

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Den Wechsel | 14
meister

Geldtransporter: Tinte statt Panzer | 11

Cannabis-Konsum klar regeln | 25

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Symposium zu kultureller Vielfalt im Betrieb
„Eine echte Bereicherung“
- 11** Tinte statt Panzer
Neue Technologie revolutioniert Geldtransporte
- 14** Wechselbehälter
Sicherer Umgang und Tipps zur Anschaffung
- 16** Blick hinter die Kulissen
Zu Besuch auf der Werft
- 22** Qualifizierungsangebote der BG Verkehr
Neues Seminarprogramm 2025 bringt auf Kurs

GUT VERSICHERT & GESUND

- 24** Gesundheitstipps & mehr
- 25** Cannabis-Konsum
Klare Regeln im Betrieb vereinbaren
- 28** Hand angenäht
Erfolgreiche Reha nach einem Arbeitsunfall

SERVICE

- 30** Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann
- 30** Impressum
- 31** Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr



11

Geldtransporter: Tinte statt Panzer



16

Zu Besuch auf der Werft





© Titel: Tom Maelsa/DGUV; picture alliance/Caroline Seidel/dpa | Caroline Seidel; Christoph Papsch; istockphoto/AlexLMX; iStock (Bet_Noire)

14

Kleine Wechselbehälterkunde

25

Kein Joint im Job!



Regeln Sie den Cannabis-Konsum im Betrieb klar und restriktiv.

Mit klarem Kopf

Für manche Menschen mag die begrenzte Freigabe des Konsums und der Weitergabe von Cannabis ja eine gute Nachricht gewesen sein. Unternehmerinnen und Unternehmer sowie andere Verantwortliche für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gehören bestimmt nicht zu diesem Kreis. Sie müssen jetzt für ihren Betrieb regeln, was bisher ohne Wenn und Aber gesetzlich verboten war. Sollte man jetzt auch am Arbeitsplatz die Leine etwas lockern? Die BG Verkehr gibt ihren Versicherten die Empfehlung, den Cannabis-Konsum im Betrieb klar und restriktiv zu regeln. Wer arbeitet, kiff nicht, und wer kiff, arbeitet nicht – je deutlicher das kommuniziert wird, desto besser. Unsere Arbeitsmedizinerin Dr. Kerstin Einsiedler informiert deshalb in dieser Ausgabe über die Droge und ihre Wirkungen.

Gefreut habe ich mich über ein gerade abgeschlossenes Filmprojekt der BG Verkehr, über das wir ebenfalls in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi berichten. Sechs Unternehmerinnen und Unternehmer sprechen vor der Kamera über Verantwortung beim Arbeitsschutz – clevere Praxistipps inklusive.

Ein weiterer Lesetipp: Die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund in unsere Arbeitswelt ist eines der wichtigsten Gegenwartsthemen. Dazu zählt auch die Vermittlung von Schutzmaßnahmen am Arbeitsplatz. Dass dabei neben Sprachbarrieren auch kulturelle Hürden zu überwinden sind, zeigte ein Symposium der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS), über das wir ab Seite 8 berichten. Daraus ergeben sich neue Wege für Schulungen und Unterweisungen. Das Ziel bleibt dasselbe: sichere und gesunde Arbeit für alle – unabhängig von der Herkunft der Beschäftigten.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Ausgerutscht

Berufskraftfahrer N. sollte seinen mit Papierrollen beladenen Planenaufleger für das Abladen vorbereiten. Die Rollen waren einzeln mit Spanngurten und Kantenschonern gesichert. Er entfernte die Ladungssicherung. Um Kantenschoner und Gurtratsche danach auf die Seite zu legen, musste er um die Rollen herumgehen. Dabei rutschte N. von der Ladekante ab und landete hart mit beiden Füßen auf dem Boden neben dem Auflieger. Die Folge: ein verstauchter rechter Fuß.

Von Lkw erfasst

Auf einer Autobahn hatte der Fahrer eines Abschleppfahrzeugs gerade ein liegen gebliebenes Auto aufgeladen und befand sich auf der Fahrerseite seines Wagens. Ein von hinten herankommender Lkw erfasste ihn. Der Fahrer wurde zwischen seinem und dem vorbeifahrenden Lkw eingeklemmt und danach auf die Fahrbahn geschleudert. Er starb auf dem Weg ins Krankenhaus.

Eingequetscht

Nach dem Ankuppeln eines Sattelanhängers verließ F. das Fahrerhaus seines Lkw, kuppelte die Druckluftleitungen an und löste die Feststellbremse des Aufliegers. Da begann der Sattelzug, auf der leicht abschüssigen Abstellfläche rückwärtszurollen. F. hatte die Feststellbremse des Lkw vor dem Aussteigen nicht betätigt. Er versuchte noch, zur Fahrertür zu laufen, um dies nachzuholen. Wegen der eingeschlagenen Lenkung des Lkw knickte das Gespann im Rollen und quetschte F. zwischen seinem und einem weiteren Auflieger ein – für ihn kam jede Hilfe zu spät.



Wie Verantwortung gelebt wird

In fünfminütigen Kurzvideos der BG Verkehr erklären sechs Unternehmerinnen und Unternehmer aus unterschiedlichen Branchen, was sie beim Arbeitsschutz antreibt und wie sie ihn im eigenen Betrieb vorleben. „Verantwortung für den Arbeitsschutz darf nicht nur auf dem Papier stehen“, sagt Martin Küppers, der als Leiter „Regelwerk und Arbeitssicherheit“ die Filme mitinitiierte. „Wir wollten zeigen, mit welchen Ideen Unternehmerinnen und Unternehmer vorangehen, um die Arbeitssicherheit auszugestalten.“ Etwa Markus Böhm, der seine Lkw mit Fahrerassistenzsystemen ausstattete, bevor diese gesetzlich vorgeschrieben wurden. Oder Tiefbauunternehmer Alexander Baumeister, der einen starken Fokus auf die Kommunikation gelegt hat und Informationen etwa zu Sicherheitsmaßnahmen voll digital aus der Zentrale an die Baustellen übermittelt. Küppers: „Die in den Videos gezeigten Beispiele

Schuhe an!

Wer ein Fahrzeug führt, muss Schuhwerk tragen, das den Fuß umschließt. Nur das ist wirklich sicher. In der Praxis haben sich Aufkleber bewährt, die auf diese Pflicht hinweisen. Im Lkw-Einstieg angebracht sind sie beim Öffnen der Tür direkt im Blick und erinnern vor jeder Fahrt daran: Schuhe an für eine sichere Fahrt! Barfuß, in Strümpfen oder Barfußschuhen ist der Tritt auf die Bremse intuitiv unangenehmer. Die Folge: ein verhaltenes und weniger kräftiges Bremsen. Der Anhalteweg verlängert sich deutlich. Das ist gefährlich. Keine Sorge vor Schmutz oder zu warmen Füßen. Für die Fahraufgabe müssen es nicht zwingend geschlossene Schuhe oder Sicherheitsschuhe sein. Auch Sandalen sind erlaubt, wenn der Fersenriemen vorhanden und angelegt ist. Unterweisungstipp: Zum Thema gibt es unterhaltsame Filme der BG Verkehr.



Sicheres Fahren – Schuhwerk
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20761016





inspirieren und geben zugleich Anregungen für den Alltag. Vor allem sieht man, dass die Wahrnehmung von Verantwortung für die Arbeitssicherheit Spaß bringt und das Miteinander im Unternehmen stärkt.“



Filme zur Verantwortung
im Arbeitsschutz
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24443599



Freikarten für Messe

Wer die Messe „Arbeitsschutz aktuell“ vom 5. bis 7. November in Stuttgart kostenlos besuchen möchte, kann sich mit dem Code AS23-BGVERKEHR Freikarten sichern (im Link unter „Gutscheincode einlösen“). Die Messe findet alle zwei Jahre statt und informiert über Angebote und Lösungen rund um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Die BG Verkehr ist auf der Messe in Halle 1 am Stand K1.009 zu finden.



[www.messe-ticket.de/
HINTE/ARBEITSSCHUTZ
AKTUELL2024](http://www.messe-ticket.de/HINTE/ARBEITSSCHUTZAKTUELL2024)

Gesucht!

Ihre Idee, die alles in den Schatten stellt

Sie haben eine gute Idee zum wirksamen Schutz der Beschäftigten vor Sonnenstrahlung? Teilen Sie mit uns bis Ende Oktober 2024 Ihre Erfolgsgeschichte und wir berichten von Ihrem Praxisbeispiel in einer der nächsten Ausgaben. Für jeden Beitrag bedanken wir uns mit einer kleinen Überraschung.

+ Mailen Sie Ihre Idee für optimalen Sonnenschutz:
redaktion@sicherheitsprofi.de

Meilenstein für Verkehrssicherheit

Neu zugelassene Nutzfahrzeuge und Busse mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht müssen seit Juli mit einem Abbiegeassistenten und weiteren Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein. Damit erfüllt der Gesetzgeber langjährige Forderungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats und der BG Verkehr. „Jetzt kommt es darauf an, dass alle mit den technischen Helfern umgehen können und ihre Funktionsweisen sowie Grenzen kennen. Das beginnt in der Fahrschule und der Ausbildung, gehört aber auch in jede Weiterbildung“, sagt Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr.



Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“

Der VDSI – Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit – und der DVR – Deutsche Verkehrssicherheitsrat – suchen Projekte, die nachhaltig zu weniger Wegeunfällen sowie Unfällen im innerbetrieblichen Transport und Verkehr geführt haben. Wer zwischen November 2022 und Juni 2025 ein Projekt realisiert hat, das immer noch erfolgreich genutzt wird, kann seinen Beitrag bis zum 30. Juni 2025 einreichen. Die ersten drei Plätze können sich über Geldpreise freuen.

+ vdsi-unterwegs-aber-sicher.de

Neu erschienen



Kleidung, die vor Sonne schützt

Eine neue Checkliste unterstützt Unternehmen bei der Auswahl von Langarmshirts mit Schutz gegen UV-Strahlung. Beschäftigte, die überwiegend im Freien arbeiten, erhalten so die optimale Bekleidung.



www.bg-verkehr.de
Webcode: 24257622

Film ab für die Vision Zero

Der Film informiert kurz und präzise, wie eine Welt ohne Arbeitsunfälle möglich werden kann. Jede der sieben goldenen Regeln ist in rund 20 Sekunden vorgestellt – ideal für einen Workshop-Auftakt oder als Gedankenanstoß bei Arbeitsschutzausschuss-Sitzungen.



Film zur Vision Zero
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24696696



Richtig heben und tragen

Regelmäßiges Heben und Tragen kann Gesundheitsschäden hervorrufen. Bei der Bewertung für die Gefährdungsbeurteilung hilft die Leitmerkmalmethode. Wie sie funktioniert, erklärt ein Animationsfilm.



www.bg-verkehr.de
Webcode: 20515343



Arbeitsschutzmanagement einfach erklärt

Mit zwei neuen Filmen stellt die BG Verkehr Inhalte und Vorteile von Arbeitsschutzmanagementsystemen (AMS) und einen beispielhaften Ablauf vor. Damit lässt sich ideal im eigenen Unternehmen für die Einführung eines solchen Systems werben. Zusätzlich liegt der AMS-Leitfaden in einer neuen Fassung vor, in der sich die Informationen jetzt intuitiver finden lassen. Der Leitfaden ist nun an der Gliederung der DIN EN ISO 45001 ausgerichtet, einer international anerkannten Norm für Arbeitsschutzmanagementsysteme. So lässt sich der Arbeitsschutz einfacher in bereits bestehende Managementsysteme integrieren. Der Inhalt des AMS-Leitfadens ist komplett digital im Medienkatalog der BG Verkehr abrufbar. Knapp 80 Arbeitshilfen stehen als editierbare Wordvorlagen zur Verfügung. Jedes Unternehmen kann die Vorlagen an die betrieblichen Bedürfnisse anpassen und erhält so eine zielgenaue Unterstützung beim Aufbau des Systems. Auf Wunsch ist der Leitfaden auch kostenfrei als gedruckte Variante erhältlich. Bei Interesse wenden Sie sich an die zuständige Aufsichtsperson oder bestellen Sie direkt über den Medienkatalog.



AMS-Leitfaden im
Medienkatalog
www.bg-verkehr.de
Webcode: 14862498



Keine M+S-Reifen mehr im Winter

Am 30. September endet die Übergangsfrist, in der M+S-Reifen noch für winterliche Straßenverhältnisse erlaubt waren. Nur noch Winterreifen oder Ganzjahresreifen mit Schneeflocken-Symbol sind dann bei Eis und Schnee zulässig.



