

# SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Hintergrund | 10

## Gefahrstoffe im grünen Bereich

Ausrüstung für Heißluftballone | 12

Unfall beim Catern | 14





## Liebe Leserin, lieber Leser,

wer hätte sich das vor einigen Monaten vorstellen können? Einzelhandelsgeschäfte, Gaststätten und sogar ganze Fabriken geschlossen. Leere Busse, Taxis und Flugzeuge, Einbrüche bei den Transportaufträgen – die Coronakrise hat

die Verkehrsbranche bis ins Mark getroffen. Viele unserer Mitgliedsunternehmen kämpfen um die wirtschaftliche Existenz. Für uns als BG Verkehr ist klar: Wir wollen tun, was in unseren Kräften steht, um die Unternehmen zu unterstützen. Mit einer zinslosen Stundung der Beitragszahlung und weiteren Erleichterungen für durch die Corona-Pandemie in Not geratene Unternehmen sind wir schon zu Beginn der Krise aktiv geworden. Eine weitere gute Nachricht: Der Beitragsfuß für das Umlagejahr 2019 bleibt in diesem Jahr stabil bei 3,00 (siehe Seite 20).

Geändert hat sich das Tagesgeschäft innerhalb der BG Verkehr. Mehr als 90 Prozent der Beschäftigten arbeiteten in den letzten Wochen im Homeoffice. Wir sind ein bisschen stolz, dass diese Umstellung reibungslos geklappt hat und die BG Verkehr zu jedem Zeitpunkt voll arbeitsfähig war – und es weiterhin ist. Unsere Aufsichtspersonen beraten am Telefon. Unser Präventionsbereich und die Kommunikation versorgen die Unternehmen im Internet und über unseren Newsletter mit branchenbezogenen Tipps zum Infektionsschutz (siehe Seite 8). Schade finden wir, dass wir Seminare und andere Veranstaltungen absagen mussten – aber der Schutz der Gesundheit von Seminarteilnehmern und Dozenten hat absoluten Vorrang.

Die Beschäftigten der BG Verkehr freuen sich schon auf den Tag, an dem sie wieder uneingeschränkten und sorglosen persönlichen Kontakt in den Mitgliedsunternehmen haben können. Bis dahin wird noch einige Zeit vergehen. Falls Sie bis dahin Rat und Hilfe benötigen: Wir sind für Sie da – nehmen Sie über die bekannten Kanäle Kontakt zu uns auf. Auch diese Krise geht zu Ende. Und bleiben Sie gesund!

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

**Wir tun alles, um unsere  
Mitgliedsunternehmen  
zu unterstützen.**

### Impressum

#### Herausgeber:

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

#### Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende  
der Geschäftsführung

#### Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

#### Redaktion:

Dorothee Pehlke (dp),  
Birgitta Angenendt (ba),  
Renate Bantz (rb), Günter  
Heider (gh), Ute Krohne (uk)  
redaktion@sicherheitsprofi.de

#### Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH  
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

#### Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

#### Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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



@ picture alliance/keystone

10

© Gettyimages/FamVeld



08



@ Getty Images/Biletskiy\_Evgeniy

12

**Schnell informiert**

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen 04

**Sicher & gesund**

Coronavirus  
Empfehlungen und Hinweise der BG Verkehr 08

Studie zu Gefahrstoffen  
Alle Werte im grünen Bereich 10

Praxistipp für Ballonfahrer  
Die Gurtspinne als Helfer 12

Unfall beim Catern  
Technische Maßnahmen zum Arbeitsschutz 14

Erste Hilfe für die Seele  
Im Notfall richtig reagieren 16

**Gut versichert**

Rechtstipp und Kurzmeldungen 18

Leistungen der BG Verkehr  
Hilfe nach einem Arbeitsunfall 19

Der Beitrag bleibt stabil  
Infos zum Umlagejahr 2019 20

**Service**

Prävention aktuell  
Dr. Jörg Hedtmann 22

Erste Hilfe  
Wiederbelebungsmaßnahmen 22

Kontaktübersicht  
So erreichen Sie die BG Verkehr 23

Editorial/Impressum 02

## UV-Schutz ohne Kompromisse

Hautkrebs durch natürliche UV-Strahlung ist auf dem Vormarsch. Für Arbeitgeber bedeutet das: Sind die Beschäftigten regelmäßig länger als eine Viertelstunde direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt, gehört das Thema gemäß Empfehlung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung in die Gefährdungsbeurteilung. Erste Wahl bei den Schutzmaßnahmen ist die Beschattung der Arbeitsplätze oder eine Verschiebung der Arbeit in unkritische Zeiten. Außerdem schützen langärmelige Oberteile aus dichtem Stoff, lange Hosen sowie ein Hut oder eine Kappe mit Nackenschutz. Hände, Gesicht, Hals und Ohren müssen gründlich und dick mit Sonnenschutzmittel eingecremt werden, Lichtschutzfaktor mindes-



© Getty Images/Monty Rakusen

tens 30. Mehr hilft mehr – das gilt für den Lichtschutzfaktor genauso wie für die Auftragsmenge. Für die kostenlose Bereitstellung der Sonnenschutzmittel ist der Arbeitgeber verantwortlich!

Als Orientierungshilfe zur Einschätzung der Gefährdung wurde weltweit

der sogenannte UV-Index eingeführt. Das Bundesamt für Strahlenschutz bietet hierzu einen UV-Newsletter an.

**+** Bundesamt für Strahlenschutz  
[www.bfs.de/DE/themen/opt/uv/uv\\_node.html](http://www.bfs.de/DE/themen/opt/uv/uv_node.html)



## Viel Lob für den SicherheitsProfi

Mehr als 90 Prozent der Leserinnen und Leser, die an der Umfrage teilgenommen haben, gefällt unser Magazin gut oder sehr gut. Mehr als 80 Prozent lesen alle Ausgaben und möchten auch in Zukunft am liebsten viermal im Jahr ein gedrucktes Heft erhalten. Inhaltlich bevorzugen rund zwei Drittel der Leser praxisbezogene Handlungshilfen, gute Beispiele aus dem Arbeitsalltag, Vorschriften und Rechtsfragen, die möglichst kurz und prägnant präsentiert werden. Unterhaltsam beschreibende Texte wie die Reportage lesen etwa 40 Prozent. Mit insgesamt rund 1.000 Rückmeldungen aus allen Branchen gelten die Daten als aussagefähig. Die Redaktion wertet die Daten weiter aus und wird das Magazin im Sinne der Leserinnen und Leser weiterentwickeln.

SicherheitsProfi 2/2020

## Stufen statt Sprossen

Abstürze von Leitern sind ein branchenübergreifendes Problem. Um die Sicherheit zu erhöhen, wurde bereits 2018 die Technische Regel für Betriebssicherheit angepasst: Tragbare Leitern dürfen als hoch gelegener Arbeitsplatz nur verwendet werden, wenn der Beschäftigte mit beiden

Füßen auf einer Stufe oder Plattform steht. Sprossenleitern sollen also nur in Ausnahmefällen benutzt werden.

**+** Technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 2121-2 „Gefährdung von Beschäftigten bei der Verwendung von Leitern“  
[kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp](http://kompendium.bg-verkehr.de/index.jsp)

## Schutz vor Drohnen



Um den Flugverkehr vor Drohnen zu schützen, will die Bundespolizei an 14 deutschen Verkehrsflughäfen ein stationäres Drohnenabwehrsystem einrichten. Das geht aus einer Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium Steffen Bilger auf eine Anfrage des Bundestagsabgeordneten Andrej Hunko (Linke) hervor. Dazu soll zunächst im Rahmen des Projekts FALKE ein

Gesamtkonzept zur Abwehr von illegal operierenden UAS (Unmanned Aerial Systems) entwickelt und beispielhaft am Flughafen Hamburg demonstriert werden.

**+** [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

© Adobe Stock/Peter Maszlen

## Arbeits- und Wegeunfälle: rückläufiger Trend

Im Jahr 2019 ist die Zahl aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle in Deutschland um 0,4 Prozent auf 873.971 gesunken. Das zeigen die vorläufigen Zahlen, die die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung veröffentlicht hat. Auch bei den Unfällen auf dem Arbeitsweg gab es einen Rückgang: Ihre Zahl sank um 0,9 Prozent auf 186.859. In den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erlitten nach vorläufigen Zahlen im Vorjahr 81.986 Beschäftigte einen meldepflichtigen Arbeitsunfall. Das war ein Prozent weniger als 2018 (82.811). Davon ereigneten sich 74.127 Unfälle bei der Arbeit (2018: 74.769) und 7.859 auf dem Arbeitsweg (2018: 8.042). Eine negative Entwicklung verzeichnete die BG Verkehr bei der Zahl der tödlichen Unfälle: 2019 verloren 102 Menschen bei einem Arbeits- oder Wegeunfall ihr Leben. Das waren elf mehr als im Vorjahr.



© Getty Images/Tomml

© Adobe/daniel



## Geruchsergebnisse in Flugzeugen

Im vergangenen Jahr gingen bei der BG Verkehr 524 Unfallmeldungen nach Fume-and-Smell-Events ein. Im Vergleich zu 2018 ist das ein leichter Rückgang um rund drei Prozent. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von drei Tagen und mehr lag in beiden Jahren bei rund

elf Prozent. Die Fume-and-Smell-Event-Fälle werden seit 2013 als Unfallanzeigen separat erfasst. Es fließen alle Unfallanzeigen in die Fallzahlen ein, auch solche, die vorsorglich und ohne gesundheitliche Beschwerden gemeldet werden und nicht meldepflichtig sind.

## Mehr Schutz für Fahrradfahrer

Mit der im April in Kraft getretenen Reform der Straßen-Verkehrsordnung will die Bundesregierung die Sicherheit von Radfahrern erhöhen. Dazu dienen Maßnahmen wie ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen für den Radverkehr und die Einrichtung von Fahrradzonen. Beim Überholen von Radfahrern und Fußgängern gilt ein Mindestabstand. Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen müssen beim Rechtsabbiegen innerorts Schritttempo fahren. Außerdem gibt

es neue Verkehrszeichen – etwa einen Grünpfeil, der allein für Fahrradfahrer gilt. Ein weiteres Zeichen kann das Überholen von Fahrrädern oder Motorrädern verbieten. Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, ist ein Sinnbild „Lastenfahrrad“ vorgesehen.

 [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)



## Aktuelle Unfallmeldungen

### Gezerrt

Während des Fluges traten plötzlich Turbulenzen auf. Eine Flugbegleiterin drohte dadurch zu stürzen und versuchte, sich an einer Sitzbank abzufangen. Sie zog sich eine Zerrung in der linken Schulter zu.



