine. „Wenn mich jemand bei Sicherheitsthemen fragt, warum müssen wir das machen, dann habe ich eine Antwort.“



Ingenieur Tobias Wegener ist der Leiter der Maschinenanlage auf der „Aquanaut“. Er kennt sich mit der Technik über und unter Wasser bestens aus. „Eine Überwassereinheit können Sie nicht mit einem U-Boot vergleichen.“

Die „Aquanaut“ war ursprünglich ein Offshore-Versorger und wurde den neuen Anforderungen entsprechend bei TKMS umgebaut. Das Sicherungsschiff verfügt unter anderem über eine Landeplattform für Hubschrauber, einen 45-Tonnen-Bordkran und rund 80 Schlafplätze.

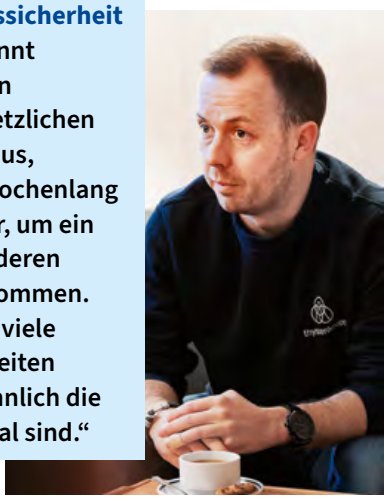
zwei Monitoren und spitzt die Ohren. Akustische Signale vermitteln das Lagebild und die Schiffsposition. Alle halbe Stunde gibt es einen kurzen Sprechkontakt über das Unterwassertelefon. Dafür verwenden alle Beteiligten eine einheitliche Kommandosprache, die in einem eigentümlichen Singsang durch die Tiefe geschickt wird. Das üben sie während der Ausbildung so intensiv wie das Erlernen einer Fremdsprache. „Durch die festgelegten Sätze verstehen wir mehr. Auch bei einer eventuell unvollständigen Übermittlung können wir anhand einzelner Begriffe und der Satzmelodie auf die gesamte Nachricht schließen“, erläutert Hülsmann. Die Tätigkeit als USO verlangt höchste Konzentration. Eine Schicht dauert nur drei Stunden – falls jemand merkt, dass die Aufmerksamkeit nachlässt, wird früher gewechselt. Auf die Frage, ob die Herren bei diesem verantwortungsvollen Job denn noch ruhig schlafen können, reagiert die Runde mit einhelligem Lächeln. „Falls ich Sorgen habe, weiß ich, an wen ich mich wenden kann“, antwortet Ingenieur Tobias Wegener. Und Kapitän Sommer ergänzt: „Wir haben monatelang gemeinsam im Regal geschlafen (er meint damit die Betten im U-Boot), da merkt man sowieso, wenn beim anderen etwas nicht stimmt.“ Davon abgesehen steht allen Beschäftigten von Thyssenkrupp kostenlos ein externes Institut als Anlaufstelle zur psychologischen Beratung offen.

Die Speedboote haben zu tun

Die Segler in der Kieler Förde rechnen nicht damit, dass sie gerade Gesellschaft in zehn Meter Tiefe haben. Zeigt sich plötzlich ein Sehrohr, sind die meisten wie elektrisiert und steuern sofort darauf zu. „Selfies sind sehr beliebt“, sagt Sommer trocken. Allerdings ist die Freude

Sebastian Hülsmann fuhr zehn Jahre als Waffenmeister auf U-Booten, bevor er als Kapitän über Wasser große Containerschiffe steuerte. Jetzt koordiniert er in der Abteilung Operation, Shipping, Training alles, was mit den Begleitschiffen der U-Boote zu tun hat: „Eine gute U-Boot-Mannschaft baut eine Nähe auf, die es so normalerweise an Bord nicht gibt.“

Fachkraft für Arbeitssicherheit Patrick Mambrey kennt sich nicht nur mit den Vorschriften der gesetzlichen Unfallversicherung aus, sondern fuhr auch wochenlang auf und unter Wasser, um ein Gefühl für die besonderen Arbeitsplätze zu bekommen. „Mich fasziniert, wie viele Spezialisten hier arbeiten und wie außergewöhnlich die Tätigkeiten manchmal sind.“



Im Hospital stehen drei Behandlungsplätze und ein Intensivbett bereit – mehr als auf einem mittelgroßen Containerschiff. Ausreichend trockene Kleidung und eine Decke sind in 50 Notfallbeuteln verstaut.

