

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der  BG Verkehr



Infos für

Pferdehalter | 14

Erste Hilfe | 6 gut organisieren

Selbstverwaltung: Das sind die Pläne der neuen Vorsitzenden | 8

Gemeinsam gegen Unfälle beim Rechtsabbiegen | 11

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen
- 10 Verkehrsmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6 Erste Hilfe gut organisieren
Was Betriebe leisten müssen
- 8 Selbstverwaltung der BG Verkehr
Die neuen Vorsitzenden
im Interview
- 11 Tod und Trauma verhindern
Der Kampf gegen Unfälle
beim Rechtsabbiegen
- 14 Pferdehaltung
Was Sie beim Einsatz von
Hofladern beachten müssen

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



11 Unfälle beim Rechtsabbiegen



14 Pferdehaltung: Einsatz von Hofladern



8 Vorstand im Interview



6



© Titelbild: Shutterstock (FrankHH); Inhalt: iStock (ollo); Adobe Stock (zinkevych); Marco Grundt; Weidemann



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

Tödlicher Unfall mit Tanklastzug

Eine Taxifahrerin war bei starkem Regen auf einer Bundesstraße unterwegs. Dabei geriet sie auf die Gegenfahrbahn. Der entgegenkommende Tanklastzug konnte nicht mehr abbremsen, sodass die Fahrzeuge frontal zusammenstießen. Die Fahrerin verstarb an der Unfallstelle, der Lkw-Fahrer erlitt einen Schock und wurde ins Krankenhaus eingeliefert. Die Unfallursache ließ sich nicht eindeutig ermitteln. Nicht angepasste Geschwindigkeit oder Ablenkung könnten eine Rolle gespielt haben.

Arbeitsgrube nicht abgedeckt

Um einen Reisebus in der Werkstatt zu waschen, holte ein Busfahrer den Hochdruckreiniger von der Wand. Er bewegte sich langsam rückwärts Richtung Bus, während er den Schlauch abwickelte. Dabei dachte er nicht mehr daran, dass die Arbeitsgrube am Heck des Busses offen und ungesichert war, und stürzte rückwärts in die Grube. Wegen der Verletzungen am Rücken fiel er für längere Zeit aus.

Pferd scheut und Azubi stürzt schwer

Zwei Auszubildende unterstützten einen Hufschmied bei einem nicht schmiedefrommen Wallach. Während der erste Azubi das Pferd am Führstrick hielt, sollte der zweite die Hufe zum Beschlagen anheben. Doch als der Schmied das Eisen vorbereitete, scheute das Pferd plötzlich. Der zweite Auszubildende verlor den Führstrick und stürzte auf den gepflasterten Boden. Dabei erlitt er schwere Verletzungen am Hinterkopf.



Kampagne gegen Ablenkung und fehlende Fahrtüchtigkeit

Mangelnde Aufmerksamkeit und beeinträchtigte Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr sind oft unterschätzte Ursachen für Unfälle. Dafür sensibilisiert der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) mit seiner Schwerpunktaktion 2024 und will Arbeitsunfälle vermeiden helfen. Wegen Ablenkung am Steuer – beispielsweise durch Smartphones – starben laut DVR etwa 100 Menschen im Jahr 2022 auf deutschen Straßen. Müdigkeit, Alkohol, Drogen und Medikamente sind weitere Faktoren für mangelnde Fahrtüchtigkeit. Alkohol am Steuer war im Jahr 2023 die Ursache für 15.146 Unfälle mit Personenschaden. Um Beschäftigte zu Aufmerksamkeitsdefiziten und Fahrtüchtigkeit aufzuklären, stellt der DVR im Internet Filme, Seminarmaterialien und Präsentationen für Unternehmen bereit.

[+ Schwerpunktaktion 2024: Aufmerksamkeitsdefizite und Fahrtüchtigkeit
www.schwerpunktaktion.de/medien](http://www.schwerpunktaktion.de/medien)



Stefan Thyroke über- nimmt 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.

Deeskalations-Seminar

Das aggressive Verhalten von Kunden ist in einigen Berufen zunehmend ein Risiko. Mit einem neuen Seminarangebot unterstützt die BG Verkehr Mitgliedsbetriebe dabei, präventive Maßnahmen zu ergreifen.

[+ www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)
Webcode: 24222606

Trauma-Verarbeitung

Durch eine Gewalttat oder einen Unfall Traumatisierte brauchen Hilfe. Der Flyer „Traumatisierende Ereignisse“ bietet dafür unter anderem die Kontaktdaten der Traumalotsen der BG Verkehr.

