

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Tor auf für den | 6 Arbeitsschutz

Selbstverwaltung: Das sind die Pläne der neuen Vorsitzenden | 12

Hautkrebs: Wer nachdenkt, sorgt vor | 18

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6 Tor auf für den Arbeitsschutz
Der neue Hangar am Berliner Flughafen
- 10 Erste Hilfe gut organisieren
Was Betriebe leisten müssen
- 12 Selbstverwaltung der BG Verkehr
Die neuen Vorsitzenden im Interview
- 14 Ausrutscher mit Folgen
So vermeiden Sie Stolperunfälle

GUT VERSICHERT & GESUND

- 16 Gesundheitstipps & mehr
- 18 Vorbeugen gegen Hautkrebs
Betroffene berichten über ihre Erfahrungen
- 20 Infos zum Beitragsbescheid
Häufige Fragen aus Mitgliedsunternehmen

SERVICE

- 22 Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann
- 22 Impressum
- 23 Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr



6 Neuer Hangar am Berliner Flughafen



10 Erste Hilfe gut organisieren



18



12 Vorstand im Interview



Vorbeugen gegen
Hautkrebs

© Teilbild: contenova/Klaus Bartels; Inhalt: Marco Grundt; contenova/Klaus Bartels; iStock (vitiana Hulko); ronstik/Alamy Stock Photo



Die Impulse aus der Selbstverwaltung tragen dazu bei, dass die BG Verkehr in Bewegung bleibt.

Selbstverwaltung heißt Selbstgestaltung

Bei meiner Tätigkeit als Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr ist mir eines besonders wichtig: Der intensive Austausch mit unserer Selbstverwaltung. Die Impulse von den gewählten Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitgeberseite und der Versicherten tragen dazu bei, dass wir nie die Bodenhaftung verlieren, aber gleichzeitig in Bewegung bleiben.

In dieser Ausgabe lernen Sie zwei namhafte Mitglieder unserer Selbstverwaltung kennen. Die beiden Vorstandsvorsitzenden, Stefan Wurzel und Hanno Harms, sprechen über ihr Selbstverständnis und über die Ziele, die sie sich für ihre erste gemeinsame Amtszeit gesetzt haben. Und darüber, welche Leidenschaft sie antreibt: Das Engagement für eine wirksame Präventionsarbeit, die Arbeits- und Wegeunfälle verhindert. Prävention vermindert gleichzeitig menschliches Leid und ist betriebswirtschaftlich gesehen eine Investition, die sich für die Unternehmen auszahlt.

Wie immer finden Sie in unserem Magazin praktische Beispiele für den Arbeitsschutz. Es geht zum Beispiel um Hautkrebs, der durch natürliche UV-Strahlung entstehen kann, wenn man sich ungeschützt der Sonne aussetzt. Das passiert nicht nur am Strand, sondern auch bei der Arbeit. Beschäftigte in der Post- und Paketzustellung, Seeleute, Müllwerker, aber auch Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die im Freien be- oder entladen müssen, können ein Lied davon singen. Wie man erfolgreich vorbeugen kann und welche Behandlungsmöglichkeiten es gibt, wenn es doch passiert ist, erfahren Sie in der Rubrik „Gut versichert & gesund“.

Viel Spaß beim Lesen!

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

In Pfütze ausgerutscht

Mehrere Crewmitglieder gingen bei Schichtwechsel gemeinsam Richtung Terminal, um dort die Pause zu verbringen. Ins Gespräch vertieft übersah eine Flugbegleiterin eine Pfütze. Sie rutschte aus und brach sich den Fuß. Zur weiteren Behandlung musste sie nach Deutschland zurückfliegen, wo sie in eine Spezialklinik eingewiesen wurde.

Ersatzrad fällt auf Beine

Ein Mitarbeiter wollte ein Ersatzrad für ein Löschfahrzeug aus dem Regal holen. Das gut 250 Kilo schwere Rad war auf einer Holzpalette gelagert und mittels Spanngurt sowie Holzkeilen gesichert. Nachdem der Mitarbeiter das Rad entsichert hatte, kippte es in seine Richtung. Er konnte es nicht halten und stürzte zu Boden. Das schwere Rad fiel auf seine Beine. Der Mitarbeiter erlitt starke Prellungen und konnte sich nur mithilfe von Kollegen befreien.

Bruch im Brustwirbel nach Turbulenzen

Ein Flugbegleiter hantierte auf einem Langstreckenflug in der Bordküche. Plötzlich geriet die Maschine in starke Turbulenzen. Er konnte die beachtlichen Schwankungen im Flugzeug nicht mehr abfangen und stürzte heftig zu Boden. Dieser Sturz verursachte den Bruch eines Brustwirbelkörpers. Wegen der sehr schmerzhaften Verletzung konnte der Flugbegleiter nicht weiterarbeiten. Er war erst nach mehreren Monaten wieder voll arbeitsfähig.



Moderne Zepeline sollen Seeschiffe be- und entladen

Luftschiffe könnten künftig in der Seefahrt beim Be- und Entladen helfen. Dies wollen der Luftschiffbauer Flying Whales und die Reederei Louis Dreyfus Armateurs (beide aus Frankreich) vorantreiben. Für 60 Tonnen Nutzlast ist das geplante Starrluftschiff in Zeppelinbauweise ausgelegt. Der Frachtraum misst 96 Meter Länge, acht Meter Höhe und sieben Meter Breite – und ist damit gut doppelt so lang und hoch wie bei einer Antonow An-225, dem weltweit größten Frachtflieger. Das nicht brennbare und damit sichere Edelgas Helium sorgt für den Auftrieb des Luftschiffs. Brennstoffzellen treiben es in bis zu 3.000 Meter Höhe auf eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h an. Erste Flugtests sind für 2025 angekündigt. Flying Whales sieht in den Luftschiffen eine kostengünstige und klimaschonende Alternative zu Frachthelikoptern. Die Reederei verspricht sich eine Vereinfachung bei übergroßen Ladungen auf der ersten und letzten Meile.

© Flying Whales



Vorsorge gegen Blitz und Donner

Extremwetterlagen nehmen durch den Klimawandel zu. Vor allem zwischen Mai und August gibt es regelmäßig mehr als 20 Gewittertage pro Monat. Für die Sicherheit auf Flughäfen ist das eine Herausforderung. Die DGUV Information 214-038 unterstützt Verantwortliche praxisnah bei einer fachkundigen Gefährdungsbeurteilung und informiert über geeignete Schutzmaßnahmen für die Beschäftigten.

+ DGUV Information 214-038
<https://publikationen.dguv.de>

Aktion gegen Ablenkung

Mangelnde Aufmerksamkeit und beeinträchtigte Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr sind unterschätzte Unfallursachen. Dafür sensibilisiert der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Wegen Ablenkung am Steuer starben laut DVR etwa 100 Menschen 2022. Müdigkeit, Alkohol, Drogen und Medikamente sind weitere Faktoren für mangelnde Fahrtüchtigkeit. Um Beschäftigte aufzuklären, stellt der DVR Materialien bereit.

+ Medienportal DVR
www.schwerpunktaktion.de/medien

Büro und Bildschirm unterwegs

Eine Broschüre der BG Verkehr bietet eine Handlungshilfe für Gesundheitsschutz bei mobilem Arbeiten.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 23634140

Hilfe nach Extremereignissen

Wer eine Gewalttat oder einen Unfall erlebt hat, ist oft traumatisiert. Führungsverantwortliche können ihre Beschäftigten bei der Verarbeitung dieser Erlebnisse unterstützen. Die BG Verkehr bietet ihnen konkrete Hilfestellung mit dem Flyer „Traumatisierende Ereignisse“. Darin vermerkt ist auch der Kontakt zu den Traumalotsen bei der BG Verkehr – diese können helfen, geeignete Therapeuten zu finden.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 13568468



Zum neuen Cannabisgesetz

„Für die Arbeitswelt und Bildungseinrichtungen bleiben Berufsgenossenschaften und Unfallkassen bei ihrer Haltung: Cannabis darf hier – genauso wie Alkohol und andere Drogen – keinen Platz haben.“

Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung



© Volocopter

Flugtaxi können bald abheben

Der deutsche Flugtaxi-Pionier Volocopter darf mit der Serienproduktion seines Modells Velocity starten. Das Luftfahrtbundesamt hat dafür jetzt eine erste Genehmigung erteilt. Gleichzeitig hat die Behörde dem in Bruchsal ansässigen Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erlaubt, Piloten an dem Velocity auszubilden. Das Fluggerät wird mit 18 Propellern in kreisförmiger Struktur elektrisch angetrieben. Platz ist für zwei Personen. Das Fluggerät sieht wie eine Mischung aus Multi- und Helikopter aus. Es kann senkrecht starten und landen mit vergleichsweise sehr geringer Lärmentwicklung. Bemannte Flugtests verliefen in Japan und New York erfolgreich. Erste kommerzielle Flüge möchte Volocopter noch in diesem Jahr in Paris und Rom anbieten.

+ www.volocopter.com

Stefan Thyroke übernimmt Amt bei der ETF

Seit Anfang Mai ist Stefan Thyroke neuer Präsident der Sektion Straße in der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF). Der 48-Jährige ist Mitglied des Vorstands und des Hauptausschusses der BG Verkehr. Die ETF vertritt mehr als fünf Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus mehr als 200 Gewerkschaften in 38 Ländern Europas. Die Sektion Straße in der ETF ist für die Belange von Beschäftigten aus den Bereichen Güter- und Personentransport auf Straßen zuständig. Zudem wird zukünftig der Bereich Logistik in die ETF Sektion Straße integriert.

Testen Sie Ihr Wissen!