Organisation bewertet Lkw-Sicherheit

Die Organisation Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) hat beim Aufbau eines Sicherheitsbewertungssystems für Lkw erste Testprotokolle vorgestellt. Ziel des Bewertungssystems ist es, die Lkw-Sicherheitstechnik schneller und effektiver zu verbessern, als es über bestehende Gesetze möglich wäre. Unternehmen könnten sich so leichter für die sichersten Fahrzeuge entscheiden. Und Hersteller wären motiviert, in den Tests gut abzuschneiden. Für November 2024 hat Euro NCAP erste Testergebnisse angekündigt. Künftig sollen dann auch Crashtests von Lkw hinzukommen – geplant ist dies für das Jahr 2030. Hintergrund: Während Lkw europaweit nur etwa drei Prozent aller Fahrzeuge ausmachen, sind sie in knapp 15 Prozent aller Unfälle verwickelt. Das will Euro NCAP ändern.

+ www.euroncap.com

Radon am Arbeitsplatz

Das Bundesamt für Strahlungsschutz (BfS) sucht Unternehmen und Betriebe für die Teilnahme an einer aktuellen Studie zur Radon-Konzentration am Arbeitsplatz. Das Ziel: eine deutschlandweite Übersicht der durchschnittlichen Konzentration. Da dem BfS außerhalb von Radon-Vorsorgegebieten und von Radon-Arbeitsfeldern kaum Daten vorliegen, sucht das Bundesamt Unternehmen und Betriebe, für die keine gesetzliche Radon-Messpflicht besteht und die Arbeitsplätze in Keller- oder Erdgeschossen haben.

+ www.bfs.de/radon-at-work

Norm für Brand- schutzdecke

Das Deutsche Institut für Normung (DIN) hat unter der Bezeichnung DIN SPEC 91489 den Entwurf einer Technischen Regel veröffentlicht, die Anforderungen an Brandbegrenzungsdecken für den Einsatz bei Elektrofahrzeugen festlegen soll.

+ www.din.de



Abbiegen besser erkennen

Das Fraunhofer-Institut für Angewandte Optik und Feinmechanik hat ein Blinklicht entwickelt, das vom Fahrzeug auf die Straße projiziert wird. Mit hoher Beleuchtungsstärke und einem dynamischen Lauffeffekt ist das Signal auch bei Tageslicht gut zu erkennen. Diese bessere Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmende sorgt aus Sicht der Entwicklerinnen und Entwickler für mehr Sicherheit.

+ www.iof.fraunhofer.de

Testen Sie Ihr Wissen!



1. Sie möchten einen Lkw mit Anhänger überholen. Was müssen Sie dabei beachten?

- a Das Ausscheren zum Überholen darf erst unmittelbar hinter dem Lastzug erfolgen
- b Der Fahrzeugumriss des Lastzugs kann vorausfahrende Fahrzeuge verdecken
- c Der erforderliche Überholweg verlängert sich wegen des Anhängers deutlich



2. Was gilt nach diesem Verkehrszeichen?

- a Bei Dunkelheit darf mit Standlicht gefahren werden
- b Parkende Pkw dürfen mit der Parkleuchte gesichert werden
- c Überholen darf nicht durch Hupen angekündigt werden

3. Warum können Krafträder trotz eingeschalteten Abblendlichts übersehen werden?

- a Weil die Besatzung manchmal mit unauffälliger Kleidung fährt
- b Weil sich Krafträder bei hoher Beschleunigung sehr schnell annähern
- c Weil sie schmaler als Pkw sind

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!



Kulturelle Barrieren überwinden

In der deutschen Verkehrswirtschaft werden Arbeitskräfte händeringend gesucht. Die Rekrutierung von Beschäftigten aus anderen Ländern ist ein Lösungsweg. Aber wie gelingt es, diese Menschen sicher und gesund zu integrieren?

Unterweisung in einem größeren deutschen Transportunternehmen: Unter den Fahrerinnen und Fahrern ist auch ein neuer Lkw-Lenker aus Vietnam, der vor einem Jahr nach Deutschland eingewandert ist. „Wenn ihr irgendetwas nicht verstanden habt, wendet euch gern an mich“, bietet der Fuhrparkleiter an. Der Neue wird das ganz bestimmt nicht tun, obwohl er aufgrund seiner mittelmäßigen Sprachkenntnisse der Unterweisung nicht komplett folgen konnte. Den Chef zu fragen, hieße aus seiner Sicht, Schwäche zu zeigen – für ihn ein unerträglicher Gedanke.

Dieses Beispiel zeigt, wie vielschichtig die Integration von Beschäftigten mit Migrationshintergrund in einem deutschen Betrieb sein kann. Und die Vermittlung von Maßnahmen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes ist nur eine der zahlreichen Herausforderungen. „Wer sich bei der sicheren und gesunden Integration von Fachkräften darauf konzentriert, den Neuankömmlingen unsere Arbeitsschutzvorschriften zu vermitteln, der denkt zu kurz“, sagt Dr. Nadja Schilling, Generalsekretärin der Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS).

Erster Schritt: Sprache rasch lernen

Während eines Symposiums in Dresden vor 130 Teilnehmenden zum Thema „Kulturelle Vielfalt bei der Arbeit“ ging die IVSS Sektion für Prävention im Transportwesen gemeinsam mit der Sektion für das Gesundheitswesen den Dingen auf den Grund. Wer längerfristig erfolgreich mit eingewanderten Arbeitskräften zusammenarbeiten will, muss zunächst investieren:

- ▶ In den Abbau von Sprachbarrieren, aber auch in das Verständnis des kulturellen Hintergrunds der neuen Arbeitskräfte und ihrer Erwartungen an den Arbeitsplatz in einem deutschen Unternehmen.
- ▶ In die Einarbeitung der neuen Kolleginnen und Kollegen. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass dies aufgrund sprachlicher und kultureller Barrieren aufwendiger ist und länger dauert als bei Menschen, die in Deutschland geboren sind oder schon lange hier leben. Die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind in den einzelnen Kulturkreisen unterschiedlich belegt. Dementsprechend differenziert müssen Verantwortliche bei deren Vermittlung vorgehen.



Das Symposium „Kulturelle Vielfalt bei der Arbeit“ bot viele Möglichkeiten zum Austausch.

„Wer sich bei der sicheren und gesunden Integration von Fachkräften darauf konzentriert, den Neuankömmlingen unsere Arbeitsschutzvorschriften zu vermitteln, der denkt zu kurz.“

Dr. Nadja Schilling,

Generalsekretärin der Sektion für Prävention im Transportwesen der IVSS

Während des Symposiums kamen die Erwartungen von ausländischen Fachkräften an ihre Arbeit in Deutschland zur Sprache. Das Fazit: Aus Sicht der Fachkräfte ist die Auswanderung nach Deutschland nur eine von mehreren Möglichkeiten. Oft wird dies nicht als die attraktivste Option empfunden. Deutschland wird als klimatisch und menschlich kalt sowie bürokratisch und teilweise ausländerfeindlich wahrgenommen.

Bürokratie erschwert den Start

Ob diese negativen Erwartungen widerlegt werden, hängt teilweise von der Begrüßung im Unternehmen ab. Hilfsbereite Führungskräfte sowie Kolleginnen und Kollegen, praktische Unterstützung durch Arbeitgeber bei Alltagsproblemen wie der Wohnungssuche, der Anmeldung oder der Umschreibung des Führerscheins, aber auch Sprachkurse während der Arbeitszeit erleichtern den Start. Unfreundliche oder distanzierte Teammitglieder, gleichgültige Führungsverantwortliche, Probleme mit der Wohnsituation und Bürokratie, Heimweh, Einsamkeit und das Gefühl, nicht wirklich dazuzugehören, erschweren einen guten Start.

Eine überraschende Erkenntnis des Symposiums war – aus deutscher Sicht –, dass viele Fachkräfte in ihren Heimatländern strukturbedingt einen deutlich höheren Verantwortungsspielraum hatten, als sie ihn in Deutschland vorfinden. Hier schlummert relevantes Enttäuschungspotenzial, wenn dieser Umstand nicht bei der Rekrutierung und der Einweisung in die neue Tätigkeit berücksichtigt wird.

Julia Ludwig-Hartmann, Beraterin für Arbeitssicherheit, wies auf ein Loch hin, in das neu angekommene Arbeitskräfte oft nach etwa drei Monaten fallen, wenn die erste Freude über die neue Arbeit in Deutschland und einen netten

„Echte Bereicherung“

Interview mit Dr. Nadja Schilling, Generalsekretärin der Sektion für Prävention im Transportwesen der IVSS

Während des Symposiums in Dresden war mehrfach die Rede von kultursensibler Kommunikation als Grundlage für erfolgreiche Vermittlung von Maßnahmen zur Arbeitssicherheit. Was ist damit konkret gemeint?

Grundlage der Kommunikation ist auf den ersten Blick eine gemeinsame Sprache. Aber bei der kultursensiblen Kommunikation geht es um viel mehr. Es geht darum, den eigenen Blick für die kulturellen Besonderheiten und Unterschiede zu schärfen und das Gegenüber als Mensch mit seinen Werten und Haltungen wirklich wahrzunehmen, ohne dabei in Stereotype zu verfallen. Denn Menschen handeln situationsabhängig; nicht alle Deutschen reagieren in allen Lebenslagen „typisch deutsch“.

Die Auseinandersetzung mit anderen Kulturen ist eine echte Bereicherung, weil man dabei dem eigenen Kulturverständnis kritisch auf den Zahn fühlen kann und mal einen Spiegel vorgehalten bekommt. Dabei gibt es kein Richtig oder Falsch. Jede kulturelle Besonderheit ist in ihrer Herkunftsregion funktional. Sie passt aber eben vielleicht nicht in die aktuelle Umgebung. Dadurch kann es Missverständnisse geben, denen wir mit Toleranz, Offenheit und Verständnis begegnen sollten.

Ist es nicht vor allem die Aufgabe der Beschäftigten, sich an das Arbeitsschutzsystem ihres Arbeitgebers anzupassen?

Klar, das gehört dazu. Aber wenn nicht auch der Arbeitgeber und die Beschäftigten auf die neuen Kolleginnen und Kollegen zu- und eingehen, verpasst das Unternehmen eine



tolle Gelegenheit, die eigene Kultur und den Umgang mit Arbeitsschutzthemen zu hinterfragen. Hier kann sich das Unternehmen von neuen Impulsen inspirieren lassen und sich weiterentwickeln. Trotz aller Unterschiede vereint doch am Ende alle das Ziel, sicher und gesund zu arbeiten und niemanden zu gefährden.

Neben Ihren Aufgaben in der IVSS Sektion leiten Sie die Abteilung Forschung und Projekte im Geschäftsbereich Prävention. Wie unterstützt die BG Verkehr ihre Mitgliedsunternehmen bei der Unterweisung von Mitarbeitenden mit Migrationshintergrund?

Branchenspezifisch stellt die BG Verkehr ihren Versicherten bereits Unterweisungshilfen in verschiedenen Sprachen zur Verfügung. Aber natürlich ist es nicht immer möglich, bei der Vielzahl an Ländern, aus denen Menschen auf den Arbeitsmarkt strömen, alle Sprachen abzudecken. In unserem Aufsichtsdienst haben wir zudem viele Aufsichtspersonen mit eigener Zuwanderungsgeschichte, die ihre persönlichen Erfahrungen gewinnbringend einsetzen und für das Thema sensibilisieren können.

Da sehr viele der bei uns versicherten Branchen Menschen aus verschiedenen Kulturkreisen beschäftigen oder auch per se global aufgestellt sind, ist jeder Austausch bei der Aufsicht und Beratung für alle Seiten lohnenswert.



„Es gibt praktisch keine Betriebe mehr ohne Beschäftigte mit Migrationshintergrund.“

Aouatef Ben Amor,

Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Die deutsche und die spanische Unternehmenstochter gingen dabei arbeitsteilig vor. Ein Teil des Trainings für die spanischen Neu-DHL-Mitarbeitenden fand bereits im Mutterland und in spanischer Sprache statt. Dennoch bezeichnete Anja Weihmann das Sprachtraining mithilfe von DHL als einen der wichtigsten Erfolgsfaktoren. DHL unterstützte auch bei der Suche nach einer geeigneten Unterbringung und dem Transfer zur Arbeitsstätte. In Leipzig gab es ein Spanisch sprechendes Supportteam.

Gegenseitige Unterstützung

Als Erfolgsmodell erwies es sich, „Klassensprecher“ zu benennen. Das waren in der Regel spanische Kolleginnen und Kollegen mit etwas mehr Leipzig-Erfahrung, die die Neuankömmlinge unter ihre Fittiche nahmen. Bei der Einführung in den Job vor Ort achteten die Verantwortlichen darauf, dass immer zwei spanische Mitarbeitende einer Einheit zugeteilt wurden, um eine gegenseitige Unterstützung zu ermöglichen und dem Gefühl der Isolation entgegenzuwirken. Ein Spanisch sprechendes „SOS-Team“ stand für Notfälle bereit.