© Getty Images/Westend61

### Nicht aufgeklappt

Ein Mechaniker musste an der Tragfläche eines Flugzeuges Wartungsarbeiten durchführen. Um diesen hoch gelegenen Arbeitsplatz einzurichten, nutzte er eine mobile Arbeitsplattform. An dieser sind klappbare Geländerteile angebracht, mit der sich die Absturzsicherung an die Flugzeugkontur anpassen lässt. Beim Lösen einer feststehenden Schraube rutschte er mit der dafür verwendeten Kurbel ab, die ihm gegen den Kopf schlug. Der Mechaniker begann zu torkeln und stürzte von der Plattform, weil er das Geländer nicht aufgeklappt hatte. Durch den Aufprall auf den Hallenboden zog er sich Kopfverletzungen zu.

### Finger ausgerissen

Ein Mechaniker sollte den Bereich unterhalb einer Flugzeugtür für das Anbringen einer Schließkante aus Edelstahl vorbereiten. Zum Erreichen des Arbeitsplatzes sprang er vom Innenraum aus auf die circa ein Meter darunterliegende Tragfläche. Während des Sprunges versuchte er, sich zur Stabilisierung mit der rechten Hand am Türrahmen festzuhalten. Trotz Tragens von Handschuhen blieb er an einem vorstehenden Teil hängen und riss sich den rechten Ringfinger aus.

## Strafzettel wirken

Strafzettel für Geschwindigkeitsüberschreitungen haben eine unmittelbare und anhaltende Wirkung. Das zeigt eine Studie, die die Hertie School in Berlin zusammen mit der Karlsuniversität in Prag durchgeführt hat. Danach halten sich Temposünder, die mit einem Bußgeld belegt werden, anschließend auf vier von fünf Fahrten an die Geschwindigkeitsbegrenzung. Auch zwei Jahre später fahren bestrafte Fahrer noch mit deutlich geringerer Geschwindigkeit und bleiben häufiger unterhalb des Tempolimits, als das zuvor der Fall war.

+ [www.hertie-school.org/de](http://www.hertie-school.org/de)

## Treibstoffablässe über Deutschland



© Adobe Stock/Stefano Garau

Laut Luftfahrt-Bundesamt (LBA) kam es 2019 im deutschen Flugraum zu 21 Fällen von Fuel Dumping. Überwiegend waren technische Notfälle Grund für die Treibstoffablässe. In drei Fällen wurden medizinische Notsituationen als Grund angegeben. 2018 hatte das LBA 24 entsprechende Vorfälle registriert.

+ [www2.lba.de/data/fueldumping/fueldumping.pdf](http://www2.lba.de/data/fueldumping/fueldumping.pdf)

## Neu gestaltet: Arbeitsschutzinfos im Web

Die Inhalte zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Internet der BG Verkehr wurden themenzentrierter aufbereitet und optisch neu gestaltet. Branchenspezifische Informationen und wichtige Arbeitsschutzthemen sind jetzt enger miteinander verzahnt und mit dem Medienangebot der BG Verkehr verknüpft. Passgenaue Hin-

weise sowie Tipps zum gesundheitsbewussten Arbeiten und zur optimalen Arbeitsschutzorganisation haben auf jeder Branchenseite einen festen Platz erhalten. Zudem lassen sich über die Kacheloberfläche tiefere Informationen noch leichter ansteuern.

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



© BG Verkehr

## Risiko Schlaganfall

Unter Bluthochdruck und Übergewicht, beides Risikofaktoren für einen Schlaganfall, leiden viele Beschäftigte. Das zeigt die Bilanz der Gesundheitschecks, die die Stiftung Deutsche Schlaganfall-Hilfe 2019 in Betrieben angeboten hat.

Nur 50 Prozent der rund 1.500 Teilnehmer erreichten einen optimalen Blutdruck. Normalgewicht wiesen lediglich 39 Prozent auf. Trotzdem waren 91 Prozent der Teilnehmer der Auffassung, dass sie sich ausreichend bewegen.



© Getty Images/Sporrer/Rupp

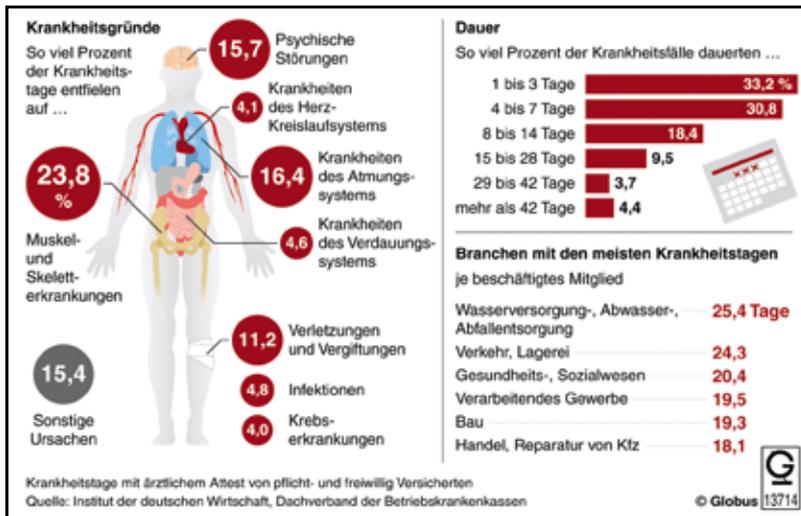
## Griff zur Pille

In Deutschland nehmen rund 700.000 Beschäftigte leistungssteigernde oder stimmungsaufhellende Medikamente. Das geht aus einer Analyse der Krankenkasse DAK hervor. Danach greifen besonders ältere Arbeitnehmer ab 60 Jahren zu Medikamenten, um im Beruf leistungsfähiger zu sein oder die Stimmung zu verbessern. Zwar sei der Medikamentenmissbrauch kein Massenphänomen. Dennoch zeige die Analyse, wie

wichtig gesunde Rahmenbedingungen im Job seien, betont die DAK. Arbeitsanforderungen dürften Mitarbeiter nicht dazu verleiten, bessere Ergebnisse mithilfe von Medikamenten erzielen zu wollen. Experten warnen zudem vor gesundheitlichen Schäden durch die Mittel.

## Krankgeschrieben

Im Jahr 2018 waren Arbeitnehmer in Deutschland durchschnittlich 18,5 Tage krankgeschrieben. Nach Angaben des Instituts der deutschen Wirtschaft mussten die Unternehmen für die Entgeltfortzahlung zusammen mit den Arbeitgeberbeiträgen zur gesetzlichen Sozialversicherung rund 62 Milliarden Euro aufbringen.



© Getty Images/Westend61

## Gefährlicher Kugelschreiber

Bis zu 300 Menschen ersticken nach Angaben der Aktion „Das sichere Haus“ (DSH) pro Jahr in Deutschland an Einzelteilen eines Kugelschreibers. Zum Vergleich: Durch einen Blitzeinschlag sind es deutlich unter zehn Menschen. Vor allem die lose Kappe bestimmter Kugelschreibermarken kann beim gedankenverlorenen Nagen an dem Kuli leicht verschluckt werden und im Hals stecken bleiben.

© dpa-infografik GmbH

## Was denken die Deutschen über Drohnen?

Jeder Zehnte in Deutschland hat schon einmal selbst eine Drohne gesteuert, jeder Vierte würde sich bereits heute in ein Flugtaxi setzen. Zugleich haben drei Viertel der Menschen in Deutschland Sorge, dass Drohnen missbräuchlich eingesetzt werden könnten. Das ergab eine repräsentative Umfrage, die das Meinungsforschungsinstitut YouGov im Auftrag des Verbands Unbemannte Luftfahrt durchgeführt hat.

[www.verband-unbemannte-luftfahrt.de](http://www.verband-unbemannte-luftfahrt.de)



© Adobe Stock/sergeysan1

## Neu erschienen

### Zusammenarbeit mit Fremdfirmen

Beim Einsatz von Fremdfirmen treffen zwei oder oft auch mehrere Unternehmen mit ihren jeweiligen Organisationen aufeinander. Die Information „Zusammenarbeit von Unternehmen im Rahmen von Werkverträgen“ unterstützt Unternehmer dabei, Sicherheitsdefizite aufgrund unklarer Verantwortlichkeiten zu vermeiden und die Anforderungen aus dem Arbeitsschutzrecht zu erfüllen.

[publikationen.dguv.de](http://publikationen.dguv.de)

### Sicheres Ein- und Aussteigen

Prellungen, Bänderdehnungen, Knochenbrüche: Das sind mitunter die Folgen, wenn der Lkw-Aufstieg

beim Ein- und Aussteigen aus dem Lkw-Führerhaus nicht richtig genutzt wird. Die BG Verkehr bietet den Unternehmen eine Betriebsanweisung an, die vor den Gefahren warnt und zeigt, worauf zu achten ist.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 10365973

### Fahrbare Hubarbeitsbühnen

Auf Baustellen und bei vielen Tätigkeiten in den Betrieben kommen immer häufiger fahrbare Hubarbeitsbühnen zum Einsatz. Eine neue Broschüre der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung informiert über den sicheren Einsatz dieser Geräte.

[publikationen.dguv.de](http://publikationen.dguv.de)

# Gesund bleiben in Zeiten von Corona

Die Präventionsfachleute der BG Verkehr informieren die Mitgliedsunternehmen seit Wochen persönlich und im Internet über Maßnahmen zum Infektionsschutz. Einige praktische Hinweise haben wir auf dieser Doppelseite zusammengestellt, mehr gibt es im Internet.

Unabhängig von den vielen Einzelmaßnahmen, die jedes Unternehmen treffen muss, gelten zwei Grundsätze, die das Bundesministerium für Arbeit und Soziales als Bestandteil des Arbeitsschutzstandards veröffentlicht hat:

1. Unabhängig vom betrieblichen Maßnahmenkonzept sollen in Zweifelsfällen, in denen der Mindestabstand nicht sicher eingehalten werden kann, Mund-Nasen-Bedeckungen zur Verfügung gestellt und getragen werden.
2. Personen mit Atemwegssymptomen (sofern nicht zum Beispiel eine vom Arzt abgeklärte Erkältung) oder Fieber sollen sich generell nicht auf dem Betriebsgelände aufhalten. Empfehlungen für Ausnahmen bei Beschäftigten in kritischen Infrastrukturen gibt das Robert-Koch-Institut. Der Arbeitgeber muss ein Verfahren zur Abklärung von Verdachtsfällen festlegen.