1. Sie möchten mit einem Fahrzeug mit auflaufgebremstem Anhänger fahren. Was müssen Sie vor Fahrtantritt überprüfen?

- a** Anbringung des Abreiß-Bremsseils
- b** Funktion der Beleuchtungsanlage
- c** Verriegelung der Verbindungseinrichtung

2. Ein Fahrzeug ist auf der Autobahn liegen geblieben. Beim Abschleppen ...



- a** ... dürfen Sie die Ausfahrt nehmen, die einer geeigneten Werkstatt am nächsten liegt.
- b** ... müssen Sie die Autobahn bei der nächsten Ausfahrt verlassen.
- c** ... müssen beide Fahrzeuge Warnblinklicht einschalten.

3. Wo dürfen Sie die Lichthupe zum Anzeigen der Überholabsicht benutzen?



- a** außerorts am Tage
- b** außerorts bei Dunkelheit
- c** innerorts bei Dunkelheit

**Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 22!**

© Freepik (Petro Seniv 888; doom.u); Shutterstock (PATIWIT HONGSANG; Goran Jakus)

Tore auf für den Arbeitsschutz

In der Luftfahrt nicht alltäglich: easyJet hat einen neuen Hangar in Berlin gebaut – mit viel moderner Technik. Ein Blick hinter die Kulissen.

Christian Ehrlich drückt den daumengroßen Schalter: kleiner Knopf mit großer Wirkung. Vorhang auf, heißt es im Hangar von easyJet auf dem Flughafen Berlin Brandenburg. Gemächlich öffnet sich der Schlund zur großen Halle – draußen wartet ein Airbus A320 darauf, verschlungen zu werden. Wie ein gigantisches Rollo rafft sich das dreiteilige Tor nach oben. Zwei Führungs- und Stützschiene klappen hoch – und schon kann das Flugzeug einfahren.

Christian Ehrlich ist als Basemanager hier der Chef und stolz auf das Tor, stolz auf seinen Hangar mit moderner Technik. Die Halle ist erst seit Januar 2023 in Betrieb. Besonders häufig bauen große Fluggesellschaften neue Hangars nicht. Für easyJet ist es der bislang einzige außerhalb von Großbritannien.

„Nur noch ein Mitarbeiter steuert das Tor. Das senkt das Unfallrisiko deutlich.“

*Christian Ehrlich,
Basemanager Berlin bei easyJet*

„Nur noch eine gut unterwiesene Person ist für das Öffnen und Schließen notwendig. Das senkt das Unfallrisiko“, erklärt Christian Ehrlich. Die Nachbarn in den Hangars links und rechts von easyJet nutzen noch tonnenschwere, mehrteilige Schiebetore. Nur mithilfe von Einweisungspersonal dürfen sie zur Seite gefahren werden. Ein Unfallrisiko durch Einklemmen bleibt aber.

„Diese schweren Schiebetore können nach dem elektrischen Abschalten noch 20 bis 30 Zentimeter nachlaufen“, erklärt Stephan Elfert, Regionalleiter Prävention Berlin bei der BG Verkehr. Der Sicherheitsexperte kennt die Gefahr: Im Dezember 2022 war ein Mitarbeiter an einem großen deutschen Verkehrsflughafen von solch einem Hangartor eingeklemmt worden und ums Leben gekommen. Solch ein Unfall ist bei easyJet ausgeschlossen. Denn die gut 50 Meter breiten Hubtore aus speziellem Hightech-Gewebe falten sich nach oben. An der Unterkante verhindern Sensoren ein Einklemmen während des Absenkens: Falls sich ein Hindernis zwischen Boden und Unterkante befindet, stoppt der Antrieb ohne Nachlauf. Zudem ist das Tor aus sehr leichtem Material: Nur rund ein Kilogramm pro Quadratmeter wiegt das robuste PVC-Gewebe mit integriertem Wärme- und Lärmschutz. Die Konstruktion hält laut Hersteller trotzdem Windlasten in Orkanstärke von bis zu 150 Stundenkilometern stand. Die Firma aus Finnland ist weltweit Marktführer bei dieser Technologie. Das Hangartor ist also eine technische Raffinesse und ein deutlicher Zugewinn an Arbeitssicherheit.

Arbeitsschutz ist ein Prozess

Das Tor ist bei easyJet nicht die einzige Investition in Unfallverhütung und Vorsorge. „Denn



Um die Flugzeuge sicher und unversehrt in den Hangar zu schleppen, helfen vier Mitarbeiter beim Ein- und Ausweisen mit Handzeichen – und im Ernstfall mit Trillerpfeifen.

ohne unsere hoch qualifizierten Technikerinnen und Techniker steht hier alles still“, sagt Christian Ehrlich. Deswegen ist Arbeits- und Gesundheitsschutz für den 10.000 Quadratmeter großen Hangar von Anfang an mitgedacht worden. Und dieser Prozess ist nicht beendet. Christian Ehrlich deutet auf grüne und gelbe Streifen, die den blitzsauberen Hallenboden durchziehen. „Die sind vorerst noch aufgeklebt. Wir sammeln erst mal Erfahrungen, wie die Einteilung optimal ist.“ Innerhalb der grünen Abstellflächen dürfen Material, Werkzeug und Geräte deponiert werden. Die gelben Verkehrswege müssen stets frei gehalten werden. Auch nach einem Jahr bemerkt das easyJet-Team noch, dass nicht alle Markierungen zu Arbeitsabläufen passen. So ragen etwa die Flügel der abgestellten Airbuse in Verkehrswege hinein. „Solche Unzulänglichkeiten sammeln und korrigieren wir, bevor die Markierungen mit Farbe endgültig aufgetragen werden.“

Werkzeugkiste mit Gedächtnis

„Hallo Chef“, grüßt Juri Schenkel im Vorübergehen. Der junge Techniker holt sich einen Schraubenschlüssel aus einer „sprechenden“ Werkzeugkiste. Das darf nicht jeder. Der Mechaniker loggt sich mit Personalkarte ein. Erst dann gibt die Kiste die Schublade frei. Die Elektronik merkt sich jede einzelne



Per Knopfdruck wird das Tor des Hangars bewegt. Das ist nicht nur einfacher zu bedienen, sondern auch viel sicherer als die tonnenschweren Klassiker.

„Schwere Schiebetore können nach dem elektrischen Abschalten noch 20 bis 30 Zentimeter nachlaufen.“

Stephan Elfert,

Leiter Regionalabteilung Prävention Berlin bei der BG Verkehr

„Wir Menschen bleiben eine Fehlerquelle.“

Christian Ehrlich,
Basemanager Berlin bei easyJet

» Entnahme automatisch. Ab jetzt ist Juri Schenkel dem Werkzeugkoffer einen Steckschlüssel Größe 7/16 schuldig. „Wir Menschen bleiben eine Fehlerquelle“, sagt Christian Ehrlich. „Ein vergessenes Werkzeug im Flugzeug wäre ein Albtraum.“ Solche technischen Lösungen helfen, Risiken zu minimieren. Zudem sensibilisiert Basemanager Ehrlich sein Team zur Einhaltung von Arbeitsschutzvorgaben und zur proaktiven Wahrnehmung von Fehlerquellen. „Den Safety-Gedanken ganzheitlich leben“, nennt er das.

Ungewöhnlich voll

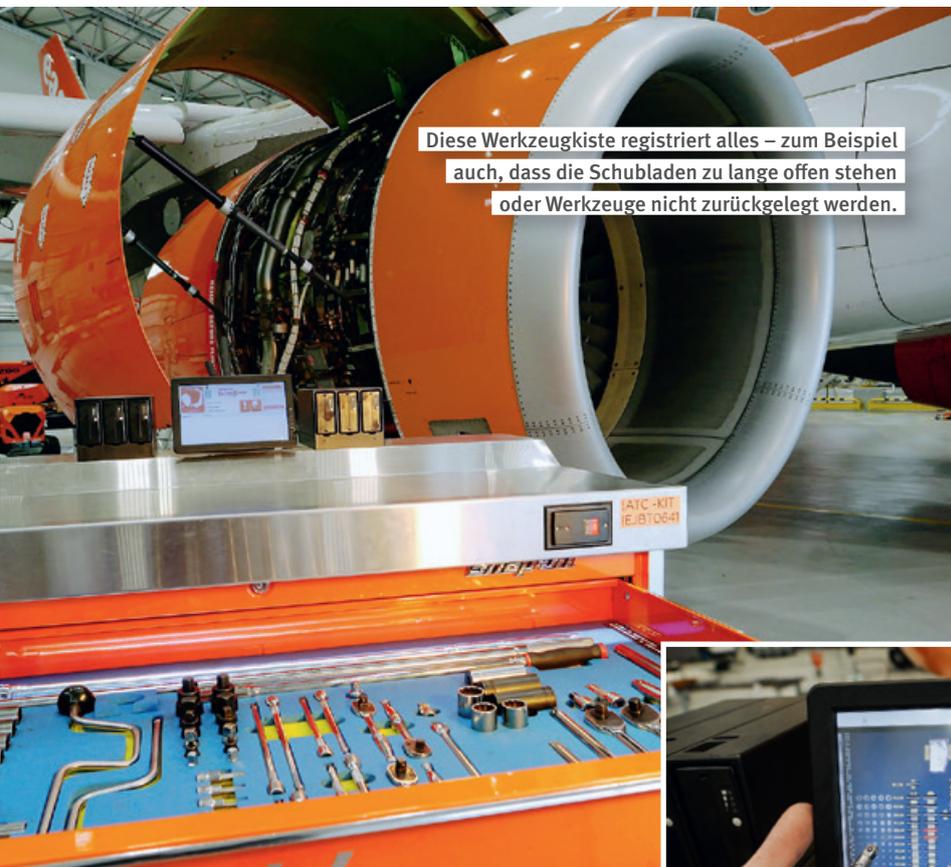
Vier Flugzeuge finden in dem Hangar Platz. Heute ist die Halle voll – ungewöhnlich für einen Nachmittag. Normalerweise werden Maschinen erst in der Nacht bis zum frühen Morgen gewartet. Aber derzeit steht ein technisches Upgrade an. Zusätzliche Computer

verbessern die Systeme im Airbus. Juri Schenkel kauert konzentriert in einem engen Hohlraum – Hunderte sauberlich geordneter Kabelbahnen vor sich. Jetzt kommen ein paar neue hinzu. Juri Schenkel ist seit 2017 bei easyJet an Bord. „Bislang ohne Unfall – toi, toi, toi“, erzählt er und klopft mit den Fingerknöcheln auf seine schicke Baseballkappe. Die antwortet mit dumpfem Ton. Denn die Kappe ist tatsächlich ein Kopfschutz, ein „Bump Cap“: Die Hartschalen-Einlage schützt Schenkels Kopf vor leichten Stößen. Angesichts der Enge im Flugzeuginneren absolut sinnvoll. Aber auch beim Unterschreiten von Rumpf und Tragflächen schützt die Kappe – spitze Kanten und Antennen stehen an vielen Stellen über. Große Tafeln mit Piktogrammen erinnern überall im Hangar die Beschäftigten daran, den Arbeits- und Gesundheitsschutz zu beachten.