Die schnellen Rettungsboote unterstützen im Training bei der Bergung, dem Transfer von Personen und schirmen das U-Boot vor Schaulustigen ab.

der Wassersportler nur von kurzer Dauer, denn in so einem Fall werden die Hochgeschwindigkeitsboote von der „Aquanaut“ zu Wasser gelassen. Sie umkreisen das Militärgerät und halten die Schaulustigen auf Abstand.

Der Einsatz der Rettungsboote hat viele Gründe und findet oft mehrmals täglich statt. Für manchen Neuling ist das etwas gewöhnungsbedürftig. „Auf einem normalen Handelsschiff machen Sie die vorgeschriebenen Rettungsübungen und ansonsten hängt das Boot rum und wird poliert“, beschreibt Sommer mit einem leichten Schalk in den Augen. „Es kommt schon mal vor, dass jemand zögert, wenn er zum ersten Mal bei Seegang vom Speedboot auf ein U-Boot umsteigen soll.“ Im Zweifel wird die Übung beendet.

> *» Die Sicherheit in der Entscheidung gibt allen Kraft. «*
>
> **Sebastian Hülsmann**
> Safety Management bei TKMS

Internationale Gemeinschaft

„Das Sicherungsschiff ist nicht allein“, sagt Hülsmann beim Abschied. „Bei der Fahrt in internationalen Gewässern können wir sofort ein Netzwerk zünden.“ Er meint das International Submarine Escape and Rescue Liaison Office. Nach dem Untergang des russischen Atom-U-Boots „Kursk“ gründete die NATO 2003 diese internationale Organisation zur Suche und Bergung havarierter Unterseeboote. Der kurz ISMERLO genannten Vereinigung gehören unter anderem Russland, Indien, China, die USA, Frankreich und Schweden an.

So haben Krieg und Frieden ihre eigenen Regeln. Und in Friedenszeiten bleibt nichts unversucht, um die Besatzung eines havarierten U-Boots zu retten. Als wir über das Werftgelände Richtung Parkplatz gehen, begleitet tatsächlich eine Entenmutter ihre Küken über das Pflaster.

Text: Dorothee Pehlke, Fotos: Sven Zimmermann & TKMS GmbH

Die Besatzung macht das Boot tauchklar und schließt den Zugang vom Turm zum Oberdeck.

© 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

Sicher und gesund arbeiten in der Binnenschifffahrt

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

In diesem Seminar beschäftigen sich die Teilnehmenden mit den typischen Gefährdungen an Bord von Binnenschiffen wie Fähren, Gütermotor-, Tankmotor- und Fahrgastschiffen. Sie erhalten einen Überblick über mögliche Präventionsmaßnahmen und Wege der Umsetzung.

Themen:

- Sturz ins Wasser
- Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle
- Umgang mit Gefahrstoffen
- Umschlag von Gefahrgütern
- Hautbelastungen
- Lärm und Vibration

© Christoph Papsch

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 23343395

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!

© Shutterstock (Obatala-photography); Freepik

Sicheres und gesundes Arbeiten in Seeschifffahrt und Fischerei

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

In diesem Seminar lernen Sie die grundlegenden Anforderungen an sicheres und gesundes Arbeiten auf dem Schiff kennen. Die Gefährdungsbeurteilung als zentrales Instrument im Arbeitsschutz gibt Ihnen die Möglichkeit, Maßnahmen für den Betrieb abzuleiten und mit den Beschäftigten motiviert anzugehen.