**Bitte beachten Sie, dass der Redaktionsschluss für den SicherheitsProfi Anfang Mai war und wir in unserem Magazin auf aktuelle Entwicklungen nicht mehr reagieren können.**

Bitte nutzen Sie deswegen auch unsere Tipps für Unternehmen und Beschäftigte im Internet unter:

[www.bg-verkehr.de/coronavirus/informationen-zum-coronavirus](http://www.bg-verkehr.de/coronavirus/informationen-zum-coronavirus)

## Sicherheit beim Service

Das höchste Ansteckungsrisiko für die Crew besteht beim Service, da hier der Mindestabstand nicht eingehalten werden kann. Es sollte geprüft werden, inwieweit der Service gestrichen oder kontaktlos gestaltet werden kann (vor dem Flug werden Wasserflaschen und Snacks auf die Sitze gelegt). Wo dies nicht möglich ist, ist das Tragen von einer Mund-Nasen-Bedeckung erforderlich. Passagiere sollten ebenfalls ermuntert werden, Gesichtsmasken zu tragen oder Mund und Nase mit Tüchern zu verhüllen. Nach dem Service ist gründliches Händewaschen wichtig. Zusätzlich sollten kleine Flaschen mit Desinfektionsmittel (mindestens begrenzt viruzid) an die Crew ausgegeben werden für den Fall, dass Handhygiene nicht anders gewährleistet werden kann.

## Abstand am Boden

Um direkte Kontakte zu reduzieren, hat es sich beim Ground Handling und im Technikbereich bewährt, versetzte Anfangszeiten einzuführen beziehungsweise Teams zeitlich versetzt beginnen zu lassen. Es kann darüber hinaus sinnvoll sein, Teams in kleinere Gruppen aufzuteilen. Die Beschäftigten sollten das Betriebsgelände erst unmittelbar vor der Arbeit betreten und nach der Arbeit sofort wieder verlassen. An den Pausenräumen gibt es Einlassbeschränkungen und Zutrittslisten. Wird in Schichten gearbeitet, sollte der Zutritt zu Umkleide- und Waschräumen so geregelt sein, dass sich Mitarbeiter verschiedener Schichten nicht begegnen.

## Besucherstopp bei der BG Verkehr

Alle Dienststellen der BG Verkehr sind derzeit für Besucher geschlossen. Ausnahmen sind nur in Einzelfällen und nach vorheriger Absprache möglich.

## Hygienekonzept als eigenständiges Dokument nicht erforderlich

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales weist darauf hin, dass die Forderung nach einem Hygienekonzept erfüllt wird, wenn die Hygienemaßnahmen eingehalten werden, die im SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard beschrieben sind. Sie müssen wo erforderlich angepasst und branchenspezifisch umgesetzt werden. Ein darüber hinausgehendes „Hygienekonzept“ als eigenständiges Dokument ist für die Betriebe nicht erforderlich.

## Tipps für das improvisierte Homeoffice

Momentan arbeiten viele Beschäftigte in improvisierten „Büros“, die bis vor kurzem als Küche oder Esszimmer genutzt wurden. Ein paar Regeln erleichtern das ergonomische Arbeiten. So sollte der Arbeitsplatz seitlich zum Fenster ausgerichtet sein, damit kein direktes Licht auf den Bildschirm fällt. Der optimale Abstand zwischen Bildschirm und Sitzplatz beträgt 50–70 cm, dabei wird der Monitor etwas nach hinten geneigt. Die oberste Zeile auf dem Monitor soll sich etwa in Augenhöhe befinden. So hält man den Kopf beim Blick auf den Monitor leicht gesenkt, was Verspannungen vorbeugt. Die Unterarme sollten beim Tippen nicht abknicken, die Füße fest auf dem Boden stehen und die Oberschenkel eine gerade Linie zur Sitzfläche bilden. Regelmäßige Pausen entlasten das Muskel-Skelett-System.

## Seminarbetrieb bis Ende August eingestellt

Vor dem Hintergrund der aktuellen Gesundheitsrisiken hat die BG Verkehr bundesweit alle Seminare bis einschließlich 31. August 2020 abgesagt. Die Teilnehmer werden benachrichtigt und informiert, falls ein Ersatztermin angeboten wird.

## Unterstützung bei Liquiditätsproblemen

Bei Stundungsanträgen prüfen wir, ob und wie stark das Unternehmen von der Krisensituation betroffen ist. Als Nachweis reicht zum Beispiel eine Kopie des Antrages auf Kurzarbeitergeld oder des Bewilligungsbescheides der Bundesagentur für Arbeit. Die Stundung erfolgt ohne die Berechnung von Zinsen, zunächst befristet bis 30. Juni 2020. Je nach Krisenverlauf ist eine weitere Stundung bis 30. September 2020 möglich. Eine Stundung ist generell nur für Forderungen aus dem Beitrags- und Vorschussbescheid 2019/2020 und nicht für Forderungen aus den Vorjahren möglich.

Die generelle unbefristete Stundung von offenen Posten ist weder gesetzlich zulässig, noch erlaubt dieses das Finanzierungssystem der gesetzlichen Unfallversicherung.

## Aufsichtspersonen beraten telefonisch

Wegen der Ansteckungsgefahr machen die Aufsichtspersonen der BG Verkehr derzeit nur in Ausnahmefällen Betriebsbesuche. Je nach Pandemielage und Stand der allgemeinen Kontaktbeschränkungen werden wir diese Praxis anpassen. Telefonisch und per E-Mail sind die Präventionsexperten aber für die Mitgliedsunternehmen da und beraten selbstverständlich auch zum Arbeitsschutz während der Corona-Pandemie. Die regionalen Ansprechpersonen bei der BG Verkehr finden Sie über die Postleitzahlensuche auf unserer Startseite im Internet.

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

## Vorsorgemaßnahmen für Beschäftigte aus Risikogruppen

Zur Risikogruppe gehören neben älteren Menschen vor allem Personen mit Vorerkrankungen oder einem geschwächten Immunsystem. Die Führungsverantwortlichen sollten alle Beschäftigten darauf hinweisen, dass sie sich vom Betriebsarzt beraten lassen können. Oft ist es auch sinnvoll, den Hausarzt einzubinden, da er über Hintergrundwissen zum Patienten verfügt. So können individuelle Schutzmaßnahmen getroffen werden, falls die allgemeinen Maßnahmen nicht ausreichen.

## Medienhinweise

### Aushang „Coronavirus – Allgemeine Schutzmaßnahmen“

Das Plakat beschreibt hygienische und organisatorische Maßnahmen zum Schutz vor einer Infektion mit dem Coronavirus im Betrieb.

Kostenloser Download:  
<https://publikationen.dguv.de>

### Aushang „Hände schütteln“

Das Plakat „Herzlich willkommen“ zeigt neue Begrüßungsformen, um das Händeschütteln zu vermeiden.

Kostenloser Download:  
<https://publikationen.dguv.de>

### Hygienetipps in verschiedenen Sprachen

Plakate zum Ausdrucken mit den zehn wichtigsten Hygienetipps bietet die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. Außerdem gibt es Plakate mit Piktogrammen zur Händehygiene.

[www.infektionsschutz.de/  
coronavirus.html](http://www.infektionsschutz.de/coronavirus.html)

# Alle Werte im grünen Bereich

Gefahrstoffmessungen im Betrieb gehören zum Angebot aller Unfallversicherungsträger. Erstmals gibt es jetzt eine gemeinsame Auswertung der Messungen auf dem Flughafenvorfeld.

An manchen Arbeitsplätzen erscheint die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die Beschäftigten belastenden Stoffen ausgesetzt sein könnten. Auf dem Flughafenvorfeld können dies zum Beispiel Kerosin, Abgase von Dieselmotoren und jahreszeitbedingt Enteisungsmittel sein.

Falls die Aufsichtsperson der BG Verkehr bei einer Betriebsbesichtigung einmal genau wissen will, ob die Arbeitsplatzgrenzwerte wirklich eingehalten werden – etwa im Rahmen einer Ermittlung oder bei wissenschaftlichem Interesse – tritt der Messtechnische Dienst der BG Verkehr in Aktion.

Auf dem Flughafenvorfeld wurde allerdings noch nie eine Gefahrstoffbelastung in problematischer Höhe gemessen.

**Vom Schlepperfahrer bis zum Lademeister**  
Die BG Verkehr, die Unfallkasse Hessen, die Berufsgenossenschaft für Handel und Warenlogistik sowie die Institute für Arbeitsschutz und Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung haben

**Die Grenzwerte für Arbeitsplätze wurden bei allen Messungen deutlich unterschritten.**

Daten zu Gefahrstoffmessungen aus dem Zeitraum von 2008 bis 2018 auf dem Flughafenvorfeld von Verkehrsflughäfen ausgewertet.

Sie wurden in zwei Veröffentlichungen in der Zeitschrift „Gefahrstoffe – Reinhaltung der Luft“ zusammengestellt. Das Gros der Daten einschließlich der dazugehörigen Auswertung wurde dabei durch die BG Verkehr beigesteuert.

Ergänzt wurden diese Daten durch den Abgleich mit Veröffentlichungen aus Europa und den USA. Im Fokus standen die Abgase aus den Triebwerken von Verkehrsflugzeugen sowie den Vorfeldfahrzeugen und -geräten, die bei der Abfertigung im Einsatz sind. Erstmals liegt jetzt eine deutsche Studie vor, die das gesamte Vorfeld abdeckt und so unterschiedliche Arbeitsbereiche wie den Lader am Flugzeug, die Wartungshalle oder den Abfertigungsservice berücksichtigt.

**+** Originalartikel in der Zeitschrift *Gefahrstoffe* als PDF:  
Gefahrstoffbelastung auf dem Flughafenvorfeld –  
Teil 1 Grundlagen,  
Teil 2 Gefahrstoffexpositionen  
[www.dguv.de/ifa/publikationen/datenbank-publikationen/index.jsp](http://www.dguv.de/ifa/publikationen/datenbank-publikationen/index.jsp)

**Themenschwerpunkt Gefahrstoff**  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 16973573

**Luftfahrt – Umgang mit Gefahrstoffen**  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 16465958



### Was wurde gemessen?

Gefahrstoffe auf dem Vorfeld werden von Triebwerken der Verkehrsflugzeuge oder von dort betriebenen Vorfeldfahrzeugen und -geräten freigesetzt. Folglich fanden in der Mehrzahl Messungen bei der Abfertigung statt (Pushback, Betankung, Bodenstrom-Versorgungsaggregat etc.). Außerdem wurde auch beim laufenden Betrieb in der Flugzeugwartungshalle sowie bei der Zufahrtskontrolle zum Flughafenvorfeld gemessen.

Mit standardisierten Messmethoden wurden vor allem folgende Stoffe erfasst: Abgase von Dieselmotoren, Stäube, Kohlenwasserstoffgemische, flüchtige organische Verbindungen und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe.