Umfangreiche Anwerbeaktionen kommen auch in großen Fuhrparks vor, sind aber im mittelständischen Transport- und Personenbeförderungsgewerbe die Ausnahme. In kleinerem Umfang kommt allerdings kaum ein Unternehmen um die Integrationsthematik herum. „Es gibt praktisch keine Betriebe mehr ohne Beschäftigte mit Migrationshintergrund“, sagt Aouatef Ben Amor, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr. Sie ist aus Tunesien eingewandert und empfiehlt, bei Bedarf mit Mentoringprogrammen und Sprachkursen zu unterstützen, aber auch relevante Betriebsanweisungen übersetzen zu lassen. Sehr wichtig sei eine konstruktive Fehlerkultur. All dies ließe sich auch in kleineren Unternehmen umsetzen. (bjh)

Empfang verfliegen ist. „Das ist ein Kulturschock“, bringt es Ludwig-Hartmann auf den Punkt. In dieser Phase seien besondere Rücksichtnahme, Fürsorge und Begleitung gefragt.

650 neue Mitarbeitende aus Spanien

Über ein erfolgreiches Integrationsprojekt berichteten Anja Weihmann und Matthias Forst vom DHL Hub Leipzig. Dort hatte man aufgrund

des Sendungsbooms infolge der Corona-Krise einen unerwarteten Arbeitskräftebedarf, der nicht auf dem nationalen Arbeitsmarkt gedeckt werden konnte. Aufgrund der internationalen Kontakte innerhalb des DHL-Konzerns gelang es dem Luftfracht-Logistik-Team, innerhalb von drei Jahren rund 650 Arbeitskräfte aus Spanien für das Drehkreuz in Sachsen zu rekrutieren.

Tipps zur besseren Integration

Weg mit den Sprachbarrieren

Unterstützung bei der Erlangung von Sprachkenntnissen sorgt dafür, dass Beschäftigte mit Migrationshintergrund produktiver, aber auch sicherer arbeiten können. Freistellung für Sprachunterricht ist eine Möglichkeit. Es hilft auch, wenn in der Personalabteilung oder im Betrieb andere Beschäftigte arbeiten, die den Neuen bei Schwierigkeiten in deren Muttersprache Auskunft geben können. Auch technische Übersetzungshilfen können zum Einsatz kommen.

Mentoring anbieten

Erfahrene Kolleginnen oder Kollegen helfen. Das ist besonders dann ein Erfolgsmodell, wenn der Mentor bzw. die Mentorin aus dem gleichen Land oder Kulturkreis kommt wie die Neuen. Diese bekommen wichtiges Wissen vermittelt und für die Mentoren ist dies eine Aufstiegschance.

Kultursensibel führen

Menschen mit Migrationshintergrund bringen ungewohnte Werte, aber auch Erwartungshaltungen mit zur Arbeit.

Zumindest Führungskräfte sollten über kulturelle Besonderheiten von Beschäftigtengruppen informiert sein. Das vermeidet Fettnäpfe und Missverständnisse.

Diskriminierungsfreiheit sicherstellen

Jede Kollegin und jeder Kollege verdienen Respekt – egal ob mit oder ohne Migrationshintergrund. Das sollten Führungsverantwortliche vorleben und alle anderen Beschäftigten befolgen. Erlebte Diskriminierung vergiftet die Arbeitsatmosphäre, ruiniert den Teamgedanken und unterbindet jegliche Integration.

Hilfe bei Alltagsproblemen

Wie eröffne ich ein Bankkonto? Wie melde ich mich beim Einwohnermeldeamt an? Wie schreibe ich meinen Führerschein um? Viele Migrantinnen und Migranten stehen in den ersten Wochen vor Alltagsproblemen und verzweifeln an der deutschen Bürokratie. Hilfe durch den Arbeitgeber – auch über externe Organisationen wie die Caritas, das Deutsche Rote Kreuz oder lokal arbeitende Vereine – sorgt für ein positives Willkommenserlebnis.



Bei Überfällen auf Geldtransporter werden schwere Waffen eingesetzt.

Tinte statt Panzer

Wer große Mengen Bargeld transportiert, muss einen Überfall fürchten. Darum werden Geld- und Werttransporte traditionell gut bewacht in gepanzerten Fahrzeugen durchgeführt. Seit einigen Jahren gibt es für Papiergeldtransporte eine Technische Transportsicherung, die viele Vorteile bietet und doch die Geister scheidet.

Geld- und Werttransporte sind eine Sache für sich. Neben den ganz normalen Unfallrisiken muss ein besonderer Schutz vor Überfällen getroffen werden. Dieser Schutz ist in doppelter Hinsicht erforderlich – vor allem für die Personen, die den Transport durchführen, und zusätzlich für die transportierten Werte. Die BG Verkehr hat allerdings nur ein Interesse, nämlich die Sicherheit und die Gesundheit ihrer Versicherten, also der Menschen, die solche Transporte durchführen.

Obwohl die Branche klein ist, befasst die BG Verkehr sich seit vielen Jahren intensiv mit der *arbeitssicheren* Durchführung von Geld- und Werttransporten. Nur so konnte es gelingen, durch wirksame Schutzkonzepte die Anzahl der Raubüberfälle seit den 90er-Jahren drastisch zu reduzieren und im Vergleich zu anderen Ländern auf einem sehr niedrigen Niveau zu halten.

Besonders gesichert

Damit die Beschäftigten bei Geld- und Werttransporten gut geschützt sind, fordert die aus dem Jahr 1990 stammende Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Wach- und Sicherungsdienste“ (DGUV Vorschrift 23) Mindest-

Schutzmaßnahmen. So schreibt diese UVV vor, dass Geldtransporte mit besonders gesicherten und gepanzerten Fahrzeugen durchgeführt werden. Während des Be- und Entladens in öffentlich zugänglichen Bereichen müssen diese Geldtransportfahrzeuge ständig besetzt bleiben. Hierbei müssen die Türen des mit mindestens einer Person besetzten Fahrzeugteils verriegelt sein. Den Botengang zwischen Transportfahrzeugen und Übergabe- oder Übernahmestellen müssen mindestens zwei Personen gemeinsam zurücklegen. Ausnahme: Es sind technische Ausrüstungen vorhanden, die den Anreiz zu Überfällen nachhaltig verringern. Solche Technischen Transportsicherungen haben sich inzwischen so weit durchgesetzt, dass Transporte mit gepanzerten Geldtransportfahrzeugen regelmäßig mit nur zwei Mitarbeitenden durchgeführt werden.

An den Übergabestellen übernimmt in dem Fall einer der Mitarbeitenden den Botengang vom Fahrzeug zum Kunden. Die zweite Person verbleibt in dem gepanzerten Fahrzeug, beobachtet das Umfeld und bedient von innen die Schleuse, also den Zugang zu dem gepanzerten Teil des Fahrzeugs.

Hohe Gewaltbereitschaft bei der Tat

Ein Geldtransportfahrzeug kann einem gezielten Angriff nicht dauerhaft widerstehen. Auch die beste Panzerung kann lediglich erreichen, dass die für einen Überfall benötigte Zeit lang genug ist, um Hilfe von außen hinzuzuziehen. Die Strategie eines Überfalls besteht daher meist darin, den Geldtransporter in einen Hinterhalt zu locken und an einem Ort zu überfallen, den Einsatzkräfte der Polizei erst nach längerer Zeit erreichen. Weil ein überfallenes Geldtransportfahrzeug zwangsläufig eine Alarmzentrale informiert und die GPS-Daten kontinuierlich verfolgt werden, muss ein Überfall sehr schnell erfolgreich sein. Das erklärt den Einsatz schwerer Waffen und die besondere Brutalität bei der Tat.

Die Täterinnen und Täter setzen rücksichtslos Schusswaffen, Sprengsätze und andere schwere Waffen ein, um die Panzerung des Fahrzeugs zu durchdringen. Und bei der sorgfältigen Planung informieren sie sich über die eingesetzte Technologie. Je besser die Geldtransportfahrzeuge gepanzert sind, desto schwerer die eingesetzten Waffen. Die Gewaltbereitschaft der Täterinnen und Täter nimmt 



Mit der neuen Technologie braucht es nur noch eine Person für den Geldtransport.

Auch die beste Panzerung kann lediglich erreichen, dass die für einen Überfall benötigte Zeit lang genug ist, um Hilfe von außen hinzuzuziehen.

keinerlei Rücksicht auf Menschenleben. Das führt dazu, dass bei Überfällen immer wieder Sprengstoff, Panzerfäuste und andere Kriegswaffen benutzt werden.

Speziell für den Transport von Papiergeld gibt es seit einigen Jahren eine neuere, besonders wirksame Technologie als Schutzmaßnahme. Diese Sicherungssysteme setzen darauf, dass selbst die Beschäftigten keinen Zugriff auf das transportierte Geld haben. Die Werte befinden sich in speziell gesicherten Behältern, die im Fahrzeug in ein dafür vorgesehenes Einschubfach gelegt werden. Bei einem unberechtigten Zugriff sorgt die Technik dafür, dass die Geldscheine in Sekundenbruchteilen mit einer Spezialtinte eingefärbt werden – so auffällig, dass die Scheine praktisch wertlos sind. Diese Tintentechnologie ist bei Botengängen unabhängig vom verwendeten Fahrzeug längst geübte Praxis. Zunehmend wird sie auch in Geldautomaten eingesetzt. Aber auch die Fahrzeuge lassen sich mit dieser Technologie ausstatten. Von einem Technischen Transportsicherungssystem spricht man, wenn diese Sicherung bei allen Transportschritten lückenlos wirksam ist, bei Botengängen ebenso wie im Transportfahrzeug. Weil die so ausgerüsteten Fahrzeuge keine Panzerung mehr benötigen, sprechen Insider von Softcars.

Kein Anreiz für Überfall

Der Clou an den eingesetzten Sicherungstechnologien: Das transportierte Papiergeld wird bei einem unberechtigten Zugriff sofort entwertet. Dadurch entfällt jeder Anreiz für einen Überfall. Außerdem sind die Einrichtungen so konstruiert, dass die Besatzung der Geldtransportfahrzeuge keinerlei Zugriff auf die Werte haben und eine Auslösung nicht verhindern können. Die Systeme sind konstruktiv darauf angelegt, dass die Beschäftigten nicht erpresst werden können.

Potenzielle Täterinnen und Täter erkunden die eingesetzte Technik und wissen daher, dass sie mit Waffengewalt und Brutalität nichts erreichen können. Ein mit Technischen Transportsicherungssystemen ausgerüstetes Geldtransportfahrzeug muss demzufolge auch während des Be- und Entladens in öffentlich zugänglichen Bereichen nicht besetzt bleiben. Selbst ein „spontaner“ Zugriff auf das Fahrzeug oder dessen Diebstahl wäre sinnlos. Die Expertinnen und Experten sind sich einig, dass richtig eingesetzte Tintentechnologie die Beschäftigten bei Papiergeldtransporten zuverlässig schützt. Allerdings kann diese Technik längst nicht bei allen Werttransporten eingesetzt werden, da sich Münzgeld, Gold, Diamanten und viele

andere Gegenstände nicht durch Spezialtinte entwerten lassen.

Ausnahme erforderlich

Natürlich hat die Sache einen Haken. Der besteht darin, dass es die Tintentechnologie noch nicht gab, als die UVV „Wach- und Sicherungsdienste“ in Kraft trat. Daher berücksichtigt die UVV die Tintentechnologie bislang nicht. Damit die neue Technologie als Sicherheitsmaßnahme in Geldtransportfahrzeugen eingesetzt werden kann, ist daher eine Ausnahme genehmigung erforderlich.

Unter bestimmten Voraussetzungen können Unternehmerinnen und Unternehmer bei ihrem Unfallversicherungsträger, beispielsweise der BG Verkehr, im Einzelfall Ausnahmen von der UVV schriftlich beantragen. Der Unfallversicherungsträger kann einem solchen Antrag dann entsprechen, wenn die Unternehmensleitung eine andere, ebenso wirksame Maßnahme trifft. Das ist bei Papiergeldtransporten dann der Fall, wenn diese durch eine wirksame Technische Transportsicherung geschützt werden, die auf Tintentechnologie beruht, statt auf einer Sicherung durch eine Panzerung und mehrere (potenziell gefährdete) Personen.

Zu guter Letzt bleibt die Frage, warum eine Technische Transportsicherung die Geister scheidet. Das ist leicht zu erklären: Wie erwähnt führt der Einsatz dieser Technologie auch dazu, dass die so ausgerüsteten Geldtransportfahrzeuge während des Be- und Entladens nicht besetzt bleiben müssen. Weil das Fahrzeug unbeaufsichtigt stehen bleiben darf, können Papiergeldtransporte grundsätzlich mit einer Person arbeitssicher durchgeführt werden. Wie bei vielen anderen technischen Innovationen werden also für die gleiche Aufgabe weniger Menschen benötigt. Es liegt nahe, dass dies auch zum Abbau von Arbeitsplätzen führen kann. Andererseits ist das mit der Arbeit verbundene Risiko deutlich reduziert. Trotzdem ist das natürlich ein Dilemma, das allerdings nicht durch den Arbeitsschutz gelöst werden kann. Wie viele Personen die Unternehmensleitung tatsächlich auf dem Fahrzeug einsetzt, ist im Übrigen eine Entscheidung, die sich auch aus der Gefährdungsbeurteilung ableitet.