[+ www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)
Webcode: 13568468

Mobiles Arbeiten

Die Broschüre „Büro und Bildschirm unterwegs“ der BG Verkehr bietet eine Handlungshilfe für Gesundheitsschutz bei mobilem Arbeiten.

[+ www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)
Webcode: 23634140



Pferde mit lockigem Fell sind nicht hypoallergen

„Curly Horses“ lösen nicht weniger Allergien aus als andere Pferderassen. Das belegt eine Studie unter Mitwirkung des Instituts für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IPA). Bisher galt die Annahme, die Rasse American Bashkir Curly Horses sei aufgrund ihres lockigen Fells hypoallergen.

www.dguv.de/ipa/presse

Zum 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*



Mehr Verkehrstote

Im Jahr 2023 starben laut Statistischem Bundesamt 2.817 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr – 29 mehr als im Vorjahr. Einen deutlichen Anstieg (64 Menschen, das sind 17 Prozent) gab es unter den Fußgängern. Verdoppelt hat sich die Zahl der getöteten Insassen von Bussen, es starben 16 Menschen. Auch die Zahl der Unfalldtoden auf E-Scootern war mit 20 doppelt so hoch wie 2022. Die Zahl der Verkehrstoten in Pkw sank mit 1.183 Menschen leicht. Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle stieg um 4,5 Prozent auf 2.512.899. Insgesamt kamen 366.478 Menschen dabei zu Schaden, 3.344 mehr als 2022. Die Zahl der Schwerverletzten sank hingegen deutlich um 5.262 auf 52.465 – ein Rückgang um 9,1 Prozent.

www.destatis.de

18-Jährige sollen Lkw und Bus fahren dürfen

Das Europäische Parlament will eine Senkung des Mindestalters bei den Führerscheinklassen C und D1: Künftig sollen 18-Jährige die Fahrerlaubnis für Lkw über 3,5 Tonnen (C) und für Busse bis maximal 16 Fahrgäste (D1) erwerben können. Derzeit gilt ein Mindestalter von 21 Jahren. Zudem sollen auch 17-Jährige bereits einen Lkw-Führerschein machen können, wenn sie anschließend von einem erfahrenen Fahrzeugführer begleitet werden. Mit der Initiative möchte das EU-Parlament dem Mangel an Berufskraftfahrern begegnen. Der Beschluss wird nun mit EU-Kommission und Ministerrat verhandelt.

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!**

© picture alliance/dpa | Ute Wessels | Caroline Seidel, Shutterstock (PATIWIT HONGSANG; Goran Jakus; Tero Vesalainen)

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.

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. Für Dienstleister im Personenverkehr ist das außerhalb der Betriebshöfe und Fahrdienstleistungstellen eine Herausforderung. Denn ist ein Fahrzeug regelmäßig mit zwei oder mehr Beschäftigten unterwegs, muss auch darunter ein Ersthelfer sein. Eine praktikable Lösung ist: Jeder Fahrzeugführer im Unternehmen wird als Ersthelfer ausgebildet.

Taxi- und Omnibusfahrer bleiben im Notfall oft auf sich allein gestellt. Umso wichtiger ist es, dass auch sie in Erster Hilfe gut geschult sind. Die BG Verkehr rät deswegen: Die Fahrer sollen alle zwei Jahre ihre Kenntnisse mit einem Kurs auffrischen.