### Sonderfall ultrafeine Partikel

Die Untersuchung ultrafeiner Partikel (UFP), die vor allem über die Emissionen aus den Triebwerken in die Atemluft der Beschäftigten auf dem Vorfeld gelangen, steht noch ganz am Anfang. Bisher gibt es speziell für UFP noch keinen Arbeitsplatzgrenzwert (anders als für Stäube, für die der allgemeine Staubgrenzwert gilt). Je nach Alter und Bauart der Triebwerke werden sehr unterschied-

liche Emissionen gemessen. Die wenigen Daten, die im Zusammenhang mit der Studie ausgewertet wurden, geben keinen Hinweis auf eine problematische Belastung. Eine umfangreiche Literaturstudie zu dieser Thematik wird derzeit vorbereitet.

## Zur Belastung durch ultrafeine Stäube wird es eine weitere Studie geben.

### Worst-Case-Messungen

Um aussagefähige Ergebnisse zu erhalten, wurden die Gefahrstoffmessungen unter besonders ungünstigen Bedingungen durchgeführt, die in der Realität selten vorkommen. Die Exposition bei der Entladung von Verkehrsflugzeugen wurde beispielsweise über eine gesamte Schicht protokolliert, in der überdurchschnittlich viele und große Luftfahrzeuge bei Windstille abgefertigt wurden. Insgesamt wurden 149 Messungen ausgewertet.

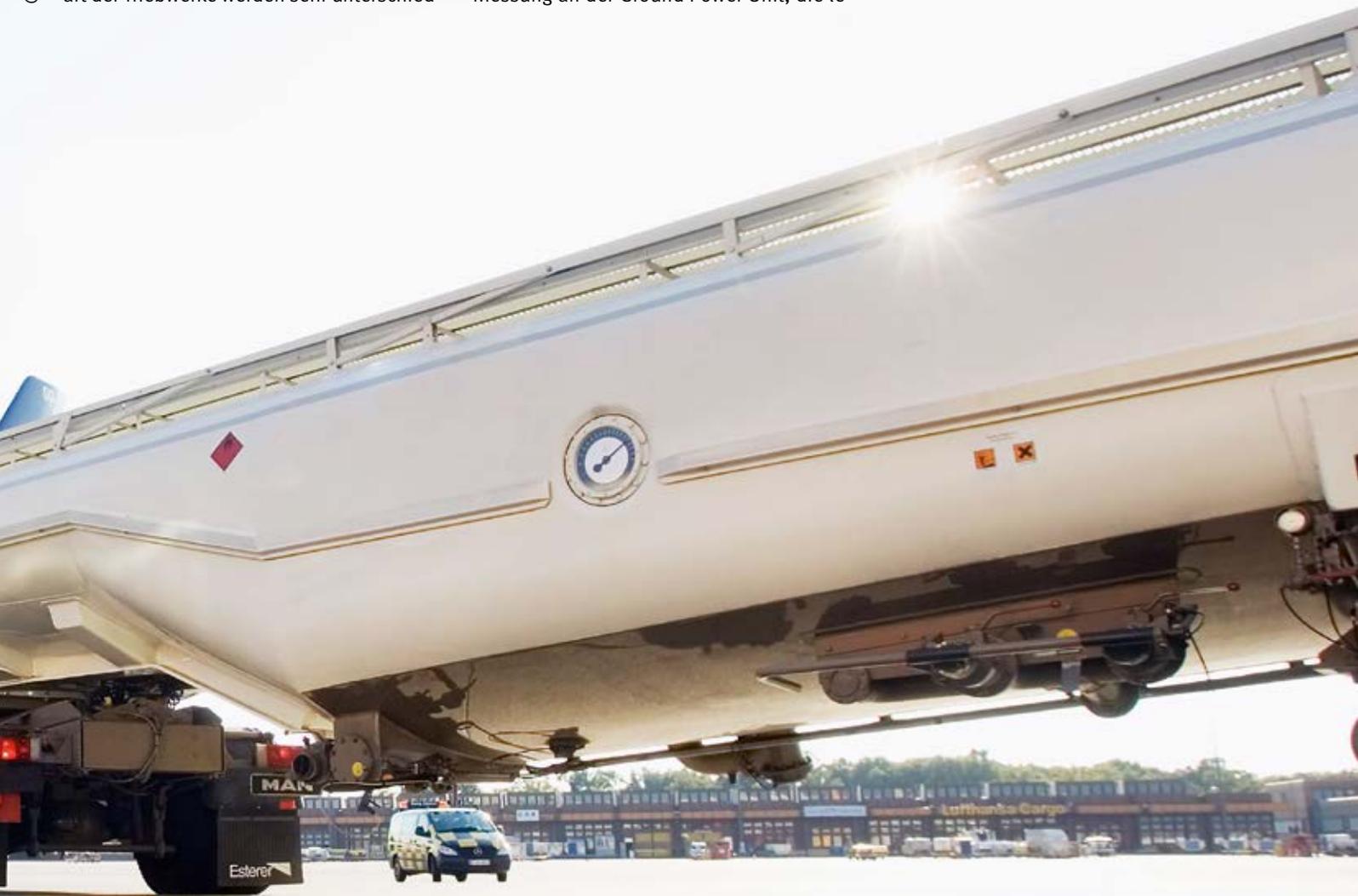
Wenig überraschend ist das Ergebnis einer Messung an der Ground Power Unit, die le-

diglich zur Orientierung diene. Wenn sich eine Person über eine komplette Schicht an einer windgeschützten Stelle im Abgasstrahl aufhielte, läge die Belastung mit Dieselrußpartikeln und Stickoxiden über dem Arbeitsplatzgrenzwert. Dieses Szenario gibt es als reale Arbeitssituation aber nicht.

### Unbedenkliche Werte

Die Ergebnisse sind eindeutig: Alle bei den Messungen berücksichtigten Arbeitsplatzgrenzwerte wurden auf den unterschiedlichen Arbeitsplätzen auf dem Vorfeld eingehalten. Dies betrifft sämtliche Tätigkeitsbereiche bei der Abfertigung. Die gemessenen Konzentrationen sind gesundheitlich unbedenklich und liegen weit unter den zugelassenen Grenzwerten. Hervorzuheben ist, dass auch die Werte für die krebserzeugenden Gefahrstoffe Benzol und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe bei der Emission von Dieselmotoren keine wesentliche Rolle spielen.

Dipl.-Ing. Björn Flemming, Dipl.-Ing. Thomas Sye  
Referenten Gefahrstoff  
bei der BG Verkehr



# Die Gurtspinne als Helfer

Hinter dem schönen Namen Gurtspinne verbirgt sich ein Seilsystem, das das Versetzen des Korbes gefahrlos ermöglicht. Wir fragten Helge Homann, Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr, was es damit auf sich hat.

**Im Jahr 2019 gab es zwei sehr schwere Unfälle mit mehreren Schwerverletzten. Ist der Ballonsport zu gefährlich?**

Wenn ich solche Bedenken hätte, wäre ich kein Befürworter dieses Gewerbes. Das Ballonfahren ist per se nicht gefährlicher als andere Sportarten. Aber man muss natürlich bestimmte Regeln beherzigen. Wenn ein Pilot aufsteigt, obwohl der Wind grenzwertig stark ist, geht er ein völlig unnötiges Risiko ein und bringt sich und vor allem die Passagiere in eine gefährliche und schwer abzuschätzende Situation.

**Die Passagiere müssen im Eilverfahren lernen, quasi als Assistenten des Piloten zu agieren. Ist das keine Überforderung?**

Die Passagiere sind vor allem als Helfer am Boden im Einsatz. Der Pilot muss in der Einweisung vor der Fahrt darauf achten, dass sie alles Wichtige verstehen und wissen, wie sie sich während der Fahrt und bei der Landung zu verhalten haben. Aber die Verantwortung trägt er allein.

Falls der Ballon an einer ungünstigen Stelle landet, muss er aufgerüstet versetzt werden.



@ Josef Stöhr

**Die Seile sind so konfiguriert, dass die Last gleichmäßig verteilt wird. Im Notfall könnten die Helfer den Griff sofort loslassen.**



@ Getty Images/Biletskiy\_Evgeniy

**Das Versetzen des Korbes ist beispielsweise nicht ganz ungefährlich.**

Ja, im Einzelfall kommt man da nicht drum herum. Viele Passagiere greifen dann intuitiv nach den Handgriffen am Korb, aber die sind nur zum Auf- und Abladen da, keineswegs zum sicheren Manövrieren in einen besser zugänglichen Bereich.

## Die äußeren Handgriffe dürfen nur benutzt werden, um den Korb nach dem Abrüsten zu verladen!

### Warum das?

Denken Sie an plötzlich auftretende Windböen! Stellen Sie sich einfach vor, Sie halten sich gerade mit beiden Händen am Korbrand fest oder haben eine Seilschlaufe um die Hand geschlungen, um den Korb zu bewegen. Und dann reißt eine Böe Sie mitsamt Korb ein paar Meter in die Höhe. Wer nicht schnell genug loslässt, schwebt im wahrsten Sinne des Wortes in Lebensgefahr. Deswegen hat der ein oder andere Ballonfahrer schon selbst entwickelte Hilfsmittel aus Leinen, Seilen oder Gurten verwendet.

### Von denen Sie aber nicht überzeugt sind?

Entscheidend ist, dass man die Seile sicher greifen kann und, wenn es bei ungewünschten Bewegungen des Korbes darauf ankommt, den Griff blitzschnell, also reflexartig, wieder lösen kann. Deswegen eignen sich zum Beispiel keine Halteschlaufen.

### Und die Lösung?

Das sind sogenannte Versetz- oder Gurtspinnen als praxistaugliche Helfer nach der Landung. Dazu haben wir im Sommer

2019 unter den Mitgliedern des Ballonverbandes einen kleinen Wettbewerb ausgeschrieben. Wir wollten wissen, mit welchen Arbeits- oder Hilfsmitteln Laien den Piloten risikofrei unterstützen können, wenn der Ballon vom Boden aus verbracht werden muss.

### Wie viele Ballonsportler haben am Wettbewerb teilgenommen?

Es gab vier Teilnehmer, die insgesamt sechs Exponate zur Begutachtung eingereicht haben.

### Nach welchen Kriterien haben Sie den Gewinner ausgewählt?

An handgeführte Seile und Zurrmittel stellt die BG Verkehr bestimmte sicherheitstechnische Anforderungen. Gemeinsam mit dem Mitarbeiter der Prüfstelle der BG Verkehr, Dipl.-Ing. Markus Jakobi, habe ich bewertet, ob, wie oben beschrieben, sicheres Greifen und schnelles Lösen gegeben sind.

### Ist die Auswahl schwergefallen?

Ja. Wirklich alle Exponate waren gut durchdacht und nahezu praxistauglich beschrieben. Schließlich haben Feinheiten den Unterschied gemacht und den Ausschlag für den Ballonsportlehrer Josef Stöhr gegeben. An dieser Stelle noch einmal herzlichen Glückwunsch an den Gewinner.