Martin Küppers

Leiter Regelwerk und Arbeitssicherheit
bei der BG Verkehr

„Wenn die Technik Beute wertlos macht, überfällt auch niemand den Transport“

Interview mit Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr

Herr Dr. Hedtmann, wofür gelten die Ausnahmegenehmigungen?

Die Ausnahmegenehmigung aus unserem Haus erlaubt einen Papiergeldtransport mit ungepanzerten Fahrzeugen, die im öffentlichen Bereich nicht ständig besetzt sein müssen. Allerdings nur, wenn die Fahrzeuge mit einem Technischen Transportsicherungssystem ausgestattet sind.

Warum erlauben Sie diese Ausnahmen?

Wir sind von der Wirksamkeit der Tintentechnologie überzeugt und möchten sie flächendeckend etablieren. Uns geht es um die Sicherheit der Beschäftigten. Je geringer der Anreiz für einen Überfall, desto sicherer ist die Tätigkeit. Derzeit prüft und zertifiziert die in unserem Haus angesiedelte Prüf- und Zertifizierungsstelle Verkehr und Landschaft diese Technik. Und wir können sagen: In der Praxis gibt es bislang kein Überfallgeschehen auf derartig gesicherte Fahrzeuge. Bisher gibt es Ausnahmegenehmigungen für rund 70 Fahrzeuge. Zum Vergleich: Bundesweit sind etwa 2.400 Geldtransportfahrzeuge zugelassen.

Die Technik soll also alles regeln?

So einfach ist es nicht. Die BG Verkehr setzt sich seit Jahren an vielen Stellen dafür ein, sinnvolle Technik einzuführen und weiterzuentwickeln. Aber Innovationen brauchen Zeit, bis sie ihre volle Wirkung entfalten. Dabei wollen wir unterstützen, indem wir Anreize schaffen, neue Technik einzusetzen. Eine solche Ausnahmegenehmigung gilt für drei Jahre, sodass ein Unternehmen eine Planungssicherheit hat, diese Technik bei sich zu etablieren. Gleichzeitig haben wir mit der befristeten Gültigkeit systematisch sichergestellt, dass die Rahmenbedingungen auch regelmäßig erneut geprüft werden.

Der Einsatz von Technik beschwört auch immer Ängste von Arbeitsplatzverlust herauf.

Diese Befürchtung kann ich gut nachvollziehen, denn oft ersetzt eine neue Technik, die uns die Arbeit erleichtert, an dieser Stelle frü-

her oder später die menschliche Arbeitskraft. Wir betrachten als BG Verkehr insbesondere, welche Auswirkungen die Einführung neuer Sicherungssysteme auf Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hat. Für die unmittelbar Betroffenen stellt sich die Situation möglicherweise zunächst anders dar. Der Blick auf den Arbeitsmarkt zeigt, dass wir weiterhin dringend auf Fachkräfte angewiesen sind. Aus gesellschaftlicher Sicht unterstützen neue Technologien die menschliche Arbeitskraft, sie ersetzen sie aber nicht generell.

Wenn die BG Verkehr die Ausnahmegenehmigung erteilt hat, muss dann eine Person allein auf Tour gehen?

Nein. Wir sagen, dass eine zweite oder dritte Person nicht mehr vorgeschrieben ist, wenn diese Technik an Bord ist. Als Unfallversicherung können wir nur einen Rahmen vorgeben. Je enger wir diesen fassen, desto schwerer machen wir es den Unternehmen bei der Umsetzung. Die Entscheidung über die genaue Anzahl der Personen liegt ganz klar bei der Unternehmerin oder dem Unternehmer auf der Basis der individuellen Gefährdungsbeurteilung für die jeweilige Arbeitsaufgabe. Diese müssen dem Antrag auf eine Ausnahmegenehmigung übrigens auch eine Stellungnahme der Arbeitnehmervertretung beifügen.

Was bedeutet das für die Unternehmen?

Die Ausnahmegenehmigung bezieht sich in erster Linie darauf, dass das Fahrzeug in öffentlichen Bereichen nicht mehr besetzt sein muss – zum Beispiel beim Halten vor dem Zielort in einer Fußgängerzone oder am Straßenrand. Alle Unternehmen, die Geld- und Werttransporte durchführen, müssen für diese Tätigkeiten eine Gefährdungsbeurteilung erstellen, an der auch die Arbeitnehmervertretung beteiligt ist. Darin muss das Risiko der einzelnen Tätigkeitsbestandteile bewertet werden, einschließlich der psychischen Belastungen. Aus der Gefährdungsbeurteilung leitet sich die Anzahl der benötigten Personen ab. Das kann bedeuten, dass wir als Be-



© Stephan Floss/IVSS Sektionen Transportwesen und Gesundheitswesen

rufsgenossenschaft einem Unternehmen in besonderen Einzelfällen anordnen können, seine Gefährdungsbeurteilung in Bezug auf die Besetzung des Fahrzeugs zu überarbeiten. Aber wir können den Einsatz mehrerer Personen ohne nachvollziehbaren Grund nicht generell vorschreiben.

Viele Beschäftigte fühlen sich vielleicht sicherer, wenn noch eine weitere Person dabei ist und bei einem Überfall schneller Hilfe holen kann.

Sicherlich gibt es subjektiv und individuell ein besseres Gefühl, wenn jemand nicht allein unterwegs ist. Objektiv betrachtet aber wächst mit jeder weiteren, nicht zwingend erforderlichen Person das Eskalationsrisiko. Das „Bürgersteig-Risiko“ eines spontanen Überfalls gibt es auch, wenn mehr Personen beim Transport dabei sind und das Fahrzeug gepanzert ist. Wer im Wagen bleiben muss, kann seiner Kollegin oder seinem Kollegen ebenso wenig zur Seite springen, wenn er oder sie während des Botengangs angegriffen wird. Wir empfehlen in solchen Fällen – wie bei allen potenziell gefährlichen Alleintätigkeiten – eine Personen-Notsignal-Anlage.

Das heißt, ein Papiergeldtransport könnte in Zukunft auch mit dem Fahrrad erfolgen?

Da müssen ja auch die Sachversicherer mitentscheiden, aber ausgeschlossen ist das nicht. Noch mal: Uns geht es um die Technik, die Sicherheit schafft. Wenn die Technik die Beute komplett wertlos machen kann, dann überfällt auch niemand mehr den Transport – egal ob auf zwei oder vier Rädern.

Alles für einen gelungenen Wechsel

Wechselbehälter gehen durch viele Hände. Dabei gibt es einiges zu beachten – etwa beim Aufnehmen und Absetzen mit Längsverkehr, bei der Instandhaltung und der Prüfung. Eine neu überarbeitete DGUV Schrift gibt Tipps zur Anschaffung geeigneter Behälter und Fahrzeuge, zum sicheren Umgang sowie zur Unterweisung.



Zehntausende Wechselbehälter sind täglich unterwegs in Deutschland. Kein Wunder: „Als austauschbarer Ladungsträger mit genormten Maßen bietet der Wechselbehälter viele Vorteile beim Frachttransport auf der Straße. Trotz der Menge an eingesetzten Behältern verzeichnen wir vergleichsweise wenig schwere Unfälle“, sagt Christian Küffner. Als Fachreferent bei der BG Verkehr kennt er aber auch die Probleme beim Umgang mit den austauschbaren Ladungsträgern. Denn wenn Wechselbehälter im Einsatz sind, ist die Zeit für das Aufnehmen und Absetzen meist knapp. Dazu kommen Kommunikationsprobleme an der Verloaderampe und fehlende Ortskenntnis des Fahrpersonals auf fremden Betriebshöfen. Das erhöht das Unfallrisiko. Die Herausforderung: Trotz dieser Bedingungen müssen die Fahrerinnen und Fahrer alle Arbeitsschritte ruhig, überlegt und sicher erledigen.

Unternehmerverantwortung bleibt

In den meisten Fällen erfolgt die Übernahme oder Übergabe der Behälter auf betriebsfremdem Gelände – rund zwei Drittel aller Unfälle mit Wechselbehältern ereignen sich dort. In der Regel sind es die Logistikzentren der Auftraggeber. Aber auch ein öffentlicher Parkplatz muss schon mal für eine Übergabe herhalten. Zudem ist der Anteil gemieteter und damit betriebsfremder Wechselbehälter hoch. Nicht jeder Arbeitsschritt geht leicht von der Hand. Schnell schränken Beschädigungen und schwergängige Stützbeine die Sicherheit ein. „Im Gegensatz

zu Fahrzeugen und Ladeeinheiten, die regelmäßig an den Firmensitz zurückkommen, geraten die Themen Instandhaltung und Prüfung bei Wechselbehältern schneller in Vergessenheit“, sagt Küffner. Aus diesem Grund ist die Meldung von Problemen vor Ort an die Firmenzentrale so wichtig. „Wir empfehlen ein innerbetriebliches Meldesystem für Mängel.“ Denn: Unabhängig davon, ob mit eigenen oder betriebsfremden Wechselbehältern gearbeitet wird, müssen Unternehmerinnen oder Unternehmer dafür sorgen, dass die Beschäftigten bei ihrer Arbeit nicht gefährdet werden.

Stützbeine richtig handhaben

Eine verbreitete Variante sind Wechselbehälter der Klasse C. Diese können auf ihren Stützbeinen abgestellt werden. Das heißt: Außer dem Trägerfahrzeug wird kein weiteres technisches Hilfsmittel wie etwa ein Kran oder Gabelstapler benötigt. Zum sicheren Auf-

nehmen und Absetzen der Wechselbehälter gehört das richtige Ein- und Ausklappen der Stützbeine und Stützbeinstreben. Nur wer die Stützen mit beiden Händen herauszieht und herabschwenkt, schützt sich optimal vor Verletzungen an Händen, Beinen und Füßen. „Die Stützen niemals fallen oder pendeln lassen“, sagt Ralph Schneider. Er ist Aufsichtsperson bei der BG Verkehr und besucht regelmäßig Logistikunternehmen, die Hunderte Wechselbehälter im Einsatz haben. „Wichtig ist die Position der Hände, sonst drohen Quetschungen oder Stöße.“

Abstürze vermeiden

Indem geeignete Aufstiege und Haltegriffe mitbestellt werden, lassen sich Absturzunfälle bereits bei der Beschaffung vermeiden. „Jeder investierte Euro in Arbeitssicherheit zahlt sich doppelt aus. Das sagen vor allem Unternehmen, die schon einmal die



In der DGUV Information veranschaulichen Detailbilder wichtige Arbeitsschritte wie etwa das Ausklappen der Stützbeine.



Folgekosten eines Arbeitsunfalls durchkalkuliert haben“, sagt Schneider.

„Wir möchten die Betriebe beim Vorbereiten ihrer betrieblichen Unterweisungen unterstützen.“

Ralph Schneider,

Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Ein weiterer Aspekt ist die sichere Gestaltung der Abstell- und Übergabeplätze. Diese sollten eben und ausreichend tragfähig sein. Bei regelmäßig genutzten Abstellplätzen haben sich in den Boden eingelassene verstärkte Aufstandsflächen für Stützbeine bewährt. Fahren andere Fahrzeuge direkt am Übergabeplatz vorbei, gilt besondere Vorsicht. „Der Aufenthalt zwischen den Fahrzeugen am Übergabeplatz ist eine typische Gefährdungssituation. Wegen der beengten Platzverhältnisse können sich Personen stoßen oder von Fahrzeugen erfasst werden“, erklärt Aufsichtsperson Schneider. Deshalb ist ein ausreichender Abstand zwischen den Fahrzeugen so wichtig. Die beste Hofgestaltung hilft nur, wenn alle Beschäftigten die Infrastruktur richtig nutzen. „Ich kenne Unternehmen, die gemeinsam mit den Beschäftigten Regeln für den Hofverkehr formuliert haben. Mit den so besser strukturierten

Arbeitsabläufen haben sie gute Erfahrungen gemacht“, sagt Schneider. Zum sicheren Abstellen betont Fachreferent Küffner: „Wechselbehälter stehen nur auf allen vier Beinen sicher. Ist das nicht gewährleistet, können Bauteile versagen und zum Kippen des Behälters führen – das ist absolut gefährlich.“

Broschüre der DGUV gibt Praxishilfe

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) hat jetzt die überarbeitete DGUV Information 214-079 „Sicherer Umgang mit Wechselbehältern und Trägerfahrzeugen“ veröffentlicht. Küffner und seine Kollegen setzen darin einen Schwerpunkt bei den Praxishilfen. Die Informationsschrift gibt Tipps für jeden einzelnen Arbeitsschritt beim Aufnehmen und Absetzen mithilfe von Bildern. Die Neuauflage geht unter anderem ausführlich mit Beispielen auf die Gestaltung, Beleuchtung und Kennzeichnung von Abstell- und Übergabeplätzen ein. Auch zum Verhalten in Fremdbetrieben sowie zur Neuanschaffung von Fahrzeugen und Behältern gibt es wichtige Hinweise. Eine Unterweisungskarte mit allem Wichtigem zum Aufnehmen und Absetzen der Behälter sowie je eine Muster-Betriebsanweisung für diese Arbeiten finden sich im Anhang der Informationsschrift. Eine weitere Praxishilfe sind die Muster-Prüflisten für die regelmäßige Prüfung von Wechselbehältern (siehe Kasten). Aufsichtsperson Schneider: „Wir möchten die Betriebe damit beim Vorbereiten ihrer betrieblichen Unterweisungen unterstützen.“ (mh)

Praxistipp:

Muster-Prüflisten nutzen

Die Verantwortung für die wiederkehrende Prüfung der Behälter liegt bei der Unternehmensleitung. Dabei unterstützen die Muster-Prüflisten im Anhang der Informationsschrift. Sie können weitere Prüfpunkte ergänzen, die sich aus der Betriebsanleitung ihres konkreten Wechselbehälters und der Gefährdungsbeurteilung ergeben. Falls sich bei der Prüfung herausstellt, dass der Weiterbetrieb eines Behälters aufgrund seiner Schäden nicht mehr sicher ist, hat es sich bewährt, ihn mit einem Schild „Außer Betrieb“ zu versehen. So sehen alle sofort: Dieser Wechselbehälter darf nicht mehr genutzt werden.