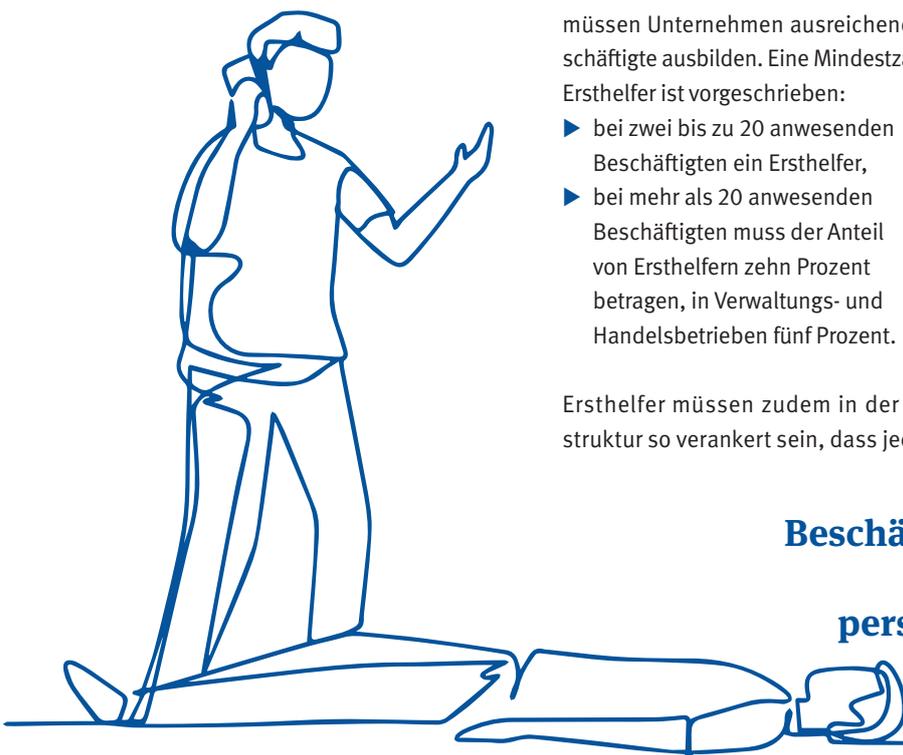
Ergänzende Medien nutzen

Elerntes 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.



Eigenschutz geht vor

Im Personenverkehr ereignen sich zahlreiche Verkehrsunfälle. Fahrzeugführer sollten sich nicht auf lange zurückliegende Erste-Hilfe-Kurse verlassen. Das Wissen verblasst. Die BG Verkehr rät, alle zwei Jahre die Erste-Hilfe-Kenntnisse über Kurse aufzufrischen.

Eine zentrale Grundregel bei Unfällen: Zuerst für Sicherheit sorgen! Zum Eigenschutz müssen Sie unbedingt eine Warnweste tragen. Nie unbedacht auf die Fahrbahn treten. Zur Sicherung der Unfallstelle Warndreieck oder Warnleuchte in ausreichender Entfernung aufstellen.



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, Meldeblick 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 Arbeitsunfalles herangezogen werden.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit
bei der BG Verkehr

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.



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

+ 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

„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).



Abstand einhalten

Wie wichtig ein ausreichender Seitenabstand beim Überholen ist, zeigte sich jüngst in einem Urteil des Landgerichts Saarbrücken. Geklagt hatte ein Fahrzeughalter. Beim Beladen seines Autos durch die hintere Tür auf der Fahrerseite war ein vorbeifahrender Pkw mit der Tür kollidiert. Dessen Fahrer muss nun die Reparaturkosten tragen. Der Kläger habe darauf vertrauen dürfen, dass ein sich näherndes Fahrzeug die von Weitem sichtbar geöffnete Tür erkennen und sich darauf einstellen würde, urteilten die Richter.

LG Saarbrücken, Urteil vom 10.11.2023, Az. 13 S 8/23

15.146

Unfälle mit Personenschaden hatten im Jahr 2023 Alkohol am Steuer als Ursache.

EU-Parlament ist für europaweit geltendes Fahrverbot

Das Europäische Parlament hat sich für europaweit geltende Fahrverbote und Verschärfungen zum Entzug der Fahrerlaubnis ausgesprochen. Demnach soll der Führerschein bei einer Übertretung von mehr als 30 km/h innerorts und mehr als 50 km/h außerorts eingezogen werden. Innerhalb einer Frist folgt dann die Entscheidung, ob das Fahrverbot EU-weit ausgesprochen wird. Bislang gilt ein Fahrverbot nur in dem Land, in dem es verhängt wurde. Zudem wollen die Abgeordneten das Fahren ohne Führerschein als schweren Verkehrsverstoß in allen Mitgliedsstaaten einstufen – wie etwa Alkohol am Steuer. Bei diesen Verstößen werden Informationen automatisch mit dem EU-Staat geteilt, der den Führerschein ausgestellt hat.

+ www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20240202IPR17309



Grenzwert für Cannabis

Eine Expertengruppe hat vorgeschlagen, den Grenzwert für den Cannabiswirkstoff THC im Straßenverkehr von bislang einem Nanogramm THC je Milliliter Blutserum auf 3,5 Nanogramm zu erhöhen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hatte die Arbeitsgruppe im Zuge der Cannabislegalisierung eingerichtet. Die Wirkung dieses neuen Werts sei mit einer Wirkung von etwa 0,2 Promille Blutalkohol vergleichbar. Gleichzeitig befürworten die Fachleute bei Cannabiskonsum ein absolutes Alkoholverbot am Steuer. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung betont dagegen ihren Standpunkt zu null Toleranz von Alkohol und Drogen am Arbeitsplatz. Das gelte selbstverständlich auch für alle Beschäftigten, die im Straßenverkehr unterwegs seien. Zum Redaktionsschluss hatte die empfohlene Grenzwertanhebung noch keinen Eingang in die Gesetzgebung gefunden.