Vorsorge für den Fall der Fälle

Und falls sich doch einmal ein Unfall ereignet, hat easyJet vorgesorgt. Drei kombinierte

Ein Schwergewicht in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz: der mobile Kran.



Diese Werkzeugkiste registriert alles – zum Beispiel auch, dass die Schubladen zu lange offen stehen oder Werkzeuge nicht zurückgelegt werden.

© contentova/Klaus Bartels

Körper- und Augenduschen in der Halle sind für die Mitarbeitenden schnell erreichbar, wenn sie mit Betriebs- oder Gefahrstoffen in Kontakt kommen. Berührungsfreie Waschbecken sorgen für kontaktlose Hygiene. Und gleich im Übergang zu den Personalräumen ist der innerbetriebliche Erste-Hilfe-Bereich übersichtlich zugänglich. „Mit diesen und vielen anderen Vorkehrungen schaffen wir eine gute Basis“, sagt Christian Ehrlich. Zum erfolgreichen Arbeitsschutz gehöre aber vor allem,





Mechaniker Juri Schenkel bewegt mühelos und sicher ein schweres Ersatzteil für die Tragfläche: Der mobile Kran macht es möglich.



Christian Ehrlich (links) sorgt seit 3,5 Jahren bei easyJet als Basemanager dafür, dass optimale Arbeitsbedingungen herrschen. Dazu gehört für ihn Technik genauso wie Zwischenmenschliches.

Arbeitsgerät.“ An einem mobilen Kran baut ein großes Ersatzteil für die Tragfläche. Schwere Bauteile können damit mühelos und rückschonender bewegt werden. Sicherer auch noch: „Hubwagen und Flurförderzeuge bergen mehr Unfallrisiken“, sagt Stephan Elfert.

Trillerpfeifen statt Tröten

Manchmal reichen aber auch ein paar Euro und eine pffiffige Idee. So wie die Trillerpfeifen, die Christian Ehrlich für sein Team angeschafft hat: Vier Personen sind für das Ein- und Ausweisen eines Flugzeugs notwendig. Im Ernstfall können sie nun schnell mit schrillen Tönen vor Gefahren warnen. Vorher wurden dafür schwere und unhandliche Tröten eingesetzt. „Denen oft der Saft ausgegangen war“, schildert Basemanager Ehrlich.

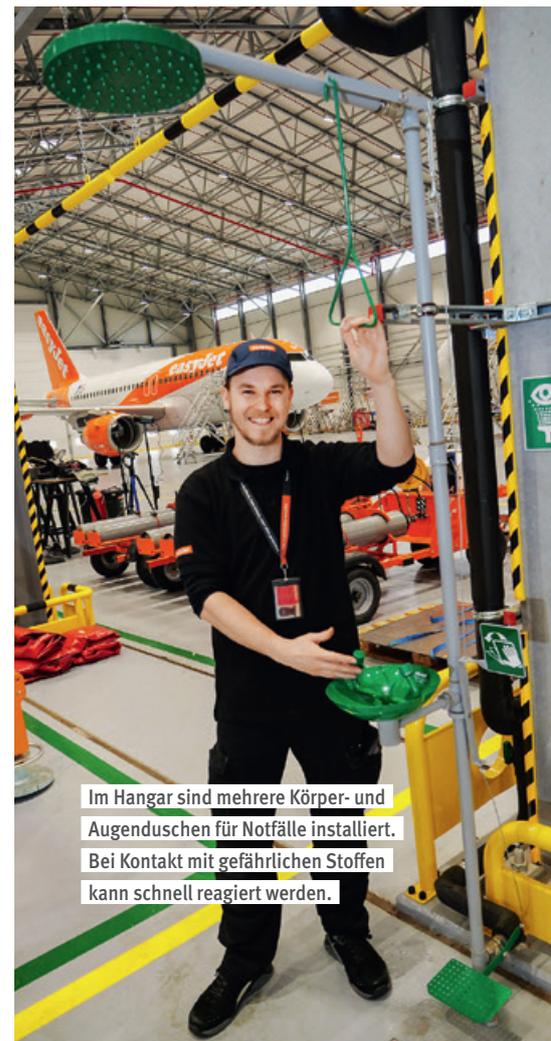
Ein Mitarbeiter drückt im Hintergrund den daumengroßen Knopf. Sanft fahren die Hangartore hinter dem eingefahrenen Airbus herunter. Die Techniker stöpseln die Maschine mit armdicken Kabeln an die Steckdosen im Boden an und machen sich an die Arbeit.

Klaus Bartels, Redaktion contenova

offen und konstruktiv mit Fehlern umzugehen. Flexibilität und Eigenverantwortung spielen dabei für easyJet eine zentrale Rolle. Alle rund 100 Beschäftigten im hoch qualifizierten Wartungsteam sind mit Notebooks ausgestattet, sodass sie überall kommunizieren können. An Stehschreibtischen direkt in der Halle können Dokumentationen und Meldungen sofort erledigt werden.

Mobiler Kran für schwere Lasten

Nicht nur das Betriebsklima stimmt im Hangar – auch Bodenheizung und die optimal eingestellte LED-Beleuchtung sorgen für ein gutes und sicheres Arbeitsumfeld. Hohe Investitionen hat easyJet getätigt. BG-Sicherheitsexperte Stephan Elfert zeigt begeistert auf ein echtes Schwergewicht: „Ein ideales



Im Hangar sind mehrere Körper- und Augenduschen für Notfälle installiert. Bei Kontakt mit gefährlichen Stoffen kann schnell reagiert werden.

Erste Hilfe

Im Notfall schnell das Richtige tun

Das Risiko für einen schweren Arbeitsunfall ist in der Verkehrs- und Transportwirtschaft doppelt so hoch wie im Durchschnitt der Arbeitswelt. Richtige Erste Hilfe kann Leben retten und den Verlauf der Heilung positiv beeinflussen. Sie muss im Betrieb wirksam organisiert werden.

Viele Beschäftigte von Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr arbeiten nicht an einem festen Ort: Sie sind mit Kraftfahrzeugen, Schiffen, Flugzeugen und Zweirädern unterwegs. Solche Mobilität schafft ständige Veränderungen im Arbeitsumfeld, die auch gefährlich werden können. Im Jahresdurchschnitt verunglücken etwa 40 von 1.000 Versicherten der BG Verkehr so schwer, dass sie mehr als drei Tage arbeitsunfähig sind. Nur die Bauwirtschaft hat eine höhere Quote. Im Luftverkehr birgt die Arbeit bei der Abfertigung der Flugzeuge zahlreiche Verletzungsrisiken. Auf dem Vorfeld der Flughäfen geht es beispielsweise oft hektisch zu. Unterschiedliche Arbeiten wie Be- und Entladen, Auftanken, Wasserversorgung und Abwasserentleerung werden oft parallel zueinander vorgenommen. Unfälle mit Fahrzeugen

und durch herabfallendes Transportgut, Quetschungen, Schnittwunden sowie Stürzen und Stolpern zählen zu typischen Gefährdungen.

Erste Hilfe ist verpflichtend

Jeder Betrieb ist verpflichtet, sich um eine effektive Organisation der Ersten Hilfe zu kümmern: Fachkundiges Personal, Sachmittel wie Verbandsmaterial und andere Einrichtungen – beispielsweise Notruf, Augenduschen und Erste-Hilfe-Raum – müssen der Gefährdungsbeurteilung im Betrieb entsprechen. Wirksame Organisation von Erster Hilfe orientiert sich also sowohl an allgemeinen Vorschriften als auch am individuellen Bedarf jedes Unternehmens. Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit kennen beide Faktoren gut. Mit ihrer Unterstützung kann Erste Hilfe im Betrieb bedarfsgerecht organisiert werden.

Für den Notfall gewappnet

Erste Hilfe muss zu jedem Zeitpunkt schnell geleistet werden können. Aber jeder zweite Erwachsene in Deutschland traut sich Erste Hilfe gar nicht zu, wie die Umfrage eines Automobilclubs belegt. Umso wichtiger ist es, dass im Notfall fachkundige Ersthelferinnen und Ersthelfer im Betrieb bereitstehen. Deswegen müssen Unternehmen ausreichend viele Beschäftigte ausbilden. Eine Mindestzahl solcher Ersthelfer ist vorgeschrieben:

- ▶ bei zwei bis zu 20 anwesenden Beschäftigten ein Ersthelfer,
- ▶ bei mehr als 20 anwesenden Beschäftigten muss der Anteil von Ersthelfern zehn Prozent betragen, in Verwaltungs- und Handelsbetrieben fünf Prozent.

Ersthelfer müssen zudem in der Personalstruktur so verankert sein, dass jederzeit die vorgeschriebene Mindestzahl erreicht wird – etwa auch bei Fahrtätigkeit und Schichtarbeit. Sind regelmäßig zwei oder mehr Beschäftigte in einem Fahrzeug unterwegs, muss darunter ein Ersthelfer sein.