Legen Sie die Ergebnisse der Prüfungen schriftlich nieder und bewahren Sie diese mindestens bis zur nächsten Prüfung auf.

Wichtig: Einen Nachweis über die Durchführung der letzten Prüfung müssen Sie auch unterwegs immer dabei haben. Sie können beispielsweise neben dem Fabrikschild am Wechselbehälter eine Prüfplakette anbringen.



Sicherer Umgang mit Wechselbehältern und Trägerfahrzeugen
DGUV Information 214-079
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24530147



Aufnehmen und Absetzen von Wechselbehältern
Unterweisungskarte G10
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22575911



Erfindergeist am Rhein

Im Niederkasseler Ortsteil Mondorf stehen direkt am Rhein die Hallen der „Lux-Werft und Schifffahrt“. Unser Mitgliedsunternehmen baut, repariert und betreibt Binnenschiffe. Heute werden in Mondorf immer mehr Schiffe mit alternativen Antrieben zu Wasser gelassen. Der gute Ruf der Werft beruht auf Erfindungsreichtum, Qualität und Arbeitssicherheit.



Das Fahrgastschiff „Regensburg“ wird in der Halle ausgebessert.

„Schiffsführer sollen gern und gesund mit unseren Schiffen reisen.“

*Dr. Rainer Miebach,
Mitbesitzer der Lux-Werft*

Sobald alles montiert ist, soll die „Regensburg“ eingehaust und gesandstrahlt werden. Anschließend erhält sie einen neuen Anstrich. „Neben der Sanierung von Schiffen bauen wir auch ganz neue“, erklärt Weber, der auch Fachkraft für Arbeitssicherheit ist. Fast alle Teile kann die Werft selbst herstellen. Plasmaschneider, Metallbiede- und Abkantmaschinen stehen bereit. Dafür ist ein ganzes Geschwader an Gewerken nötig: In der Halle sind neben Schiffbauern und Schlossern auch Ingenieure, Elektrotechniker und Programmierer sowie Elektriker und Motorschlosser unterwegs.

Neben der „Regensburg“ stehen zwei Pontonboote zur Ausbesserung bereit. „Die wurden vom Technischen Hilfswerk bei der Flutkatastrophe im Ahrtal eingesetzt. Jetzt

Das Kreischen der Schleifmaschinen erfüllt die Halle 7 der Lux-Werft. Aufgepallt im Raum steht das Fahrgastschiff „Regensburg“. Mitarbeiter sind gerade dabei, sie auszubessern, neue Profile im Innern anzuschweißen und das Schiff an die heutigen Regularien anzupassen. „Wir müssen Zugänge bohren, damit wir neue Pumpen

einbauen können. Heute gibt es höhere Anforderungen an das Lenzsystem der Schiffe, um bei einer Havarie das eindringende Wasser wieder herauszubefördern“, erklärt Norbert Weber. Der 61-Jährige ist Schiffbaumeister und hat in mehr als 40 Jahren auf der Niederkasseler Werft an gut 150 Binnenschiffen gearbeitet.

© Christoph Papsch

„Unserem guten Ruf können wir nur mit entsprechender Sicherheit vor Ort gerecht werden.“

Norbert Weber,
Schiffbaumeister auf der Lux-Werft

müssen sie repariert werden“, sagt Weber und eilt die Treppe in den Besprechungsraum hinauf. Durch ein riesiges Glasfenster können die Besucherinnen und Besucher auf die Werft blicken. Ein Bauplan an der Wand zeigt ein schlankes Schiff in tiefem Magenta. „Die ‚Pioneer 2‘ ist ein schwimmendes Fernsehstudio, das auf den Wasserstraßen in ganz Europa unterwegs ist“, stellt Dr. Rainer Miebach stolz die Sonderanfertigung vor. Das Schiff zeigt, dass Innenausstattung immer wichtiger wird. Weiterer Vorteil: Um den auftretenden Vibrationen zu begegnen, werden aufwendige Kompensatoren verbaut, sodass alle an Bord eine ruhige Fahrt genießen können. „Schiffsführer sollen gern und gesund auf unseren Schiffen arbeiten“, sagt Miebach. Sein Bruder Elmar Miebach-Oedekoven, seine Cousins Petra Lux und Dagmar Wilken sowie er führen das Familienunternehmen mit seinen 70 Mitarbeitenden.

Stahl-Nachen und Tretboote

Begonnen hat alles bereits Mitte des letzten Jahrhunderts mit dem Namensgeber Johann Lux. Er fertigte einfache, flache Kähne, sogenannte Nachen, aus Stahl an. Parallel betrieb das Unternehmen einen Ruder- und Tretbootverleih. Als dann in den 1960er-Jahren der Bau von Fahrgastschiffen dazukam, erweiterte sich der Kundenkreis vom Rheingebiet ins Landesinnere. Heute zählen neben Kunden aus dem gesamten Bundesgebiet auch österreichische, schweizerische und niederländische Fahrgastbetriebe dazu. Das bedeutet aber auch, dass der Transport der fertigen Schiffe organisiert werden muss, wenn der Weg über Wasserstraßen nicht möglich ist. „Schwerlast-Lkw bewegen die fertigen Teile oder auch ganze Schiffe von der Werft zum Bestimmungsort, wo dann die letzten Arbeiten erledigt werden“, erklärt Miebach.

Vom Besprechungsraum geht es direkt an den Rhein. Weber deutet auf eine der Hallen: „Kurz nach meiner Ausbildung 1984 wurde hier eine neue Halle gebaut. Und 2012 haben wir mit einer modernen erweitert. Jetzt können wir an zwei Schiffen von bis zu 40 Tonnen gleichzeitig arbeiten.“ In der Halle wird bei jedem Wetter Hand angelegt. Neben einer Fußbodenheizung gibt es auch eine Anlage, die die Luft absaugt, um Mitarbeitende vor Stäuben zu schützen. Miebach hat ständig in Modernisierung investiert, um die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden zu verbessern und um auch den Bedürfnissen der Kundschaft gerecht zu werden. „Heute brauchen Schiffseigner ganz andere Antriebe. Wir haben bereits



Die „Konrad Adenauer“ steht „auf der Helling“ und erhält nicht nur einen neuen Anstrich, sondern auch einen Elektroantrieb.



Schiffbaumeister Norbert Weber und André Städtner von der BG Verkehr (v. l.)



Dr. Rainer Miebach ist besonders auf den Erfindungsreichtum seines Unternehmens stolz.



Schiffbauer Georg Krahe arbeitet in den Eingeweiden der „Konrad Adenauer“.

Elektro- und Hybridantriebe eingebaut, wobei auch schon Wasserstoff als Energieträger zum Einsatz kam“, sagt Miebach.

So steht vor der Halle 2 eine kleine Autofähre „auf der Helling“, die neben der Rundenerneuerung auch einen Elektroantrieb erhält. „Die ‚Konrad Adenauer‘ steht dort auf verfahrbaren Hellingwagen, mit denen wir Schiffe aus dem Rhein an Land ziehen oder aber ins Wasser lassen können“, erklärt Weber. In der rein elektrisch betriebenen Fähre sind leistungsstarke Lithium-Ionen-Akkus eingesetzt. Diese müssen nur nachts laden.

Besondere Sicherheitsmaßnahmen werden notwendig, wenn Fahrzeuge mit Wasserstoff oder LNG (Liquid Natural Gas) als Energieträger betrieben werden sollen. „Zu Beginn standen wir vor der Frage, wo die Tanks untergebracht werden sollen. Aus Sicherheitsgründen befinden sie sich jetzt im Rumpf, weit entfernt von Passagieren und dem Schiffsführer“, sagt Miebach. Die Arbeit auf der Werft verlangt den Mitarbeitenden viel ab, besonders an sonnigen Tagen. Als Sicherheitsfachkraft erinnert Weber sie daran, sich vor der Sonne zu schützen. „Wir müssen regelmäßig Pausen einlegen und auf Sonnenschutz und entsprechende Kleidung achten.“

100 Jahre alter Boxer

In Halle 3 lagern Bauteile für die Werft. „Während Corona haben wir uns sicherheitshalber mit Material eingedeckt“, sagt Weber. In Halle 11 gibt es eine Überraschung: Alte Maschinen zum Biegen von Metall stehen bereit. „Der Boxer dort drüber ist fast 100 Jahre alt und immer noch im Einsatz.“ Der Schiffbaumeister deutet auf eine Maschine, die tat-



Die „Regensburg“ bekommt neue Profile angeschweißt.

„Die Lux-Werft pflegte schon immer ein sehr gutes Verhältnis zur BG Verkehr.“

André Städtner,

Regionalabteilung Prävention

sächlich aussieht, als habe jemand einen metallenen Boxsack in eine Maschine gehängt. An ihr werden Profile gebogen. „Es kommt immer wieder vor, dass bestimmte Teile nicht mehr hergestellt werden. Dann müssen wir sie selbst bauen. Dabei helfen uns die alten Maschinen“, sagt Weber.

Doch nicht alles kann die Werft umsetzen. „Manche Motoren werden irgendwann zum Problem, weil die Industrie sie nicht mehr in so kleiner Stückzahl herstellt. Wir mussten



„Ich bin zwar jedes Mal angespannt, wenn ein Schiff aus der Werft kommt, aber bisher ist jedes erfolgreich aufgeschwommen.“

Norbert Weber,
Schiffbaumeister auf der Lux-Werft

bereits Antriebe komplett überholen, da es keine neuen mehr auf dem Markt gab“, erinnert sich Miebach. Weber kennt sich mit allen Maschinen aus. Seit der 8. Klasse ist er auf der Werft. Damals half er aus, um sein Taschengeld aufzubessern. „Ich durfte die Halle fegen und kleinere Aufgaben erledigen.“ Er lächelt. Inzwischen ist er das Urgestein der Werft.

Arbeitsschutz als Qualitätsmerkmal

Weber ist stolz auf seine Arbeit und das begleitet ihn auch nach Feierabend. „Wenn ich

ein Schiff sehe, will ich sofort wissen, ob es aus unserer Werft kommt. Das ist nicht immer der Fall, aber oft haben wir es repariert.“ Wenn Kunden nach einigen Jahren den Weg zurück zum Hersteller finden, spricht das für die gute Qualität, den Erfindungsreichtum und das Know-how der Lux-Produkte. „Und diesem Ruf können wir nur gerecht werden, wenn die Sicherheit vor Ort stimmt“, meint Weber. „Unsere Schiffe sollen weder Mensch noch Umwelt gefährden. Und das beginnt schon in der Werft mit einem guten Arbeitsschutz“, ergänzt Miebach.



