

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Besser planen mit Telematik | 8

Klaus Peter Röskes zieht nach 25 Jahren Vorstandsarbeit Bilanz | 11

Tanklogistik: Eine Frage der Chemie | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 8** Telematik auf dem Vorfeld
Technische Lösung vereinfacht Einsatzplanung
- 10** Stolpern mit Handy
Präventionskampagne soll sensibilisieren
- 11** Interview mit Klaus Peter Röskes
Abschied nach 25 Jahren
Vorstandsarbeit
- 14** Krebserzeugende Gefahrstoffe
Kampagne klärt auf
- 16** Eine Frage der Chemie
Bei Tanklogistik Weigand steht eine positive Firmenkultur im Mittelpunkt
- 22** Fume- and Smell-Events
Bisher keine Ursache gefunden
- 24** Seminarprogramm 2024
Lernen lohnt sich immer

GUT VERSICHERT & GESUND

- 26** Gesundheitstipps & mehr
- 28** So lohnt sich die Pause
Tipps aus der Pausenforschung

SERVICE

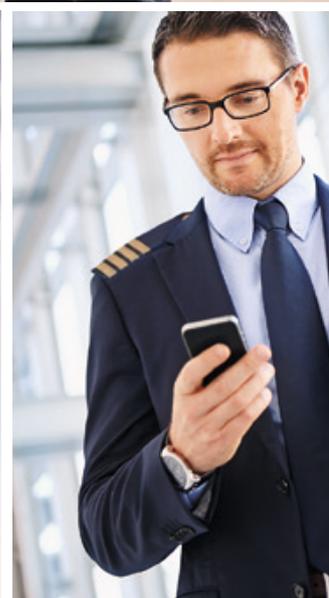
- 30** Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann
- 30** Impressum
- 31** Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr



16 Eine Frage der Chemie



22 Forschung zu Fume-Events





10
Kampagne gegen
Stolperunfälle



24
Das neue
Seminar-
programm

© Titel: picture-alliance/Eibner-Pressefoto | Eibner-Pressefoto | Inhalt: Sebastian Vollmert/BG Verkehr; Adobe Stock (delli; GR/peopleimages.com; igolaizola); contenova



**Wer Zeit haben
will, muss sie
sich nehmen.**

Zeit für Prinzipien

Im Urlaub ticken die Uhren langsamer. Wenn es richtig gut läuft, weiß man nach einiger Zeit nicht einmal mehr, welcher Wochentag gerade ist. Ganz viel Zeit zum Entspannen, Reden, Genießen, Entdecken. Im Berufsalltag bleibt davon oft wenig übrig. Wir haben zu wenig Zeit für eine erholsame Pause, für ein lockeres Gespräch zwischen zwei Terminen oder für die persönliche Weiterbildung – für das, was guttut. Und das macht leider viele Menschen krank.

Anregungen dazu, sich Zeit zu nehmen und sie bewusst zu nutzen, geben wir Ihnen in dieser Ausgabe des SicherheitsProfi. Zum Beispiel in der Reportage „Eine Frage der Chemie“. Der Chef von Tanklogistik Weigand sagt schlicht: „Wenn wir unsere Prinzipien über Bord werfen müssten, um wirtschaftlich zu sein, sollten wir den Laden dichtmachen.“ Oder in der Vorschau auf das Seminarprogramm der BG Verkehr, denn Lernen und Weiterbildung helfen, Abstand zu gewinnen und etwas Neues zu probieren. Und in „Kurze Pause, lange Wirkung“ finden Sie Tipps, mit denen freie Zeit ein Ausgleich zum täglichen Stress wird.

Man braucht Zeit, um neue Wege zu gehen. Für den ersten Schritt eignet sich der Herbst besonders gut, denn da bekommen wir dank der Zeitumstellung eine Stunde geschenkt.

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Rolltor mit Schwung

Der Service-Techniker W. wollte ein elektrisches Rolltor reparieren, das sich nicht mehr vollständig öffnete. Dafür musste er es mit seinem Kollegen per Handbetrieb öffnen. Dabei rutschte ein Torflügel sehr schnell nach unten. Reflexartig wollte W. den Flügel auffangen. Das Rolltor traf W. im Rücken. Der harte Schlag verursachte heftige Schmerzen, die zu einer mehrtägigen Arbeitsunfähigkeit führten.

Kleine Ursache, lange Wirkung

Beim ersten Service eines achtstündigen Interkontinentalflugs wollte eine Flugbegleiterin eine Flasche Wein öffnen. Dabei schnitt sie sich mit dem Metallverschluss in den Mittelfinger. Im Laufe des Fluges schwoll der Finger mehr und mehr an und die Stelle entzündete sich. Deswegen musste sich die Flugbegleiterin noch nach ihrer Rückkehr einige Tage später für längere Zeit arbeitsunfähig melden.

Knie gequetscht

Bei der Gepäckabfertigung geriet das Bein von Flugzeugabfertiger H. zwischen einen Gepäckwagen und eine Leitplanke. Dabei quetschte sich H. sein rechtes Knie so stark, dass es anschwellte. Die Diagnose: Knieprellung. Für mehr als eine Woche war H. daraufhin arbeitsunfähig.

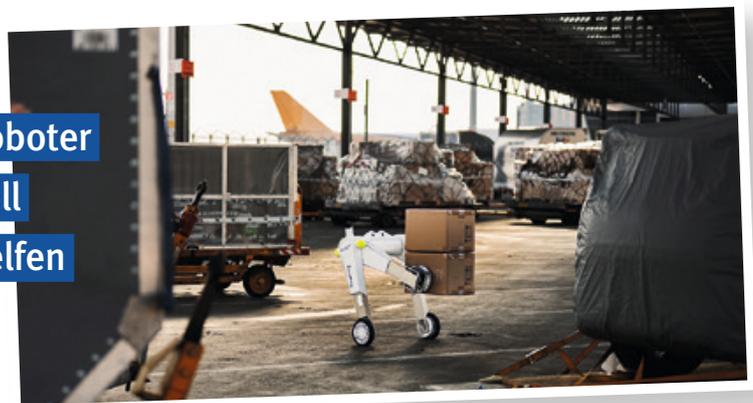
© Adobe Stock (Laladrew); continova

„Rücken-App“: Freiwillige gesucht

Für ein Projekt sucht die BG Verkehr Testerinnen und Tester aus ihren Mitgliedsbetrieben. Erprobt wird eine technische Lösung, mit der sich direkt bei der Arbeit rückschonende Körperhaltungen trainieren lassen. Damit ließe sich eine Fehlbelastung der Wirbelsäule vermeiden. Für den Versuch tragen Beschäftigte aus unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern beim Lastenhandhaben während zehn aufeinanderfolgenden Arbeitsschichten einen kleinen Sensor am Nacken, der ihre Bewegungsmuster registriert. Falls die Testperson ihre Wirbelsäule ungünstig belastet, warnt der Sensor mit Signalton und Vibration. Die Daten werden an eine App gesendet, die tagesaktuell eine individuelle Auswertung erstellt. Die BG Verkehr untersucht, ob dieses System zu einer Verhaltensänderung führt und wie es künftig bei Versicherten am effektivsten eingesetzt werden könnte. Interessierte Unternehmen können sich beim Projektteam melden.

+ praev_sotercoach@bg-verkehr.de

Roboter
soll
helfen



© Fraunhofer IML/Sebastian Beierle

Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik hat auf dem Münchner Flughafen einen Roboter in der Praxis getestet, der auf zwei Rädern unterwegs ist und trotzdem stets im Gleichgewicht bleibt. Der dynamisch stabile Transportroboter soll vielfältige Aufgaben übernehmen können wie das Handling von Gefahrgütern, die Entlastung von Mitarbeitenden bei Hebe- und Überkopparbeiten oder beim Be- und Entladen von Flugzeugen. Mit einer Maximalgeschwindigkeit von bis zu 60 Stundenkilometern kann er eine Traglast von bis zu 100 Kilogramm transportieren. Dabei kann er entweder allein oder vernetzt mit anderen Robotern unterwegs sein.

+ www.digitales-testfeld-air-cargo.de



© Soteranalytics



Mehr Luftlöcher durch Klimawandel

Die Dauer schwerer Turbulenzen hat seit 1979 deutlich zugenommen, bei Flügen über den Nordatlantik beispielsweise um 55 Prozent. Das hat eine Studie der englischen Universität Reading bei der Datenauswertung von Umweltsatelliten herausgefunden. Der Grund für die Zunahme: Die durch den Treibhauseffekt erwärmte Luft verstärkte sogenannte Scherwinde, was Turbulenzen auslöse. Das ist nicht nur unangenehm für Flugpersonal und Passagiere, sondern führt auch zu einer schnelleren Abnutzung des Materials.



Trauer um Rainer Armbruster

Vorstand und Geschäftsführung der BG Verkehr trauern um Rainer Armbruster. Das Vorstandsmitglied verstarb unerwartet am 31. Juli 2023 im Alter von 60 Jahren. Armbruster

engagierte sich seit dem Jahr 2005 zunächst in der Selbstverwaltung der Unfallkasse Post und Telekom (UK PT). Als Vorsitzender der Vertreterversammlung der UK PT war Rainer Armbruster maßgeblich an der Ausgestaltung der Fusion mit der BG Verkehr im Jahr 2016 beteiligt. Seit 2017 gehörte der Verstorbene für die Arbeitgeberseite dem Vorstand und dem Hauptausschuss der BG Verkehr an.

„Rainer Armbruster brachte aus seiner Funktion als Vizepräsident für die Koordination des Arbeitsschutzes bei der Deutschen Post ein enormes Wissen in die Vorstandsarbeit bei der BG Verkehr ein. Für ihn stand immer der Mensch im Mittelpunkt. Unser tiefes Mitgefühl gilt seinen Angehörigen“, sagte Klaus Peter Röskes, Vorsitzender des Vorstandes der BG Verkehr. Röskes lobte das hohe Engagement Armbrusters sowohl für die Präventionsarbeit als auch für IT- und Finanzthemen. Als Mitglied des Spartenbeirates setzte er sich außerdem in besonderem Maße für die Belange der Sparte Post, Postbank, Telekom ein.

25 Jahre

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung

Im Jahr 2023 feiert die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) ihr 25-jähriges Bestehen. Seit 1998 untersucht die BFU Unfälle und schwere Störungen in der zivilen Luftfahrt. Dabei geht es nicht um Schuld- oder Haftungsfragen, sondern darum, solche Unfälle in Zukunft zu vermeiden.

www.bfu-web.de

BG Verkehr präsentiert sich auf Messen

Auf der inter airport Europe, der Leitmesse der Flughafenindustrie in München, präsentiert sich die BG Verkehr vom 10. bis 13. Oktober an Stand B6-448. Auch auf der A+A, der Internationalen Fachmesse für sicheres und gesundes Arbeiten (24. bis 27. Oktober) in Düsseldorf sind die Fachleute der BG Verkehr anzutreffen. In Düsseldorf können Interessierte mittels virtueller Realität (VR) in einem Straßenverkehrsszenario erleben, wie gefährlich Ablenkung ist.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 20442577

Neu erschienen

Traumatische Erlebnisse online melden

Die BG Verkehr hat den digitalen Service für Mitgliedsunternehmen erweitert: Im Web-Portal BGDirekt können traumatisierende Ereignisse bei der Arbeit nun auch komplett digital über ein Online-Formular mitgeteilt werden. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber senden hierzu die ausgefüllte Unfallanzeige sowie die „Meldung eines traumatisierenden Ereignisses während der beruflichen Tätigkeit“ an die zuständige Bezirksverwaltung der BG Verkehr. Speziell geschulte Trauma-Lotsen stehen den Betroffenen und Führungsverantwortlichen unterstützend zur Seite. Sie geben kompetent Auskunft, kennen Behandlungswege und vermitteln geeignete Therapiemöglichkeiten.



<https://bgdirekt-weblogin.bg-verkehr.de>

Schulungspflicht

Beschäftigte und Selbstständige dürfen seit August nur nach einer Schulung mit Produkten arbeiten, die Diisocyanat (zum Beispiel MDI) enthalten. Verschiedene Fachverbände bieten webbasierte Schulungen hierfür an. Diese müssen alle fünf Jahre absolviert werden. Zu den Produkten zählen unter anderem Montageschäume, Beschichtungen, Lacke sowie Kleb- und Dichtstoffe mit mehr als 0,1 Gewichtsprozent an monomeren Diisocyanaten. Der Wert steht im Sicherheitsdatenblatt des Produkts. Bei der Verwendung solcher Produkte kann es zu Reizungen der Atemwege kommen, im Falle von Augen- und Hautkontakt zu Gewebe-Irritationen. Zudem gilt MDI als Gefahrstoff, der möglicherweise eine krebserzeugende Wirkung haben kann. Über die Gefährdungen und Schulungsvorgaben informiert eine Publikation der DGUV.

+ Fachbereich aktuell
Schulungen bei Tätigkeiten mit diisocyanathaltigen Produkten:
www.dguv.de | Webcode: p022377

Kontakt bei Fragen:
gefahrstoffe@bg-verkehr.de



Im richtigen Licht arbeiten

Wenn die Tage kürzer werden, spielt die Beleuchtung am Büroarbeitsplatz wieder eine größere Rolle. Wenn das Tageslicht nicht ausreicht oder gar nicht zur Verfügung steht, ist zusätzliche künstliche Beleuchtung gefragt. Die Art und Qualität der Lichtquelle, ihre Ausrichtung und Intensität hat großen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit und das allgemeine Wohlbefinden der Beschäftigten. Zur grundlegenden Information und als Hilfe bei der Auswahl bietet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung mehrere Publikationen an.

+ Tageslicht am Arbeitsplatz und Sichtverbindung nach außen
DGUV Information 215-211
publikationen.dguv.de | Webcode: p215211

Beleuchtung im Büro – Hilfen für die Planung der künstlichen Beleuchtung in Büroräumen
DGUV Information 215-442
publikationen.dguv.de | Webcode: p215442



Selbstverwaltung: Abschied und Ausblick

Mit der Ehrung und Verabschiedung des langjährigen Vorsitzenden Ulrich Bönders und weiterer scheidender Mitglieder der Vertreterversammlung geht die Amtszeit der aktuellen Selbstverwaltung zu Ende. Nach der Friedenswahl in der Selbstverwaltung gelten die Bewerberinnen und Bewerber der Vorschlagslisten mit Ablauf des Wahltags, 31. Mai 2023, als gewählt. Die konstituierende Sitzung der neuen Vertreterversammlung findet am 12. Oktober 2023 statt. Dann wählen die Mitglieder unter anderem den Vorstand neu.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16444719



Weniger

Wirbelschleppen

© DLR (CC BY-NC-ND 3.0)

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat eine Methode getestet, die Wirbelschleppen im Anflugbereich abschwächt. Das kann die Sicherheit bei Landungen weiter erhöhen. Dazu stellte das DLR vor der Landebahn eine Reihe von neun Meter langen und viereinhalb Meter hohen Platten auf. An diesen sogenannten „Plate Lines“ entstehen Sekundärwirbel, die die Wirbelschleppen schneller zerfallen lassen. Dadurch verkürzt sich die Lebensdauer von Wirbelschleppen in Bodennähe deutlich – bei mittelgroßen Flugzeugen um 22 Prozent, bei großen Flugzeugen um bis zu 37 Prozent.

+ www.dlr.de

Dr. Klaus Ruff im Ruhestand

Der stellvertretende Leiter des Geschäftsbereichs Prävention, Dr. Klaus Ruff, ist in den Ruhestand gegangen. Bereits mit Amtsantritt im Jahr 2006 übernahm Dr. Ruff die Verantwortung für das Themenfeld „Fahrerassistenzsysteme“. Mit seiner beharrlichen Vertretung der Interessen des Arbeitsschutzes in diesem Bereich machte er die BG Verkehr zu einem wesentlichen Treiber bei der Weiterentwicklung und Verbreitung von Assistenzsystemen. Im Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung gehörte er den Ausschüssen Technik und Verkehrssicherheit an, im Deutschen Verkehrssicherheitsrat dem Vorstandsausschuss Fahrzeugtechnik. Darüber hinaus arbeitete er im Verkehrsministerium im Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik mit, ebenso am Runden Tisch zum Thema „Automatisiertes und vernetztes Fahren“. Seine Aufgaben hat seit dem 1. Juli Wolfgang Laske übernommen. Laske arbeitet seit 1995 für die BG Verkehr und ist seit 2016 ebenfalls stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention.



© Marco Grundt für BG Verkehr

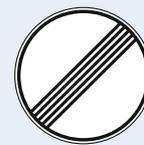
415.000 Drohnen

gibt es laut einer Studie des Verbands Unbemannte Luftfahrt (VUL) in Deutschland. Rund 56.000 Exemplare davon werden kommerziell genutzt, Tendenz steigend.



© Adobe Stock (sumit; Gooseman)

Testen Sie Ihr Wissen!



1. Was wird mit diesem Verkehrszeichen aufgehoben?

- a Geschwindigkeitsbeschränkungen
- b Parkverbote
- c Überholverbote



2. Wie verhalten Sie sich bei diesem Verkehrszeichen?

- a Sie dürfen diese Straße nicht benutzen, wenn Sie nicht mindestens 60 km/h fahren können oder dürfen.
- b Sie müssen mindestens mit 60 km/h fahren, sofern Sie nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit langsamer fahren müssen.
- c Sie dürfen nicht schneller als 60 km/h fahren.



2. Was sollten Sie bei einer so gekennzeichneten Gefahrenstelle vermeiden?

- a geringen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug
- b plötzliche Lenkbewegungen
- c starkes Beschleunigen

Alles richtig?
Die Lösungen stehen auf Seite 30!

Dolly, wo bist du?

Auf dem Vorfeld werden Hunderte von Fahrzeugen und Anhängern genutzt. Telematik, eine Kombination aus Telekommunikation und Informatik, kann die Einsatzplanung erheblich vereinfachen.

Flugzeuge auf dem Vorfeld großer Flughäfen zu finden, ist leicht: Was man nicht sofort sieht, findet man mithilfe moderner Computersysteme. Ganz anders verhält es sich bei dem sogenannten Ground Support Equipment (GSE). Dollies, Gepäckwagen, Schleppstangen, Fahrgasttreppen und Container sind in großer Zahl vorhanden – aber nicht immer ist klar, wo die Geräte gerade sind. An mittelgroßen deutschen Verkehrsflughäfen mit Frachturnschlag können allein für den Transport von Cargobehältern (ULD) und Gepäck um die 2.000 Dollies erforderlich sein. Natürlich werden sie nicht alle gleichzeitig eingesetzt. Sie stehen zum Beispiel in der Frachthalle oder im Gepäckkeller, wurden vielleicht auf einer der vielen Abstellflächen auf dem Vorfeld zwischengeparkt, befinden sich gerade in der Werkstatt zur Wartung, zur regelmäßig erforderlichen jährlichen Prüfung oder zur Reparatur. Wer soll da den Überblick behalten oder entsprechende Listen führen?

Dieser Umstand bereitete schon lange vielen Einsatzplanern Kopfzerbrechen und die Hersteller haben darauf reagiert. Das Zauberwort ist Telematik: Diese Technologie verknüpft Telekommunikation und Informatik. Nachrichtentechnik und Datenübertragung über das Internet wird mit modernen Computersystemen kombiniert. Die Grundidee für die Anwendung auf dem Vorfeld war, telematische und prozessbasierte Informationen zusammenzuführen, um blinde Flecken zu beseitigen.



Lokalisierung in Echtzeit

Voraussetzung für den Betrieb des Systems ist eine eigene Stromversorgung am Gerät – damit ist allerdings kaum ein Anhänger ausgerüstet. Ein deutscher Hersteller hat seine Dollies inzwischen mit einem Solarpanel und ausreichend großem Akku ausgestattet, der ein energiesparendes GPS-Modul mit Energie versorgt. Das Modul enthält Sensoren. Sie erfassen nicht nur den Standort eines Anhängers auf dem weitläufigen Flughafenareal, sondern erkennen auch den Beladezustand. Ein sehr stabiles Gehäuse schützt die empfindliche Technik vor Beschädigungen durch Container, Gepäck oder schlechte Witterungsbedingungen.

Das Solarmodul ist wartungsfrei, macht den routinemäßigen Austausch von Batterien überflüssig und spart Personalressourcen.

Aus Sicht der Arbeitsschützer bietet die Technik einen großen Mehrwert: Die Person am Gerät kann direkt am Dolly eine „Defektmeldung“ absetzen, wenn der Anhänger durch eine Beschädigung nicht mehr einsatzbereit ist. Die zeitnahe Übertragung erfolgt über das Internet an die verantwortliche Serviceabteilung am Flughafen. Ein Sicherheitsplus, denn das defekte und damit unfallträchtige Fahrzeug wird dank dieser Technik deutlich schneller zur Reparatur gegeben.



© Fraport AG; 60547 Frankfurt; Germany



© Blumenbecker

Die Solarzelle ist fest mit dem Anhänger verbunden und versorgt das GPS-Modul mit Energie.

Wer einen Schaden am Anhänger feststellt, kann die Serviceabteilung sofort über das Modul informieren. So werden unfallträchtige Geräte kurzfristig aus dem Verkehr gezogen.

Mithilfe eines zentralen Leit- und Managementsystems, das Standort, Beladungszustand und Defekte der Bodengeräte übermittelt, erkennt der Betreiber in Echtzeit, wo und in welchem Zustand sich jedes Gerät befindet. Muss ein Dolly aus dem Verkehr gezogen werden, lässt sich umgehend ein alternatives Szenario berechnen, falls man einen leeren Anhänger für eine sofortige Beladung braucht. Das schont besonders in stressigen Situationen die Nerven und reduziert bei den Verantwortlichen den belastenden Zeitdruck. Die Technik funktioniert in beide Richtungen: Auch Fahrer und Bediener können am Gerät alle wichtigen Informationen über ein eigenes mobiles Endgerät abrufen.

Die Einsatzplanung wird einfacher, weil die Module nicht nur den Standort erkennen, sondern auch den Beladezustand.

Bessere Übersicht reduziert Kosten

Selbst in geschlossenen Hallen lassen sich Erfassungs- und Übermittlungsknoten zur Nahfeldlokalisierung installieren. Mit einem sogenannten Geofencing (virtuelle Grenze) oder auch einer „Indoor-Ortung“ wird deutlich, ob Geräte in das Gebäude ein- oder ausfahren oder sich in Sperrbereichen befinden. So kann man zum Beispiel sicherstellen, dass keine unzulässigen Abstellflächen genutzt werden. Durch die Kombination der Informationen über die Position der Anhänger und Frachtcontainer sind die Abfertiger in der Lage, jeden ULD auf dem Vorfeld zu lokalisieren. Damit haben sie die vollständige Kontrolle über den Auslastungsgrad und können ihre Flotte effizient nutzen. Wenn zum Beispiel ein Flottenmanager weiß, dass 500 seiner 4.000 Dollies auf Parkpositionen immer leer sind, kann er eine fundierte Entscheidung zur Reduzierung der Flotte treffen.

Aus Sicht der BG Verkehr kann die Telematik wirkungsvoll zur Entlastung in einem stressigen Arbeitsumfeld beitragen. Die Technik stellt die Informationen zusammen, die Entscheidungen trifft der Mensch.

Helge Homann
Fachreferent Luftfahrt bei der BG Verkehr



Das können wir besser

Weil Menschen statt auf den Weg auf ihr Handy schauen, häufen sich die Stolperunfälle. Lufthansa versucht nun, die Beschäftigten mit einer witzigen Plakataktion zu erreichen.

Offensichtlich fällt es den Menschen immer schwerer, das Smartphone für eine bestimmte Zeit beiseitezulegen. Die Allianz Versicherung stellte schon 2019 in einer Studie fest, dass 43 Prozent aller Befragten beim Gehen auf ihr Handy tippen, rund zwei Drittel telefonieren und etwa ein Viertel Musik hört.

Nicht nur im öffentlichen Straßenverkehr, sondern auch bei betrieblichen Wegen halten viele Beschäftigte das Smartphone in der Hand. Diesen Trend bestätigt Christian Kollmannsberger, Fachkraft für Arbeitssicherheit am Flughafen München: „Wir beobachten bei Mitarbeitern, die mehrmals am Tag zu Fuß ihren Arbeitsplatz innerhalb des Terminals wechseln müssen, eine höhere Unfallrate in der Kategorie ‚Stolpern und Stürzen‘ als bei einer Vergleichsgruppe“, sagt er. Gerade die langen Wege innerhalb von Flughafen Terminals verleiten dazu, sich auf den Social-Media-Kanälen wieder auf aktuellen Stand zu bringen. „Da kommt schnell mehr als ein Kilometer an Laufwegen mit Treppen, Lauf-

„Ein kleiner Witz bekommt mehr Aufmerksamkeit als Verbotsschilder.“

*Wieland Kirk,
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr*

bändern und einer selbstfahrenden U-Bahn zusammen“, so Alexander Weigl, oberster Arbeitsschützer bei Lufthansa. „Und wer da nicht aufpasst, lebt gefährlich!“

Kampagne gegen die Ablenkung

Um der Unfallgefahr zu begegnen, wurden bei Lufthansa an Treppenstufen kontrastierende Streifen angebracht und beleuchtete Palettenfugen an Fahrsteigen und Laufbändern. „Aber das hilft alles nichts, wenn die Menschen so in ihr Device vertieft sind, dass sie optische und akustische Effekte um sich herum so gut wie nicht mehr wahrnehmen“, seufzt Weigl. Rund 172.000 Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen verzeichnet

die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung jährlich, wobei die Unfallursache „Abgelenkt durch Blick aufs Handy“ in den wenigsten Fällen in der Unfallanzeige vermerkt wird. Man muss deswegen von einer sehr hohen Dunkelziffer ausgehen – wer will so einen Fehler schon zugeben?

Bei Lufthansa gehen die Arbeitsschützer nun neue Wege, um besser an die Menschen heranzukommen. Mit fünf unterschiedlichen Plakatmotiven und einem Augenzwinkern wolle man die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht bevormunden, sondern zum Nachdenken und zur Diskussion über das riskante Fehlverhalten anregen. Die Plakate werden vor allem dort platziert, wo ein aufmerksamer Blick in die Umgebung garantiert ist, also zum Beispiel in den Aufenthaltsräumen oder den Toilettenkabinen. Kollmannsberger bekräftigt: „Manche Slogans müssten eigentlich auch die Passagiere lesen, aber bisher läuft die Plakataktion nur im internen Bereich.“ (dp)

In den vergangenen 25 Jahren hat Klaus Peter Röskes ehrenamtlich drei Fusionen begleitet, Hunderte von Sitzungsstunden absolviert und Tausende von Dokumenten gelesen.

„Das Modell der Selbstverwaltung ist unverzichtbar.“

© Marco Grundt/BG Verkehr

Unter dem Vorstandsvorsitzenden Klaus Peter Röskes wurde aus der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen die heutige BG Verkehr. Für den neuen Vorstand, der am 12. Oktober gewählt wird, kandidiert Röskes nach 25 Jahren nicht mehr. Im Interview mit dem SicherheitsProfi zieht er Bilanz.

Herr Röskes, im Oktober endet nach einem Vierteljahrhundert Ihre ehrenamtliche Tätigkeit bei der BG Verkehr. Davon standen Sie 24 Jahre als alternierender Vorstandsvorsitzender an der Spitze. Was waren die Meilensteine Ihrer Amtszeit?

Über viele Jahre im Vordergrund standen die Fusionen. Angefangen haben wir mit der Binnenschiffahrts-BG, mit der wir zum 1. Januar 2005 fusionierten. Es war die erste einer ganzen Welle von Fusionen in den gewerblichen Berufsgenossenschaften. Von einstmalig 35 sind heute nur noch neun übrig. Für die BG Verkehr folgte im Jahr 2010 die Fusion mit der See-BG und 2016 die Fusion mit der Unfallkasse Post und Telekom (UK PT). Jede dieser Fusionen war ein Meilenstein auf dem Weg zu einem modernen und zukunftsfähigen Unfallversicherungsträger.

Die Fusionen haben natürlich dazu geführt, dass sich das Gesicht der einstigen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen gewandelt hat. Sie mussten sich auf die Bedürfnisse Ihrer Fusionspartner einstellen. Ist Ihnen das immer leichtgefallen?

Das war kein Problem: Wir hatten immer schon ein Riesenportfolio unterschiedlichster Branchen – von der Reittierhaltung bis zur Luftfahrt. Dass durch die Binnenschiffahrt, Seeschiff-

fahrt und die UK PT neue Aspekte einfließen, hat meine Arbeit enorm bereichert. Es wurde nie langweilig.

Stand heute: Haben Sie mit den Fusionen die Ziele erreicht, die Sie damals angetrieben haben?

Ja, auf jeden Fall. Wir sind sorgfältig vorgegangen und haben uns viel Zeit bis zur vollständigen Integration gelassen, jeweils zwölf Jahre für die See-BG und die UK PT. In dieser Zeit waren beziehungsweise sind die Fusionspartner für ihren eigenen Haushalt und ihren Gefahrartik zuständig. Diese Übergangszeit ist für die Seeschiffahrt ausgelaufen, bei der ehemaligen UK PT – unserer jetzigen Sparte PPT – läuft sie noch mehr als vier Jahre. Durch die erfolgreichen Fusionen konnten wir die Politik davon überzeugen, dass die BG Verkehr als eigenständige Berufsgenossenschaft gesetzt ist und nicht selbst durch eine Fusion mit einer großen anderen BG ihren besonderen Charakter verliert.

Welche Fusion war aus Ihrer Sicht die komplexeste?

Die Fusion mit der See-BG und die mit der UK PT gaben sich da nicht viel. Die Fusion mit der Binnenschiffahrts-BG war dagegen komplett harmonisch, auch weil die Chemie zwischen den handelnden Personen stimmte.

Bei der See-BG gab es anfangs Vorbehalte, weil man dort skeptisch war, ob wir die Besonderheiten der Schifffahrt richtig einordnen konnten. Da hat es sicher geholfen, dass ich der Seefahrt seit mehr als 50 Jahren verbunden bin und dadurch etwas Sachverstand mitbringe. Jedenfalls liefen die Gespräche nach etwas schwierigerem Beginn recht gut. Die Fusion mit der UK PT war schon deshalb komplex, weil wir als gewerbliche Berufsgenossenschaft mit einer Unfallkasse fusionieren wollten – eine solche Crossover-Fusion hatte es vorher nie gegeben und gibt es bis heute kein zweites Mal. Zu diesem neuen Terrain kam, dass in der UK PT zahlreiche Beamte gesetzlich unfallversichert sind. Das ist nicht nur rechtlich ein Unterschied, wir bekamen es auch mit Überlegungen zu tun, die wir bisher noch nicht kannten.

Sie sind auch im Vorstand der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und haben Einblick bei den anderen Berufsgenossenschaften. Was ist für Sie das Besondere an der BG Verkehr?

Das kann ich Ihnen sagen: Wir sind die beste BG überhaupt!

Woran machen Sie das fest?

Wir pflegen seit vielen Jahren eine Kultur der vertrauensvollen Zusammenarbeit – nicht nur

zwischen der Verwaltung und der Selbstverwaltung, sondern auch innerhalb der Selbstverwaltung. Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter und -vertreterinnen sind darauf fokussiert, gemeinsam etwas für unsere Mitgliedsunternehmen und unsere Versicherten zu erreichen. Ich bin davon überzeugt, dass diese Zusammenarbeit einzigartig ist. Natürlich müssen wir dabei Kompromisse aushandeln, aber das haben wir bisher noch immer hingekriegt. Und darauf bin ich stolz.

Worin sehen Sie weitere Stärken der BG Verkehr?

Eine Stärke ist unsere Kompetenz in der Prävention. Wir haben in unserem Präventionsausschuss und in den Präventionsfachausschüssen Praktiker aus allen unseren Branchen mit viel Sachverstand sitzen, die Impulse geben können. Wir tauschen uns darüber intensiv mit der Präventionsleitung und den hauptamtlichen Fachleuten aus. Dadurch sind wir immer am Puls unserer Mitgliedsunternehmen und erkennen Trends und Themen schon sehr früh. Dieser enge Kontakt zwischen Selbstverwaltung und den Präventionsexperten in der Verwaltung hat sich absolut bewährt.

Sie haben sich während Ihrer Amtszeit immer wieder aktiv in Fachthemen eingeschaltet. Hatten Sie ein Lieblingsprojekt?

Ich habe mich massiv für die Entwicklung und Einführung von Fahrerassistenzsystemen eingesetzt – unter anderem in Gesprächen mit dem damaligen EU-Kommissar Günter Verheugen, der das dann politisch nach vorn gebracht hat. Auf unsere Initiative hin fanden Spurhalteassistenten, Notbremsassistenten und andere Systeme auch im Nutzfahrzeugbereich Eingang. Davon profitieren heute alle. Ein neueres Beispiel ist die Sitzerkennung: Wenn der Fahrer seinen Sitz verlässt, wird die Feststellbremse elektronisch aktiviert. Das verhindert Unfälle durch das Wegrollen von Fahrzeugen und wird in den nächsten Jahren verpflichtend für neue Fahrzeuge.

Sie sind seit sechs Jahren alternierender Vorsitzender der Gesellschafterversammlung des Gesamtverbands der BG Kliniken. Was konnten Sie in dieser Funktion bewegen?

Ausgangslage war, dass es einzelne BG Kliniken gab, die nebeneinanderher arbeiteten. Es hat mir in den sechs Jahren viel

Freude, aber auch viel Ärger bereitet, daran mitzuwirken, einen Klinikverbund zu schmieden, der auch funktioniert. Dies wurde in der Vergangenheit vernachlässigt, weil jede Berufsgenossenschaft im Grunde nur an einer einzelnen Klinik Interesse hatte. Dieses Nebeneinander wäre in der heutigen Kliniklandschaft weder strategisch noch wirtschaftlich haltbar. Jetzt sind die BG Kliniken unter einem Dach organisiert, aber es gibt nach wie vor Befindlichkeiten und Einzelinteressen, die guten Gesamtlösungen manchmal im Weg stehen. Das muss sich ändern, weil uns die Kliniken sehr viel Geld kosten. Allein das Neubauprojekt einer Unfallklinik in Hamburg wird uns bis zur Fertigstellung im Jahr 2037 oder 2038 zwischen 800 Millionen und einer Milliarde Euro kosten. Das ist Geld, das wir erarbeiten müssen, und das funktioniert nur, wenn alle an einem Strang ziehen. Besonders stolz bin ich darauf, dass ich eine Kooperation mit den Bundeswehrkrankenhäusern mit angestoßen habe, die uns in Zukunft weiterhelfen wird.

Wie wichtig waren politische Kontakte für Sie?

Äußerst wichtig. Ich kann jedem Ehrenamtler empfehlen, politische Kontakte in der Kommunal-, Landes- und Bundespolitik aufzubauen und zu pflegen. Man braucht diese Kanäle einfach, um auf seine Anliegen aufmerksam zu machen. Ohne einen kurzen Draht in die Politik wird man nicht gehört.

Sie waren auch im Ehrenamt für die Verbände des Güterkraftverkehrs tätig – unter anderem als Präsident des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen und Vizepräsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung. Worin unterscheiden sich diese Ämter vom Vorstandsvorsitz in der BG Verkehr?

Das kann ich Ihnen genau sagen: In den Verbänden kann man Forderungen aufstellen und diese dann auch beschließen. In der BG Verkehr sieht das etwas anders aus. Wir haben als Arbeitgeber nur 50 Prozent der Stimmen. Die anderen 50 Prozent hat die Arbeitnehmerseite. Wenn ich etwas erreichen möchte, muss ich die Vertreter und Vertreterinnen der Arbeitnehmer überzeugen und, falls nötig, einen Interessenausgleich finden. Das ist das Spannende: Man kann nicht einfach beschließen, sondern muss



Im Gespräch über Fahrerassistenzsysteme mit EU-Kommissar Günter Verheugen.



Bei einer Pause in den Räumen der Parlamentarischen Gesellschaft.



Röskes begrüßt 2011 den späteren Verkehrsminister Andreas Scheuer.



Der Praktiker Röskes lässt sich 2007 die Besonderheiten des neuen Giga liners erklären.



Pressekonferenz zur Kampagne
„Fahrer-Assistenz-Systeme: Sicher.
Für dich. Für mich.“ im Jahr 2008.



Der damalige Erste
Bürgermeister von Hamburg,
Olaf Scholz, besucht 2009 eine
Veranstaltung der BG Verkehr.



Röskes nutzte seine politischen
Kontakte, hier 2012 mit
Verkehrsminister Peter Ramsauer.



2011 im Hamburger Hafen
anlässlich der Fusions-
verhandlungen mit der See-BG.

Klaus Peter Röskes

Klaus Peter Röskes (Jahrgang 1942) wurde per 2. April 1998 in den Vorstand der BG Verkehr gewählt. Bereits zum 7. Oktober 2009 übernahm der Unternehmer (Papier- und Medienlogistik) aus Heiligenhaus für die Arbeitgeberseite den Vorstandsvorsitz. Röskes arbeitete außerdem in mehreren Ausschüssen aktiv mit – beispielsweise im Hauptausschuss, im Finanzausschuss, im Gefahr-tarifausschuss und seit 2017 auch im Klinikausschuss, dessen Vorsitz er im jährlichen Wechsel mit dem Vertreter der Arbeitnehmerseite einnimmt.

Auch an anderer Stelle engagierte sich Röskes ehrenamtlich: beispielsweise als Vizepräsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, als Vorsitzender und Ehrenvorsitzender des Landesverbands TransportLogistik und Entsorgung im Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen, im Vorstand der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr und im Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrats. Klaus Peter Röskes ist Träger des Bundesverdienstkreuzes am Bande und des Bundesverdienstkreuzes 1. Klasse.

sich einigen. Sonst läuft nichts. Es ist in einer Demokratie ganz nützlich, wenn man nicht alles diktieren kann und einen Partner auf Augenhöhe hat.

Ist Ihnen das als mittelständischer Unternehmer nicht zuweilen schwergefallen, den Kompromiss einzugehen?

Ich musste das lernen. Es ist mir nicht in die Wiege gelegt worden, aber ich habe es ziemlich schnell gelernt.

Was hat Ihnen besonders viel Spaß gemacht bei der BG Verkehr?

Das Miteinander zwischen den Menschen auf der ganzen Linie. Und die Vielfältigkeit der Aufgaben über alle unsere Branchen hinweg.

Und was hat Ihnen weniger Spaß gemacht?

Wenn wir etwas nicht umsetzen konnten, von dem wir eigentlich überzeugt waren. Aber das musste ich zum Glück nicht oft erleben.

Halten Sie das Modell der selbstverwalteten gesetzlichen Unfallversicherung für zukunftsfähig?

Ich halte es sogar für unverzichtbar. Nur über eine Selbstverwaltung kommen alle Interessenlagen unmittelbar konkurrierend auf den Tisch. Man kann darüber diskutieren, letztendlich entscheiden und dann diese Entscheidungen auch umsetzen. Natürlich müssen wir uns im Rahmen von Recht und Gesetz bewegen. Aber Sachthemen können wir selbst entscheiden und das tut meiner Meinung nach der Qualität der Entscheidungen ziemlich gut.

Welchen Herausforderungen muss sich Ihr Nachfolger stellen?

Das weiß ich zum Glück noch nicht. Die Herausforderungen stellen sich immer wieder neu und mein Nachfolger muss und wird seinen eigenen Weg finden. Eine Herausforderung, die ich nicht hinterlassen werde, ist die vom Bundesrechnungshof geforderte Organisationsuntersuchung bei der DGUV, die ich als Mitglied des Lenkungsausschusses eng begleitet und vorangetrieben habe. Der Bericht liegt vor und kann noch vor Ende der Legislaturperiode diskutiert werden. Das war mir ein wichtiges Anliegen und ich denke, dass ich hier einige Spuren hinterlassen habe.

Haben Sie schon Pläne für Ihre Zeit nach dem Ausscheiden?

Nein. Ich habe einfach keine Lust, mir Gedanken zu machen, was ich ab Oktober tue. Das lasse ich auf mich zukommen, und woran ich Spaß habe, das mache ich dann einfach.

Was wünschen Sie der Selbstverwaltung und Verwaltung der BG Verkehr für die Zukunft?

Dass das Verhältnis untereinander so entspannt bleibt, wie es derzeit ist. Dass wir weiterhin zusammenhalten und so politischen Forderungen an uns begegnen können. Und dass das Vertrauensverhältnis mit der Verwaltung, ob nun Geschäftsführung, Finanzbereich, Mitgliederabteilung, Prävention oder Leistungsbereich, erhalten bleibt und gepflegt wird. Nur so werden wir insgesamt nach vorn kommen.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Röskes.

(bjh)

Dem Krebs keine Chance geben

Rund 1.500 Menschen sterben jedes Jahr in Deutschland an einer berufsbedingten Krebserkrankung. Hauptursache dafür sind krebserzeugende Gefahrstoffe. Deswegen stehen sie jetzt im Zentrum der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie.



Eine Welt ohne tödliche Arbeitsunfälle und andere beruflich bedingte Todesfälle – das ist das Ziel der Vision Zero. Die Realität sieht anders aus: Mit mehr als jährlich 1.500 verstorbenen Beschäftigten ist beruflich bedingter Krebs in Deutschland die arbeitsbedingte Todesursache Nr. 1. Hauptursache dafür sind krebserzeugende Gefahrstoffe. Viele Beschäftigte sterben durch Einwirkungen, die viele Jahre, eher Jahrzehnte, zurückliegen. Wichtigstes Beispiel dafür ist Asbest. Die hohen Belastungen zahlreicher Arbeitsplätze des letzten Jahrhunderts gibt es heute zum Glück nicht mehr. In manchen Arbeitsprozessen kann der gefährliche Stoff aber dennoch vorkommen. Neben Asbest sind zum Beispiel Benzol und Quarz in den Vordergrund gerückt. Die Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) hat deshalb das Thema krebserzeugende Gefahrstoffe zu einem ihrer Schwerpunkte für die laufende Arbeitsperiode gemacht.

Wissen über Gefahrstoffe verbessern

Krebserkrankungen sind oft nicht heilbar – trotzdem wird der Prävention im Arbeitsalltag noch nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt. Die schädigende Einwirkung von

Gefahrstoffen ist nicht immer unmittelbar erkennbar und schwere Erkrankungen treten mit einiger Verzögerung auf. Deswegen gibt es für den Umgang mit krebserzeugenden Arbeitsstoffen eine Reihe rechtlicher Vorgaben und Anforderungen. Die GDA will dazu beitragen, dass die Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten bekannter, verständlich dargestellt und besser umgesetzt werden.

Die Abgase von Dieselmotoren gelten in hoher Konzentration als krebserregend.

„Wir müssen das Wissen über die Gefährlichkeit der Stoffe verbessern“, betont Eckart Willer, der Referatsleiter Gefahrstoffe und Gefahrgut bei der BG Verkehr. „Vielen Menschen ist nicht ausreichend bewusst, wie gefährlich manche Stoffe sind, und dementsprechend fehlt es an der Motivation, Schutzvorschriften umzusetzen. Darum wurde zur Erleichterung und als Einstieg für die Betriebe der GDA Gefahrstoff-Check entwickelt.“

GDA auf einen Blick

Die drei Träger des Arbeitsschutzes in Deutschland – Bund, Länder und gesetzliche Unfallversicherung – haben sich auf eine Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie (GDA) geeinigt. In deren Fokus stehen besonders die kleinen und mittleren Unternehmen.

Seit Juni 2021 läuft die dritte GDA-Periode mit dem strategischen Ziel „Arbeit sicher und gesund gestalten: Prävention mit Hilfe der Gefährdungsbeurteilung“.

Innerhalb der Strategie gibt es drei inhaltliche Schwerpunkte:

- ▶ gute Arbeitsgestaltung bei Muskel-Skelett-Belastungen,
- ▶ gute Arbeitsgestaltung bei psychischen Belastungen sowie
- ▶ sicherer Umgang mit krebserzeugenden Gefahrstoffen.

Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Das Gefahrenpiktogramm GHS08 warnt vor krebserzeugenden Stoffen, ebenso die Gefahrenhinweise H350 „Kann Krebs erzeugen“ oder H350i „Kann bei Einatmen Krebs erzeugen“ oder H351 „Kann vermutlich Krebs erzeugen“.



© Adobe Stock (rcady; Gorodenkoff)

Was leistet der Gefahrstoff-Check?



Der Gefahrstoff-Check ist eine Hilfe zur Selbsteinschätzung beim Einstieg in die Gefährdungsbeurteilung und dient als Unterstützung vor allem für kleine und mittlere Betriebe. Er bietet zu allen notwendigen Punkten Informationen, Praxishilfen und rechtliche Grundlagen, unter anderem auch zur Arbeitsmedizinischen Vorsorge.

Wie können Sie erkennen, ob in Ihrem Betrieb krebserzeugende Gefahrstoffe verwendet werden oder entstehen? In einigen Fällen liefert das Gefahrenpiktogramm Hinweise, mit dem alle Gefahrstoffe im Handel gekennzeichnet werden müssen. Häufig handelt es sich bei den krebserzeugenden Stoffen allerdings nicht um eingekaufte Substanzen oder Produkte, die zusammen mit einem Sicherheitsdatenblatt ausgeliefert werden.

Der Gefahrstoff-Check geht die Problematik umfassend an und liefert zu den sonstig vorkommenden oder entstehenden krebserzeugenden Gefahrstoffen Informationen.

+ Gefahrstoff-Check

Online ausfüllbar
oder als Druckversion
www.gda-gefahrstoff-check.de
www.bg-verkehr.de
Webcode: 22555960

Zum Beispiel Dieselmotoren

In sehr vielen Betrieben der BG Verkehr kommen Beschäftigte mit Abgasen von Dieselmotoren in Kontakt. Der vor allem in Abgasen von älteren Fahrzeugen und Arbeitsmaschinen in höheren Mengen enthaltene Dieselruß dringt beim Einatmen bis in die Lungenbläschen vor.

Wenn die Konzentration in der Atemluft über den Arbeitsplatzgrenzwert steigt, steigt auch die Gefahr der Krebsentstehung. Hohe Konzentrationen können auftreten, wenn verschiedene ungünstige Bedingungen zusammentreffen – insbesondere Motoren älterer Bauart mit nicht mehr zeitgemäßer Abgasreinigung, längere Motorlaufzeiten im Arbeitsbereich und schlechte Lüftungsbedingungen.

Alle Maßnahmen, mit denen man den Ausstoß und das Einatmen der Rußpartikel reduzieren kann, müssen umgesetzt werden. „Das beginnt mit einer zeitgemäßen Abgasreinigungstechnik und der Minimierung der Motorlaufzeiten in geschlossenen Bereichen“, sagt Willer. „Wichtig ist außerdem gute Belüftung am Arbeitsplatz oder eine leistungsstarke Absaugeinrichtung.

Heutzutage gibt es für viele Einsatzbereiche Radlader oder Gabelstapler mit alternativem Antrieb, mit denen ist das Problem Dieselmotoremission dann komplett gelöst.“

Asbest, Quarz und Benzol

Ein weiterer Gefahrstoff ist **Asbest**. Asbest ist trotz Verbots noch immer nicht ganz aus dem Arbeitsleben verschwunden. Man begegnet ihm beim Abbruch von Industrieanlagen und Gebäuden, in denen er ehemals verbaut war, zu geringen Anteilen auch in älteren Putzen, Fliesenklebern und Spachtelmassen. In der Binnen- und Seeschifffahrt kann bei der Reparatur und Wartung von Maschinen Kontakt mit Asbest bestehen. Bei möglichem Asbestvorkommen ist die sorgfältige Planung aller Arbeitsschritte und Schutzmaßnahmen Pflicht.

Quarz ist ein natürlich vorkommendes, sehr häufiges Mineral, das dann als krebserzeugend gilt, wenn es als Feinstaub in erhöhten Konzentrationen eingeatmet wird. Quarz kann beim Abriss von Gebäuden, dem Baustoffrecycling oder in Sortieranlagen sowie bei der Be- und Entladung von mineralischen Baustoffen auftreten. Auch hier muss möglichst staubarm gearbeitet werden.

Eine Belastung durch **Benzol** betrifft eventuell Betriebe der Industriereinigung und Betriebe der Entsorgung beim Rückbau und der Entsorgung kontaminierter Bereiche, ebenso die Tankschifffahrt beim Umschlag von benzolhaltigen Stoffen wie Benzin und Naphtha.

Weitere krebserzeugende Stoffe sind **Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe** und Metalle wie **Cadmium**, **Chrom** und **Nickel**. Sie können zum Beispiel beim Schweißen und beim Schleifen auftreten. (Bz)



Das Team der Tankwaschanlage bei der Spedition Weigand: Steffen Wendeburg, Olaf Tödter und Andy Wegner (v. l.)



Eine Frage der Chemie

Saubere Tanks, ein sicherer Transport und ein positives Arbeitsumfeld. Bei Tanklogistiker Weigand ist das gelebte Firmenkultur – angefangen bei Chef Stefan Weigand.

Offene Bürobereiche und gemütliche Rückzugsorte. Begrüßt wird mit der Faust. Das Du gehört zum guten Ton. Nein, wir sind nicht zu Besuch in einem Kreativstudio oder in einer angesagten Consulting-Agentur, sondern in einem Gewerbegebiet mitten in Niedersachsen. Was in großen Konzernen unter dem Schlagwort „New Work“ für bessere Stimmung bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sorgen soll – bei der Tankspedition Weigand ist es bereits gelebter Alltag. Um den Firmensitz nicht einfach nur zur Verteilstelle von Aufträgen werden zu lassen, haben sich Geschäftsführer Stefan Weigand und sein Team eine ganze Menge einfallen lassen.

Neues Hauptgebäude

Das beginnt bei der Architektur des Gebäudes, dessen Form an ein Schiff erinnert. Egal ob Seminarraum, die Disposition im Erdgeschoss oder die Büros, alles ist so gestaltet, die Kreativität und das Miteinander zu fördern. Jolle, Koje, Pinne – die Namen der Räume kommen aus dem maritimen Bereich. Die Idee dazu kam von Ausbildungsleiter Lars Peplies: „Wir sitzen alle in einem Boot. Dieses Motto gab den Ausschlag.“

Viel Zeit für Sinnsprüche bleibt in der Logistikbranche nicht. Heute muss Stefan Weigands Bruder Karsten – auch er ist Geschäftsführer – in der Disposition einspringen. Ein Kollege ist krank. Pragmatische Lösung für ein unvorhersehbares Problem. Da sind sie, die alltäglichen Herausforderungen im Speditionsgewerbe. „Wir müssen unsere Prinzipien jeden Tag aufs Neue mit Leben füllen“, sagt Stefan Weigand. „Ich kann nichts verordnen, was ich nicht selbst vormache.“

Jährliche Unterweisungen als Event

Im Tanktransport sind Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit keine Randnotizen. Angefangen beim Fahrverhalten der Lkw über die besonderen Anforderungen an Arbeitsmittel und deren Wartung und Reinigung bis hin zur Dokumentation und Nachverfolgung dreht sich hier alles um Sicherheit, Verlässlichkeit und Vertrauen. Deshalb nimmt der Unternehmer all das sehr ernst. Wer bei Weigand anfängt, durchläuft ein dreiwöchiges Trainingscenter.

Die jährlichen Unterweisungen organisiert Weigand als sogenannte Powertage. Alle sind vor Ort, alle tauschen sich aus. „Nirgendwo lernt man so gut wie in der Praxis, deswegen machen wir die Schulungen dann, wenn möglich, direkt in der Werkstatt“, sagt Peplies. Er ist ein echter Praktiker. Bis vor zwei Jahren arbeitete er als Berufskraftfahrer und Ausbilder im Unternehmen. Dann fragte ihn Stefan Weigand, ob er den Bereich Schulung komplett übernehmen würde. Eine große Verantwortung. Peplies machte seinen Kraftverkehrsmeister und ist nun verantwortlich für die Organisation und Weiterentwicklung der internen Aus- und Fortbildung. Seit Kurzem ist er außerdem als Sicherheitsbeauftragter bei Weigand bestellt.

Die Referenten für die Powertage rekrutiert Peplies auch aus den eigenen Reihen. Der Werkstattmeister stellt seine Themen genauso vor wie der Gesundheitsbeauftragte oder der Leiter der Tankreinigung. Für eines der nächsten Events hat Weigand zudem bei der BG Verkehr den Gurtschlitten und den Überschlagssimulator reserviert. Auf alle Schulungsunterlagen kann jeder



Wer in Sittensen ist, trifft sich mittags zum Essen in der Küche im „Achterdeck“ (rechts). Fahrer Dietmar Winder (links) ist seltener vor Ort, Werkstattmeister Stefan Harnisch (unten) täglich.





Geschäftsführer Stefan Weigand hat mit dem Neubau des Firmengebäudes einen echten Treffpunkt für alle Beschäftigten geschaffen – mit viel Aufenthaltsqualität auch für die Fahrer.



Beschäftigte von Beginn an jederzeit zu greifen: Ein voll ausgestattetes Tablet mit Videokonferenz-Software, einer Lern-App und den gängigen Büroprogrammen gehört zur Standardausstattung. Vor allem die neu eingestellten Fahrer nehmen das digitale Fortbildungsangebot sehr gut an. Jenseits der jährlichen Großveranstaltung hält Weigand über die Tablets den Kontakt zur Belegschaft. Es gibt wöchentlich eine virtuelle Kaffeepause für den informellen Austausch. Einmal im Monat findet ein offizielles Meeting zu Änderungen, Neuigkeiten, Problemen statt. Wer Zeit hat, kann sich dazu schalten. „Die Fahrer sind ja unterwegs, deswegen können sie die Sessions auch nachträglich anschauen“, sagt Weigand.



Stefan Weigands Frau Ina, verantwortlich für alles rund ums Personal, telefoniert regelmäßig mit den Fahrern auf Achse. „Da geht es dann nicht darum, den nächsten Auftrag zu vergeben, da geht es um den Menschen“, betont Weigand. Stimmt im Dreiklang aus Beruf, Gesundheit und Privatleben etwas nicht, leidet der Rest. „Nicht alle nehmen das Angebot eines persönlichen Gesprächs wahr. Aber es ist wichtig, dass alle es jederzeit können.“

„Wenn wir unsere Prinzipien über Bord werfen müssten, um wirtschaftlich zu sein, dann sollten wir den Laden dichtmachen.“

*Stefan Weigand,
Geschäftsführer Weigand-Transporte*

Ideen für mehr Sicherheit

Die Atmosphäre im Unternehmen motiviert zu Eigeninitiative. Beispiel Tankreinigung: Auf dem Hof steht ein zu reinigender Tankauflieger. Ein Schild mit der Aufschrift „Stickstoff“ hängt über der Sattelkupplung. „Diese Idee kam direkt von einem Kollegen“, berichtet Steffen Wendeburg, Leiter der Tankreinigung. Bestimmte Gefahrstoffe werden bei den Kunden mit Stickstoff entladen, um eine Reaktion mit Sauerstoff (Verpuffung oder Explosion) zu vermeiden. Bleiben Reste davon im Leitungssystem des Aufliegers, wird es beim Reinigen gefährlich für denjenigen, der die Anschlüsse öffnet. Es droht Erstickungsgefahr. Dank des Schildes wissen nun alle Bescheid.



Generell stellen die Schnittstellen mit anderen Unternehmen an Be- und Entladestellen eine Gefahrenquelle dar. Die klappbaren Geländer an den Tankcontainern hat Weigand schon verlängern lassen. Wenn dort jemand hochmuss und am Entladeort fehlen Anschlagpunkte für die persönliche Schutzausrüstung (PSA) gegen Absturz, dann nützt die beste Ausstattung nichts. „Gerade deshalb ist es mir wichtig, dass alle bei uns mitdenken. Theorie im Frontalunterricht bringt uns als Unternehmen nicht weiter.“

Die hauseigene Tankwaschanlage ist auch für andere Unternehmen geöffnet, die ihre Tanks reinigen lassen wollen oder müssen.



Bei Arbeiten auf dem Tankauflieger schützt ein klappbares Gitter zusätzlich vor dem Herabfallen.

Je nach Ladegut, Sortenreinheit und Materialbeschaffenheit ist das regelmäßig nötig. „Man nennt uns auch die Apotheke. Weil wir so genau hinschauen, die Dokumentation ernst nehmen und besonders gründlich reinigen“, sagt Steffen Wendeburg. Je nach Verschmutzung dauert das mehr als eine Stunde. Nicht alle haben dafür die Geduld.

Früher ist Wendeburg selbst Tankzug gefahren, jetzt freut er sich über einen Feierabend zu Hause. Derzeit fahren 48 Fahrer bei Weigand. Ziel ist es, 50 ziehende Einheiten langfristig zu halten. Mit dem Ausbau des Gefahrstoffanteils an den Transporten soll das gelingen. Dafür braucht Weigand engagierte Fachleute. Leute wie Dietmar Winder, der seit 16 Jahren für Weigand fährt und schon ADR-Erfahrung mitbrachte. Auch er ist ein wertvoller Multiplikator, wenn es um die Weiterbildung von Kollegen geht. Die großen Auftraggeber für Gefahrstofftransporte sitzen überwiegend im Westen und Südwesten der Republik. Die Belegschaft ist deshalb über ganz Deutschland verteilt stationiert.

Aktuell laufen die Planungen für den Ausbau der Waschanlage. Künftig sollen auch ADR-Tanks dort gereinigt werden können. Ein Grund: Weigands Qualitätsanspruch an die Reinigung. „Wir reinigen mindestens einmal die Woche – ohne Ausnahme“, sagt Weigand. Das ist ein ordentlicher Kostenpunkt. Zusätzlich ist der Ausbau der Waschkapazitäten eine gute Möglichkeit, die regelmäßigen Besuche der Fahrer in der Zentrale noch zu erhöhen.

In den 1970er-Jahren gründete der Vater von Stefan und Karsten Weigand die Spedition

„Am besten lernt man in der Praxis, deswegen machen wir die Schulungen, wenn möglich, direkt in der Werkstatt.“

**Lars Peplies,
Ausbildungsleiter Weigand-Transporte**

– regional, familiär, überschaubar. Heute haben die Söhne Stefan und Karsten es geschafft, von Norddeutschland aus vor allem in West- und Südwestdeutschland aktiv zu sein und trotzdem familiär zu bleiben. „Ohne die heutige Technik wäre das so nicht möglich“, sagt Stefan Weigand. Und ohne die Grundeinstellung erst recht nicht.

Zum neuen Ausbildungsjahr startet erstmals eine junge Frau ihre Ausbildung zur Berufskraftfahrerin. Und der Nachwuchs in der Familie Weigand ist schon hochmotiviert, irgendwann einzusteigen. „Mein Sohn möchte auch eine Weile selbst Tankzug fahren“, sagt Weigand. „Aber meine Kinder wissen: Das Unternehmen funktioniert nur, wenn wir weiterhin zu unseren Werten stehen. Wenn wir unsere Prinzipien über Bord werfen müssten, um wirtschaftlich zu sein, dann sollten wir den Laden dichtmachen.“

**Text: Moritz Heitmann
Fotos: Sebastian Vollmert**

Schutzmaßnahmen bei Weigand

Das Team der Weigand-Waschanlage erklärt, was beim Reinigen der Tanks wichtig ist.



Wegrollen

Keile sichern den Tankauflieger zusätzlich gegen Wegrollen. So können sich die Beschäftigten sicher auf, neben und unter dem Anhänger bewegen.

Druck und Temperatur

Hoher Druck, hohe Temperaturen und je nach Verschmutzungsgrad auch Wasserdampf reinigen den Tank. Beim Öffnen und Lösen der Anschlüsse können die Beschäftigten davon getroffen werden, wenn sie direkt vor dem Anschluss stehen. Deshalb öffnen Steffen Wendeburg und seine Kollegen die Verschlusskupplung von der Seite aus.



Nässe und Reinigungsmittel

Rückstände des Ladeguts und Reinigungsmittel in hohen Konzentrationen gefährden beim direkten Kontakt mit der Haut die Gesundheit. Je nach Tätigkeit müssen die Mitarbeiter daher geeignete Handschuhe auswählen und eine Schutzbrille tragen. Außerdem Schuhwerk, das einen Schutz gegenüber den gefährlichen Stoffen bietet.



Absturz

Für die Arbeiten auf dem Tank trägt Olaf Tödter seine persönliche Schutzausrüstung gegen Absturz, mit der er sich in Schienen an der Hallendecke einhakt. Beim Hindurchlaufen zwischen den einzelnen Reinigungsköpfen und dem Trocknungsgebläse gerät man schnell ins Stolpern. Denn gleichzeitig muss man auf die unterschiedlichen Gitter und Laufwege sowie geöffneten Domdeckel achten. Nässe sorgt zusätzlich für Rutschgefahr.



Rückwärtsfahren

Beim Rangieren auf dem Betriebshof ist das Unfallrisiko beim Zurücksetzen besonders hoch. Die Tankreinigung bei Weigand lässt sich ohne Rückwärtsfahren befahren und verlassen – für den Fall der Fälle sind einige Zugmaschinen und Tankauflieger mit Rückfahrkamera-Systemen ausgestattet.



Ex-Schutz

Durch statische Aufladung kann ein Funke überspringen, wenn die Beschäftigten den Auflieger berühren. Sind dann noch Restmengen von entzündlichem Ladegut im Tank, kann es zur Explosion kommen. Steffen Wendeburg setzt deshalb vor dem Öffnen von Verschlüssen immer das Erdungskabel an den vorgesehenen Punkt.



Fume- and Smell-Events



Seit Jahren gehen bei der BG Verkehr Unfallmeldungen ein, weil Besatzungsmitglieder mit körperlichen Beschwerden auf unangenehm riechende Kabinenluft reagieren. Einen Beweis für andauernde Gesundheitsschäden gibt es nicht.

Wenn es im Flugzeug komisch riecht, kann die Crew weder ausweichen noch durchlüften. Bei manchen Menschen verursachen die Fume-Events Symptome wie Kopfschmerzen, Schwindel oder Übelkeit, manchmal klagen die Betroffenen über langfristige Beschwerden. Die Symptome waren und sind nicht einheitlich. Sie betreffen verschiedene Organsysteme und sind zumeist nicht spezifisch für bestimmte möglicherweise einwirkende Schadstoffe. Erschwert wird die Beurteilung auch, weil sich die

Symptome trotz sorgfältiger fachärztlicher Untersuchungen kaum als klare Diagnose erfassen lassen. Daher bleibt nur die Prüfung der Einzelfälle mit ihren jeweils eigenen technischen Ursachen, Geruchswahrnehmungen und Beschwerden. Die zeitliche Verkettung von Gerüchen und Symptomen bedeutet nicht, dass es sich um eine Vergiftung handeln muss. Intensiv unangenehme Gerüche können Beschwerden wie Übelkeit oder Kopfschmerzen hervorrufen, ohne Giftwirkung zu besitzen.

Bei den meisten Verkehrsflugzeugen wird die Frischluft für Kabine und Cockpit an den Triebwerken als sogenannte Zapfluft (Bleed Air) abgegriffen. Bei diesem Vorgang kann es zum Eintrag von geringen Mengen von Ölen oder deren Zersetzungsprodukten in die Luftströmung kommen. Bisher allerdings gibt es keine wissenschaftliche Erklärung für den Zusammenhang zwischen den Gerüchen und lang andauernden Gesundheitsbeschwerden.

Unfallmeldungen zu Geruchsereignissen in Flugzeugen

Die BG Verkehr veröffentlicht regelmäßig die Zahl der gemeldeten Unfälle von Versicherten nach Fume- and Smell-Events (FUSE). Im Jahr 2022 gingen 185 Unfallmeldungen ein. Das ist ein deutlicher Anstieg gegenüber den Corona-Jahren 2021 (47 Unfallmeldungen) und 2020 (118 Unfallmeldungen). Der Anstieg dürfte auf die Belebung des Flugverkehrs nach dem Abflauen der Corona-Pandemie zurückzuführen sein. Zum Vergleich: Im Jahr 2019, dem letzten Jahr vor Corona, wurden noch 524 Unfallmeldungen eingereicht.

Insgesamt 15 der 185 Fälle (acht Prozent) führten zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen und waren damit meldepflichtig. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von drei Tagen und mehr lag im Jahr 2019 bei rund elf Prozent.

Die Fume-and-Smell-Event-Fälle werden seit 2013 als Unfallanzeigen separat erfasst. Die Zahl stieg von rund 300 im Jahr 2013 kontinuierlich auf rund 920 Fälle im Jahr 2017. Im Jahr 2018 sank die Zahl der Unfallanzeigen auf 542.

Um die Versicherten kompetent beraten und informieren zu können, werden alle Verfahren zu Fume- and Smell-Events seit Mitte 2016 in der Bezirksverwaltung Hamburg bearbeitet.



Eine zeitliche Verkettung von Gerüchen und Symptomen bedeutet nicht zwangsläufig eine Vergiftung.

Denn auch die jüngste Studie zeigt: Weder die Konzentration von sogenannten Organophosphaten noch die von flüchtigen organischen Verbindungen in Blut und Urin von Besatzungsmitgliedern nach Fume- and Smell-Events lässt den Schluss auf eine Ursache für schwere, anhaltende Gesundheitsbeschwerden zu. Zu diesem Ergebnis kam das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung in einer Biomonitoring-Studie mit betroffenen Flugzeugbesatzungen.

Interview

„Bisher haben wir keine Ursache gefunden.“

Vor einem Jahr präsentierte das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung die Ergebnisse der zweiten Studie zu Fume- and Smell-Events. Seitdem wurden die Daten bei mehreren wissenschaftlichen Kongressen und Fachveranstaltungen vorgestellt und diskutiert. Wie war die Reaktion?

Das Interesse war auf allen internationalen und nationalen Kongressen, auf denen ich zu diesem Thema gesprochen habe, sehr rege. Es gab im Rahmen der zeitlichen Möglichkeiten Nachfragen und Diskussionsbeiträge, aber auch starkes Interesse an dem wissenschaftlichen Abschlussbericht, der sich aktuell noch im Publikationsprozess befindet. Und Einladungen zu weiteren Vorträgen – beispielsweise gibt es Kontakte zur Bundesluftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten (FAA) und zur Internationalen Luftverkehrs-Vereinigung IATA (International Air Transport Association).

Gab es Fragestellungen, die besonders interessierten?

Interessant war für Wissenschaftler und Beteiligte aus der Luftfahrt das Gesamtbild. Also dass keine der Substanzen, die angeschuldigt waren, langfristige gesundheitliche Beschwerden bei betroffenen Flugzeugbesat-

zungen auszulösen, in relevanten Mengen in den Proben nachgewiesen werden konnte. Und zwar auch im Vergleich zur Kontrollgruppe, die aus Menschen gebildet wurde, die nicht regelmäßig fliegen.

Für die Luftverkehrsbranche und ihre Beschäftigten ist natürlich die Kernaussage interessant: Im Grunde genommen kann man keine substantielle Ursache für schwere, anhaltende gesundheitliche Beeinträchtigungen finden, die bei Crewmitgliedern aufgetreten sind. Wir können keine Substanz anschuldigen, die als Leitsubstanz diese Beschwerden auslöst. Darauf deuten alle Untersuchungen hin, und das ist eine wichtige Nachricht für die Beteiligten. Interessant ist allerdings auch, dass wir an der einen oder anderen Stelle Hintergrundbelastungen gefunden haben, die man sich noch genauer anschauen muss.

Trotzdem gehen bei der BG Verkehr weiterhin Unfallanzeigen aufgrund von Fume-Events ein – im Jahr 2022 waren es 185 Anzeigen, von denen allerdings nur acht Prozent zu einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen führten. Was sollten Crewmitglieder tun, die Fume- and Smell-Events erlebt haben und Beschwerden haben?

Es steht ja nicht in Abrede, dass es nach so einem Ereignis akute Beschwerden gibt. Es steht allen Betroffenen frei, zu einem Durchgangsarzt oder einer Durchgangsarztin ihrer Wahl zu gehen. Die Verdichtung auf bestimmte Zentren ist mit dem Abschluss der Studie entfallen. Wir haben mit den Gewerkschaften und den Arbeitgebern ein Standardverfahren entwickelt, das im Internet der BG Verkehr veröffentlicht ist und weiterhin empfohlen wird. Die Entscheidung über das konkrete Vorgehen im Einzelfall trifft jedoch der Arzt oder die Ärztin.

Welche Fragen sind im Anschluss an die Studie noch zu beantworten?

Ich hatte das Thema Hintergrundbelastungen bereits erwähnt. Für die wissenschaftliche Vollständigkeit wäre es sinnvoll, die Ergebnisse des fliegenden Personals nach einem Fume-Event mit denen von fliegendem Personal zu vergleichen, das kein Fume-Event erlebt hat. Unabhängig von konkreten toxikologischen Fragestellungen geht es im Rahmen der Prävention immer auch um die Minimierung der Exposition. Deshalb ist es von Interesse, ob man die Hintergrundbelastung auf Fume-Events zurückführen kann oder ob sie ein Ergebnis des Flugbetriebs allgemein ist. (bjh)

Wir konnten in den Proben keine Substanz identifizieren, die als Auslöser für die Gesundheitsbeschwerden angeschuldigt werden kann.

Der Mediziner Dr. Jörg Hedtmann leitet bei der BG Verkehr den Geschäftsbereich Prävention. Im Interview gibt er einen aktuellen Zwischenstand zur Forschungslage zu den Ursachen von Fume- and Smell-Events.





„Für mich war der Austausch mit den anderen Sifas ein echter Mehrwert.“

Eine Teilnehmerin

Seminarprogramm 2024

Lohnt sich das Lernen noch? Wenn alle Informationen online abrufbar sind und künstliche Intelligenz in aller Munde ist? Wir meinen: Unbedingt!

Der Mensch ist immer noch der wichtigste Akteur im Arbeitsschutz. Der Mensch gestaltet die Rahmenbedingungen für sicheres und gesundes Arbeiten und trifft die notwendigen Entscheidungen. Dazu braucht er mehr als Wissen, und zwar Kompetenzen, um Fachwissen zum Arbeitsschutz umzusetzen, um Strukturen und Prozesse einer funktionierenden Arbeitsschutzorganisation einzuführen und mit Leben zu füllen. Und

Beharrlichkeit und Durchhaltevermögen, um praktische Herausforderungen im Betrieb anzugehen und zu lösen.

Wissen findet man oft online, auch auf unserer Website. Unsere Seminare und Online-Schulungen helfen Ihnen, Wissen anzuwenden, Wichtiges von Unwichtigem zu trennen und eigene Einschätzungen zu entwickeln. Dabei unterstützen Tipps von fachkundigen

Aufsichtspersonen und Fachleuten und der Erfahrungsaustausch mit Arbeitsschutz-Akteuren aus anderen Betrieben.

Mit dem passenden Seminar erhalten Sie Rüstzeug und Anregungen, um wirksam in Ihrer betrieblichen Praxis zu sein. Sei es, dass Sie zu denen gehören, die personelle Verantwortung tragen (Unternehmensleitung, Führungskräfte), die beratend und unterstützend im Arbeitsschutz tätig sind (Sicherheitsbeauftragte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärztinnen oder Betriebsärzte, Mitglieder der Betriebsvertretungen) oder die mit weiteren Aufgaben des Arbeitsschutzes betraut sind.

Sie können sich zu branchenübergreifenden Seminaren anmelden oder Sie wählen aus dem branchenspezifischen Angebot. Einen Überblick über das gesamte Programm 2024 finden Sie ab Oktober auf der Website der BG Verkehr.

Hinweise zur Anmeldung

- ▶ Das Seminarangebot für 2024 ist ab 2. Oktober 2023 online. In unserer Seminar-datenbank finden Sie die Termine, Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung.
- ▶ Die Anmeldung ist nur online möglich.
- ▶ Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören.
- ▶ Das Präsenz-Seminarangebot umfasst Seminare in Ihrer Region sowie im gesamten Bundesgebiet.
- ▶ Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, die Unterbringung, die Verpflegung, die Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

www.bg-verkehr.de/seminare

Referat für Aus- und Fortbildung
bei der BG Verkehr

Ausbildungslehrgang für Sifas

Einer der wichtigsten Akteure für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit im Betrieb ist die Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa). Sie berät und unterstützt die Unternehmensleitung bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung, bei der Gestaltung der Arbeitsabläufe und Arbeitsplätze und bei der Beschaffung der technischen Arbeitsmittel sowie der persönlichen Schutzausrüstung. Das Ziel einer Sifa ist, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf allen betrieblichen Ebenen zu verankern. Die nötige Fachkenntnis vermittelt ein Lehrgang der BG Verkehr.

Beratung und Anmeldung zur Ausbildung

Möchten Sie in Ihrem Unternehmen jemanden zur Fachkraft für Arbeitssicherheit ausbilden lassen, wenden Sie sich bitte als Erstes an Ihre Aufsichtsperson bei der BG Verkehr. Sie berät zu allen Fragen rund um den Ausbildungslehrgang und leitet auch die Anmeldung in die Wege. Die zuständige Aufsichtsperson finden Sie auf unserer Homepage über das Suchfeld „BG Verkehr in Ihrer Region“.

Ablauf des Lehrgangs

Der Sifa-Ausbildungslehrgang setzt sich aus drei Stufen zusammen. Die Stufen I und II bestehen aus Präsenz-Seminaren am Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) in Dresden und aus Phasen des internetgestützten Selbstlernens. Hinzu kommen mehrere Praktikumsblöcke im eigenen Be-

trieb, die den Transfer des Gelernten in die Praxis unterstützen.

Die Stufe III bildet den branchenspezifischen Teil der Ausbildung. Die BG Verkehr bietet dazu fünf verschiedene Bereiche an:

- ▶ straßengebundenes Verkehrsgewerbe,
- ▶ Seeschifffahrt,
- ▶ Luftfahrt,
- ▶ Binnenschifffahrt sowie
- ▶ Post/Telekommunikation.

Ab 2024 wird auch dieser Teil des Ausbildungslehrgangs in einer Mischung aus selbst organisierten Lernmodulen und Präsenz- oder Online-Seminaren durchgeführt.

Fortbildungen für Sifas

Das Arbeitssicherheitsgesetz formuliert keine konkreten Anforderungen zur Fortbildung der Fachkraft für Arbeitssicherheit. Allerdings steht dort, dass der Arbeitgeber Fachkräften für Arbeitssicherheit die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Fortbildung ermöglichen müsse (§ 5 Abs. 3). Weitere Vorgaben finden Sie in der DGUV Vorschrift 2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“. Dort wird „Ständige Fortbildung organisieren (Aktualisierung und Erweiterung)“ als mögliche Aufgabe der Grundbetreuung genannt (Anhang 3, Nr. 9).

- + Eine Übersicht zum Ablauf der Ausbildung finden Sie im Flyer „Fachkraft für Arbeitssicherheit“ und im Internet. www.bg-verkehr.de | Webcode: 16462517

Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte

Dieses Seminar zur Ausbildung von Sicherheitsbeauftragten eignet sich für Beschäftigte aus allen Branchen und Betriebsgrößen.

Themen (in Anlehnung an die DGUV Information 211-042 „Sicherheitsbeauftragte“)

- ▶ die Rolle der Sicherheitsbeauftragten im Betrieb
- ▶ Partner im Arbeitsschutz (inner- und außerbetrieblich)
- ▶ die Grundlagen der Gefährdungsbeurteilung
- ▶ Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- ▶ Kommunikation

Neben dem Grundseminar gibt es eine Vielzahl von Fachseminaren für unterschiedliche Zielgruppen, die Sicherheitsbeauftragte zur Fortbildung nutzen können.

Technik und Fracht

In diesem Seminar werden typische Unfallgefahren und Gesundheitsgefährdungen behandelt, mit denen man beim Umgang mit Technik und Fracht in der Luftfahrt rechnen muss. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten einen Überblick über die erforderlichen Maßnahmen zum Arbeitsschutz. Sie erarbeiten, wie sie Beschäftigte und Unternehmensleitung bei der Umsetzung der Maßnahmen unterstützen können. Thematisiert werden unter anderem Gefährdungen im Frachtbereich, der Technik und der Instandhaltung, die Organisation der Ersten Hilfe im Unternehmen sowie vorbeugender Brandschutz.

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

Seminartitel: „Sicher und gesund arbeiten mit Technik und Fracht in der Luftfahrt“

Das Seminarangebot für 2024 ist ab 2. Oktober 2023 online.





Unsere Antwort

von Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr

Ja. Zwar sind sportliche Aktivitäten grundsätzlich Privatsache und auch nicht jede vom Unternehmen erlaubte Teilnahme an einer angebotenen sportlichen Veranstaltung begründet Unfallversicherungsschutz. Wenn aber die sportliche Betätigung – wie bei der „Gesunden Pause“ – nicht nur persönlichen Interessen des Beschäftigten, sondern wesentlich auch denen des Unternehmens dient, kann ausnahmsweise Versicherungsschutz im Rahmen des Betriebssports bestehen.

Hierfür hat das Bundessozialgericht folgende Wertungskriterien aufgestellt: Der Sport muss als Ausgleich für die



Ihre Frage:

„Ich bin während der ‚Gesunden Pause‘ im Betrieb gestürzt – zählt das als Arbeitsunfall?“

körperlichen und geistigen Belastungen am Arbeitsplatz dienen und darf keinen Wettkampfcharakter haben. Außerdem muss er regelmäßig mindestens einmal pro Monat stattfinden und der Teilnehmerkreis muss im Wesentlichen auf Betriebsangehörige beschränkt sein. Die Übungszeit und -dauer müssen in einem dem Ausgleichszweck entsprechenden Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit stehen und es muss ein klarer organisatorischer Bezug zum Unternehmen bestehen. Da all diese Voraussetzungen in der Regel bei einer vom Arbeitgeber angebotenen „Gesunden Pause“ erfüllt sind, zählt ein Sturz hierbei auch als Arbeitsunfall.



Leitlinie zu Handekzemen

Die Deutsche Dermatologische Gesellschaft hat die Leitlinie „Diagnostik, Prävention und Therapie des Handekzems“ aktualisiert. Sie hilft bei der Einstufung des Schweregrads und der Wahl der Therapie und stellt unter anderem neue Behandlungsansätze vor. Das Handekzem gehört zu den häufigsten entzündlichen Hauterkrankungen und den verbreitetsten Berufskrankheiten.

[+ https://derma.de](https://derma.de)



Krebskranke erzählen

In Deutschland erkranken jedes Jahr rund eine halbe Million Menschen neu an Krebs. Für die Betroffenen und ihre Angehörigen ist die Diagnose meist mit großen Ängsten verbunden. Die Deutsche Krebshilfe hat Krebskranke gebeten, ihre persönliche Geschichte mit anderen zu teilen. Die Erfahrungen, die ganz unterschiedliche Menschen mit Diagnose und Therapie machen, vermitteln Mut und Orientierung in einer sehr schweren Lebensphase. Zum Beispiel die Geschichte von Valentin: Mit 16 Jahren erhält er die Diagnose Hirntumor. Entgegen allen Erwartungen besiegt er den Krebs und ist heute Medizinstudent. Die persönlichen Berichte regen außerdem dazu an, den eigenen Lebensstil zu überdenken und eventuell gesundheitsschädliche Verhaltensweisen zu ändern.

[+ www.krebshilfe.de/blog/tag/erzaehl-deine-geschichte](http://www.krebshilfe.de/blog/tag/erzaehl-deine-geschichte)



Fahradhelm auf!

+ Aushang „So sitzt der Helm richtig“
<https://aug.dguv.de/aushaenge>

Schwere Kopfverletzungen sind bei Fahrradunfällen Todesursache Nummer eins. Gleichzeitig gibt es keinen Zweifel an der schützenden Wirkung von Fahrradhelmen. Die Forschung hat inzwischen vielfach belegt, dass Helme das Risiko, einen Schädelbasisbruch oder eine Hirnverletzung zu erleiden, um rund 80 Prozent reduzieren.

Süßstoffe in der Kritik

Zuckerreiche Ernährung ist eine wesentliche Ursache für Übergewicht, Diabetes Typ 2 und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Daher werden seit einigen Jahren in vorverpackten Lebensmitteln und Erfrischungsgetränken vermehrt Süßungsmittel als Zuckeralternative eingesetzt. Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) gibt es jedoch keine eindeutigen Belege für eine positive Wirkung von Süßstoffen wie Aspartam, Cyclamat, Saccharin oder Stevia. In Beobachtungsstudien nahm das Risiko für Adipositas, Diabetes Typ 2 und Herz-Kreislauf-Erkrankungen sogar zu.

Die WHO rät daher davon ab, Süßstoffe zur Gewichtskontrolle und Vorbeugung gegen Krankheiten einzusetzen. Gemäß einer neuen Richtlinie sei es gesünder, den Zuckerkonsum durch eine grundlegende Ernährungsumstellung mit mehr Obst und ungesüßten Lebensmitteln und Getränken zu reduzieren.

+ www.bzfe.de



Eine gesunde, ausgewogene Ernährung, bei der ein niedriger Zuckerkonsum angestrebt wird, ist der beste Gesundheitsschutz!

25.000 Menschen

starben in der Grippesaison 2017/2018 in Deutschland an Influenza. Die Ständige Impfkommission empfiehlt chronisch Kranken und allen Menschen über 60 Jahren, sich impfen zu lassen. Aber auch jüngere und gesunde profitieren von weniger Krankheitstagen und mehr Lebensqualität.

+ www.impfen-info.de



Fahren mit Herzrhythmusstörungen?

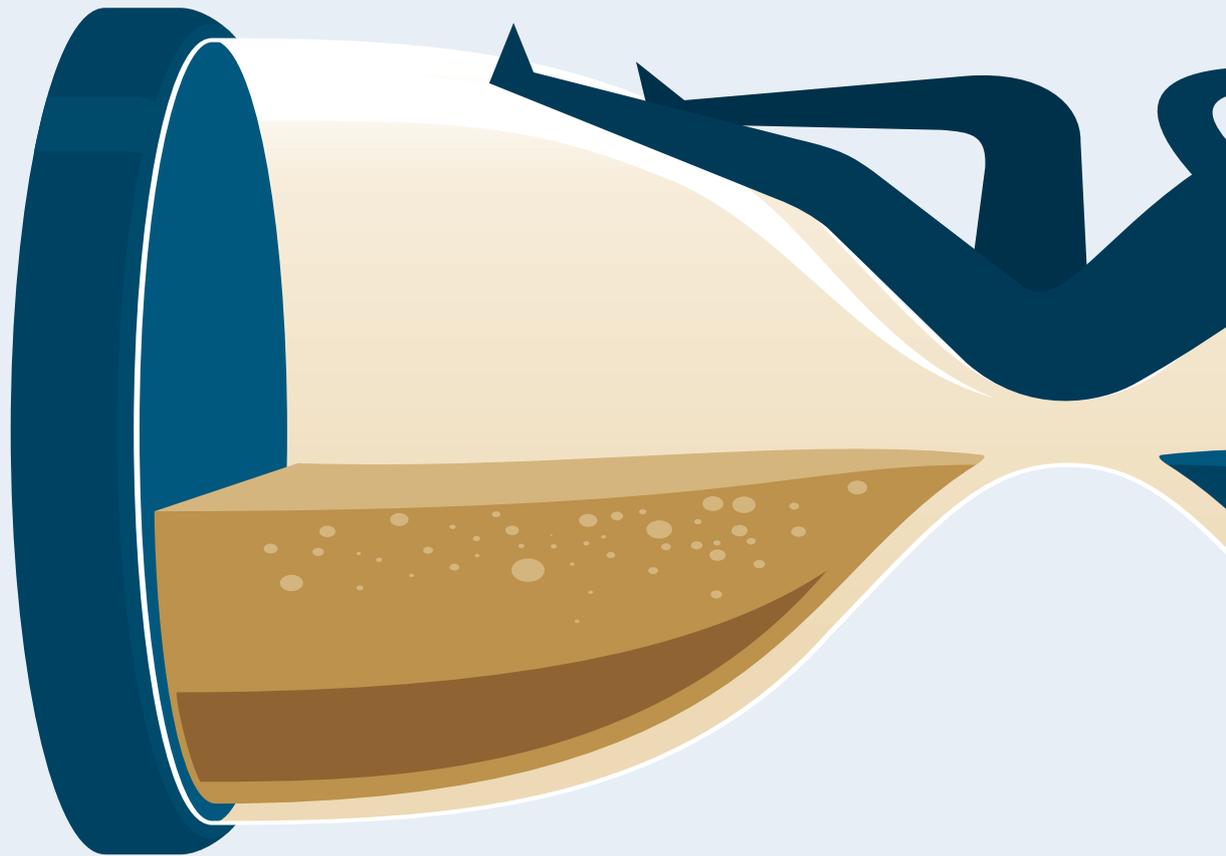


Starker Schwindel oder Bewusstlosigkeit können ein Anzeichen dafür sein, dass das Herz aus dem Takt geraten ist und zukünftig Unterstützung braucht. Darauf nicht zu reagieren wäre fahrlässig, da die Symptome im Straßenverkehr zu lebensgefährlichen Situationen führen können.

In vielen Fällen spricht nichts dagegen, dass Betroffene nach der Therapie weiter ein Fahrzeug führen. Die Einschätzung trifft der betreuende Arzt. Dafür gilt in der Regel:

- ▶ Kommen ausschließlich Medikamente zum Einsatz, muss der betreuende Kardiologe die Fahreignung schriftlich bestätigen.
- ▶ Wurde eine Herzrhythmusstörung erfolgreich durch die operative Anlage eines Schrittmachers stabilisiert, bestehen prinzipiell keine Bedenken gegen das Führen eines Fahrzeugs. Das betrifft sowohl den Pkw als auch die Führerscheinklassen C und D. Hat der Betroffene nach der Operation wieder eine gute körperliche Verfassung, bestätigt auch hier der behandelnde Kardiologe die Fahreignung. Die Fahrerlaubnisbehörde kann darüber hinaus regelmäßige Kontrolluntersuchungen anordnen.
- ▶ Auch bei Anlage eines sogenannten implantierbaren Defibrillators ist das Führen eines Pkw grundsätzlich möglich. Doch immer, wenn der Defibrillator tätig geworden ist (Schockauslösung), müssen eine mindestens dreimonatige Fahrpause und eine kardiologische Kontrolluntersuchung zur Fahreignung erfolgen. Wichtig ist jedoch: Wer Lkw oder Omnibus fährt oder Fahrgäste befördert, darf wegen der erhöhten Gefährdung nach Implantation eines Defibrillators nicht mehr fahren.

Dr. Kerstin Einsiedler
 Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr



Kurze Pause, lange Wirkung

Erholsame Pausen sind wichtig für Körper und Geist. Immer mehr Menschen fällt es allerdings schwer, richtig abzuschalten. Lesen Sie hier, was die moderne „Pausenforschung“ empfiehlt.

Viele Berufstätige sind im Wortsinn pausenlos unglücklich: Sie haben verlernt, sich zu entspannen, verzichten mehr oder weniger freiwillig auf Pausenzeiten und verlieren zunehmend ihre Leistungsfähigkeit. Und wer sich so fühlt, möchte am liebsten weniger arbeiten. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) befragt seit 2015 alle zwei Jahre Erwerbstätige zu ihrer Arbeitszeit. Für das Jahr 2021 heißt es in der Zusammenfassung der Studie:

- ▶ Durchschnittlich arbeiten abhängig Beschäftigte 38,4 Stunden pro Woche.
- ▶ Die Mehrheit möchte die Arbeitszeit verkürzen.
- ▶ Etwa die Hälfte will zudem weniger als fünf Tage in der Woche arbeiten.
- ▶ 39 Prozent arbeiten regelmäßig am Wochenende.
- ▶ Es gibt zunehmend mehr Möglichkeiten zur flexiblen Gestaltung der Arbeitszeit.

Schon vor mehr als zehn Jahren sagte ein Viertel der Befragten für den „Stressreport“ der BAuA, dass sie an Tagen mit mehr als sechs Stunden Arbeitszeit häufig die Pausen ausfallen lassen. So weit, so schlecht. Denn es ist längst nachgewiesen, dass es einen Zusammenhang zwischen Pausen und Leistungsfähigkeit gibt. Ebenfalls die BAuA fasst im Forschungsbericht „Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt – Pausen“ zusammen: „Eine Aufteilung der Gesamtpausendauer in kürzere und häufigere Pausen scheint sinnvoll.“ Die Wissenschaftler betonen, dass das Gefühl der Erschöpfung steil ansteige, je länger die Erholung aufgeschoben werde. Häufiges Durcharbeiten könne zu chronischer Übermüdung führen und weitere gesundheitliche Beeinträchtigungen nach sich ziehen.

Positiv gesagt: Wer regelmäßig die Arbeit unterbricht und sich erholt, schafft anschlie-

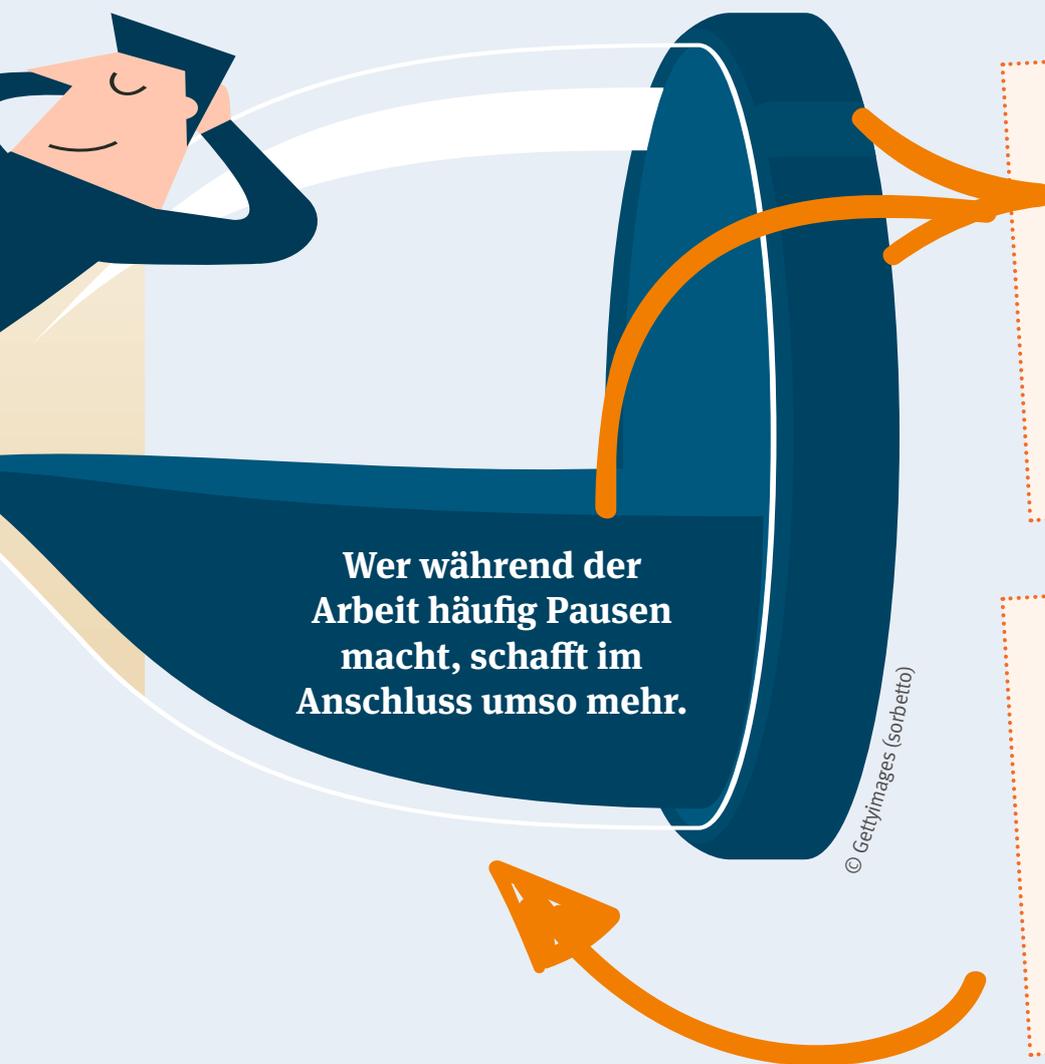
ßend umso mehr und hat weniger körperliche Beschwerden. Offen ist natürlich, was jemand in seiner Pause tut. Hier ein paar Tipps aus der aktuellen „Pausenforschung“, wie die Erholung besser gelingt.

Die Arbeit bewusst unterbrechen

Es gibt keinen Goldstandard dafür, welche Aktivität oder Art, sich auszuruhen, am besten ist. Je nachdem, was man vor und nach der Pause tut, braucht die eine Ruhe und der andere einen munteren Schwatz mit Kollegen. Aber in jedem Fall gilt, dass eine erholsame Pause wirklich eine Unterbrechung der Arbeit sein soll.

Ortswechsel unterstützen die Wirkung

Den meisten Menschen fällt es deutlich leichter, sich zu entspannen, wenn sie sich vom Arbeitsplatz entfernen. Ist das nicht möglich, kann man versuchen, sich auf einen anderen Platz zu setzen, die Augen zu



Wer während der Arbeit häufig Pausen macht, schafft im Anschluss umso mehr.

© Gettyimages (sorbetto)

schließen oder wenigstens die Blickrichtung zu ändern.

Kurze Pausen zwischendurch

Eine längere Pause am Tag ist gut, reicht aber allein nicht aus. Mehrere Kurzpausen, die fest eingeplant werden, schützen vor Erschöpfung und bringen neue Energie. Dasselbe gilt für Urlaub: Mehrere Auszeiten übers Jahr verteilt sorgen dafür, dass Körper und Geist nicht zu stark ermüden.

Den Kopf frei bekommen

Viele Menschen müssen erst wieder lernen, abzuschalten und die Themen und Probleme der Berufstätigkeit in der Freizeit zu vergessen. Dabei unterstützen einfache Maßnahmen wie Atemübungen, leichte Gymnastik oder Spaziergänge. Vorschläge zum Abschalten und Entspannen gibt es wie Sand am Meer – wichtig ist, sie regelmäßig zu befolgen.

Wenn, dann richtig

Eine Pause zeichnet sich dadurch aus, dass andere Tätigkeiten ruhen. Wer von morgens bis abends von Nachrichten und Informationen jeder Art begleitet wird, zwingt das Gehirn zu ständiger Konzentration – die es physisch gar nicht leisten kann. Also in der Pause nicht zum Handy greifen – weder um berufliche E-Mails noch um private Nachrichten zu schreiben. (dp)

+ Pausen und Erholung
www.baua.de → Themen →
 Psychische Gesundheit

Themenseite der Bundesarbeitsgemeinschaft für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit
www.basi.de/mach-mal-pause

Ich atme ein, halte inne, atme aus

Zum Entspannen hilft eine ganz einfache Übung: Atmen Sie ein paar Minuten lang tief und gleichmäßig ein und aus. Es hilft, wenn Sie dabei in Gedanken einen passenden kleinen Text sprechen, zum Beispiel „Der Atem kommt, der Atem geht“ oder den Satz in der Überschrift. Zählen unterstützt ebenfalls: beim Einatmen bis vier, Luft anhalten und bis sieben, ruhig ausatmen, dabei bis acht zählen.

Recken und strecken

Unsere Haustiere müssen wir nie daran erinnern, sich regelmäßig zu dehnen und zu lockern. Menschen brauchen meist eine kleine Gedankenstütze, aber dann lassen sich einfache Ausgleichsübungen, vor allem für den Rücken und die Augen, auch in einem anstrengenden Arbeitstag unterbringen. Setzen Sie sich realistische Ziele – es muss kein perfektes Fitnessstraining sein.

© Monika Wisniewska / AlamyStock Photo



Nach dem Essen sollst du ruhn oder 1.000 Schritte tun

Im Wort Mahlzeit steckt bereits die Zeit: Essen ist ein wichtiger und guter Grund für eine klare Unterbrechung der Arbeit. Wer anschließend noch Zeit für einen Kurzschlaf hat oder eine Runde um den Block dreht, verstärkt den Erholungseffekt.

© BG Verkehr/Marco Grundt



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Fortschritt

Wenn technische Innovationen die Arbeit auch sicherer und gesünder machen, sind wir dabei.

Auf einmal spricht alles über künstliche Intelligenz. Egal, wie man dazu steht, sie ist da und sie ist nicht mehr aus der Welt zu schaffen. Mit einiger Sicherheit wird sie Arbeitsplätze kosten. Nun hat man aber im Moment nicht den Eindruck, als gäbe es in unserer Gesellschaft zu wenig Arbeit. Nicht nur Fachkräfte werden händierend gesucht. Insofern spricht einiges dafür, die Chancen zu nutzen, die in dieser Entwicklung liegen.

Nicht nur künstliche Intelligenz beseitigt Arbeitsplätze – ganz normale menschliche Intelligenz, sprich Erfindungsreichtum, tut es auch. Dank technischer Entwicklungen kann heute eine Person das tun, wofür es früher unter teilweise erheblichen Gefährdungen ganze Gruppen, immer aber mindestens zwei Personen brauchte: einen Lkw fahren, pflegebedürftige Menschen vom Bett in den Rollstuhl bewegen, Geldkoffer transportieren oder ein Schiff entladen. Sofern neben der Rationalisierung dadurch die Arbeit auch sicherer und gesünder wird, sind wir dabei. Fortschritt darf man nicht aufhalten, aber muss ihn so gestalten, dass die vielfältigen Arbeitsplätze der Zukunft Unfälle und Erkrankungen noch unwahrscheinlicher machen. Deshalb braucht die Vision Zero den Fortschritt, sei es mit künstlicher oder menschlicher Intelligenz.

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)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

Leserbriefe und Adressänderungen:

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

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

**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 7 gesehen?**

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“

Frage 1 – a, c

Frage 2 – a, b

Frage 3 – a, b, c

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel. 040 3980-0
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
info@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de
+ www.bg-verkehr.de

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

Abo-Hinweise

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



Die Hauptverwaltung
der BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
Dezember 2023.

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

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