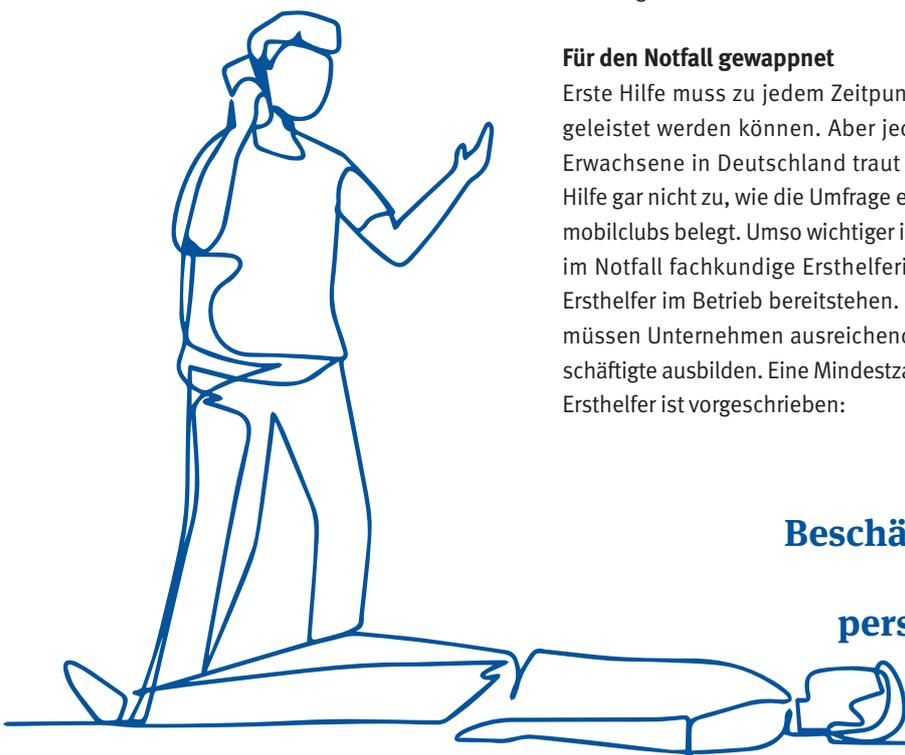
Ergänzende Medien nutzen

Erlerntes präsent zu erhalten und zu vertiefen, ist für wirksame Erste Hilfe im Arbeitsalltag ein wichtiger Baustein. Fachmedien unterstützen solch innerbetriebliches Lernen: Das „Handbuch zur Ersten Hilfe“ (DGUV Information 204-007) sowie darauf abgestimmte Smartphone-Apps und digitale Lernangebote bieten eine gute Basis. Aktualität und zuverlässige Quellen sind entscheidende Auswahlkriterien für diese Medien.

Zusammenarbeit von Unternehmen

Wenn Beschäftigte mehrerer Unternehmen an einer Arbeitsstelle tätig sind, sind alle

Beschäftigte müssen sich zum Ersthelfer ausbilden lassen, wenn nicht persönliche Gründe entgegen stehen.



Abstimmung erforderlich

Auf dem Vorfeld von Flughäfen bestehen Gefährdungen auch durch die zeitgleiche Arbeit verschiedener Gewerke zur Abfertigung von Flugzeugen. Arbeiten dort Beschäftigte unterschiedlicher Betriebe zusammen, verantworten alle beteiligten Unternehmen wirksame Erste Hilfe gemeinsam. Ersthelfer müssen stets in Rufweite sein.

Im Flugzeug sind alle Flugbegleiterinnen und -begleiter als Ersthelfer qualifiziert. Die Ausstattung mit Erste-Hilfe-Mitteln ist der Flugdauer angepasst: Alle Maschinen haben Erste-Hilfe-Kästen an Bord, auf Langstrecken auch Arztkoffer und Defibrillator.



ganz unterschiedlicher Arbeitgeber zusammenarbeiten müssen.

Auch Beschäftigte haben Pflichten

Beschäftigte müssen die Maßnahmen für eine wirksame Erste Hilfe unterstützen und entsprechende Anweisungen des Unternehmers befolgen. Dazu gehört, dass sie sich zum Ersthelfer ausbilden lassen müssen. Ausnahmen sind nur aus persönlichen Gründen möglich.

Wer einen Arbeitsunfall hatte, muss umgehend seine Führungskraft informieren – unabhängig davon, ob Erste-Hilfe-Leistungen erforderlich waren. Falls das Unfallopfer dazu nicht mehr imstande ist, geht die Meldepflicht auf jenen Kollegen über, der zuerst von dem Unfall erfährt. Und Erste-Hilfe-Leistungen müssen zudem aufgezeichnet werden – mittels Dokumentationsbogen, Meldeblock oder Online-Report. Solche Daten unterliegen dem Datenschutz. Die Aufzeichnungen dienen der Unternehmensleitung zur Fortschreibung der Gefährdungsbeurteilung. Sie können im Einzelfall auch zum Nachweis eines Arbeitsunfallherangezogen werden.

Aus- und Fortbildung von Ersthelfern

Der erste Lehrgang umfasst neun Unterrichtseinheiten. Spätestens alle zwei Jahre müssen sich Ersthelfer mit weiteren neun Unterrichtseinheiten fortbilden.

Die BG Verkehr übernimmt alle Kosten für Schulungen, die erforderlich sind. Mitgliedsunternehmen können dies unkompliziert über die Ausbildungsstellen beantragen – die rechnen direkt mit der BG Verkehr ab.

Falls es betrieblich notwendig ist, können mehr Beschäftigte als vorgeschrieben ausgebildet werden. Die BG Verkehr prüft dann die Kostenübernahme vorab. Die ist nur möglich, wenn diese Ausbildungen der Ersten Hilfe für Versicherte dienen und nicht Dritten, wie beispielsweise Fahr- oder Fluggästen.

Ersthelfer aus- und fortbilden dürfen nur Träger, die von der gesetzlichen Unfallversicherung ermächtigt sind. Basis dafür ist der Grundsatz 304-001 der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Betriebe gemeinsam für die Organisation von Erster Hilfe verantwortlich.

- ▶ Die Unternehmen müssen gewährleisten, dass bei einem Unfall unverzüglich Erste Hilfe geleistet und eine erforderliche ärztliche Versorgung veranlasst wird.
- ▶ Sie müssen darauf achten, dass Verbandsmaterial und andere erforderliche Mittel zur Ersten Hilfe vollständig, aktuell, schnell erreichbar und leicht zugänglich sind.
- ▶ Sie tragen dafür Sorge, dass Verletzte sachkundig transportiert werden können.
- ▶ Je nach Gefährdung stellen die Unternehmen Rettungsgeräte wie etwa Tragen und Notduschen bereit.

Die beteiligten Unternehmen sind also verpflichtet, sich detailliert abzustimmen: Beispielsweise auf Flughäfen, wo Beschäftigte

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr

+ Weiterführende Informationen
<https://publikationen.dguv.de>

- DGUV Information 204-006 „Erste Hilfe im Betrieb“
- DGUV Information 204-007 „Handbuch zur Ersten Hilfe“
- DGUV Vorschrift 1 Grundsätze der Prävention
- Flyer „Rechtsfragen bei Erster-Hilfe-Leistung durch Ersthelferinnen und Ersthelfer“

Überblick „Erste Hilfe im Unternehmen“
www.dguv.de/fb-ersthilfe/themenfelder

Liste Qualitätssicherungsstelle Erste Hilfe
<https://bg-qseh.de>

Bereich Erste Hilfe bei der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 18466291



Aus- und Fortbildungen sowie Auffrischkurse sind die Basis bei der personellen Organisation von Erster Hilfe.

„Es lohnt nicht, an der Prävention zu sparen“

Seit den Sozialwahlen im Oktober 2023 stehen Hanno Harms und Stefan Wurzel als Vorstandsvorsitzende an der Spitze der BG Verkehr. Im Interview mit dem SicherheitsProfi sprachen sie über Ziele und Prioritäten ihrer Amtszeit.



Viele unserer Leserinnen und Leser kennen das Innenleben der BG Verkehr nicht so genau. Welche Aufgaben haben Sie als Vorstandsvorsitzende?

Harms: Als Vorstandsvorsitzende vertreten wir die BG Verkehr nach innen und nach außen. Die Vertretung nach außen stellt hierbei einen Schwerpunkt dar. Wir bringen uns als BG Verkehr in politische Diskussionen ein, besonders was die Gestaltung der gesetzlichen Unfallversicherung, deren Ausrichtung und Gewichtung angeht. Wir verzeichnen im Bereich

der sozialen Selbstverwaltung aus mehreren politischen Richtungen Störfeuer, gegen das wir uns behaupten müssen.

Wurzel: Als Vorstandsvorsitzende müssen wir aufpassen und anregen. Aufpassen, dass das, was besprochen und beschlossen worden ist, auch so weiterverfolgt wird. Und anregen, dass das, was im Rahmen der BG Verkehr beschlossen wird, auch draußen bei den Verbänden ankommt und Beachtung findet. Und umgekehrt natürlich auch.

Was motiviert Sie, sich ehrenamtlich in der BG Verkehr zu engagieren?

Harms: Selbstverwaltung heißt Selbstgestaltung. Das ist in der berufsgenossenschaftlichen Welt um ein Mehrfaches besser möglich als bei anderen Sozialversicherungsträgern. Mich motiviert, dies bei der BG Verkehr verantwortlich mitzugestalten.

Wurzel: Die Arbeit als Vorstandsvorsitzender macht nicht immer Spaß, aber sie bereitet Freude. Unsere Aufgabe ist es, das Arbeitsumfeld sicherer zu machen. Wenn wir das erreichen, macht es mir Freude und motiviert mich. Es motiviert mich auch, wenn wir durch Erfolge in der Präventionsarbeit den Kolleginnen und Kollegen zeigen können, dass sich Prävention lohnt und damit Geld gespart wird. Und auch, dass durch gute Präventionsarbeit

„Die Fahrerassistenzsysteme müssen technisch noch besser werden.“

Stefan Wurzel, Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Arbeitgeberseite

menschliches Leid erspart bleibt, motiviert mich ungemein.