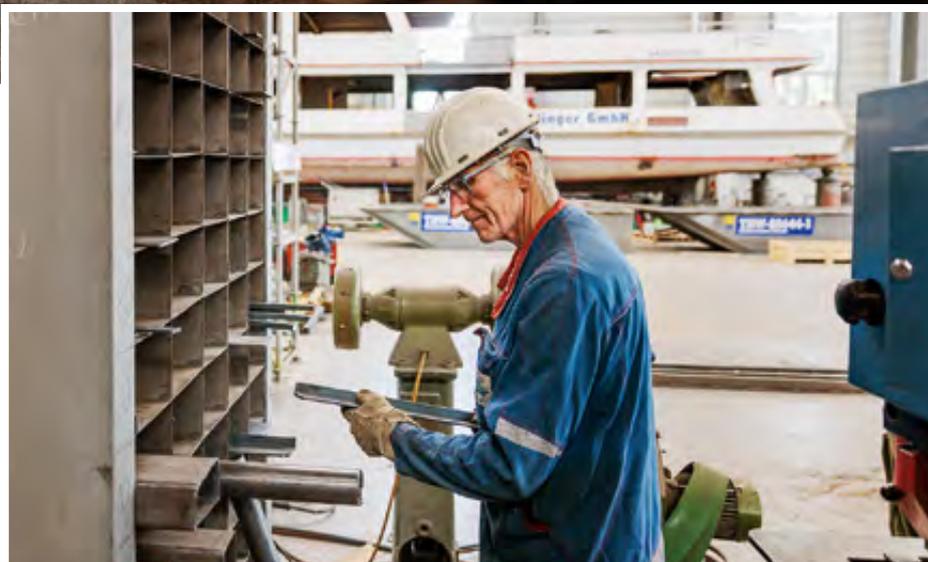
Manche Maschinen sind knapp hundert Jahre alt und immer noch in Betrieb.

Neben einer Fußbodenheizung gibt es eine Absauganlage, die Mitarbeitende vor Stäuben schützt.

Unterstützt wird Weber dabei regelmäßig von André Städtner, Aufsichtsperson für den Bereich Binnenschifffahrt in der Regionalabteilung Wuppertal: „Das ist eine Werft, hier wird geschweißt, geflext und mit schweren Maschinen hantiert. Die Vielseitigkeit und Individualität dieser auszuführenden Arbeiten lassen standardisierte ablaufende Prozesse nur selten zu! Da gibt es immer etwas, wo sich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verbessern lassen. Aber Hinweise zum Beispiel zur



Fachmännische Begutachtung
des Rumpfs

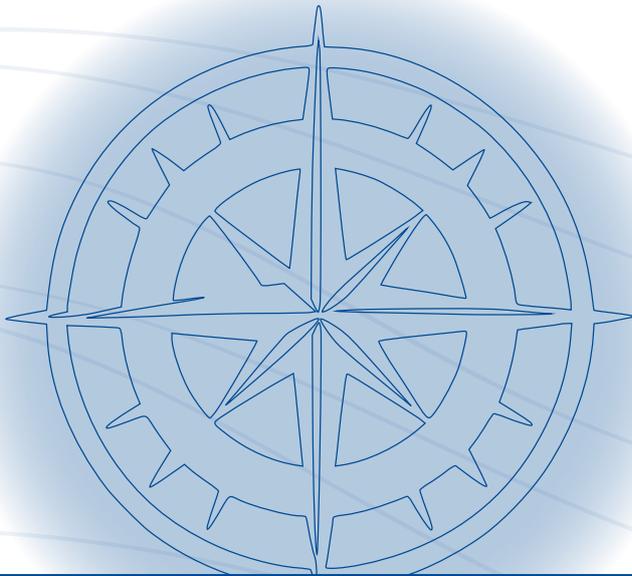


Absturzicherung, zu Verkehrswegen und zu persönlichen Schutzausstattungen werden hier sofort aufgegriffen und umgesetzt. Dafür sind wir ja auch vor Ort und sehen uns den Ablauf direkt an.“ Und das wird gern angenommen. Städtner fährt fort: „Die Lux-Werft pflegte schon immer ein sehr gutes Verhältnis zu uns. Herr Miebachs Vater war zum Beispiel sehr aktiv in der Selbstverwaltung der BG Verkehr.“ In der Selbstverwaltung gestalten und verwalten Versicherte und Arbeitgeber ihre Unfallversi-

cherung selbst aktiv mit. Die ehrenamtlichen Mitglieder sind Versicherte aus den Mitgliedsbetrieben sowie Unternehmerinnen und Unternehmer. „Wir schätzen den Kontakt zur Berufsgenossenschaft. Zu uns kommen nicht einfach Verwaltungsbeamte, sondern echte Experten, die aus der Praxis stammen und die Anforderungen in der Binnenschifffahrt kennen“, sagt Miebach. „Und wir planen, erneut eine Fachkraft für Arbeitssicherheit für die Lux-Werft auszubilden“, ergänzt Städtner.

Aber warum ist die BG Verkehr ausgerechnet für eine Werft zuständig? „Das liegt daran, dass wir auch Fahrgastschiffe betreiben“, erklärt Miebach. Zwar gibt es den Ruder- und Tretbootverleih schon lange nicht mehr, trotzdem ist die Lux-Werft auch ein Schiffsfahrtsbetrieb. So unterhält das Unternehmen Personenschiffe auf den Stauseen im Sauerland sowie zwei Rheinfähren. Wie die Fahrzeuge zu steuern sind, weiß Weber ganz genau. Schließlich muss er sie regelmäßig vor der Werft manövrieren. Doch seine Leidenschaft gilt mehr ihrem Bau, als am Ruder zu stehen. Für den Schiffbaumeister ist es immer wieder ein erhebendes Gefühl, wenn ein Schiff zu Wasser gelassen wird: „Ich bin zwar jedes Mal angespannt, wenn ein Schiff aus der Werft kommt, aber bisher ist noch jedes erfolgreich aufgeschwommen.“ Und das wird auch in Zukunft so bleiben.

Text: Dr. Marc Sgonina
Fotos: Christoph Papsch



Auf Kurs mit dem Seminarprogramm 2025

Das Engagement für sicheres und gesundes Arbeiten im Betrieb ähnelt einer Seereise: Es gibt ruhige und sonnige Phasen, dazwischen aber auch ordentlich Gegenwind und hohen Wellengang. Eine Fortbildung gibt Ihnen die Werkzeuge an die Hand, die Ihnen beim Orientieren helfen.

Eine gute Reisebegleitung für Akteurinnen und Akteure im Arbeitsschutz können die Qualifizierungsangebote der BG Verkehr sein. In den Seminaren und Online-Angeboten tauchen die Teilnehmenden in grundlegende oder branchenspezifische Themen ein. Dabei können sie sich mit komplexen Fragestellungen beschäftigen und eigene Lösungsansätze entwickeln.

Das ist, als würde man in dieser Zeit den eigenen Kompass wieder ausrichten: Was ist im Arbeitsschutz zwingend notwendig? Wo finde ich Unterstützung und Hilfsangebote? Welche Maßnahmen sind wirklich effektiv? Welche guten Ideen aus der Praxis gibt es?

Ergänzend werden immer die spezifischen Rollen und Aufgaben der Teilnehmenden berücksichtigt: Unternehmensleitungen und Führungskräfte tragen eine andere Verantwortung im Arbeitsschutz als beispielsweise die Fachkräfte für Arbeitssicherheit. Sicher-

heitsbeauftragte, Mitglieder von Betriebsvertretungen oder Betriebsärztinnen und -ärzte wiederum haben nochmals andere Aufgabenfelder. Ähnlich einer Schiffsbesatzung ist es wichtig, dass alle wissen, was ihre konkreten Zuständigkeiten sind. Nur dann kommt das Schiff gut voran.

Erfahrene Aufsichtspersonen sowie interne und externe Fachleute gestalten die Angebote. Sie vermitteln fundiertes Fachwissen, begleiten den Lernprozess und stehen für Austausch zur Verfügung.

Das komplette Qualifizierungsangebot 2025 finden Sie ab 1. Oktober 2024 auf der Internetseite der BG Verkehr.

Referat für Aus- und Fortbildung
bei der BG Verkehr



Hinweise zur Anmeldung

- ▶ Das Seminarangebot für 2025 ist ab 1. Oktober 2024 online. In unserer Seminardatenbank finden Sie die Termine sowie 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 Präsenzseminarangebot 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.

www.bg-verkehr.de/seminare

Unser
Tipp:
Neues
Seminar!

© iStock (alvarez); Freepik; Adobe Stock (Maker Mockup); BG Verkehr

Souverän kommunizieren als Sifa und Sibe

Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) und Sicherheitsbeauftragte (Sibe) haben eines gemeinsam: Sie sind nicht verantwortlich für die Umsetzung von Arbeitsschutzmaßnahmen im Betrieb und treffen hierzu auch keine Entscheidungen. Aber sie unterstützen die Führungskräfte im Rahmen ihrer spezifischen Kompetenzen, geben Hinweise und sprechen Empfehlungen aus. Deshalb ist es wichtig, angemessen zu kommunizieren.

In diesem Seminar haben Sifas und Sibes die Möglichkeit, Faktoren gelungener Kommunikation für sich zu identifizieren. Sie beschäftigen sich mit typischen Situationen im Betrieb und lernen, die eigenen Ressourcen für eine angemessene Kommunikation zu erkennen und zu nutzen.

Zielgruppe: Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragte

**Das Seminarangebot
für 2025 ist ab
1. Oktober 2024
online.**

Neuer Ausbildungslehrgang für Sifas

Die Lernfelder 1 bis 5 des Sifa-Ausbildungslehrgangs absolvieren Interessierte nach erfolgter Anmeldung über die BG Verkehr schon seit einiger Zeit beim Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) in Dresden. Das Lernfeld 6 ist der bereichsbezogene Teil des Sifa-Ausbildungslehrgangs.

Die BG Verkehr bietet ihn seit April dieses Jahres ebenso wie die Lernfelder 1 bis 5 im Blended-Ansatz an, bestehend aus einem Seminar (Präsenz oder online) und selbst organisierten Lerneinheiten (SOL).

Dabei gibt es gemäß der DGUV Vorschrift 2 weiterhin eine Spezialisierung in fünf verschiedene Branchen:

- ▶ das gesamte straßengebundene Verkehrsgewerbe,
- ▶ Post/Telekommunikation,
- ▶ Binnenschifffahrt,
- ▶ Seeschifffahrt sowie
- ▶ Luftfahrt.

Das Seminar „Branchenwissen für Sifas“ ist Modul 1 des Lernfelds 6 und findet für die Branchen straßengebundenes Verkehrsgewerbe und Post/Telekommunikation in Präsenz statt. Für die anderen drei Branchen wird es ein Onlineangebot geben, da sich dort in der Regel nur wenige Teilnehmende anmelden.

Modern aufbereitet

Modul 2 besteht in der Absolvierung von zwei verschiedenen selbst organisierten Lerneinheiten (SOL) nach Wahl auf der Lernplattform „Lernwelt der BG Verkehr“. Die Themen reichen derzeit von „Schutz vor natürlicher UV-Strahlung bei der Arbeit“ über

„Lastenpedelecs in der Zustellung“ bis hin zu „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“. Die modern aufbereiteten Einheiten bestehen aus einem Bibliotheksteil, in welchem Hintergrundinformationen wie Broschüren, Filme und Regelwerk gebündelt bereitgestellt werden. Ein Lernpfad bereitet die Themen detailliert und abwechslungsreich auf. Am Ende gibt es ein Abschlussquiz. Haben die Teilnehmenden es bestanden, können sie eine Bescheinigung herunterladen.

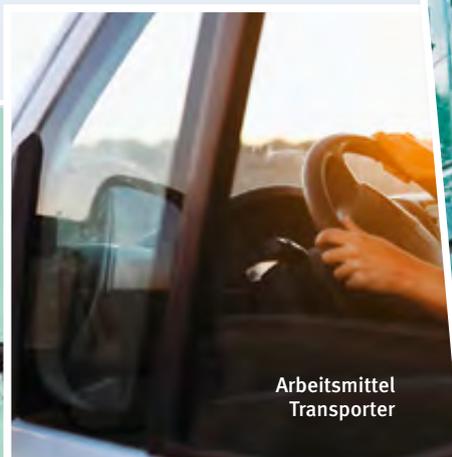
Die Lerneinheiten des
Sifa-Ausbildungslehrgangs

Schutz vor natürlicher
UV-Strahlung bei der Arbeit

Lastenpedelecs in
der Zustellung



Arbeitsmittel
Transporter



Ladungssicherung auf
Straßenfahrzeugen



Alle Informationen zum
Ausbildungslehrgang für Sifas
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16462517



Ihre Frage:



**„Ist eine Grippe-
schutzimpfung
auch für Menschen
unter 60 zu
empfehlen?“**

**Unsere Antwort von Dr. Christoph Caumanns,
Betriebsarzt bei der BG Verkehr**

Ja, gegen die echte Grippe, bekannt als Influenza, sollte man sich schon früh regelmäßig impfen lassen. Die allgemeine Auffassung, dass lediglich Personen über 60 Jahre oder Vorerkrankte geimpft werden sollten, ist falsch.

Die verschiedenen Varianten des Influenza-A/B-Virus wiederholen sich über die Jahre, sodass durch regelmäßiges Impfen im Laufe der Zeit ein ausreichender Langzeit-Immunschutz aufgebaut wird. Da das Grippevirus seine Oberfläche ständig verändert, wird der Impfstoff nach den Vorgaben der Weltgesundheitsorganisation jährlich angepasst. Die Impfsaison beginnt im Herbst. Personen jenseits des 60. Lebensjahres oder mit Erkrankungen können durch den Langzeitschutz mögliche Komplikationen reduzieren.