Themen:

- Verbindliche internationale Gesetzgebung im Arbeitsschutz
- Unfallverhütungsvorschrift (UVV) Seeschifffahrt
- Besonderheiten des Seebetriebs
- Gefährdungsbeurteilung
- Typisches Unfallgeschehen
- Gefährdungen durch Lärm, Tropenkrankheiten
- Verwendung und Prüfung von Arbeitsmitteln

Mehr Infos
www.bg-verkehr.de/seminare
Webcode: 23371441

Beiboote in der Binnenschifffahrt

Ob als Transportmittel zum Übersetzen von Personen, für die Übernahme von Material und Proviant oder für den Rettungs-, Berge- und Arbeitseinsatz – Beiboote sind hierbei häufig unverzichtbar. Welche Anforderungen an Beiboote aktuell gelten und wo sie festgelegt sind, damit befassen wir uns in diesem Artikel.

Grundsätzliche Anforderungen

Die nachfolgenden Fälle unterscheiden die grundsätzlichen Anforderungen an Beiboote:

1) Beiboote außerhalb des Anwendungsbereichs der ES-TRIN* sollten in jedem Fall die Anforderungen der Europäischen Norm (EN) 1914:2016 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt – Arbeits-, Bei- und Rettungsboote“ erfüllen.
2) Schafft ein Unternehmen ein neues Beiboot als Ausrüstung gemäß ES-TRIN an, muss es den Anforderungen im Kapitel 13.07 „Beiboote“ der ES-TRIN entsprechen: Diese sind in der EN 1914:2016 festgelegt. Im Falle von Fahrgastschiffen müssen Unternehmen das Beiboot nach den Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe nach Kapitel 19 ES-TRIN mit einem Motor und einem Suchscheinwerfer ausstatten.
3) Bei Beibooten, die weder der EN 1914:2016 entsprechen noch in der von der CESNI** veröffentlichten Liste für Beiboote enthalten sind, gelten Übergangsbestimmungen:
   - wenn sie vor dem 1. Oktober 2003 als Ausrüstung an Bord von Fahrzeugen waren, die auf dem Rhein fahren, und
   - wenn sie vor dem 1. Januar 2009 als Ausrüstung an Bord von Fahrzeugen waren, die ausschließlich auf Wasserstraßen außerhalb des Rheins verkehren.

» Wer sich ein neues Beiboot anschafft, sollte darauf achten, dass es der EN 1914:2016 entspricht. «

Frank Fehlauer
Leiter der DGUV-Zertifizierungsstelle
bei der BG Verkehr

Prüfung

Die DGUV Test-, Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereichs Verkehr und Landschaft ist für die Prüfung und Zertifizierung der genannten Beiboote nach der aktuellen Norm 1914:2016 akkreditiert.

Interessierte können telefonisch unter 040 39080-1986 oder per E-Mail an pr.fa.verkehr@bg-verkehr.de weitere Informationen erhalten oder direkt einen Prüfungsantrag stellen.

» Beiboote, die nicht der EN 1914:2016 entsprechen und nicht in der CESNI-Liste stehen, können aktuell noch nachträglich durch einen Sachverständigen abgenommen werden. «

Hans-Josef Braun
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Übergangsbestimmungen für Beiboote gemäß ES-TRIN

Wenn die Übergangsbestimmungen für bereits vorhandene Beiboote gelten, müssen diese Boote bestimmte Bedingungen erfüllen. Diese sind abschließend in Artikel 32.06 Nummer 2 ES-TRIN genannt. Sie orientieren sich weitgehend an der Europäischen Norm EN 1914:2016. Laut Artikel 32.06 Nummer 2 ES-TRIN müssen unter anderem folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Der Freibord muss mit der maximal zugelassenen Personenanzahl und Ausrüstung mindestens 25 cm betragen.
- Das Produkt aus $L_B \cdot B_B \cdot H_B$ muss mindestens 2,7 m^3 betragen.
- Der Restauftrieb in kN des vollgeschlagenen unbemannten Bootes muss mindestens 0,3 $L_B \cdot B_B \cdot H_B$ betragen.
- Das Beiboot muss über Sitzplätze für die maximal zulässige Personenanzahl verfügen und mit dieser besetzt sicher manövriert werden können.

Diese und die übrigen in den Übergangsbestimmungen im ES-TRIN aufgeführten Bedingungen müssen durch einen Sachverständigen bestätigt werden.

Anforderung an die Wartung und wiederkehrende Prüfung

Die Wartungs- und Prüfanforderungen richten sich gemäß ES-TRIN nach den Herstellerangaben. Fehlen die Angaben, gelten die Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung für Arbeitsmittelprüfungen.

Die Prüfinformationen für Güter-, Tank- und Fahrgastschiffe DGUV Information 214-034, -035, -036 sowie die Fachbereich AKTUELL FBVL-008 enthalten unter anderem auch Informationen und Bescheinigungen zum Thema „Kontrolle, Wartung und Prüfung“.

* ES-TRIN: European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels, dt.: Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe

** CESNI: Comité Européen pour l’Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, dt.: Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt

Prüfinformation Güterschiff
DGUV Information 214-034
www.bg-verkehr.de
Webcode: 21978876

Fachbereich AKTUELL Checkliste
www.dguv.de
Webcode: p022204

Europäischer Standard
der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN)
www.cesni.eu

CESNI-Beibootliste
www.cesni.eu

Handbuch Binnenschifffahrt
www.bg-verkehr.de
Webcode: 21908833

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).

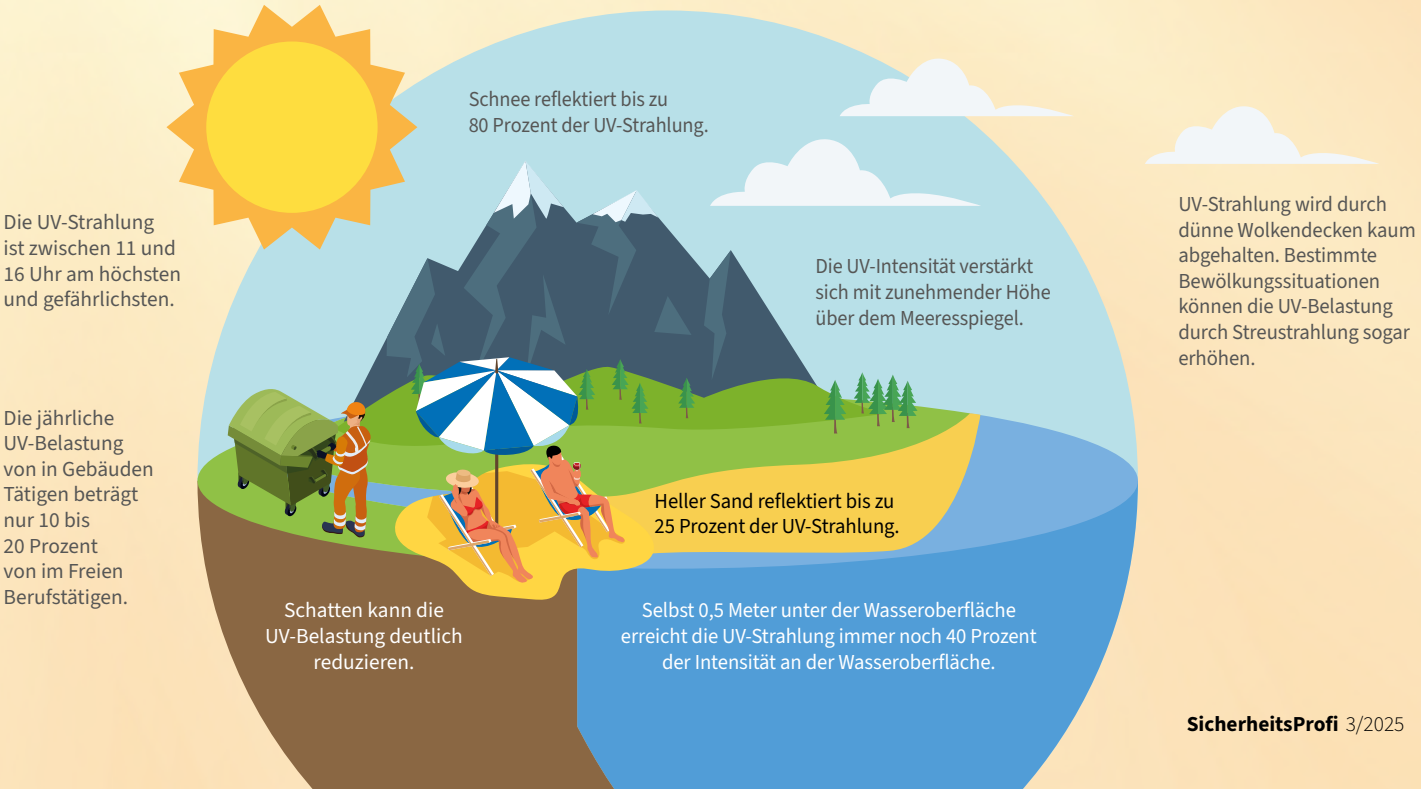
Bis 2022 wurden mehr als 38.600 Fälle von Hautkrebs anerkannt.

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.

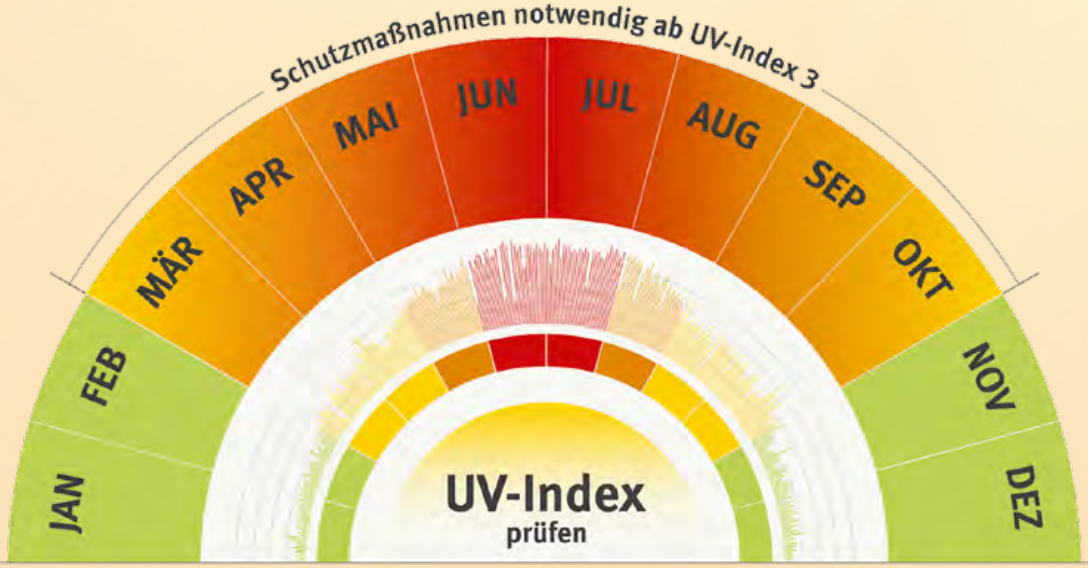
Maßnahmen bei Hitze

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.

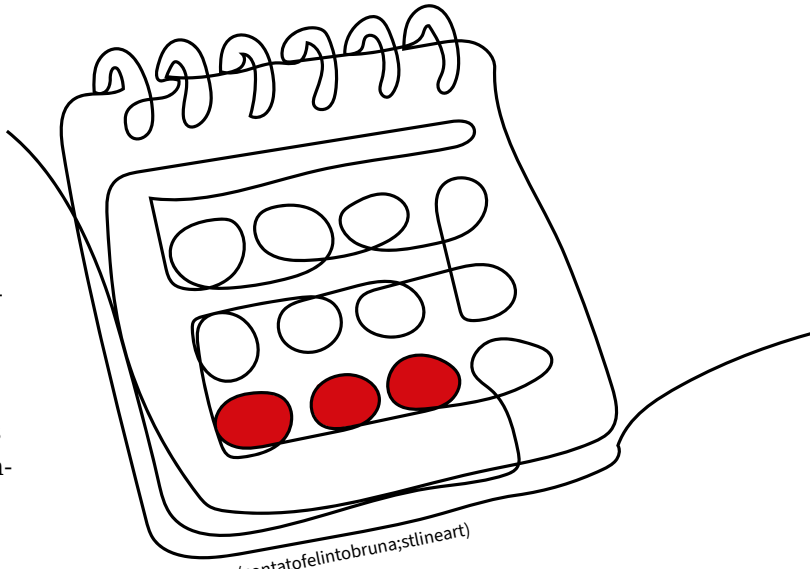
www.gewalt-angehen.de

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.

Unfall am Arbeitsplatz – was nun?

Arbeitsunfälle ereignen sich täglich: Ein Sturz auf dem Flur, eine Schnittverletzung in der Werkstatt oder ein Autounfall auf dem Weg zur Arbeit. Dann ist nicht nur Erste Hilfe gefragt – man muss den Unfall auch korrekt melden. Wir zeigen, worauf es ankommt.



© Freepik (contatofelintobruna;stlineart)

Wann wird ein Unfall gemeldet?
Ein Unfall muss der BG Verkehr immer dann gemeldet werden, wenn die verletzte Person länger als drei Kalendertage arbeitsunfähig ist oder wenn die Person infolge des Unfalls stirbt. Beispiel: Ein Unfall ereignet sich am Montag und die Person wird ab Dienstag krankgeschrieben. Kann sie am Donnerstag noch nicht arbeiten, muss das Unternehmen den Unfall melden. Nicht meldepflichtig sind Unfälle, wenn der oder die Beschäftigte nur am Unfalltag oder an maximal drei Kalendertagen nicht arbeiten kann.

***Wichtig:** Auch wenn keine Meldepflicht besteht, sollte der Unfall im Verbandbuch oder in einer internen Dokumentation festgehalten werden – falls später gesundheitliche Folgen auftreten.*

Wer meldet einen Unfall?
Die verletzte Person muss den Arbeitsunfall nicht selbst der BG Verkehr melden – dafür ist das Unternehmen zuständig. Es nutzt dafür das Formular „Unfallanzeige“, das sich elektronisch ausfüllen und absenden lässt. Die Meldung muss unverzüglich erfolgen, das heißt innerhalb von drei Tagen nach Bekanntwerden des Unfallereignisses.

Ist der D-Arzt ein Muss?
Nach einem Arbeitsunfall soll die verletzte Person zuerst die nächstgelegene ärztliche Hilfe aufsuchen. In bestimmten Fällen überweist die erstbehandelnde medizinische Fachkraft sie zusätzlich an eine Durchgangsärztin oder einen Durchgangsarzt (D-Arzt). Dies ist immer dann erforderlich, wenn sie über den Unfalltag hinaus arbeitsunfähig oder eine längere Behandlung absehbar ist. Auch bei der Verordnung von Heil- oder Hilfsmitteln oder bei einer Wiedererkrankung infolge früherer Unfallfolgen ist der D-Arzt-Besuch vorgeschrieben.

Die verunfallte Person kann frei unter den D-Ärztinnen und D-Ärzten wählen. Diese entscheiden, welche Behandlung nötig ist: Bei leichten Verletzungen genügt eine allgemeine Heilbehandlung, die auch Hausärztinnen oder Hausärzte übernehmen können. Bei schwereren Fällen leitet die D-Ärztin oder der D-Arzt eine besondere Heilbehandlung ein oder überweist in eine Klinik. Er oder sie informiert die BG Verkehr über das Ergebnis der Untersuchung und die weiteren Schritte. Wo sich das nächstgelegene Fachpersonal befindet, zeigt der Notfallplan im Betrieb. Außerdem bietet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung eine Onlinesuche per Ortseingabe an (▷ siehe Link).

***Gut zu wissen:** Die Behandlungskosten werden direkt mit der BG Verkehr abgerechnet, sodass die Verletzten keine Versicherungskarte vorzulegen brauchen. Auch Eigenanteile für Medikamente oder Maßnahmen wie Physiotherapie fallen für die Versicherten nicht an.*

Die verletzte Person muss den Arbeitsunfall nicht selbst der BG Verkehr melden – dafür ist das Unternehmen zuständig.

Was darf das Unternehmen wissen?
Nach einem gemeldeten Arbeitsunfall fragen sich Unternehmen häufig: „Wurde der Unfall als Arbeitsunfall anerkannt?“ Die BG Verkehr darf diese Information jedoch nicht automatisch weitergeben. Aus gutem Grund: Ob es sich um einen Arbeitsunfall handelt, ergibt sich oft aus medizinischen Gutachten, die dem Datenschutz unterliegen. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber erfahren daher nur, dass ein Unfall gemeldet wurde – nicht aber, wie die Berufsgenossenschaft ihn bewertet. Eine Weitergabe dieser Information ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung der verunfallten Person zulässig.

***Ausnahme:** Im Beitragsausgleichsverfahren informiert die Berufsgenossenschaft Verkehr das Unternehmen über alle entschädigten meldepflichtigen Unfälle, die in die Berechnung einfließen. Nur so kann es prüfen, ob das Verfahren korrekt ist.*

Wird die verunfallte Person informiert?
Auch die verunfallte Person wird nicht automatisch darüber informiert, ob ihr Unfall als Arbeitsunfall anerkannt wurde. Die BG Verkehr ist dazu nicht verpflichtet und kann aufgrund der hohen Fallzahlen nicht in jedem Fall einen Bescheid ausstellen. Um Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird in eindeutigen Fällen die Heilbehandlung oder das Verletztengeld direkt gezahlt – ohne gesonderten Anerkennungsbescheid. Wird die Behandlung auf Kosten der Berufsgenossenschaft beendet und an die Krankenkasse übergeben, weil unfallunabhängige Beschwerden vorliegen, erhält der oder die Betroffene eine Mitteilung.

Bei schweren Verletzungen oder einem möglichen Rentenanspruch stellt die Berufsgenossenschaft in jedem Fall einen schriftlichen Bescheid aus. Auch wenn Betroffene keinen Bescheid erhalten, bleiben ihre Ansprüche bestehen. Die Anerkennung des Unfalls wird dokumentiert. Kommt es später zu Folgeschäden oder Behandlungsbedarf, kann das Verfahren jederzeit erneut aufgenommen werden – unabhängig davon, ob früher ein Bescheid vorlag.

***Hinweis:** Versicherte können sich jederzeit telefonisch bei der BG Verkehr erkundigen, ob ihr Unfall anerkannt wurde.*

Tanja Sautter
Leiterin der Dienststelle Unfallfürsorge bei der BG Verkehr

Onlinesuche für den nächstgelegenen D-Arzt:
https://diva-online.dguv.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

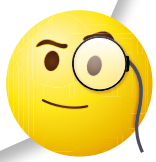
Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.
Sie finden Ihn über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins. Änderungen per Mail an:

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!