Welche Ziele haben Sie sich für diese Amtszeit gesetzt?

Wurzel: In den letzten 20 Jahren hat sich die BG Verkehr erfolgreich für Fahrerassistenzsysteme eingesetzt, die zahlreiche Unfälle verhindert haben. Da sind wir aber nicht am Ende. Wir müssen uns weiter um die Assistenzsysteme kümmern. Die Assistenzsysteme müssen technisch noch besser werden und eine größere Verbreitung finden. Das trägt dazu bei, schwere Unfälle zu verhindern und die Fahrer zu entlasten. Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Sehr am Herzen liegt mir auch die Entwicklung des Trauma-Lotsen-Programms. Mit diesem Programm hilft die BG Verkehr Versicherten, die bei der Arbeit Schreckliches erlebt haben, ihre Traumata zu



Hanno Harms (59) ist seit 2021 Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Versicherterseite. Er arbeitet hauptberuflich als Bereichsleiter Telekommunikation im Fachbereich Telekommunikation/IT der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi im Landesbezirk Niedersachsen/Bremen.



© Marco Grundt

Entschlossen und kompromissbereit:
Das Duo an der Spitze der BG Verkehr mit
Stefan Wurzel (links) und Hanno Harms.

„Wir müssen uns schützend vor das jetzige System der gesetzlichen Unfallversicherung stellen.“

Hanno Harms, Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Arbeitnehmerseite

Die deutsche Wirtschaft, und nicht zuletzt die Verkehrswirtschaft, steckt in einer schwierigen Lage. Was bedeutet das für die BG Verkehr als gesetzliche Unfallversicherung?

Wurzel: Das macht unsere Arbeit natürlich auch schwieriger. In dem Moment, wo beispielsweise aus konjunkturellen Gründen die Lohnsummen sinken, ist auch weniger Geld für Ausgaben da. Darauf muss sich die BG Verkehr dann einstellen. Wir müssen auch darauf achten, die Beiträge so lange wie möglich stabil zu halten, um die Unternehmen nicht zusätzlich zu belasten. Gleichzeitig haben wir noch eine andere Aufgabe: Wir müssen unseren Mitgliedsunternehmen vermitteln, dass es sich auf lange Sicht nicht lohnt, an Prävention, Schulungen und Sicherheitsfachkräften zu sparen. Das sind Investitionen, deren Streichung sich irgendwann rächt.

Harms: Jeder in Arbeits- und Gesundheitsschutz investierte Euro ist ein gut investierter Euro. Diese Diskussion ist für uns vor dem Hintergrund der angespannten Lage in einigen Branchen schwierig zu führen. Aber es nützt nichts. Unser Ziel dabei ist ganz klar. (bjh)

überwinden und schnell wieder in ihr Leben und zu ihrer Arbeit zurückzukehren.

Harms: Wir müssen uns als politisch agierende BG in die politische Diskussion einschalten und uns dabei schützend vor das jetzige System der gesetzlichen Unfallversicherung stellen. Wir können in der Welt der Berufsgenossenschaften für die Versicherten und unsere Mitgliedsunternehmen Leistungen auf einem extrem hohen Niveau erbringen.

Wir brauchen kein Modell analog den Krankenversicherungen mit ihren hauptamtlichen Vorständen. Zweitens werden wir uns dafür einsetzen, dass wir mit dem Verbund der BG Kliniken eine eigene Kliniklandschaft mit einer Spitzenmedizin und extrem gutem Leistungsangebot behalten. Wir müssen darauf achten, dass dies in den Diskussionen um die Krankenhausreform berücksichtigt wird. Die BG Kliniken sind Aushängeschild und der Beweis für die Leistungsfähigkeit der gesetzlichen Unfallversicherung.

Und drittens: Wir müssen als Vorstandsvorsitzende dafür sorgen, dass die wichtigen Themen aus den Präventionsfachausschüssen übergreifend für die gesamte BG Verkehr diskutiert werden. Beispiele dafür sind die Themen KI oder auch das Arbeiten im Homeoffice. Dies betrifft nahezu alle Unternehmen

und muss mit guter Präventionsarbeit begleitet werden. Was mir ein weiteres wichtiges Anliegen ist: Gutes tun und darüber sprechen. Bei der Darstellung unserer Leistung gegenüber Mitgliedsunternehmen und Versicherten, aber auch nach außen. Dabei haben wir sicherlich noch Luft nach oben.

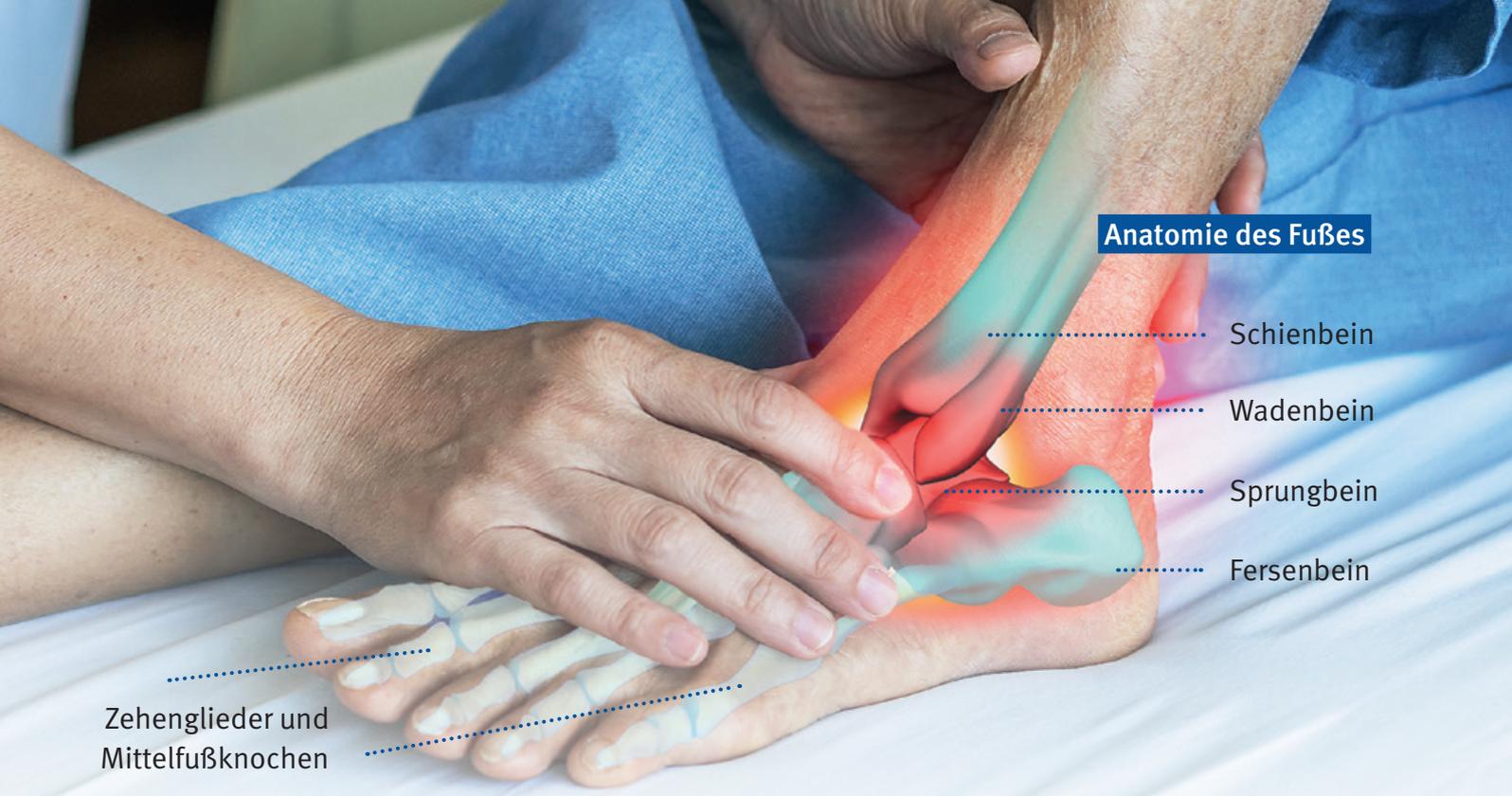
Herr Wurzel, Sie vertreten die Arbeitgeberseite. Sie, Herr Harms, die Versichertenseite. Sind da Differenzen nicht programmiert?

Wurzel: Wir müssen uns sowieso immer einigen. Sonst wird nichts entschieden. Natürlich gibt es Diskussionen, aber da beide Seiten wissen, dass wir einen Kompromiss finden müssen, werden sie konstruktiv geführt.

Harms: Das Schöne an der sozialen Selbstverwaltung ist, dass es niemand mit einem doppelten Stimmrecht gibt, der in Streitfragen entscheidet. Wir können uns auf dem Weg zu einer Entscheidung noch so irre streiten. Wenn ein Kompromiss gefunden worden ist, vertreten wir ihn gemeinsam nach außen. Das ist wichtig für uns, gerade nach dem Neustart mit vielen neuen Selbstverwalterinnen und Selbstverwaltern. Wir alle wollen die gesetzliche Unfallversicherung modern gestalten. Dafür ringen wir um den besten Weg für die Versicherten und die versicherten Unternehmen. Stillstand will niemand. Daher: selbstverwalten und Zukunft gestalten.



Stefan Wurzel (61) ist Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Arbeitgeberseite. Der Speditions- und Transportunternehmer repräsentiert den größten Wirtschaftszweig der Mitgliedsunternehmen. Er ist Mitinhaber der Erich Wurzel GmbH & Co. KG mit Sitz in Hamburg und Elze (Niedersachsen).