Vor einfachen Erkältungen (grippalen Infekten) schützt der Grippeimpfstoff nicht. Allerdings gibt es immer wieder Menschen, bei denen die Impfung einen gewissen „Breiteneffekt“ zeigt, sodass sie insgesamt besser durch die Erkältungszeit kommen.

Filter wechseln!

Werden Klimaanlage in Fahrzeugen nicht umfassend gereinigt, besteht die Gefahr, dass über die Anlage Schimmelpilzsporen und Bakterien verbreitet werden. Darauf weist der Verband Deutscher Ingenieure in seiner aktualisierten Richtlinie zur Luftqualität in Fahrzeugen hin. Besonders für Menschen, die aus beruflichen Gründen viel Zeit im Fahrzeug verbringen, ist die Belastung problematisch. Gesundheitliche Risiken können nur durch regelmäßige Filterwechsel und Reinigung der entsprechenden Anlagenteile in der Lüftungs- und Klimaanlage ausgeschlossen werden, so der Verband.

 VDI/ZDK 6032 – Blatt 1 Lufttechnik, Luftqualität in Fahrzeugen
www.vdi.de



Infos aus der BG Verkehr

Aufhebung der Durchschnittsheuern geplant

Die Sozialversicherungsbeiträge für Seeleute werden derzeit nicht nach dem tatsächlichen Einkommen, sondern nach den sogenannten Durchschnittsheuern berechnet. Diese Werte setzen Ausschüsse der BG Verkehr unter Berücksichtigung bestehender Tarifverträge in der deutschen Seeschifffahrt fest. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales plant nun eine Umstellung der Berechnung auf die tatsächlich gezahlten Heuern. Das Ministerium betont, dass mit der Umstellung keine Nachteile für die Versicherten verbunden seien.



BGdirekt spart Zeit

Im passwortgeschützten Extranet BGdirekt können Mitgliedsunternehmen vieles online erledigen. Dort können Sie zum Beispiel einen Unfall melden, die Adresse ändern, die Zugangsdaten zum Lohnnachweis LNdigital einsehen, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen oder Einblick in die Betriebsdaten nehmen. Alle Mitgliedsunternehmen erhalten die Zugangsdaten mit ihren Aufnahmeunterlagen.



bgdirekt-weblogin.de
bg-verkehr.de

Zusatzversicherung erhöht Versicherungssumme

Der Versicherungsschutz der BG Verkehr gilt nicht nur für Beschäftigte, sondern auch für Personen, die in Einzelunternehmen oder Personengesellschaften allein ein Unternehmen leiten. Wer die Versicherungssumme von derzeit 26.000 Euro erhöhen möchte, hat die Möglichkeit, eine Zusatzversicherung abzuschließen.



www.bg-verkehr.de
Webcode: 16488926



© iStock (Aleandrum79)

Kein Joint im Job!

Im April 2024 trat das neue Cannabis-Gesetz in Kraft, das den Konsum unter bestimmten Bedingungen gestattet. Was das für den betrieblichen Arbeitsschutz bedeutet, lesen Sie hier.

Rauchmittel können Aufmerksamkeit, Leistungsfähigkeit und Reaktionsvermögen der Beschäftigten herabsetzen. Die BG Verkehr beobachtet deswegen sehr aufmerksam die Auswirkungen der Gesetzesänderungen zum Cannabis-Konsum auf ihre Mitgliedsunternehmen. Zum Themenschwerpunkt Suchtmittel stehen auf unseren Internetseiten umfangreiche Informationen zur Verfügung, die laufend ergänzt werden (siehe Pluszeichen am Ende des Artikels).

Das Cannabis-Gesetz verbietet das Kiffen auf dem Betriebsgelände oder an der Arbeitsstätte zwar nicht, aber die Verantwortlichen haben die Möglichkeit, den Konsum im Betrieb in Form einer Anweisung oder Betriebsvereinbarung zu untersagen. Ebenso gilt es zu verhindern, dass Auszubildende

und minderjährige Beschäftigte durch Arbeitskolleginnen oder -kollegen cannabis-haltige Produkte erhalten oder in den Konsum eingebunden werden.

Die DGUV Vorschrift 1 formuliert kein absolutes Verbot von Alkohol oder Rauschmitteln.

Die DGUV Vorschrift 1 ist eine rechtsverbindliche Regelung der Unfallversicherungsträger, die jedoch kein absolutes Alkohol- oder Rauschmittelverbot formuliert. Deshalb empfehlen wir der Unternehmensleitung in Zusammenarbeit mit dem Personal- oder Betriebsrat, von ihrem Weisungsrecht Ge-

brauch zu machen und den Cannabis-Konsum im gesamten Betrieb zu untersagen. Die Basis dafür ist die betriebliche Gefährdungsbeurteilung.

Missbrauch hat viele Gesichter

Nur die wenigsten von uns besitzen die Erfahrung, leichte und mittlere Auffälligkeiten durch Rauschmittelkonsum bei anderen Menschen sicher zu deuten. Mögliche Anzeichen für einen länger bestehenden, regelmäßigen Cannabis-Konsum sind Leistungsabfall, sozialer Rückzug mit depressiven Anteilen und deutliche Konzentrationsprobleme. Bei einem aktuell bestehenden (Rest-)Rauschzustand durch Cannabis fallen zum Beispiel gerötete Augen, Schweißausbrüche oder eine Verlangsamung in dem Zusammenspiel von Blick und Bewegung

auf, außerdem Verhaltensänderungen wie übertriebene Albernheit oder ungewöhnliche Schweigsamkeit.

Für all diese Symptome kann es aber auch eine ganz andere Erklärung geben. Deswegen führt innerbetrieblich kein Weg daran vorbei, mit dem Betroffenen ein vertrauliches Gespräch zu führen und die Frage nach einem Rauschmittelkonsum offen zu stellen.

Suchtleitlinie gibt Klarheit

Die BG Verkehr verlangt von der Unternehmensleitung, Personen, die erkennbar außerstande sind, sicher zu arbeiten, nicht mehr mit dieser Arbeit zu beschäftigen (siehe DGUV Vorschrift 1, § 7 Abs 2). Hier zahlt es sich aus, wenn der Betrieb über eine Suchtvereinbarung und/oder eine Suchtleitlinie verfügt, die bereits das weitere Handeln festlegt.

Die Suchtprävention ist ein wesentlicher Baustein des betrieblichen Gesundheitsmanagements. In größeren Betrieben kann die Einführung des Cannabis-Gesetzes ein guter Anlass für eine Schwerpunktaktion oder einen Gesundheitstag zum Thema Suchtmittel sein.

Das Cannabis-Gesetz eignet sich gut als Anlass für eine Schwerpunktaktion zu Suchtmitteln im Betrieb.

Für kleinere Unternehmen eignen sich zum Beispiel Besprechungen, Plakate oder Flyer. Es ist sinnvoll, den innerbetrieblichen Umgang mit Suchtmitteln und auffälligen Beschäftigten festzuschreiben, bevor ein Krisenfall eintritt. Dies geschieht am besten in

Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung, der Fachkraft für Arbeitssicherheit und der Betriebsärztin oder dem Betriebsarzt. Die Verantwortlichen sollten klar und transparent regeln, wie der Betrieb im Verdachtsfall reagiert.

Eignungsbeurteilung bei besonderem Gefahrenpotenzial

In vielen unserer Mitgliedsunternehmen arbeiten Beschäftigte in Tätigkeiten mit besonderem Gefahrenpotenzial. Häufig handelt es sich um Fahraufgaben im Geltungsbereich der Fahrerlaubnisverordnung. Inhalt und Umfang der darin geforderten Eignungsbeurteilungen verändern sich durch das Cannabis-Gesetz zunächst nicht, denn die Einschätzung von Suchtmittelkonsum, Missbrauch bzw. Vorliegen einer Abhängigkeit gehören seit Langem dazu. Da ein begrenzter Cannabis-Konsum nun zulässig ist, müssen die Untersuchenden beurteilen, wie einsichtig die Betroffenen sind und ob sie zuverlässig zwischen Konsum und Fahrtätigkeit trennen können.

Tagesaktuelle Fahrtüchtigkeit

Vergleichbar zum Alkohol gibt es nun auch für Cannabis einen Blut-Grenzwert, bis zu dem das Steuern eines Fahrzeugs straffrei bleiben kann. Trotzdem möchten wir als BG Verkehr klarstellen: Die Wirkung von Cannabis unterliegt genauso wie der Abbau im Körper individuellen Schwankungen. Zeitangaben als Vorhersage zum Wiedererlangen der Fahrtüchtigkeit nach Cannabis-Konsum sind risikobehaftete Spekulationen. Wer ein Fahrzeug führt, trägt für seine Fahrtüchtigkeit grundsätzlich selbst die Verantwortung.

Für eine ganze Reihe von Fahrtätigkeiten gilt aufgrund besonderer Rechtsvorschriften weiterhin eine sogenannte „Nulltoleranz“. Betroffen sind beispielsweise die Personbeförderung, der Gefahrguttransport und der Flugverkehr.

Drogenscreening und Drogentests

Darf die Unternehmensleitung einen Drogentest oder ein Drogenscreening verlangen?

- 1** *Cannabis ist eine Nutz- und Arzneimittelpflanze. Die Pflanze und Produkte daraus nennt man umgangssprachlich oft Hanf, Haschisch, Marihuana, Gras oder Dope.*

- 2** *Nutzbar sind Blätter, Blüten, Harz, Öl und Fasern der Stängel.*



- 3** *Cannabis als Medizin gibt es zum Beispiel in Form von Tabletten, Tropfen, Mundspray und Ölen.*

- 4** *Der private Konsum geschieht meist durch Rauchen (Joint), Inhalieren (Wasserpfeife), Verdampfen, Trinken (Tee) oder Essen (Kekse).*

Das Wichtigste in Kürze

- ▶ Das Cannabis-Gesetz verbietet nicht den Konsum auf dem Betriebsgelände oder an der Arbeitsstätte.
- ▶ Die BG Verkehr empfiehlt, den Konsum von berauschenden Mitteln am Arbeitsplatz durch eine Anweisung oder Betriebsvereinbarung zu untersagen.
- ▶ Da die Wirkung von Cannabis individuell sehr unterschiedlich ist, hilft bei Verdacht auf problematischen Konsum am besten ein vertrauliches Gespräch.
- ▶ Drogentests im Betrieb sind grundsätzlich nur anlassbezogen möglich und müssen stets verhältnismäßig sein.
- ▶ Wer ein Fahrzeug führt, trägt für seine Fahrtüchtigkeit grundsätzlich selbst die Verantwortung.
- ▶ Sind Eignungsuntersuchungen vorgeschrieben, beurteilen die Untersuchenden, ob die Eignung trotz eines begrenzten Cannabis-Konsums gegeben ist.
- ▶ Für eine ganze Reihe von Tätigkeiten gilt weiterhin eine „Nulltoleranz“, etwa Personenbeförderung (§ 8 BOKraft), Gefahrguttransport (§ 9 GGvSE und § 10 GGBefG) Luftverkehr (§ 4a LuftVG).

© Freepik; picture alliance/dpa | Jens Büttner



Kommt es unter Drogeneinfluss zu einem Unfall, prüft die BG Verkehr, ob dennoch die Voraussetzungen für den Versicherungsschutz vorliegen.

Diese Frage stellt sich zum Beispiel im Zusammenhang mit der Einstellungsuntersuchung, Eignungsbeurteilung oder dem begründeten Verdacht eines Rauschzustands am Arbeitsplatz. Für alle drei Situationen schützt zunächst das Grundgesetz vor Eingriffen in den persönlichen Lebens- und Freiheitsbereich. Dies setzt der Durchführung von betrieblichen Drogentests enge rechtliche Grenzen: Das Interesse muss begründet sein durch eine Frage des Arbeitsschutzes, die sich nicht durch andere Maßnahmen beurteilen oder klären lässt. Typisch dafür sind zum Beispiel Arbeitsaufgaben, bei denen das Leben von Dritten gefährdet wird, oder Präzisionsarbeiten, die bei Mislingen erheblichen Schaden für das Unternehmen nach sich ziehen. In diesen Fällen müssen die Schutzziele des Arbeitgebers und das Persönlichkeitsrecht des Arbeitnehmers abgewogen werden.

Anlasslose routinemäßige Drogentests aus unbestimmten Befürchtungen heraus haben keine Rechtsgrundlage. Für einvernehmliches Handeln im Betrieb ist eine arbeitsvertragliche Vereinbarung und/oder Betriebsvereinbarung gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung sinnvoll. Die Basis dazu bildet wiederum die betriebliche Gefährdungsbeurteilung.