### Wo können sich interessierte Ballonfahrer die Ausrüstung beschaffen?

Der einfachste Weg ist eine Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Instandhaltungs- oder CAMO-Betrieb. Mittlerweile haben auch die Hersteller der Ballone dieses Equipment im Angebot.

**+** Sicherheit und Gesundheit beim Umgang mit Heißluftballonen  
www.bg-verkehr.de | Webcode: 17524113

## Wissen aufgefrischt: Am gefährlichsten ist die Landung

Die Landung ist während einer Ballonfahrt die Phase mit dem größten Gefahrenpotenzial. Im Jahr 2019 gab es dabei zwei sehr schwere Unfälle. Damit alles gut klappt, sollte der Pilot

- ▶ vor dem Start und während der Fahrt hinsichtlich des Wetters keine Kompromisse machen und im Zweifel eine Fahrt verschieben oder abbrechen,
- ▶ die Gäste vor der Landung erneut in die richtige Landeposition einweisen,
- ▶ für die eigene Standsicherheit sorgen, zum Beispiel mit einem geeigneten und mittlerweile vorgeschriebenen Rückhaltesystem,
- ▶ das Rückhaltesystem anlegen, damit er nicht herausfallen kann, während er beim Aufsetzen die Leinen bedient,
- ▶ immer rechtzeitig vor dem Aufsetzen die Zündflamme löschen,
- ▶ die Flaschenventile schließen, sobald eine Ablenkung vom Landevorgang dies zulässt,
- ▶ die Passagiere daran erinnern, dass sie erst aussteigen dürfen, nachdem der Pilot das Zeichen dafür gegeben hat,
- ▶ Passagiere nur einzeln und im Zusammenspiel mit der Reduzierung der Tragfähigkeit aussteigen lassen,
- ▶ Helfer auf die Gefahren, zum Beispiel durch mögliches Aufsteigen des Ballons, hinweisen,
- ▶ immer eine Hand an der Ventilleine (Entleerungsleine) haben.



© Adobe/Ingo Lorenz

# Absturz aus vier Meter Höhe

Der Betroffene hatte Glück im Unglück: Obwohl er aus vier Meter Höhe auf dem Boden aufschlug, kam er „nur“ mit Knochenbrüchen und Prellungen davon. Die Unfallursache war nicht schwer zu finden.

Nach dem Catering verschließt der Fahrer des Hubfahrzeugs im letzten Arbeitsschritt von außen die Flugzeugtür mit dem Verriegelungshebel – ein Routinevorgang, den auch der Verunglückte an diesem Flugzeugtyp schon zimal problemlos ausgeführt hatte. Doch am Unfalltag machte er einen entscheidenden Fehler.

Der Mitarbeiter nutzte, was häufiger vorkommt, ein Hubfahrzeug, dessen Plattform nur etwa 15 Zentimeter breiter als die Flugzeugtür ist. Während des Caterns befindet sich die Plattform mittig vor der Flugzeugtür. Somit liegt der Verriegelungshebel außerhalb des rechten teleskopierbaren Geländers bzw. der Absturzsicherung. Vor dem Schließen muss das Fahrzeug nach rechts versetzt werden. Dann ist der Hebel mit beiden Händen bequem erreichbar und kann nach unten gedrückt werden. Der Hubwagenfahrer verzichtete am Unfalltag auf das Verfahren. Stattdessen schob er die teleskopierbare Absturzsicherung nach hinten. Denn nur so konnte er sich weit genug nach vorn oben strecken, um an den Hebel zu

kommen. Ohne Absturzsicherung machte er einen Schritt nach vorn und drückte den Hebel nach unten. Dabei rutschte er aus, denn es regnete und der Untergrund war glatt. Der Caterer hatte nichts, woran er sich festhalten konnte, und stürzte ab.

## Technische Lösung bringt Sicherheit

Hätte man das Fehlverhalten vorhersehen können? Hätte man es verhindern können? Wir wären nicht in der Prävention tätig, wenn wir nicht energisch mit Ja antworten würden. Der Arbeitgeber muss in der Gefährdungsbeurteilung alle Arbeitstätigkeiten daraufhin untersuchen, welche Gefahren dabei bestehen. Beim Catering in vier Meter Höhe versteht sich von selbst, dass vor allem die Gefahr eines Abstur-

## Der Einsatz eines anderen Fahrzeugtyps hätte den Unfall verhindert.

zes ein großes Risiko darstellt. Deswegen muss der gesamte Arbeitsprozess daraufhin durchleuchtet werden, wie man einen Absturz vermeiden könnte.

Im konkreten Fall hätte der Einsatz eines Hubwagenfahrzeugs mit breiter Plattform das Problem gelöst. In die Gefährdungsbeurteilung gehört die Feststellung, dass ein Risiko entsteht, wenn die schmaleren Hubfahrzeuge genutzt werden. Hier müsste als verbindliche Verfahrensweise festgelegt werden, die Plattform vor dem Schließen der Tür immer neu zu platzieren und unter keinen Umständen auf die Absturzsicherung in Form des teleskopierbaren Geländers zu verzichten. Dies wurde nach dem Unfall sowohl in die Gefährdungsbeurteilung als auch in die Unterweisungsunterlagen aufgenommen.

## Vision Zero ist machbar

Die Gefahren in der Luftfahrtbranche sind beherrschbar. Das beweisen unsere Mitgliedsunternehmen Tag für Tag.

Dennoch gibt es vereinzelt noch schwere und tödliche Arbeitsunfälle. Die Erfinder der Präventionskampagne Vision Zero sind überzeugt: Auch dagegen kann man etwas tun. Allerdings ist dafür viel persönlicher Einsatz nötig, unermüdliche Überzeugungsarbeit und konsequentes Vorgehen. Das ist eine Führungs-

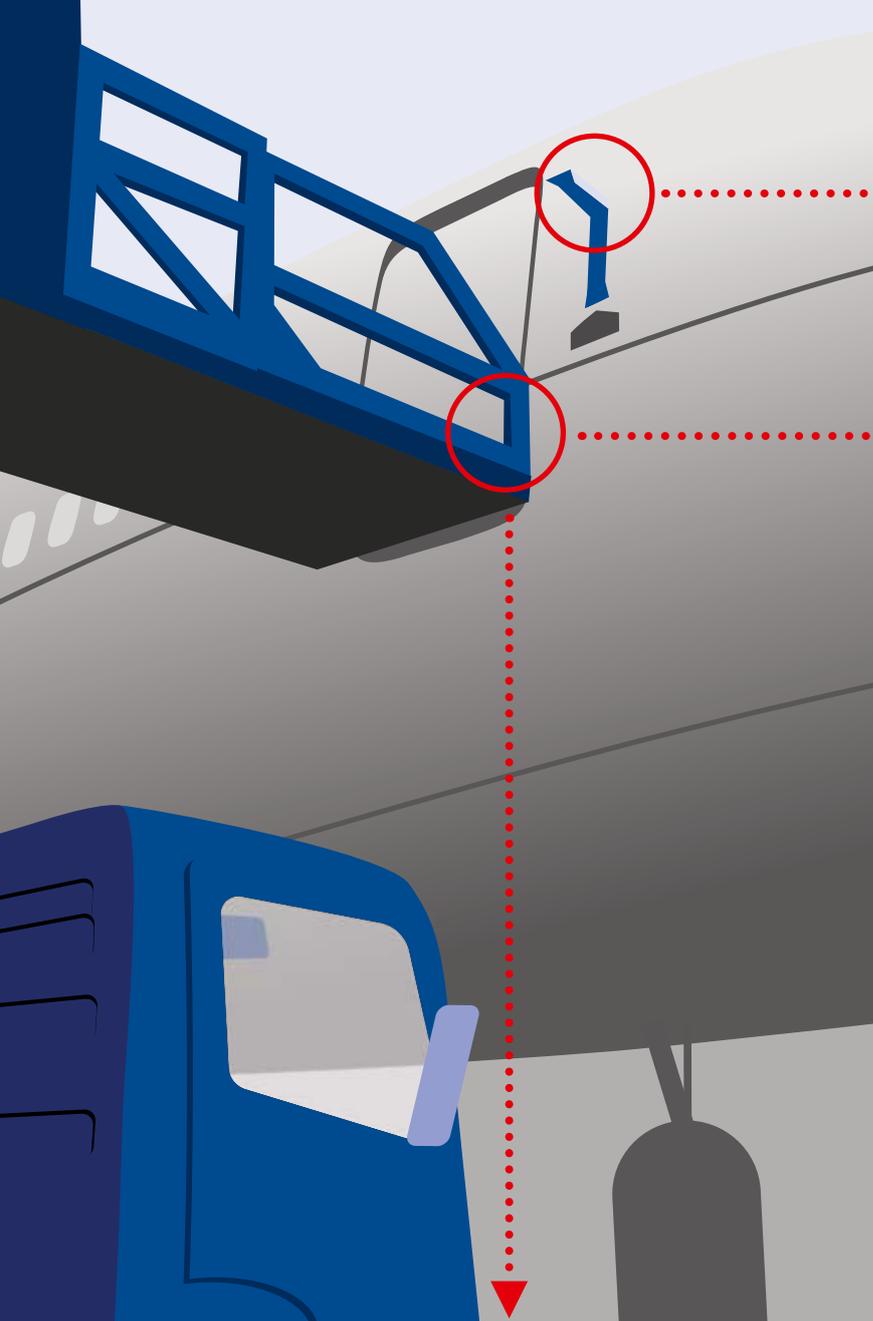
## VISION ZERO

Safety.Health.Wellbeing.

aufgabe. Die Verantwortlichen in Firmen müssen Sicherheit und Gesundheit wollen und dies immer wieder deutlich machen. Das fängt mit der Beschaffung geeigneter Arbeitsmittel an und hört beim täglichen Verhalten auf.



[www.dguv.de/de/praevention/visionzero](http://www.dguv.de/de/praevention/visionzero)



© mdsCreative

#### VIER METER FALLHÖHE

Die teleskopierbare Absturzsicherung muss während der Arbeit in vier Meter Höhe ausnahmslos geschlossen bleiben.

#### Kontrollen zeigen Wirkung

Vorschriften, Arbeitsanweisungen und Ermahnungen sind zwar eine gute Basis, um Fehlverhalten zu vermeiden, aber viele Menschen lassen sich davon nach einiger Zeit nicht mehr beeindruckt. Ein Arbeitsvorgang, der jahrelang problemlos funktioniert, obwohl dabei ein hohes Verletzungsrisiko besteht, erscheint beherrschbar und wird zur gefährlichen Routine. Wie kann ein Arbeitgeber seiner Forderung nach konsequenter Befolgung der Regeln mehr Nachdruck verleihen?

#### VERRIEGELUNGHEBEL LIEGT AUSSERHALB

Die nachgestellte Unfallsituation zeigt die mittig an der Tür des Luftfahrzeugs positionierte Plattform. Der Verriegelungshebel ist nur erreichbar, wenn das Geländer zurückgeschoben wird.

#### SCHMALE PLATTFORM

Die Hubfahrzeuge mit schmalen Plattformen müssen verfahren werden, damit der Hebel geschlossen werden kann.

Das nicht gerade modern anmutende Prinzip von Kontrolle und Sanktionen hat in diesem Zusammenhang immer noch seine Wirksamkeit. Besonders eine Überprüfung ohne vorherige Ankündigung zeigt oft, welche Abweichungen von den Sicherheitsstandards sich im Alltag etabliert haben (nach demselben Prinzip gehen übrigens auch die Aufsichtspersonen der BG Verkehr vor, wenn sie unangekündigt zu einem Betriebsbesuch erscheinen). Eine andere Möglichkeit sind Schulungen, die auf dem Prinzip „Aus Fehlern lernen“ basieren. In dieser Hinsicht sind die Sicherheitsvorkehrungen an Flughäfen sicher schon überdurchschnittlich, aber es gibt immer Luft nach oben.

#### Vor einem Unfall handeln

Der verletzte Mitarbeiter war lange Zeit arbeitsunfähig – für das Unternehmen ein herber Schlag, denn der sehr erfahrene Mann war schwer zu ersetzen. Personalengpässe führen zu Zeitdruck und Stress in der Belegschaft, was wiederum das gesamte System anfälliger für Fehler macht.

Die Präventionsarbeit der BG Verkehr soll die Führungsverantwortlichen unterstützen, ihren Pflichten zum Arbeits- und Gesundheitsschutz optimal nachzukommen. Technische Lösungen sind, wie hier beschrieben, immer erste Wahl zur Unfallverhütung. Davon abgesehen ist Arbeitssicherheit nur möglich, wenn die Beschäftigten mit Konzentration und Vernunft bei der Sache sind. Wenn wir alle dafür arbeiten, könnte die Vorstellung einer unfallfreien Arbeitswelt, wie sie in der internationalen Kampagne Vision Zero beschrieben wird, Wirklichkeit werden!

Dipl.-Ing. Wieland Kirk

Aufsichtsperson der BG Verkehr

 **Sicherheits-Info für die Luft Nr. 05: Catern**  
www.bg-verkehr.de | Webcode: 10552292

# Erste Hilfe für die Seele

Psychologische Ersthelfer wissen, was ist zu tun ist, wenn jemand nach einem extrem belastenden Erlebnis Hilfe braucht. Die Nachfrage nach Ausbildungskursen steigt.

**P** psychologische Ersthelfer sind ebenso wie medizinische Ersthelfer wichtige Kontaktpersonen für jemanden, der körperlich oder psychisch verletzt ist. Ein Ersthelfer leistet wertvolle Unterstützung, um Folgeschäden vorzubeugen oder sie ganz zu verhindern. Es gibt zwar keine gesetzliche Pflicht zur Ausbildung psychologischer Erstbetreuer im Betrieb, aber wenn man sich dazu entschließt, solche zu benennen, dann sollten diese auch entsprechend den Erfordernissen ausgebildet sein.

## Was heißt psychologische Erstbetreuung?

Am wichtigsten ist in der Regel die Stabilisierung eines Betroffenen. Er befindet sich in einer Ausnahmesituation und braucht jeman-

den, der einfach für ihn da ist, mit dem er reden kann, der zuhört und ihn mit seinem inneren Chaos nicht allein lässt. Grundlegende psychologische Bedürfnisse eines jeden Menschen, wie das Bedürfnis nach Sicherheit, Schutz und Kontakt, sind in Momenten der Ohnmacht und Hilflosigkeit besonders ausgeprägt und können vom psychologischen Ersthelfer aufgefangen werden.

## Strukturen im Betrieb

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung muss der Arbeitgeber die Frage beantworten, wie hoch das Risiko für den Eintritt eines traumatisierenden Ereignisses ist und was im Ernstfall zum Schutz der Betroffenen geschehen soll. Grundsätzlich gehört dazu auch eine Überprüfung der betrieblichen Strukturen:

- ▶ **Wurde jemand zum psychologischen Erstbetreuer qualifiziert oder als erster Ansprechpartner benannt?**
- ▶ **Ist gewährleistet, dass der psychologische Erstbetreuer nach einem Extremereignis sofort informiert wird?**
- ▶ **Kann der Erstbetreuer sofort seinen Arbeitsplatz verlassen und den Betroffenen aufsuchen?**
- ▶ **Wissen alle Mitarbeiter, wer Ansprechpartner nach einem Extremereignis ist (Aushang mit Telefonnummern, innerbetriebliche Meldewege festlegen)?**
- ▶ **Gibt es einen Notfallplan für den Umgang mit traumatischen Vorkommnissen?**
- ▶ **Wurde festgelegt, wann und wie lange jemand von der Arbeit freigestellt wird?**
- ▶ **Wer informiert die BG Verkehr (Unfallanzeige, Schockfax)?**

**Dr. Fritz Wiessmann**

Arbeits- und Organisationspsychologin  
bei der BG Verkehr

- + **Seminare der BG Verkehr:** [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
 DGUV Information 206-023 „Standards in der betrieblichen psychologischen Erstbetreuung bei traumatischen Ereignissen“  
<https://publikationen.dguv.de/regelwerk>

## Aufgaben eines psychologischen Erstbetreuers

**Im Notfall muss ein psychologischer Ersthelfer ruhig und besonnen handeln, um dem Betroffenen vor allem Sicherheit zu geben. Was kann man konkret tun?**

- ▶ So schnell wie möglich nach dem Vorkommnis Kontakt zu dem Betroffenen herstellen.
- ▶ Für einen Ortswechsel sorgen und Rückzugsmöglichkeiten schaffen. Betroffene sollten vom Ort des Geschehens weggeführt werden.
- ▶ Aktuelle Bedürfnisse erfragen (etwas zu trinken, eine Decke, ein Stück laufen ...).
- ▶ Zuhören, wenn der Betroffene reden will, oder gemeinsam mit ihm schweigen.
- ▶ Auskünfte geben, wenn der Betroffene dies wünscht. Manche Menschen wollen genau wissen, was passiert ist oder wie es anderen Beteiligten geht.
- ▶ Praktische Unterstützung leisten, zum Beispiel den weiteren Betriebsablauf sicherstellen, wichtige private Dinge regeln, den Betroffenen zum Durchgangsarzt begleiten, Angehörige informieren und einen sicheren Heimweg gewährleisten.
- ▶ Dafür sorgen, dass bei Bedarf eine weiterführende Versorgung sichergestellt ist und zum Beispiel ein Kriseninterventionsteam, Traumaambulanzen oder Seelsorger die Betreuung übernehmen.



© Gettyimages/Chantorn Vanichsawangphan/EyeEm

## Was beim ersten Kontakt wichtig ist ...

**Frau Dr. Wiessmann, nicht jeder eignet sich zum „Kümmerer“ – welche Eigenschaften sollte ein psychologischer Erstbetreuer haben?**

Er sollte empathisch, also einfühlsam, sein, das heißt, sich in andere hineinversetzen und auf sie zugehen können, Ruhe ausstrahlen, von den Kolleginnen und Kollegen akzeptiert werden und stressresistent sein. Eine psychische Grundstabilität ist sicherlich hilfreich, um anderen Unterstützung geben zu können.

**Wenn jemand völlig verstört ist, wissen viele Menschen nicht, was sie als Erstes sagen oder tun sollen. Was empfehlen Sie?**

Am wichtigsten ist es, der Person zu signalisieren, dass man ab nun für sie da ist. Das kann verbal und nonverbal geschehen. Eine Aussage wie „Ich bin jetzt für Sie da und werde mich um Sie kümmern“ reicht schon für eine erste Kontaktaufnahme. Nonverbal wird das Kümmern begleitet durch das Reichen einer Decke, eines Taschentuchs, eines Getränks und weiterer Angebote wie Zuhören, wenn der Betroffene reden möchte, oder gemeinsames Schweigen.

**Ist Körperkontakt hilfreich und woran merke ich, was jemand braucht?**

Die Frage nach Körperkontakt oder nicht kann nicht universell beantwortet werden. Es gibt Menschen, die eine vorsichtige Berührung an Schulter, Oberarm oder Handrücken als wohltuend empfinden, andere zucken davor zurück. Damit hat sich die Frage für den psychologischen Ersthelfer von selbst beantwortet. Erfragt werden kann natürlich, was der Betroffene wünscht oder braucht. Dadurch erhält dieser wieder Kontrolle über sein Leben und bestimmt selbst über sein Wohlergehen.

**Sollte man einen Rettungswagen rufen, auch wenn keine körperlichen Verletzungen vorliegen?**

Das liegt im Ermessen des Helfers. Wenn er den Eindruck hat, dass die betroffene Person stabil ist, braucht man keine medizinische Versorgung. Allerdings kann es sein, dass jemand plötzlich kollabiert und einen psychogenen Schock erleidet, der zu Kreislaufversagen führen kann. Dann müssen unverzüglich Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden. Für den psychologischen Ersthelfer ist es daher wichtig, Betroffene während ihrer Begleitung genau im Auge zu behalten.

**Wie gestaltet man den Abschied vom Betroffenen? Soll man zum Beispiel anbieten, dass er sich auch privat melden kann?**

Jeder psychologische Ersthelfer sollte einen geordneten und geregelten Abschluss seiner Begleitung finden. Je nachdem, wie weit der Betreuungsauftrag reicht, kann er Kontakt zum Betroffenen halten, das heißt, auch einige Tage oder Wochen nach einem Vorkommnis die betroffene Person fragen, wie es ihr geht. Symptome eines Traumas können auch zeitverzögert auftreten. Eine Verlaufskontrolle sollte durch den psychologischen Ersthelfer oder eine andere Person gewährleistet sein. Von privatem Kontakt würde ich abraten.

**Das Erlebnis wird auch den Ersthelfer bewegen. Wie lassen sich starke Emotionen auffangen?**

Der Eigenschutz für psychologische Erstbetreuer steht an erster Stelle. Wenn ich selbst nicht stabil bin, kann ich auch anderen nicht helfen. Ist ein psychologischer Ersthelfer stark mitgenommen, kann es helfen, tief durchzuatmen, eine Kurzentspannung zu machen oder etwas beiseitezutreten, um sich wieder zu fangen. Falls nichts mehr geht, ist es besser, die Begleitung an einen Kollegen oder an professionelle Helfer wie Rettungssanitäter abzugeben. Wichtig ist es auch, darauf zu achten, ob der psychologische Ersthelfer im Nachgang des Ereignisses selbst Traumasymptome entwickelt: Dann bedarf es der Hilfe für den Helfer in Form professioneller Unterstützung.

(dp)

Ihre Frage:

## Übernimmt die BG Verkehr auch dann die Behandlungskosten, wenn jemand nachweislich Alkohol getrunken hat und einen Unfall verursacht?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Hier gilt der alte juristische Grundsatz: Es kommt darauf an. Ist ein Beschäftigter volltrunken und daher nicht mehr in der Lage zu arbeiten, besteht grundsätzlich kein gesetzlicher Unfallversicherungsschutz. Hier reden Juristen von einem *Leistungsausfall*.

Eine allgemeingültige Promillegrenze gibt es hierfür nicht. Vielmehr kommt

es auf die Gesamtschau der Indizien an. Wer dagegen „nur“ angetrunken arbeitet – hier reden wir von einem *Leistungsabfall* – und dabei einen Unfall erleidet, für den entfällt der Versicherungsschutz nicht zwingend. Etwa dann nicht, wenn eine besondere Gefahrenlage wie Schnee- oder Eisglätte vorliegt und der Mitarbeiter sich auch ohne Alkoholeinfluss sein Bein hätte brechen können.

Nur wenn der Alkohol die alleinige Ursache des Unfalls war und der Beschäftigte in nüchternem Zustand bei gleicher Sachlage nicht verunglückt wäre, liegt eindeutig kein Arbeitsunfall vor. Das gilt unabhängig vom Grad der Trunkenheit. Auch leichte Trunkenheit kann die alleinige Ursache eines Unfallereignisses sein. Grundsätzlich empfiehlt die BG Verkehr: Kein Alkohol bei der Arbeit.



© Getty Images/nulpius

© Adobe Stock/Marina Andrejchenko



## BG Verkehr versichert auch Unfälle im Homeoffice

Wegen der Coronakrise arbeiten viele Beschäftigte von zu Hause aus. Wenn dabei ein Unfall passiert, greift der Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Das gilt aber nur, wenn sich der Unfall bei einer Tätigkeit ereignet, die in engem Zusammenhang mit den beruflichen Aufgaben steht. Ein Beispiel: Fällt eine Beschäftigte die Treppe hinunter und verletzt sich dabei, weil sie im Erdgeschoss die unterbrochene Internetverbindung überprüfen will, die sie für die dienstliche Kommunikation benötigt, wäre dieser Unfall versichert. Aber der Weg zur Toilette oder zum Essen in der Küche gelten als eigenwirtschaftliche Tätigkeiten und sind damit ein Fall für die Kranken- und nicht für die Unfallversicherung.



### Risiko am Arbeitsplatz Montage ...

... sind unfallträchtiger als andere Wochentage. 20,3 Prozent aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle ereigneten sich 2018 an diesem Tag. Das zeigt eine Statistik der gesetzlichen Unfallversicherung. Auch bei den Unfällen auf dem Arbeitsweg lag der Montag vorn.



© Getty Images/Westend61

## DGUV job hilft bei der Arbeitsvermittlung

Unternehmen suchen Mitarbeiter, die engagiert bei der Sache sind und auf die man sich verlassen kann. Ein Service der Berufsgenossenschaften vermittelt Bewerber, die nach einem Arbeitsunfall oder aufgrund einer Berufskrankheit ihre bisherige Tätigkeit nicht mehr ausüben können und sich beruflich neu orientieren wollen. Der Vermittlungsservice hilft den Betroffenen bei der Wiedereingliederung auf dem Arbeitsmarkt. DGUV job steht bundesweit an sechs Standorten zur Verfügung.

[www.dguv.de/job/index.jsp](http://www.dguv.de/job/index.jsp)



## Jederzeit mit allen geeigneten Mitteln

Die gesetzliche Unfallversicherung in Deutschland ist 135 Jahre alt. Am wichtigsten Prinzip hat sich seit der Gründung nichts geändert: Nach einem Arbeitsunfall sind wir für die Betroffenen da.

**A**rbeitsunfälle ereignen sich immer – auch in Krisenzeiten. So sind während der momentanen Corona-Pandemie sehr viele unserer Versicherten unterwegs, um die Versorgung der Menschen mit notwendigen Gütern zu gewährleisten, um Pakete und Briefe zuzustellen, die Entsorgung zu sichern oder Personen zu befördern, die zu lebenswichtigen Arztterminen oder zur Arbeit müssen oder die im Ausland gestrandet sind und nach Deutschland zurückgeholt werden.

**Wir helfen unseren Versicherten wieder in das Leben zurück, das sie vor dem Unfall führten.**

Gerade jetzt – in einer Situation, die es so noch nicht gegeben hat und deren weiterer Verlauf kaum vorhersehbar ist – ist der Schutz der BG Verkehr umso wichtiger. Das gilt in zweierlei Hinsicht: Die zivilrechtliche Haftung der Unternehmer nach einem Arbeitsunfall ist durch die Beitragszahlungen abgegolten und Berufstätige, die jetzt besonders intensiv gefordert sind, können sich auf

die Unfallversicherung verlassen, auf einen umfassenden Schutz „mit allen geeigneten Mitteln“: Diese Formulierung steht im Sozialgesetzbuch bewusst an erster Stelle. Sie ist Programm, Verpflichtung und Richtschnur der gesetzlichen Unfallversicherung.

### Zurück in den Beruf

Unsere Versicherten haben nicht nur Anspruch auf eine bestmögliche medizinische Versorgung im Rahmen unserer Heilverfahren oder auf Verletztengeld nach dem Ende der Entgeltfortzahlung, sondern auch auf umfassende Leistungen zu beruflicher und sozialer Teilhabe. Auch diese Leistungen sollen laut Gesetz „mit allen geeigneten Mitteln“ erbracht werden. Hierunter fallen Hilfeleistungen jeder Art, die geeignet sind, den Betroffenen wieder die selbstbestimmte Berufsausübung zu ermöglichen, aus der sie vor dem Arbeitsunfall herausgerissen wurden.

Ist das in dem alten Beruf trotz intensiver Unterstützung nicht möglich, finden sie gemeinsam mit den Rehamanagern der BG Verkehr einen beruflichen Neuanfang. Die Berufsgenossenschaft finanziert die Umschulung.

Wir unterstützen die Versicherten medizinisch in einem Umfang, der deutlich über die Leistungen der gesetzlichen Krankenkassen hinausgeht. In den Berufsgenossenschaftlichen Kliniken und Rehaeinrichtungen arbeiten hoch spezialisierte Ärzte, Therapeuten und Rehafachleute. In Zusammenarbeit mit unseren Netzwerkpartnern versorgen wir die Betroffenen mit Hilfsmitteln, von der Orthese über Gehhilfen bis zum Rollstuhl. Wir unterstützen ebenso im häuslichen Umfeld: bei schwersten Behinderungen unter Umständen sogar mit einer behindertengerechten Anpassung der häuslichen Umgebung oder auch einer entsprechenden Ausstattung des privaten Kraftfahrzeuges.

Reha vor Rente heißt der Leitgedanke der gesetzlichen Unfallversicherung. Wir helfen Menschen nach einem Arbeitsunfall mit allen geeigneten Mitteln wieder in das Leben zurück, das vor dem Unfall bestand. Und das gilt jederzeit – im Alltag wie in Krisenzeiten.

**Matthias Lehmann**  
Geschäftsführer Bezirksverwaltung Hannover  
der BG Verkehr

 [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 16814317

# Der Beitrag für 2019

Auch wenn der Zeitpunkt denkbar ungünstig war, musste der Vorstand Anfang April über den Beitragsfuß für 2019 entscheiden. Er wurde wie im Vorjahr unverändert auf den Wert von 3,00 festgesetzt.

**E**rstmalig in der Geschichte der BG Verkehr fasste der Vorstand aufgrund der aktuellen Coronapandemie die Beschlüsse im schriftlichen Verfahren. Die Entscheidungen fielen den Mitgliedern des Vorstandes nicht leicht. Zur Unterstützung erhielten sie im Vorwege ausführliche Unterlagen und Erläuterungen. Die Beiträge für Unternehmen der Seeschifffahrt und den Bereich Post, Postbank, Telekom wurden gesondert festgelegt und unterliegen besonderen Regelungen.

## Die wichtigsten Daten 2019

Grundlage der Beitragsberechnung für die Arbeitnehmersversicherung für 2019 sind die von den Unternehmen über den digitalen Lohnnachweis nachgewiesenen Lohnsummen. Der Beitragsfuß wurde vom Vorstand am 9. April 2020 für das Umlagejahr 2019 wie im Vorjahr auf 3,00 festgesetzt. Bei identischer Entgeltsumme bleibt der Beitrag für das zurückliegende Jahr damit konstant.

Die Entscheidung wurde vor dem Hintergrund getroffen, dass nach dem Haushaltsabschluss der BG Verkehr die Entschädigungsleistungen 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 Prozent gestiegen sind, ein Zuwachs bei den Arbeitsentgelten (plus



4,2 Prozent) und Beitragseinheiten (plus 4,3 Prozent) auf die Berechnung jedoch entlastend wirkt.

Auch bei der Lastenverteilung nach Entgelten bleibt der Beitrag unverändert. Die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der von Strukturveränderungen besonders betroffenen Branchen. Der Beitragsfuß wurde vom Vorstand wie im Vorjahr auf 2,40 festgesetzt.

Der Beitragsberechnung für die Unternehmensversicherung liegt die für das Jahr 2019 noch gültige Versicherungssumme von 23.000 Euro zugrunde. Sie wurde von der Vertreterversammlung der BG Verkehr Ende 2019 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 auf 26.000 Euro angehoben.

## Zahlungserleichterungen und Beitragsnachlässe

Zur Zahlungserleichterung wird den Unternehmen bereits seit 2018 die Zahlung von Vorschüssen in elf Monatsraten ermöglicht und auf diese Weise gleichmäßig auf einen längeren Zeitraum gestreckt. Der Vorstand hofft, dass diese Regelung den Unternehmen im Zuge der aktuellen Krise entgegenkommt.

| DIE WICHTIGSTEN DATEN ZUR BEITRAGSUMLAGE IM VERGLEICH* |               |               |          |
|--|---------------|---------------|----------|
|  | 2019          | 2018          | Änderung |
| Anzahl Unternehmen <sup>1</sup>                        | 197.168       | 195.244       | + 1 %    |
| Gesamtentgelt <sup>1</sup>                             | 37,91 Mrd. €  | 36,39 Mrd. €  | + 4,2 %  |
| Umlageforderung <sup>2</sup>                           | 700,66 Mio. € | 671,95 Mio. € | + 4,3 %  |
| Beitragsfuß <sup>3</sup>                               | 3,00          | 3,00          | –        |
| Umlageforderung Lastenverteilung <sup>4</sup>          | 62,6 Mio. €   | 59,7 Mio. €   | + 4,9 %  |
| Beitragsfuß Lastenverteilung <sup>4</sup>              | 2,40          | 2,40          | –        |
| Freibetrag Lastenverteilung <sup>4</sup>               | 224.500 €     | 219.500 €     | 2,3 %    |

\* Ausgenommen sind Unternehmen der Schifffahrt und der Sparte Post, Postbank, Telekom.  
 1) Jeweils am 31.12. des Jahres.  
 2) Umfasst Lohn- und Versicherungssummen.  
 3) Einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten.  
 4) Lastenverteilung nach Entgelten.



@ Adobe Stock/lauremar

Die Vorschussforderung wird automatisch auf elf Monatsraten verteilt, wenn sie mindestens 300 Euro beträgt und sich zu dem Zeitpunkt, an dem der Bescheid erstellt wird, keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung befinden. Zu den Entlastungen im Zuge der Coronapandemie finden Sie weitere Informationen auf den Seiten 8 und 9 in diesem Magazin. Der Fälligkeitstermin für die erste Rate war der 15. Mai 2020.

Die BG Verkehr gewährt einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmersversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmensversicherung sowie die Zusatz- und freiwillige Versicherung. Dieser Nachlass ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Einzelheiten dazu finden Sie im Internet.

#### **Lastenverteilung nach Entgelten**

Während 30 Prozent der solidarisch getragenen Überaltlasten der Berufsgenossenschaften dem Beitrag zur Berufsgenossenschaft zugeschlagen werden, wird der größere Anteil (70 Prozent) unter Berücksichtigung von Freibeträgen nach Entgelten umgelegt. Der Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2019 wurde vom Vorstand wie schon im Vorjahr auf 2,40 festgesetzt.

Der Lohnsummenfreibetrag für das Jahr 2019 beträgt 224.500 Euro. Bis zu dieser Lohnsummengrenze besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage also keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor zusätzlichen finanziellen Belastungen geschützt. (uk)

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

**BGdirekt** Serviceportal für  
Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr

## Drei Fragen

### an Sabine Kudzielka, Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr

#### **Warum kommt die BG Verkehr angesichts der Coronakrise den Mitgliedsunternehmen nicht entgegen und senkt die Beiträge?**

Unser Vorstand war und ist der Meinung, die liquiden Mittel der Unternehmen gehören in die Unternehmen und nicht in unsere Rücklagen. Deshalb kalkulieren wir die Beiträge knapp und finanzieren die Kosten für Renten und Heilbehandlungen aus den laufenden Einnahmen. 2018 haben wir deshalb den Beitrag auch gesenkt und nur im geringen Umfang Rücklagen gebildet. Wir stehen aber gleichzeitig jeden Monat für Renten gerade, die mehr als die Hälfte unserer Ausgaben ausmachen. Dazu kommen Behandlungs- und Rehabilitationskosten nach Unfällen und die finanzielle Absicherung unserer schwer verletzten Versicherten. Diese Zahlungen können wir ebenfalls nicht aussetzen.

#### **Einige Branchen sind von dem Herunterfahren der Wirtschaft besonders betroffen. Die BG Verkehr bietet diesen Unternehmen Stundungen und reduzierte Beitragsvorschüsse an. Wird das Angebot wahrgenommen?**

Die ersten Anträge gingen schon Ende März ein, im April hat die Zahl dann noch einmal deutlich zugelegt. Die Maßnahmen sind zunächst befristet für die Raten, die bis Ende Juni zu zahlen sind. Wir müssen beobachten, wie sich die Situation weiterentwickelt, und wenn nötig unsere Maßnahmen und Möglichkeiten nachschärfen. Aktuelle Informationen veröffentlichen wir zügig in unserem Newsletter und im Internet.

#### **Worauf stellt sich die BG Verkehr perspektivisch ein?**

Mit Blick auf die kommenden Monate prüfen wir derzeit Möglichkeiten, um die Belastung für unsere Unternehmen so gut wie möglich weiter zu strecken. Wichtig ist für uns außerdem die weitere Entwicklung. Wie überstehen unsere Mitgliedsunternehmen die Krise? Wie entwickeln sich die Beschäftigtenzahlen? Sinken die Unfallzahlen? Mit Modellrechnungen haben wir bereits begonnen und werden sie mit belastbaren Daten befüllen, sobald die ersten Beitragszahlungen eingehen.

# Gemeinsam

Die aktuelle Diskussion in Politik und Gesellschaft hinterlässt uns gelegentlich ratlos. Was ist jetzt richtig? Retten wir die Wirtschaft durch den Verzicht auf Reglementierung oder müssen wir gerade jetzt zusätzliche Regeln aufstellen? Brauchen die Unternehmen zusätzliche Freiheiten von einengenden Vorschriften oder müssen gar neue Vorschriften erlassen werden, um die Beschäftigten vor den neuen Gefahren durch einen neuen Krankheitserreger besser zu schützen? Es braucht vor allem eines: Solidarität und Achtsamkeit untereinander – zwei Eigenschaften, die ich bei vielen Menschen im Moment besonders eindrucksvoll und positiv erlebe. Gepaart

mit gesundem Menschenverstand ergeben sich die meisten Dinge, auf die wir jetzt gemeinsam achten müssen, fast schon von allein. Und um sicherzugehen, schauen Sie doch regelmäßig in unsere Hinweise für Ihre jeweilige Branche auf unseren Internetseiten. Dort unterlegen wir den Arbeitsschutzstandard, den das Arbeitsministerium für diese schwierige Zeit aufgestellt hat, mit auf Sie zugeschnittenen Hinweisen und Regeln. Wenn dann noch Fragen bleiben, stehen wir Ihnen auch weiterhin persönlich mit Rat und Tat zur Seite. Die Überwindung dieser Pandemie ist eine Aufgabe und Herausforderung für uns alle. Bleiben Sie zuversichtlich und gesund!



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs  
Prävention

## Atemspende trotz Corona

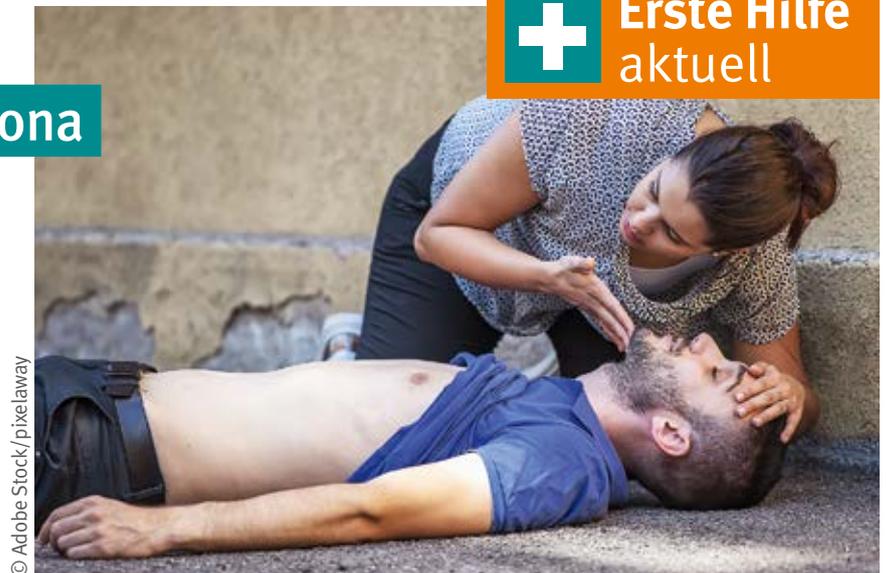
Bei einem lebensbedrohlichen Herz-Kreislauf-Stillstand muss man nach Absetzen des Notrufs sofort mit der Wiederbelebung beginnen. **Die bloße Angst vor einer Infektion entbindet nicht von der Pflicht, Erste Hilfe zu leisten.** Grundsätzlich hat aber jeder Ersthelfer das Recht auf Eigenschutz – das bleibt eine Frage der persönlichen Abwägung. Beatmungstücher oder -hilfen können die Ansteckungsgefahr bei einer Atemspende reduzieren und sollten zur Erste-Hilfe-Ausrüstung ergänzt werden.

Um die Atmung zu überprüfen, legt man den Kopf des Betroffenen behutsam nach hinten (Überstrecken des Halses). Mit Ihrer eigenen Wange und Ihrem Ohr können Sie dicht über Mund und Nase die Atmung fühlen und hören. Beobachten Sie dabei, ob sich der Brustkorb hebt und senkt. Achtung: Gelegentliche, einzelne Atemzüge sind für diese Situation typisch, aber

keine normale Atmung. Zur Herzdruckmassage kniet man seitlich in Höhe des Brustkorbes. Der Druckpunkt befindet sich auf der Mitte des Brustbeins. Handballen aufsetzen, andere Hand darüberlegen und mit durchgestreckten Armen und geradem Oberkörper 30 Herzdruckmassagen durchführen (zweimaliges Drücken pro Sekunde, etwa fünf Zentimeter tief). Nach 30 Massagen folgen zwei Atemspenden.

Es ist nicht entscheidend, ob Sie immer den Druckpunkt genau treffen oder im richtigen Rhythmus arbeiten: Hauptsache sofort handeln, drücken und beatmen! Der Betroffene braucht zum Überleben Sauerstoff. Den bekommt er mit der Atemspende. Durch die Herzdruckmassage gelangt der Sauerstoff zum Gehirn, wo er am nötigsten ist.

Ingo Tappert  
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



© Adobe Stock/pixelaway

## So erreichen Sie die BG Verkehr

### Hauptverwaltung

#### Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0  
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de  
info@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

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

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

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

### Bezirksverwaltung Hamburg

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

### Bezirksverwaltung Hannover

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

### Bezirksverwaltung Berlin

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

## Hinweis für Abonnenten:

Für den Versand des Sicherheits-Profi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des Magazins genutzt. Unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten finden Sie auf unserer Website.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

### Bezirksverwaltung Dresden

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

### Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96  
42103 Wuppertal  
Tel.: 0202 3895-0  
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

### Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193  
47053 Duisburg  
Tel.: 0203 2952-0  
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

### Bezirksverwaltung München

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

### Sparte Post, Postbank, Telekom

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

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im **September 2020**

## Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ [www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi](http://www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi)



© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



**„Wie schütze ich mein Team vor Covid-19?“**

**Ein Klick und Sie wissen mehr.**



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