Anatomie des Fußes

..... Schienbein

..... Wadenbein

..... Sprunggelenk

..... Fersenbein

.....
Zehnglieder und
Mittelfußknochen

Wenn du es eilig hast, geh langsam!

Es dauert Sekunden, sich gegen das Handy auf der Treppe zu entscheiden. Es dauert Monate, bis ein gebrochenes Sprunggelenk wieder belastbar ist. Und es dauert leider viel zu lange, bis Menschen ihr Verhalten ändern.

Stolpern, rutschen, stürzen – das klingt nach schnell wieder aufstehen und weitergehen. So ist es ja auch oft. Allerdings stehen nach einem harmlosen Ausrutscher oder Sprung in Deutschland jedes Jahr Zehntausende Berufstätige mit überdehnten Bändern, gebrochenem Knöchel oder verletzter Schulter da. Es kann buchstäblich Jahre dauern, bis solche Verletzungen komplett ausheilen. Und weil ein großer Teil der Versicherten der BG Verkehr körperlich arbeitet, dauert es häufig auch bei einfacheren Brüchen oder Bänderrissen viele Wochen, bis jemand wieder voll belastbar ist. Grund genug für die Verantwortlichen im Arbeitsschutz, etwas dagegen zu tun.

Stolperfallen beseitigen

Relativ einfach ist es, im Betrieb selbst alle Stolperfallen zu beseitigen. Die klassischen Methoden dafür sind ganz allgemein Ord-

Pro Jahr sind etwa 22.500 Versicherte der BG Verkehr länger als drei Tage arbeitsunfähig, weil sie gestolpert, ausgerutscht oder gestürzt sind.

nung und Sauberkeit, gut ausgeleuchtete Wege und Treppen, rutschfeste Bodenbeläge und Markierungen. Innerbetriebliche Fußwege und Bereiche, die für den Verkehr mit Fahrzeugen vorgesehen sind, sollte man deutlich kennzeichnen und voneinander trennen. Mögliche Stolperstellen, die man nicht beseitigen kann, müssen durch einen auffälligen Hinweis in Form einer schwarz-

gelb oder weiß-rot gestreiften Markierung als Gefahrstellen gekennzeichnet sein. Gibt es Gefahrenbereiche, die Fußgänger nicht betreten sollen, sorgen entsprechende Verbotsschilder für Übersicht.

Schwieriger wird es, sich selbst und den Beschäftigten ein paar wichtige Verhaltensweisen nahezubringen: Langsam gehen, aufmerksam sein, die richtigen Schuhe tragen, weder irgendwo runterspringen noch hinaufklettern – damit wäre schon viel gewonnen. Bloß wie erreicht man die Einsicht? Ein Plakat mit erhobenem Zeigefinger aufzuhängen, bringt für sich genommen wenig. Sprechen Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte die Beschäftigten regelmäßig darauf an, wie man Stolper-, Rutsch- oder Sturzunfälle vermeidet, bleibt mehr hängen. Hier gilt das Prinzip: Steter Tropfen höhlt den Stein. Aber

nur wer sich selbst an seine Vorgaben und Ratschläge hält, ist glaubwürdig.

Stolperunfälle lassen sich fast immer auf eine der drei typischen Ursachen zurückführen:

- ▶ Umgebungsbedingungen, also zum Beispiel einen rutschigen Untergrund und falsche Schuhe,
- ▶ Ablenkung und nachlassende Konzentration sowie
- ▶ motorische Defizite.

Außerdem lassen Koordinationsfähigkeit, Gleichgewichtssinn und Reaktionsfähigkeit des Menschen mit zunehmendem Alter nach.

Fallen kann man üben

Besser als Worte wirken bei der Verhütung von Unfällen die eigenen körperlichen Erfahrungen: Wer einmal erlebt hat, wie es ihm buchstäblich die Füße unter dem Körper wegrißt und wie schmerzhaft schnell die Landung folgt, ist danach vorsichtiger. Fallen lernen ist deswegen eine gute Übung – man lernt es in der Kindheit und muss es später durch sportliche Betätigung erhalten.

Über einen Balken zu balancieren oder auch mit geschlossenen Augen (und Absturzsicherung) über einen Stolperparcours zu gehen,

Stürze auf Treppen haben meist schlimmere Folgen als auf ebenen Flächen. Am häufigsten stürzen die Beschäftigten am Anfang oder Ende einer Treppe. Eine deutliche Markierung der Stufen sorgt für mehr Sicherheit.

zeigt Defizite und ist gut als regelmäßiges Training geeignet. Unternehmen, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr viel zu Fuß unterwegs sind, wie zum Beispiel im Zustelldienst, bieten oft eigens auf den Job zugeschnittene Übungsmöglichkeiten an.

Eine erste Erfahrung lässt sich zum Beispiel gut auf einem gemeinsamen Gesundheitstag im Betrieb vermitteln. Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements können Sie einen Präventionskurs für Interessierte anbieten. Last, but not least: Schuhe, die zur Jahreszeit und zum Einsatzzweck passen, sind sehr nützliche Verbündete in der Sturzprophylaxe. Sicherheitsschuhe gibt es in vielen Ausführungen und für jeden Zweck.

Chronische Schäden sind möglich

Pro Jahr sind etwa 22.500 Versicherte der BG Verkehr länger als drei Tage arbeitsunfähig, weil sie gestolpert, ausgerutscht

oder gestürzt sind. Nach Zerrungen, Stauchungen, Bänderrissen und Knochenbrüchen bleibt oft eine Einschränkung zurück, die besonders bei Belastung auftritt. Das gilt bereits für das einfache Umknicken, denn dabei werden die Bänder überdehnt und können in schweren Fällen auch reißen.

„Bei einem Drittel der Patienten mit Umknicktrauma kommt es im ersten Jahr nach dem Unfall zu wiederholten Bandverletzungen, bei Sportlern sogar bei bis zu 80 Prozent“, erläutert Dr. Guido Laps, Facharzt für Orthopädie und Unfallchirurgie, in einer Pressemitteilung. „Der geschädigte Bandapparat kann das Sprunggelenk einfach nicht mehr optimal stabilisieren. Akute Bandverletzungen heilen mit konservativer Therapie folgenlos, doch bei bis zu 40 Prozent der Betroffenen entsteht eine chronische Instabilität des Knöchels.“ (dp)

Wer solche Balanceübungen schafft, verliert beim Stolpern nicht so schnell das Gleichgewicht.



© Adobe Stock (Chinapong; staras); BG Unfallklinik Murau



Ihre Frage:

„Muss man hinter einer Fensterscheibe auf Sonnenschutz achten?“

Unsere Antwort von Dr. Gabriele Meyer, Leiterin des Referats Biostoffe und UV-Strahlung

Ultraviolette Strahlung trifft mit unterschiedlichen Wellenlängen auf die Erdoberfläche. Die langwellige UV-A-Strahlung wird für Menschen nur in sehr hohen Dosen problematisch. Die UV-B-Strahlung dagegen kann Haut und Auge schon nach relativ kurzer Zeit schädigen.

Die Frontscheiben von Fahrzeugen mit geschlossenen Kabinen schützen zuverlässig vor UV-Strahlung. Sie werden aus Verbundglas hergestellt. Die darin eingearbeiteten Folien halten UV-A- und UV-B-Strahlung ab. Die Seitenscheiben eines Fahrzeugs bestehen in der Regel aus Vollglas. Messungen des Instituts für Arbeitsschutz

der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung haben gezeigt, dass Vollglasscheiben in Fahrzeugen zwischen fünf und zehn Prozent der UV-A-Strahlung passieren lassen. Ein Sonnenbrand ist somit in der Fahrzeugkabine bei geschlossenen Seitenscheiben nicht möglich.

Genau wie die Seitenfenster von Fahrzeugen sind auch Fensterscheiben in Gebäuden für einen geringen Teil der UV-A-Strahlung durchlässig, halten aber die UV-B-Strahlung vollständig zurück. Ein Sonnenbrand ist in Räumen also normalerweise nicht zu befürchten – es sei denn, man setzt sich direkt vor ein geöffnetes Fenster.



545.000 Menschen

behandelt die gesetzliche Unfallversicherung jährlich an ihren 13 Standorten. Die BG Kliniken sind mit knapp 16.000 Beschäftigten eine der größten Klinikgruppen Deutschlands.



Blitze schlagen mehrfach ein

Die weit verbreitete Behauptung, ein Blitz würde nie zweimal an derselben Stelle einschlagen, ist falsch. Niederländische Forscher untersuchten mit einem speziellen Radioteleskop die Ausbreitung von Blitzen. Sie wiesen nach, dass sich unter bestimmten Bedingungen eine Gewitterwolke nach einem Einschlag sehr schnell wieder auflädt. So könne es zu wiederholten Einschlägen am selben Ort kommen. Die meisten Blitzeinschläge gibt es in den Monaten Juni, Juli und August. Im Jahr 2023 hielt der 22. Juni mit 42.079 Einschlägen die Spitzenposition, so die Auswertung des Blitz-Informationendienstes von Siemens Deutschland. Für das Jahr 2023 wurde mit rund 316.000 Blitzeinschlägen eine um 30 Prozent höhere Gewittertätigkeit als im Vorjahr verzeichnet.

[+ https://press.siemens.com/de/de](https://press.siemens.com/de/de)



Hauptsache, Schutz!