Arbeitsmedizinische Vorsorge

Im Rahmen eines medizinischen Beratungsgesprächs ist die Frage nach dem Suchtmittelkonsum eine Selbstverständlichkeit (dies gilt spätestens seit Einführung der Arbeitsmedizinischen Regel 3.3 „Ganzheitliche arbeitsmedizinische Vorsorge“ im Jahr 2022). Da Frage und Antwort im geschützten Raum zwischen Betriebsärztin oder Betriebsarzt und Beschäftigten bleiben, ist die Frage rechtlich zulässig und die Beschäftigten

dürfen sich auf eine an die Schweigepflicht gebundene Beratung verlassen. Nutzen Sie diese Chance, wenn Sie sich nicht sicher sind, wie sich beispielsweise Ihr Cannabis-Genuss auf Ihre berufliche Tätigkeit auswirken könnte.

Dr. Kerstin Einsiedler
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

+ Themenschwerpunkt
„Alkohol, Drogen,
Medikamente“ der BG Verkehr
im Internet
www.bg-verkehr.de
Webcode: 20507954



Ein Fall aus der Praxis

„Wo ist die Hand?“

Vier Jahre nach seinem schweren Unfall sagt Patrick Genz, es sei leichter, einen Lkw zu steuern, als die Schnürsenkel zuzubinden. Für eine Hand, die sich bereits in der Müllpresse befand, ist das eine gute Bilanz.

Patrick Genz, zum Zeitpunkt des Unfalls 21 Jahre alt, machte bei einem Entsorgungsunternehmen eine Ausbildung zum Kraftfahrer. Die Kolleginnen und Kollegen schätzen den engagierten jungen Mann, der sich für keine Aufgabe zu schade ist. Anfang Juni 2020 war er mit seinem Team unterwegs, um Sperrmüll abzuholen. An den Unfall selbst kann sich Genz nicht erinnern. „Ich wollte nachschauen, wie viel wir noch laden können“, sagt er, „und als Nächstes weiß ich, dass ich im Rettungswagen aufwachte.“ Er hört jemanden fragen: „Wo ist die Hand?“

Die Unfalluntersuchung ergab: Vermutlich versuchte Genz, einen Gegenstand zu lösen, der sich in der Schüttung verklemmt hatte, obwohl sein Kollege bereits den Schüttmechanismus aktiviert hatte. Genz konnte seinen Arm nicht mehr rechtzeitig aus der Abfallpresse ziehen – seine rechte Hand wurde komplett abgetrennt. Ein technischer Defekt kann laut Unfalluntersuchung ausgeschlossen werden. Erst wenige Tage vor dem Unfall hatte der Auszubildende eine Unterweisung zum sicheren Verhalten bei der Arbeit bekommen, an die er sich normalerweise strikt hielt. Die kurze Unachtsamkeit hatte tragische Folgen.

Die Kollegen wissen, dass jede Sekunde zählt. Trotz des Schocks tun sie sofort das Richtige, sperren die Straße ab, rennen zu einem Rettungswagen, den sie in der Warteschlange entdeckt haben, und öffnen mit einem Spezialschlüssel die Seitenwand des Fahrzeugs, um die abgetrennte Hand aus der Ladewanne zu bergen. Per Helikopter wird sie mit dem Verletzten in die auf schwere Arbeitsunfälle spezialisierte Unfallklinik der Berufsgenossenschaften in Berlin transportiert. Genz sagt dankbar: „Der eine Kollege ist heute mein bes-

ter Freund. Wir treffen uns immer am ‚Jahrestag‘, um gemeinsam etwas zu unternehmen.“

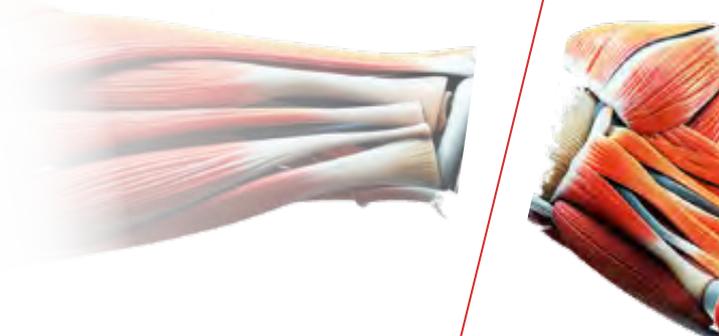
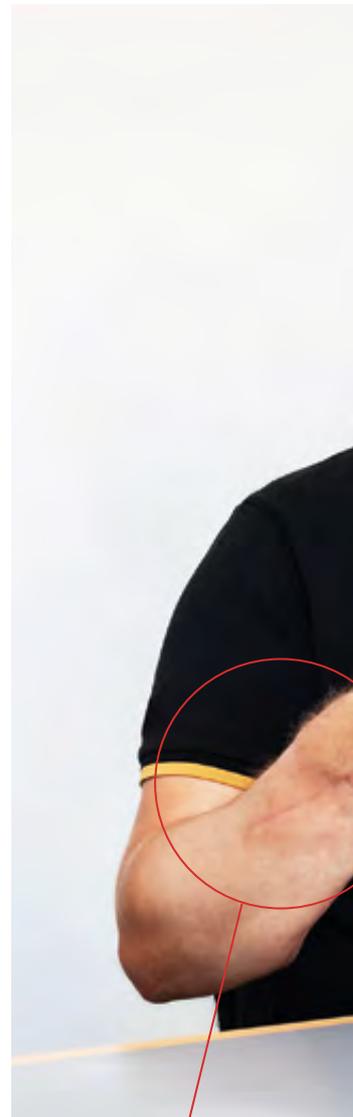
Eine schwere Entscheidung

In der Klinik stand die erste Herausforderung an: die schnelle Entscheidung über eine Replantation, also das Wiederannähen der Hand oder eine spätere Prothesenversorgung. Niemand kann sicher vorhersagen, ob so eine komplizierte Operation zum Erfolg führt. Nerven, Blutgefäße, Sehnen und Knochen zwischen dem Armstumpf und der abgetrennten Hand müssen wieder verbunden werden. Ob und wie gut die Hand anschließend wieder funktioniert, ist ungewiss. Trotzdem entschied sich Patrick Genz gemeinsam mit dem ärztlichen Team dafür, die Hand zu retten. Nach der ersten dreizehnstündigen Operation, fünf weiteren und Wochen der Ungewissheit steht endlich fest: Der Körper stößt die Hand nicht ab, die Durchblutung funktioniert!

Erste Reha nach zehn Tagen

Nur zehn Tage nach dem Unfall, noch gezeichnet von den Belastungen, trat Genz seine erste Reha-Maßnahme in der BG Klinik an. Hier unterstützte ihn der Reha-Manager der BG Verkehr, der gemeinsam mit der leitenden Ärztin und dem Therapeutenteam einen Plan zum weiteren Verlauf der medizinischen und beruflichen Rehabilitation entwickelte.

© Jan Röhl/BG Verkehr, Adobe Stock/WITTAYA ANGMUJCHA



Die folgenden drei Jahre waren hart. Unter anderem entnahmen die Ärztinnen und Ärzte Nerven aus dem Unterschenkel, versteiften das Handgelenk und versuchten, das Aussehen der geschwollenen und verformten Hand zu verbessern. Um die Beweglichkeit der Gelenke in der „Hilfshand“ und auch die linke Hand zu trainieren, machte der Patient fast täglich Übungen

unter fachlicher Anleitung. Von Schmerzen, gestörter Wundheilung und manchen Rückschritten ließ er sich nicht lange entmutigen.

Berufliche Neuorientierung

Genz' Ziel war immer klar: größtmögliche Selbstständigkeit und die Wiederaufnahme der beruflichen Tätigkeit. Als er im Rettungs-

wagen kurz zu Bewusstsein kam, hatte er als Erstes gefragt: „Wann kann ich wieder arbeiten?“ Im September 2021 bestand er die letzte Prüfung in seinem Ausbildungsbetrieb – umso härter traf ihn die Erkenntnis, dass eine dauerhafte Tätigkeit in der Abfallentsorgung aus medizinischen Gründen nicht ratsam wäre. Der Entschluss zur beruflichen Neuorientierung war nicht einfach, aber nach vielen Gesprächen mit dem Reha-Manager entschied sich Genz für eine Umschulung zum Fahrlehrer für Lkw. Dieser Beruf bringt weniger körperliche Belastungen mit sich als die Tätigkeit in der Abfallsammlung und bietet außerdem die Möglichkeit, Wissen und Erfahrungen weiterzugeben.



Patrick Genz kann mit seiner rechten Hand zwar nicht mehr so gut greifen wie früher, aber er ist mit der „Hilfshand“ sehr zufrieden.

Auseinandersetzung mit dem Trauma

Patrick Genz spricht offen darüber, was er erlebt hat und dass trotz aller ärztlicher Kunst eine Einschränkung zurückbleibt. Mehrere Finger sind taub, kleinere Gegenstände wie zum Beispiel Besteck kann er nicht greifen. Sein Alltag ist von Herausforderungen geprägt, über die man normalerweise nie nachdenkt. Allein die Schnürsenkel zuzubinden erfordert volle Konzentration und die Unterstützung seiner linken Hand oder anderer Hilfsmittel. Seine Lebensfreude hat er deswegen nicht verloren. „Es gibt zwar Momente, in denen ich mir wünsche, alles wäre wie früher“, sagt er. „Aber dann erinnere ich mich daran, wie viel ich seit dem Unfall schon erreicht habe, und das gibt mir Kraft.“

Die Geschichte seiner erfolgreichen Heilung und des Neuanfangs im Beruf ist ein Beispiel für geistige Stärke. Sie macht aber auch deutlich, dass die exzellente medizinische Betreuung Schwerverletzter in den Spezialkliniken und durch Netzwerkpartner der Berufsgenossenschaften unverzichtbar ist. Last, but not least zeigt dieser Fall, wie wichtig es ist, die Beschäftigten regelmäßig und eindringlich über die Unfallgefahren zu unterweisen und sich stets untereinander abzustimmen – nicht nur in der Abfallwirtschaft!

Steffen Glaubitz
Leiter der Bezirksverwaltung Berlin
der BG Verkehr

In stundenlangen Operationen gelang es dem Ärzteteam, Blutgefäße, Muskeln und Nerven wieder miteinander zu verbinden. Voll funktionsfähig ist die Hand allerdings nicht.





Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Kulturgut

Wir müssen alle daran arbeiten, dass sich die Prävention von Vorschriften emanzipiert und zu einer gelebten Kultur wird.

Bach, Beethoven oder Mozart stehen für unvergängliche Musik, die in vielen Kulturen dieser Welt geschätzt und verehrt wird. Für die Meisterwerke von da Vinci, Rembrandt oder van Gogh werden Museen errichtet. Auch religiöse Texte, wie Bibel, Tora oder Koran, werden vielleicht nicht überall gleichermaßen anerkannt, gelten aber doch als wichtiges Kulturgut der Menschheit. Sogar die Politik kann mit ihren Werken für viele Generationen kulturelle Wegmarken setzen, man denke an die amerikanische Verfassung oder das deutsche Grundgesetz. Nun kann nicht jeder mit seinem kulturellen Wirken in dieser Liga mitspielen. Und falls man sich dereinst an die Präventionsarbeit in Deutschland erinnert, wird (hoffentlich) nicht in erster Linie das Arbeitsschutzkontrollgesetz als wegweisendes Werk im kollektiven Gedächtnis geblieben sein. Aber auch nicht alle Unfallverhütungsvorschriften haben das Zeug zum Weltkulturerbe.

Kultur ist ja gerade etwas, das keine Vorschriften braucht, sondern für alle Mitglieder einer Gemeinschaft als erhaltenswert erachtet und gelebt wird. Auch die Kultur der Prävention, die zunehmend Teil unseres selbstverständlichen Handelns wird, mag ihre Grundlage in Vorschriften haben, muss sich aber weiter davon emanzipieren. Je mehr Kultur, desto weniger Vorschriften braucht man. Deshalb bedarf es eines ständigen kritischen Blicks auf das Vorschriftenwerk. Denn Kultur entwickelt sich aus Überzeugung und Verantwortung. Daran können wir alle arbeiten.

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

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



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Juli 2024

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

**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 5 gesehen?**

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:
Frage 1 – b, c
Frage 2 – b, c
Frage 3 – a, b, c

So erreichen Sie die BG Verkehr



Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder zu einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter unter Tel. 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 Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Magazinversand genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter:

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

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



Adressänderungen und Abbestellungen



Für Adressänderungen und Abbestellungen benötigen wir den Zustellcode Ihrer Ausgabe. Sie finden ihn direkt über der Adresseile auf der Rückseite des Magazins.

+ Änderungen bitte per Mail an:
redaktion@sicherheitsprofi.de



Unbedenklichkeitsbescheinigung abrufen



Betriebsdaten prüfen



Unfall melden

BGdirekt

[Kontakt](#) [Impressum](#) [Datenschutz](#)

Extranet der BG Verkehr

Benutzername / Unternehmensnummer

Passwort

Anmelden



**Anmelden,
ausfüllen,
abhaken!**

Direkt online!

bgdirekt.bg-verkehr.de