Schulterblick vor dem Aussteigen

Ein Schulterblick kann Leben retten. Deshalb werben nun Kopfstützenbezüge in 750 Hamburger Taxis für mehr Achtsamkeit beim Aussteigen. Das Ziel: „Dooring-Unfälle“ vermeiden. Das sind Unfälle, bei denen Radfahrer durch plötzlich aufgestoßene Autotüren erfasst werden. Die Hamburger Taxi-Unternehmen haben in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club 1.500 Kopfstützenbezüge herstellen lassen. Die Bezüge fordern die Fahrgäste auf den Rücksitzen auf, vor dem Öffnen der Tür über die Schulter zu schauen – um sich zu versichern, dass alles frei ist. Die Aktion soll zu rücksichtsvollem und umsichtigem Miteinander im Straßenverkehr beitragen.

+ www.mehrachtung.de/hamburger-taxi-aktion



© www.mehrachtung.de; iStockphoto (empreverde22); picture alliance/dpa | Julian Stratenschulte; shutterstock (FooTtoo)



Tod und Trauma beim Abbiegen

© picture alliance/dpa | Jens Büttner

Ab dem 7. Juli 2024 werden Abbiegeassistenten in allen neu zugelassenen Lkw und Bussen ab 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse Pflicht. Doch der Kampf gegen Rechtsabbiegeunfälle und ihre traumatischen Folgen hat viele Facetten – und ist noch lange nicht gewonnen.

Es war ein Verkehrsunfall, der für Entsetzen sorgte: Ein 33-jähriger Radfahrer wurde am 18. November im Hamburger Stadtteil St. Georg von einem abbiegenden Reisebus überrollt und erlag kurze Zeit später im Krankenhaus seinen Verletzungen. Der Radfahrer war mit seinem Rennrad parallel zu dem Reisebus unterwegs gewesen. Beim Rechtsabbiegen muss der Busfahrer den Radfahrer übersehen haben. Ein Augenzeuge berichtete von einem lauten Knall, der Reisebus kam mit dem Vorderrad auf dem Rennrad zum Stehen. Rettungskräfte versuchten noch, den 33-jäh-

rigen Radfahrer wiederzubeleben. Der Busfahrer musste seelsorgerisch betreut werden.

Häufig schwerste Unfallfolgen

Abbiegeunfälle zwischen Bussen und Lkw einerseits und Radfahrern oder Fußgängern andererseits sind aufgrund der häufig schweren Unfallfolgen in den Fokus der Politik und der Medien geraten. In der offiziellen Unfallstatistik werden Rechtsabbiegeunfälle zwischen Lkw, Bussen und Radfahrern nicht gesondert erfasst. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) kam bei einer Auswer-

tung von Polizei- und Pressemeldungen auf 19 getötete Radfahrer im Jahr 2022. Im Jahr 2023 waren es bis August zwölf Todesopfer. In den Jahren vor 2020 gab es jährlich mehr als 30 tote Radfahrer zu beklagen.

Den Rückgang führt der ADFC auf die seit April 2020 geltende Pflicht für schwere Kraftfahrzeuge zur Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen zurück – und auf die Einführung von Abbiegeassistenten. Allein in Hamburg starben im Jahr 2023 fünf Radfahrer und Radfahrerinnen nach Abbiegeunfällen mit Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse. Keines der Fahrzeuge verfügte über Abbiegeassistenten.

Hoffnung Abbiegeassistent

Auf den Abbiegeassistenten ruhen große Hoffnungen. Ab dem 7. Juli werden sie in allen neu zugelassenen Lkw und Bussen ab 

„Für den Fahrer ist es wichtig, dass die Vorgesetzten und Kollegen hinter ihm stehen und Verständnis zeigen.“

Dr. Albrecht Schumacher,

Leiter der Psychotraumatologischen Ambulanz am BG Klinikum in Hamburg

3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse Pflicht. Diese sollen Lkw- und Busfahrer in kritischen Verkehrssituationen warnen – zum Beispiel mittels optischer oder akustischer Signale, wenn Radfahrer im sogenannten toten Winkel auftauchen.

Eine sofortige, drastische Senkung der Abbiegeunfälle wird es jedoch ab dem 7. Juli nicht geben, denn eine Nachrüstpflicht besteht nicht. Es wird also einige Jahre dauern, bis im Zuge der Flottenerneuerung der überwiegende Teil der Lkw und Busse mit den elektronischen Helfern ausgestattet ist.

So lange wollen zahlreiche Fuhrparkchefs nicht warten und bestellen die am Markt bereits seit einigen Jahren verfügbaren Nachrüstlösungen. Unternehmen und Kommunen, die Busse betreiben, können sich die Nachrüstungen aus dem Förderprogramm für Abbiegeassistenzsysteme bezuschussen lassen, welches das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auflegte. Das Förderprogramm unterstützte von 2019 bis 2022 die Anschaffung von 33.500 Abbiegeassistenzsystemen. Das Förderprogramm für 2024 startete am 24. April. Zuständig ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). Die Förderung beträgt höchstens 80 Prozent der zwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch 1.500 Euro je Einzelmaßnahme.

Nachrüstung gut planen

Wer eine Nachrüstung in Erwägung zieht, sollte sich vor der Investitionsentscheidung genau informieren. Als der ADAC 2021 neun Nachrüstlösungen testete, fielen vier Systeme mit der Note „mangelhaft“ durch. Nur zwei Lösungen erhielten die Note „gut“. Nun haben die Systemanbieter mittlerweile viel verbessert, aber die grundlegenden Empfehlungen des ADAC behalten ihre Gültigkeit. Der Automobilclub empfiehlt unter anderem, klassifizierende Systeme einzubauen, die Fußgänger und Radfahrer von festen Hindernissen wie Pollern unterscheiden können. Ein System, das die Fahrer ständig mit Fehlalarmen nervt, halten die Verkehrsexperten für kontraproduktiv. Eine Forderung der BG Verkehr: Fahrerinnen und Fahrer müssen auf jeden Fall gründlich in die Abbiegeassistenten eingewiesen werden, um Funktionsweise und Grenzen des Systems zu kennen.

Investitionen in geeignete Abbiegeassistenten schützen nicht nur schwächere Verkehrsteilnehmer, sondern auch das eigene Fahrpersonal. Eine Untersuchung der BG Verkehr von 214 Arbeitsunfällen (davon 86 Prozent Verkehrsunfälle) mit psychischen Folgen ergab: Viele Fahrerinnen und Fahrer sind nach der Beteiligung an einem schweren Verkehrsunfall mit Verletzten oder Toten schwer traumatisiert. Im Mittel waren die betroffenen Personen 40 Tage arbeitsunfähig.

BG Klinikum hilft Betroffenen

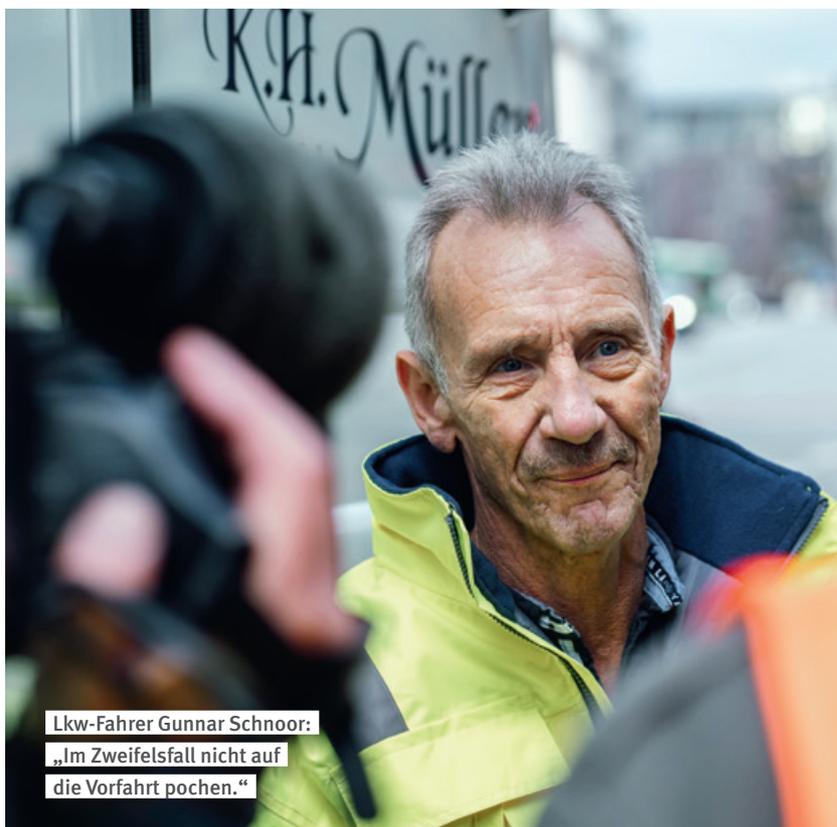
Dr. Albrecht Schumacher, Leiter der Psychotraumatologischen Ambulanz am BG Klinikum Hamburg, weiß, wie unterschiedlich Menschen auf traumatische Ereignisse, wie etwa die Beteiligung an einem Verkehrsunfall mit Toten oder schwer Verletzten, reagieren. „Manche Fahrer und Fahrerinnen schaffen

es, selbst den Rettungsdienst zu alarmieren und die Unfallstelle abzusichern. Andere sind dazu aufgrund einer Schockreaktion gar nicht mehr in der Lage“, sagt Dr. Schumacher. Doch auch für scheinbar gefasste Lkw-Fahrende kommt eine Fortsetzung des Dienstes nach einer Unfallbeteiligung nicht infrage. Ob eine seelsorgerische oder ärztliche Erstbetreuung notwendig ist, entscheidet sich im Einzelfall. „Sehr hilfreich ist es, wenn die Betroffenen nach dem Ereignis in ein stabiles soziales Umfeld zurückkehren können“, betont Dr. Schumacher.

Die Tage nach dem traumatischen Ereignis sind nicht leicht. „Die Betroffenen leiden unter Schlafstörungen, Bilder des Unfalls drängen sich auf, manche Menschen entwickeln Schuld- und Schamgefühle“, beschreibt Dr. Schumacher mögliche Symptome. Nach etwa 14 Tagen lässt sich

„Viele Radfahrer können sich nicht vorstellen, wie schwer es ist, sie zu sehen, wenn sie neben dem Lkw warten oder schnell von hinten herankommen.“

Gunnar Schnoor, Berufskraftfahrer



Lkw-Fahrer Gunnar Schnoor:
„Im Zweifelsfall nicht auf
die Vorfahrt pochen.“

Die Kamera nimmt das Geschehen rechts vom Bus auf. Der Fahrer kann die Kamerabilder auf einem Bildschirm im Bus sehen.

© picture alliance/dpa | Sonja Wurtscheid



beurteilen, ob eine Besserung eintritt oder sich die Symptome verfestigen.

In letzterem Fall brauchen die Betroffenen unbedingt professionelle Hilfe – beispielsweise durch eine psychotraumatische Ambulanz. Wie die Patienten dort behandelt werden, unterscheidet sich von Fall zu Fall. „Generelle Linien sind die Verbesserung des Schlafs, die Etablierung einer guten Tagesstruktur und das Vermitteln von Methoden zur Entspannungsförderung“, erklärt Dr. Schumacher. In der Psychotraumatologischen Ambulanz am BG Klinikum Hamburg wird auch an unfallspezifischen Ängsten gearbeitet. Dies hilft bei der Rückkehr an den Arbeitsplatz. Ein Mittel ist begleitetes Fahren im Pkw und Lkw, welches das BG Klinikum in Zusammenarbeit mit einer Fahrschule organisiert. Ebenfalls wichtig: die spezifische Unfallnachbereitung, bei der Therapeut und Patient den Unfall zusammen durchgehen.

Auch der Arbeitgeber kann einiges zur Genesung beitragen. „Für den Fahrer ist es wichtig, dass die Vorgesetzten und Kollegen hinter ihm stehen und Verständnis zeigen. Gerade Vorgesetzte sollten nach Unfällen Kontakt halten und sich regelmäßig nach dem Befinden erkundigen“, rät Dr. Schumacher.

Lkw-Fahrer unterstützen die Hamburger Aktion

Noch besser ist es natürlich, wenn gar nicht erst etwas passiert. Dazu können alle Verkehrsteilnehmer etwas beitragen. „Viele Radfahrer und Fußgänger konnten sich überhaupt nicht vorstellen, wie schwierig es für uns Fahrer ist, jemanden zu sehen, der direkt neben dem Fahrzeug auf Grün wartet oder auf dem Fahrrad mit hoher Geschwindigkeit von hinten herankommt“, fasst der Berufskraftfahrer Schnoor seine Eindrücke zusammen. Er selbst war einmal in einen Abbiegeunfall verwickelt. „Das ging glimpflich ohne Personenschaden ab, aber der Schreck hat mir gereicht“, erinnert sich Schnoor mit Grauen. Sein Appell an die Radfahrer: „Gerade im Dunkeln auf funktionierende Beleuchtung achten, gut erkennbare Bekleidung tragen und im Ernstfall nicht auf die Vorfahrt pochen, wenn unsicher ist, ob der Fahrer eines abbiegenden Lkw den Radler wahrgenommen hat.“

Auch die Verkehrspolitik kann zu einer Verminderung der Unfallzahlen beitragen. Verkehrsexperten fordern seit Langem den sicheren Umbau von Kreuzungen und eine Trennung der Grünphasen an Ampeln. Obwohl Unfallforscher diese Forderungen unterstützen, hat sich bislang zu wenig getan. (bjh)

Hilfe von der BG Verkehr

Trauma-Lotsen

Viele Fahrerinnen und Fahrer werden mit der seelischen Belastung eines traumatischen Ereignisses nicht allein fertig. Damit Führungsverantwortliche und Betroffene aus Mitgliedsunternehmen möglichst rasch Unterstützung erhalten, hat die BG Verkehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als sogenannte Trauma-Lotsen geschult. Diese Trauma-Lotsen sind direkt in den Unfallabteilungen der Bezirksverwaltungen tätig. Sie stehen als Ansprechpersonen zur Verfügung, können kompetent Auskunft geben, kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeutinnen und Therapeuten.

+ Informationen
zu Trauma-Lotsen
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16238205



Die wendigen Hoflader sind beim Mistladen äußerst praktisch.

Die neuen Arbeitstiere

Pferde sind heute meist zum Reiten oder Fahren da – für die grobe Arbeit gibt es Maschinen. Aber auch die kann man nicht „einfach so“ bedienen. Worauf es ankommt, zeigen wir am Beispiel des Hofladers.

Hoflader sind selbstfahrende Arbeitsmaschinen. Sie sind vielseitig und wendig und gehören in der Pferdehaltung mittlerweile zu den beliebtesten Helfern. Vom Ausmisten bis zum Lagern von Rundballen geht die Arbeit plötzlich leichter und schneller. Und die Bedienung erscheint leider vielen Menschen kinderleicht. Deswegen gibt es Polizeimeldungen wie diese:

+++ Der junge Mann transportierte einen großen Strohballen auf der Gabel des Hofladers. Vermutlich aufgrund eines Bedienfehlers kippte der Lader um, wobei der Fuß des Mannes unter dem Hoflader einklemmte. Die Feuerwehr musste ihn aus dieser Lage befreien und er kam mit schweren Verletzungen in ein Krankenhaus. +++

+++ Ein Erwachsener überließ einem neben ihm sitzenden Kind während der Fahrt die Lenkung. Durch einen Lenkfehler geriet der Hoflader auf einen Misthaufen und fiel um. Das Kind wurde von dem Fahrzeug getroffen und erlitt tödliche Verletzungen. +++

+++ Der Landwirt nahm einen 250 Kilo schweren Strohballen auf und rangierte rückwärts. Ein Kollege geriet mit einem Fuß unter das

Sicher gestaltete Hoflader

- ▶ **Überrollschutz**
Die Kabine ist so gestaltet, dass der Hoflader nicht um mehr als 90 Grad kippt, falls er umstürzt.
- ▶ **Fahrrückhaltesysteme**
Bügelstüren, Klappbügel-systeme und Gurtbügel-systeme sichern die Person am Steuer, damit sie bei einem Unfall nicht aus dem Hoflader geschleudert und am Boden eingequetscht wird.
- ▶ **Fahrerkabine**
Eine Kabine schützt zum Beispiel vor einem herabfallenden Großballen.
- ▶ **Rückfahrkamera**
Damit sieht man mehr und kann schneller auf Personen im Gefahrenbereich hinter dem Lader reagieren.

Fahrzeug, als er neben dem Fahrzeug stehend etwas aufheben wollte. Er wurde mit einem komplizierten Fersenbeinbruch vom Rettungsdienst in die Klinik gebracht. +++

Geeignetes Modell auswählen

Bereits vor der Beschaffung eines Hofladers muss man gründlich darüber nachdenken, bei welchen Aufgaben und Tätigkeiten er eingesetzt werden soll. „Wir stellen bei Unfalluntersuchungen leider oft fest, dass ein Arbeitsmittel verwendet wurde, das für die Aufgabe nicht geeignet war“, sagt Axel Güldenpfennig, Referent für Pferdehaltung bei der BG Verkehr. „Es ist zum Beispiel ein Unterschied, ob regelmäßig Großballen eingelagert und verladen werden müssen oder nur hin und wieder ein kleiner Ballen zur Heuraufe auf dem Paddock gebracht werden soll.“

Die maximalen Abmessungen (Breite und Höhe) des Laders hängen meist von den örtlichen Gegebenheiten ab. Benötigt man zum Beispiel wegen enger Durchgänge in der Anlage ein eher schmales Gerät, eignen sich dafür Modelle mit Knicklenkung. Sie sind allerdings umsturzgefährdet, speziell wenn ungeübte Fahrerinnen oder Fahrer sich verschätzen und zu scharf einschlagen.

Mit dem selbstständigen Führen von Hofladern darf die Unternehmensleitung nur Personen beauftragen die:

1. mindestens 18 Jahre alt sind,
2. körperlich und geistig geeignet sind,
3. im Führen des Hofladers unterwiesen sind,
4. ihre fachliche Eignung hierzu nachgewiesen haben und
5. von denen zu erwarten ist, dass sie zuverlässig sind.

Ebenfalls wichtig: Damit niemand unbefugt das Gerät nutzen kann, sichern die Verantwortlichen den Hoflader zum Beispiel durch das Abziehen des Schlüssels.

Klarheit schaffen durch Unterweisung

Hoflader dürfen – so wie alle anderen Arbeitsmittel auch – nur bestimmungsgemäß verwendet werden. Die Informationen zur bestimmungsgemäßen Verwendung stehen in der Betriebsanleitung des Herstellers. Auf Basis der Betriebsanleitung, der örtlichen Gegebenheiten und der Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilung erstellt die Unternehmensleitung eine Betriebsanweisung, an die sich die Beschäftigten beim Umgang mit dem Hoflader halten müssen. Die Betriebsanweisung dient als Grundlage für die persönliche Unterweisung.

Für die Unterweisung gilt: Alle Beschäftigten müssen mindestens einmal im Jahr unterwiesen werden. Verantwortlich dafür ist die Unternehmensleitung, sie kann die Aufgabe

„Schon seit 1996 müssen auch kleine Betriebe eine Gefährdungsbeurteilung durchführen.“

Axel Güldenpfennig,
Referent für Pferdehaltung
bei der BG Verkehr

an zuverlässige und fachkundige Personen übertragen. Am Besten geschieht dies schriftlich, um Aufgaben abzugrenzen. Unterweisungen behandeln zum Beispiel konkrete Gefährdungen am Arbeitsplatz, Schutz- und Notfallmaßnahmen oder anlassbezogen zum Beispiel ein neues Arbeitsgerät, einen Unfall oder Beinahe-Unfall. Wer neu eingestellt wird, erhält sofort eine Unterweisung. „Denken Sie gleich an die Dokumentation“, rät Axel Güldenpfennig, „damit Sie die Unterlagen bei Nachfragen von Aufsichtsbehörden zur Hand haben.“ (dp)

+ **Sicherheit durch Betriebsanweisungen**
DGUV Information 211-010
publikationen.dguv.de

Infos zur Unterweisung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 10618419

Infos zur Gefährdungsbeurteilung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 18650414

Kontakt zur Prävention
Praev_Pferdehaltung@bg-verkehr.de

Nachgefragt ...

... bei Axel Güldenpfennig, Referent für Pferdehaltung bei der BG Verkehr

Brauchen auch kleine Betriebe mit nur wenigen Beschäftigten eine Gefährdungsbeurteilung?

Klares Ja! Viele Verantwortliche sind überrascht, wenn sie zum ersten Mal davon erfahren und fragen, ob das eine neue Vorschrift sei. Dabei besteht diese Forderung schon seit 1996, als das Arbeitsschutzgesetz in Kraft getreten ist. Jeder Betrieb mit Beschäftigten muss die Gefährdungsbeurteilung vorweisen.

Was heißt das konkret?

Eine Beurteilung der Gefährdungen führen wir im Alltag oft ganz selbstverständlich durch. Sie bemerken zum Beispiel, dass auf dem Heuboden an einer Bodenluke Absturzgefahr besteht, installieren daraufhin eine Absturzsicherung und überprüfen anschließend, ob die Gefahr beseitigt ist. Die Verantwortlichen müssen systematisch die betrieblichen Gefährdungen ermitteln, Maßnahmen zu deren Beseitigung festlegen und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen. Diese Punkte müssen dokumentiert werden.

Wie geht es dann weiter?

Sind Schutzmaßnahmen festgelegt, werden zuerst die Beschäftigten unterwiesen. Die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung bereitet leider gerade den Kleinunternehmen oft Probleme. Aber die Unterweisung und Gefährdungsbeurteilung werden insbesondere nach Unfällen auch von anderen Behörden eingefordert, sie dienen der Rechtssicherheit des Unternehmers. Beides muss dokumentiert werden und vorliegen. Ich rate dazu, auch den Auftrag zum Führen des Hofladers schriftlich zu formulieren.

Kann da jemand helfen?

Es gibt Möglichkeiten der Unterstützung, insbesondere die Fachkraft für Arbeitssicherheit ist eine sehr große Hilfe. Wir bieten Unterweisungshilfen für allgemeine Themen. Bei spezifischen Fragestellungen beraten auch gern die Aufsichtspersonen der BG Verkehr.



Mit den Ballenzangen lassen
sich die schweren Rundballen
sicherer transportieren.



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 Gefahrtarifstellen, den tatsächlichen Betriebsverhältnissen oder der Zuordnung des meldepflichtigen Entgelts zu den Gefahrtarifstellen? 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



**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

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. April 2024

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

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 Adresszeile 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