Lärm kann krank machen. Und ist das Gehör einmal geschädigt, lässt es sich nicht mehr heilen. Deswegen ist konsequenter Gehörschutz in lauten Arbeitsbereichen vorgeschrieben, aber auch in der Freizeit sehr zu empfehlen. Für die Schalldämmung spielt es keine Rolle, ob man Gehörschutz direkt im Ohr oder Kapseln über dem Ohr trägt. Für alle Varianten gibt es unterschiedlich dämmende Ausführungen. Entscheidend für die Auswahl ist die genaue Ermittlung der Belastungen sowie der Umgebungsbedingungen. Abgesehen von Dauer und Intensität spielt auch die Frequenz der Geräusche eine Rolle. Ausführliche Informationen zu Lärm und Gehörschutz bietet die Themenseite Lärm der BG Verkehr im Internet.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode 20222745



Wenn die Finger taub werden

Auf der Innenseite des Handgelenks laufen diverse Sehnen und drei Hauptnerven durch eine Art Tunnel aus Gewebe. Kommt es hier, zum Beispiel als Folge einer Überlastung des Handgelenks, zu Schwellungen, entsteht Druck auf den Mittelarmnerv (Medianusnerv). Dieser Nerv ist unter anderem für die Bewegungen von Daumen, Zeige- und Mittelfinger zuständig. Betroffene berichten anfangs über Taubheitsgefühl, Kribbeln und Schmerzen. Meist ist die Erkrankung zu diesem Zeitpunkt gut zu behandeln. Im Spätstadium kann es allerdings zu bleibenden Schäden der Muskulatur kommen. Dann sind die Kraft und die Beweglichkeit der Hand nicht mehr gegeben und selbst das Halten einer Kaffeetasse wird zur Herausforderung. Das sogenannte Carpal-Tunnelsyndrom wurde 2015 in die Liste der Berufskrankheiten aufgenommen. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat nun eine Broschüre veröffentlicht, die unter anderem beschreibt, mit welchen Maßnahmen man Risikofaktoren reduzieren kann.

+ **Mensch und Arbeitsplatz – Dem Carpal-Tunnelsyndrom vorbeugen**
DGUV Information 209-097
publikationen.dguv.de

Infos aus der BG Verkehr

Neue Seite zum Klimawandel

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) bündelt im Internet Informationen zum Klimawandel. Das Angebot ist weit gefasst und behandelt unter anderem Hitze, UV-Schutz, Allergien sowie die Auswirkungen auf Psyche und Gesundheit.

+ www.dguv.de/de/praevention/klimawandel



Versicherungsschutz im Ausland

Werden Beschäftigte ins Ausland entsendet, stellen sich viele Fragen zum Versicherungsschutz durch die gesetzliche Unfallversicherung. Umfangreiche Informationen dazu finden Unternehmensleitung und Beschäftigte in der Broschüre „Gesetzliche Unfallversicherung bei Entsendung ins Ausland“.

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

Beratung vor Ort

Sie haben Fragen zu Ihrer Veranlagung zu den Gefahr tariffstellen, den tatsächlichen Betriebsverhältnissen oder der Zuordnung des meldepflichtigen Entgelts zu den Gefahr tariffstellen? Unsere Mitarbeitenden im Außendienst des Referates Beratung und Prüfung beraten Sie zur Mitgliedschaft, dem Beitrag und zu sonstigen Fragen der Unfallversicherung gerne vor Ort. Weitere Informationen zu unserem Service finden Sie auf unserer Homepage.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16893404

Wer nachdenkt, sorgt vor

UV-Strahlung kann Hautkrebs verursachen. Wer konsequent vorbeugt, kann sich sehr gut davor schützen. Zwei Betroffene erzählen, wie sich ihre Einstellung seit der Diagnose verändert hat.

Allen Krebserkrankungen gemeinsam ist, dass sie die körpereigenen Zellen angreifen. Wird die genetische Information in der Zelle dauerhaft verändert, wächst etwas Neues heran. Und das ist in der Regel gefährlich.

Schwarzer und weißer Hautkrebs

Manche Krebsformen bleiben jahrelang unbemerkt und wachsen langsam, andere breiten sich in das Nachbargewebe, in die Organe, das Lymphsystem etc. aus und bilden dort Metastasen. So wie der schwarze Hautkrebs, das maligne Melanom (das bedeutet bösartige schwarze Geschwulst). Wird das Melanom früh erkannt und entfernt, ist die Heilungschance sehr gut.

Auch beim weißen Hautkrebs, der nachweislich durch UV-Strahlung ausgelöst werden kann, wird die Zellteilung gestört. Je nachdem, ob diese Zellen an der Hautoberfläche liegen (Epithel) oder in den tieferen Hautschichten (Basalzellen), bezeichnet man die Erkrankung als Basalzellkarzinom oder Plattenepithelkarzinom. Im Unterschied zum schwarzen Hautkrebs bildet der helle Hautkrebs zunächst keine Metastasen, sondern er vergrößert sich flächig an seinem Standort. Rechtzeitig erkannt ist diese Krebsform sehr gut behandelbar, denn das befallene Gewebe wird großflächig weggeschnitten. Unterbleibt dies, kann der Tumor in die umliegenden Knorpel, Muskeln und Knochen wachsen und dann auch metastasieren. Jede Krebsart steht für sich, aus einem weißen Hautkrebs wird also

nicht später ein malignes Melanom. Nur der weiße Hautkrebs kann als Berufskrankheit anerkannt werden.

Man darf bloß nicht warten

Martin Perkuhn ist 58 Jahre alt und an der Küste aufgewachsen. Der gelernte Maschinenschlosser machte eine Ausbildung zum Fischwirt und war jahrelang in der kleinen Hochseefischerei tätig. Seit 1988 arbeitet er in der Fischereiaufsicht in Büsum. Als er Ende dreißig war, meldete sich Martin Perkuhn zum ersten Mal für ein Hautkrebs-Screening an. Dass er viele Leberflecken am ganzen Körper hat, fand er nicht wirklich beunruhigend. Inzwischen hat er am obe-

ren Rücken einen Fleck weniger: „Der wurde großflächig herausgeschnitten, etwa so groß wie eine Sondermarke der Deutschen Post. Die Hautklinik hatte Angst, dass der Krebs gestreut hat“, erzählt er.

Die 36-jährige Kati Rietze lebt in Sachsen und arbeitet, seit sie 2004 ihre Ausbildung bei der Post begann, als Zustellerin. Die ersten Jahre war sie mit dem Fahrrad auf Tour, heute ist sie als Verbundzustellerin mit einem Transporter unterwegs. Bis zu 15 Kilometer legt sie täglich zu Fuß zurück, überwiegend im Freien. Vor zwei Jahren nutzte Rietze erstmalig ein Angebot zum kostenlosen Hautcheck. Dabei erfuhr sie, dass die kaum sichtbaren



„Ich habe vor der Diagnose selten Sonnencreme verwendet, hatte auch nie ein Problem mit Sonnenbrand. Das Hautkrebs-Screening habe ich eigentlich bloß so gemacht. Und das Ergebnis war dann schon ein kleiner Schock. Ich kann nur jedem dringend raten, regelmäßig zur Früherkennung zu gehen.“

Kati Rietze, Zustellerin

rauen Stellen oberhalb der Nasenwurzel und auf dem Jochbein sofort behandelt werden müssen. „Ich habe vorher eigentlich selten Sonnencreme verwendet“, sagt sie. „Ich hatte im Gesicht nie Sonnenbrand. Es gibt in meiner Familie keine Vorbelastung.“ Damit sich die Krebsvorstufe auf ihrer Haut nicht weiter ausbreitet, trägt sie zweimal täglich eine medizinische Salbe auf. Darüber kommt Sonnencreme mit UV-Schutz-Faktor 50 und alle sechs Monate geht sie zur Kontrolle.

Individueller und betrieblicher Gesundheitsschutz

Die Berufskrankheit „Plattenepithelkarzinome oder multiple aktinische Keratosen der Haut durch natürliche UV-Strahlung“ (Hautkrebs und seine Vorstufen) ist mit Abstand die am häufigsten anerkannte Berufskrankheit bei der BG Verkehr. Für Arbeitgeber gilt, dass sie für Schutz vor der UV-Strahlung sorgen müssen, wenn Beschäftigte regelmäßig eine Stunde oder mehr am Tag im Freien arbeiten. Außerdem müssen sie eine Arbeitsmedizinische Vorsorge anbieten (Details dazu in der Arbeitsmedizinischen Regel 3.3).

Marion Marquardt ist am Zustellstützpunkt Leipzig Fachkraft für Arbeitssicherheit. In Sachen Sonnenschutz läuft man bei ihr offene Türen ein. Die Beschäftigten können sich aus dem Katalog ihre persönliche Arbeitskleidung zusammenstellen, es gibt Sonnenbrillen, Kühltücher, spezielle Sonnenhüte – und wer die nicht mag, könnte sich für das Käppi entscheiden. „Aber zwingen kann ich niemanden“, sagt sie mit einem kleinen Seufzer. „Und wir verteilen auch nicht an alle dieselbe Sonnenmilch, sondern die Teams können einen Etat beantragen, aus dem sie eine auf ihre Bedürfnisse angepasste Sonnencreme beschaffen.“

Auch Perkuhn bestätigt, dass Sonnenschutz ein ziemlich persönliches Thema sei. Vor einem Jahr starb seine ältere Schwester: „Krebs in allen Organen. Als sie klein war, wurde das Land wiederaufgebaut, da hat man nicht nach Sonnencreme gefragt. Später war sie nie bei einer Vorsorgeuntersuchung.“ Genau wie er selbst – bis die Diagnose kam. „Das ist jetzt komplett anders. Ich hole mir den Termin für das Hautkrebs-Screening meist ein Jahr im Voraus. Privat nutze ich Sonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor, bevor ich mich bewusst in die Sonne begeben. Und wenn ich zum Beispiel

Rasen mähe und die Sonne brennt mir auf den Kopf, trage ich eine Mütze.“

Aus Erfahrung klug geworden

Kati Rietze und Martin Perkuhn sind sich nie begegnet. Die Frage nach ihrer Botschaft an die Leserinnen und Leser beantworten dennoch beide mit demselben Satz: „Geht zum Hautkrebs-Screening – je früher, desto besser!“ Beide hängen ihre Erkrankung nicht an die große Glocke – aber wenn sie im Team oder auf einem Seminar darüber sprechen, „ist auf einmal Ruhe und alle hören zu“.

Die meisten Krankenkassen gehen über die gesetzlich vorgeschriebene Vorsorgeleistung hinaus, die erst ab 35 Jahren alle zwei Jahre

ein kostenloses Hautkrebs-Screening vorsieht, und bieten die Untersuchung für Jüngere ebenfalls kostenlos an. Hier scheint bereits ein Umdenken stattzufinden: „Unsere jungen Leute sind vorsichtiger“, beobachtet Marion Marquardt. Für die Einstellung zum Sonnenschutz spielt die Familie eine wichtige Rolle: „Meine Kinder hatten keine Wahl“, bekräftigt Perkuhn. „Die habe ich schon im jüngsten Alter mit zur Vorsorge genommen. Auch bei ihnen wurde schon vorsorglich etwas entfernt.“ (dp)

+ UV-Strahlung: Gesundheitsgefahren und Schutzmaßnahmen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19957011



© BG Verkehr

„Da ich als Kind öfters beim Hautarzt war und auch viele Leberflecken habe, bin ich als Erwachsener wieder mal zum Hautarzt gegangen. Er hat eine auffällige Veränderung entdeckt, die entfernt werden musste. Man darf bei Hautkrebs nicht warten, es ist eine Frage der Früherkennung! Meine Kinder hatten keine Wahl, die mussten schon früh mit und gehen immer noch.“

Martin Perkuhn, Fischereiaufsicht

Die Selbstverwaltung der BG Verkehr entscheidet auf der Grundlage gesetzlicher Vorgaben über die Beiträge. An diese Entscheidung ist die Verwaltung gebunden. Unsere Beschäftigten erklären gern, wie die aktuelle Beitragsforderung zustande kommt.

Infos zum Umlagebeitragsbescheid

Im April haben die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr den Beitragsbescheid für das Umlagejahr 2023 und die Vorschussforderung für 2024 erhalten. Der Beitragsfuß, die zentrale Rechengröße, sank auf 2,75.

Nachdem die Beitragsbescheide bei unseren Mitgliedsunternehmen angekommen sind, steht das Telefon in der Sachbearbeitung kaum still.

Hier lesen Sie ein fiktives Protokoll, das typische Fragen aufgreift.

Ich habe genug Versicherungen, wieso kann ich die Mitgliedschaft bei der BG Verkehr nicht kündigen?

Die gesetzliche Unfallversicherung wurde geschaffen, damit niemand nach einem schweren Arbeitsunfall allein dasteht. Die Betroffenen erhalten die bestmögliche medizinische Versorgung, die Arbeitgeber werden von der Haftung befreit. Die Finanzierung basiert auf dem Solidarprinzip: Alle Unternehmen zahlen ein. Wer nach einem Unfall oder wegen einer Berufskrankheit auf Unterstützung angewiesen ist, erhält sie.

Jedes Unternehmen in Deutschland ist gesetzlich zur Mitgliedschaft in einer Berufsgenossenschaft verpflichtet.

Und alle zahlen denselben Beitrag?

Nein – alle erhalten dieselben Leistungen, aber der jährliche Beitrag wird individuell nach den Bruttoentgelten der Beschäftigten in den Unternehmen und der Gefahrklasse festgesetzt. Und außerdem hat die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen Einfluss – Sie bekommen unter bestimmten Bedingungen einen Nachlass. Es kann aber

$$\frac{\text{Entgelte}^* \times \text{Gefahrklasse} \times \text{Beitragsfuß}}{1.000} = \text{Beitrag}$$

* Lohnsumme oder Versicherungssumme

auch sein, dass wir einen Zuschlag erheben müssen, das hängt von der Anzahl und Schwere der Arbeitsunfälle ab.

Das finde ich unfair, jeder kann doch mal Pech haben!

Da gebe ich Ihnen recht. Trotzdem hat das Beitragsausgleichsverfahren seinen Sinn, weil es ein ganz konkreter Anreiz zur Prävention ist. Und es ist eine gesetzliche Vorgabe, an die wir uns halten müssen.

Muss ich den Nachlass extra beantragen?

Nein, den Nachlass berechnen wir automatisch und er wird in Ihrem Beitragsbescheid ersichtlich.

Aber dann hätte ich ja letztes Jahr einen Nachlass kriegen müssen!

Leider nein, denn Ihr Unternehmen ist noch keine drei vollen Jahre bei uns versichert. Ein anderer Grund wäre, wenn Sie weniger als 62 Euro pro Jahr zahlen müssen – das ist unser Mindestbeitrag und darauf gibt es keinen Nachlass mehr.

Sie schreiben da etwas von Vorschussforderung, wieso muss ich der BG Verkehr denn einen Vorschuss zahlen?

Die Finanzierung der BG Verkehr erfolgt nach dem Prinzip der nachträglichen Bedarfsdeckung: Das bedeutet, die Ausgaben werden erst im Folgejahr betrachtet und auf die Unternehmen verteilt. Zur Finanzierung der laufenden Ausgaben, wie zum Beispiel

Heilbehandlungen, werden Vorschüsse erhoben. Neben der Kostenentwicklung im Gesundheitssektor spielen für unseren Finanzbedarf zum Beispiel die Anzahl und die Schwere der Unfälle eine Rolle, außerdem, wie viele Mitgliedsunternehmen mit welchen Lohnsummen versichert sind und wie hoch unser Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften ist. Die Schlussabrechnung erfolgt im Nachfolgejahr über den eigentlichen Umlagebeitragsbescheid, der zusammen mit der neuen Vorschussberechnung versandt wird. Die Mitgliedsunternehmen zahlen wirklich nur so viel, wie die Berufsgenossenschaft ausgegeben hat. Es werden keine Gewinne erwirtschaftet.

Wir sind finanziell am Anschlag, können Sie mich nicht wenigstens von dieser Lastenverteilung befreien?

Eine generelle Befreiung von der Lastenverteilung besteht, wenn die jährliche Lohnsumme unter dem Schwellenwert von 244.500 Euro liegt. Das hilft den kleineren Unternehmen. Wir haben da wenig Spielraum, denn die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften. Lassen Sie mich an einem Beispiel erklären, warum das wichtig ist: Im Bergbau gab es viele Jahre lang schwere Unfälle und Erkrankungen. Die Branche als solche spielt in Deutschland heute keine Rolle mehr. Damit weiter die Renten an die Betroffenen gezahlt werden können, übernehmen alle

gewerblichen Berufsgenossenschaften solidarisch die Kosten.

Muss ich alles auf einen Schlag bezahlen?

Nein, fast immer wird die Forderung auf elf Monatsraten aufgeteilt. Die Raten sind vom 15. Mai 2024 bis zum 15. März 2025 fällig. Beachten Sie also, dass die Vorschussraten für 2024 auch noch in 2025 fällig sind. Am einfachsten ist ein Lastschriftmandat, dann brauchen Sie sich um die Fristen nicht zu kümmern.

Kann ich die Infos zum Beitrag irgendwo nachlesen?

Ja klar, das steht alles auf unserer Internetseite, da finden Sie auch Rechenbeispiele. Und sonst rufen Sie gern wieder an oder vereinbaren einen Beratungstermin. Die Durchwahl zum Sachbearbeitungsteam steht auf dem Bescheid.

Franziska Mallmann
Stv. Leiterin der Abteilung für
Mitgliedschaft und Beitrag

+ Kontakt

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

Informationen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

**BGdirekt: Serviceportal für
Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr**
www.bg-verkehr.de → **BGdirekt**

Kennzahlen zur Beitragsumlage 2023

Anzahl Unternehmen am 31.12.2023	207.102
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	46,21 Milliarden Euro
Umlageforderung	737,2 Millionen Euro
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	2,75
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	62,4 Millionen Euro
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	1,90
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	244.500 Euro



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



© BG Verkehr/Marco Grundt

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Vision Zero

Lehnen Sie sich nicht zurück, um darauf zu warten, dass sich für die Vision Zero schon jemand anderes engagiert. Ohne Sie geht es nicht.

Die Vision Zero ist die Vorstellung von einer Welt ohne tödliche und schwere Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten. Sie erinnern sich? Die Unfallversicherungsträger haben sich dazu bekannt und wir arbeiten täglich daran. Da sieht man förmlich, wie sich der interessierte Beobachter zurücklehnt und sagt: „Da bin ich doch mal gespannt, wie die das machen wollen!“ So funktioniert Vision Zero natürlich nicht. Vision Zero braucht die aktive Beteiligung der Unfallversicherungsträger, der Unternehmerinnen und Unternehmer und der Versicherten. Es ist ein Appell an alle. Denn Vision Zero funktioniert nicht durch neue Gesetze, rigorosere Verbote und radikale Einschränkungen. Neue Verbote unterdrücken Innovation, Kreativität und Motivation, die wir in der aktuellen Wirtschaftslage dringend brauchen. Vision Zero benötigt Einsicht und Verständnis für die Bedeutung von Sicherheit und Gesundheit und den unbedingten Willen, dass alle am Ende des Arbeitstages gesund nach Hause kommen. Die Bereitschaft, sich konsequent an existierende Regeln zu halten, ist ohnehin eine wichtige Voraussetzung. Idealerweise funktioniert die Vision Zero mit den damit verbundenen sieben goldenen Regeln, die Sie in einem kurzen Animationsfilm auf unserer Internetseite finden. Also bitte nicht zurücklehnen!

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

Renate Bantz (Bz),
Moritz Heitmann (mh),
Björn Helmke (bjh)

Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr



Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. April 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 – a, b, c
Frage 2 – b, c
Frage 3 – a, b

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

Brandstwierte 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

Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
September 2024.



© Thinkstock/istock/goir/furtaev

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

A young woman with dark, curly hair and glasses is smiling broadly while looking at a laptop screen. She is wearing a grey t-shirt. The background is a blurred indoor setting with warm lighting. A white rectangular area is present in the top right corner of the image.

*Ich lese was,
was ihr nicht lest.*

Ein Klick und Sie
wissen mehr.



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter