

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Konzepte für  
die Zukunft | 6

Schmuck tragen an Bord | 14

Unfallfrei zur Arbeit mit dem Pedelec | 16

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen
- 13 Aktuelles

## SICHER ARBEITEN

- 6 Neue Technologien  
Branchenkonferenz  
Binnenschifffahrt diskutiert  
Chancen und Risiken für  
den Arbeitsschutz
- 10 Wege frei zum Führerschein  
Wie Menschen mit Leseschwäche  
oder Sprachbarrieren die  
Prüfung schaffen
- 14 Schick oder schädlich?  
Schmuck tragen an Bord  
von Seeschiffen
- 16 Pedelecs  
Sicher unterwegs  
mit Elektroantrieb

## GUT VERSICHERT & GESUND

- 18 Gesundheitstipps & mehr
- 20 Schwerer Motorradunfall  
Ein Fahrlehrer berichtet über  
das Leben im Rollstuhl

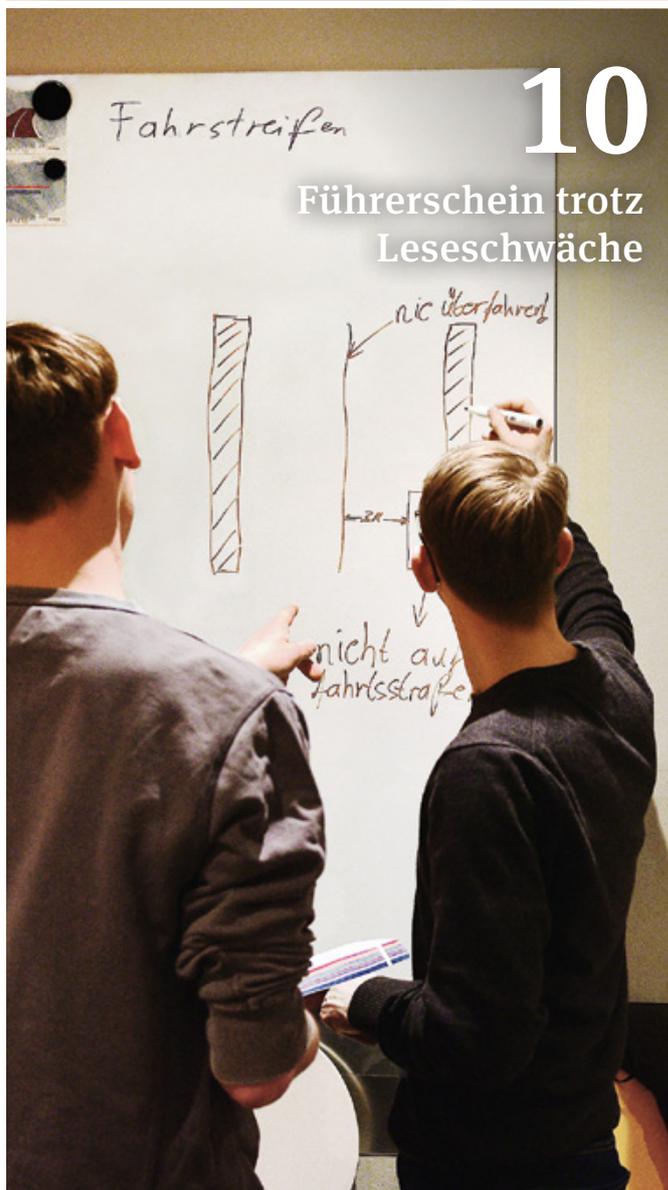
## SERVICE

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



# 6

## Branchenkonferenz Binnenschifffahrt



# 10

## Führerschein trotz Leseschwäche



# 20



© Titel: picture alliance/dpa | Sina Schuldt; Inhalt: Thomas Panzau / BG Verkehr; picture alliance / SZ Photo | Robert Haas; Adobe Stock (MR.Zamis); Beate Basenau | BG Verkehr

**14**  
Schmuck  
an Bord

Leben im  
Rollstuhl



***Auch im Zeitalter  
der Digitalisierung  
haben gute Ideen  
nicht immer etwas  
mit Hightech zu tun.***

## Neue Ideen für gute Arbeit

Vielleicht liegt es ja am herannahenden Frühling. Beim Blättern in den Branchenausgaben des SicherheitsProfi (die Sie alle kostenlos im Internet finden) blieb ich mehrfach an Artikeln hängen, die sich um das Thema Innovationen drehen. In unserer Schifffahrtsausgabe finden Sie beispielsweise einen Bericht über die Branchenkonferenz Binnenschifffahrt. Fast 200 Profis informierten sich in Hamburg über die Herausforderungen durch neue Antriebe und die Möglichkeiten der Digitalisierung an Bord – wichtige Impulse für das bodenständige Gewerbe.

Im Güter- und Personenverkehr hilft modernste Technik, schwere Unfälle beim Rechtsabbiegen zu vermeiden. Mitte des Jahres wird endlich der Abbiegeassistent Pflicht in neu zugelassenen Lkw, Bussen und Transportern. Unser Artikel beschreibt aber auch, was Mitgliedsunternehmen ganz analog auf die Beine stellen, um schwächere Verkehrsteilnehmer für die Gefahren an Kreuzungen und Einmündungen zu sensibilisieren.

Aber es muss ja nicht immer Hightech sein: In der Branchenausgabe Entsorgung lesen Sie, wie man mit einem kleinen Stück Blech die Risiken beim Verladen von Altpapierballen senken kann.

Übrigens weiß ich seit der Lektüre der Post-Postbank-Telekom-Ausgabe, was ein Gemba Walk ist. Sie auch? Ich hoffe, ich habe Sie ausreichend neugierig gemacht und wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine anregende Lektüre – und jederzeit viel Innovationskraft in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

Ihre

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der  
Geschäftsführung der BG Verkehr

## Aktuelle Unfallmeldungen

### Glatter Boden

Der Schiffsführer eines Binnenschiffs wollte die Maschinenraumklappe öffnen, als er auf dem feuchten Boden ausrutschte. Er fiel daraufhin in den Maschinenraum. Beim Sturz traf ihn die Maschinenraumklappe hart am Oberarm und beim Aufprall verletzte er sich an der Lendenwirbelsäule. Der Schiffsführer war daraufhin mehrere Wochen arbeitsunfähig.

### Eingeklemmt

Steuermann W. sollte einen Pkw mit dem Bordkran vom Schiff an Land heben. Während das Schiff noch auf der Fahrt zur Anlegestelle war, begann er bereits mit den Kranarbeiten. Auf dem Weg zur Anlegestelle musste eine Brücke passiert werden. Doch der Kranausleger war bereits zu weit ausgefahren. Der Schiffsführer konnte das Schiff nicht mehr rechtzeitig aufstoppen. Der Kran kollidierte mit der Brücke und stürzte samt Auto auf das Steuerhaus. Hierbei wurde der zweite Schiffsführer eingeklemmt und am Kopf sowie Rücken verletzt.

### Zu schnell unterwegs

Die Servicekraft eines Fahrgastschiffs lief eine Treppe hinunter. Dabei knickte sie um und zerrte sich die Bänder am rechten Fuß. Ihren Dienst musste sie sofort beenden und war erst nach über sechs Wochen wieder arbeitsfähig.



## Mustervorlagen für Gefährdungsbeurteilung Binnenschifffahrt

Die Durchführung und die Dokumentation der Gefährdungsbeurteilung machen in kleinen und mittelgroßen Unternehmen oft Probleme. Als Hilfestellung hat die BG Verkehr nun Mustervorlagen für ausgewählte Tätigkeiten an Bord von Binnenschiffen entwickelt. Die Microsoft-Word-Vorlagen stehen auf den Internetseiten der BG Verkehr zur Verfügung. Die Auswahl der Tätigkeiten erfolgte in Anlehnung an das Handbuch Binnenschifffahrt. Auf diesen Mustern stehen die typischen Gefährdungen zum allgemeinen Schiffsbetrieb sowie zu Tätigkeiten an Deck oder an der Maschine. Die Unternehmensleitung passt die Vorlage an die betrieblichen Gegebenheiten an und ergänzt, welche Schutzmaßnahmen getroffen werden sollen.

**+** Mustervorlagen und weitere Hinweise  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) > Arbeitssicherheit & Gesundheit > Branchen > Binnenschifffahrt > Arbeitsschutz organisieren > Gefährdungsbeurteilung  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20954048



## Ideen zur Zukunft der Fischerei

Die „Leitbildkommission zur Zukunft der deutschen Ostseefischerei“ hat konkrete Vorschläge gemacht, um die Situation der Fischerei zu verbessern. Ein Vorschlag betrifft neue Angebote zur Aus- und Weiterbildung, die den Beruf des Fischers attraktiver und zukunftsfester machen. Beispielsweise mit einer Zusatzausbildung zum „Sea Ranger“. Als „Förster der Meere“ sollen sie das Meer pflegen, bei der Überwachung der Meeresumwelt helfen, Ansprechpartner für den Tourismus sein – und im Rahmen der Fangquoten auch kommerziell fischen.

**+** [www.bmel.de/DE/themen/fischerei/leitbildkommission-ostseefischerei.html](http://www.bmel.de/DE/themen/fischerei/leitbildkommission-ostseefischerei.html)

## Online fachsimpeln

Bei dem Gesprächsformat „Fachsimpelei für Sifas“ können sich Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifa) online über aktuelle Fragestellungen austauschen. Für 2024 sind vier Termine als Webex-Konferenz geplant: am 6. März, 6. Mai, 4. September und 4. Dezember, jeweils zwischen 13:30 und 15 Uhr. Eine Referentin und eine erfahrene Aufsichtsperson der BG Verkehr moderieren den aktiven Erfahrungsaustausch.

**+** [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
 Webcode: 21975943

## Seekarten der Zukunft

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) entwickelt in einem Projekt zusammen mit Partnern aus neun Ländern die nächste Generation von elektronischen Seekarten. Die hydrographischen Dienste der Länder standardisieren und harmonisieren dafür die Datenformate und Schnittstellen in der digitalen Schiffsnavigation. Bis Herbst 2026 liefert das Projekt am Beispiel der Ostsee die grundlegenden Daten für die zukünftigen Navigationssysteme in der Schifffahrt. Das Projekt soll den Weg zur Umsetzung internationaler Standards ebnen.

+ [www.bsh.de](http://www.bsh.de)



Auch im Jahr 2024 bietet die BG Verkehr Seminare rund um Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit an. Die Inhalte sind speziell auf Beschäftigte in Unternehmen der Seeschifffahrt zugeschnitten. Wer bei der BG Verkehr versichert ist, kann an den mehrtägigen Schulungen kostenfrei teilnehmen.

### Seminar „Sicheres und gesundes Arbeiten in Seeschifffahrt und Fischerei“

Zielgruppe: Alle mit Bezug zu Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.

Termine: 3. bis 5. Juni 2024, 12. bis 14. November 2024

### Seminar „Fortbildung Fachkräfte für Arbeitssicherheit in Seeschifffahrt und Fischerei“

Zielgruppe: Fachkräfte für Arbeitssicherheit in den Unternehmen der Seeschifffahrt.

Termin: 24. bis 27. September 2024

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20279827



Um das Zusammenspiel von Migration und Arbeitsschutz geht es vom 27. bis zum 29. Mai auf einem internationalen Symposium in Dresden. Themen sind unter anderem Kommunikationsschwierigkeiten etwa beim Be- und Entladen, die Integration ausländischer Beschäftigter und die Anwerbung aus dem Ausland. Gelungene Beispiele aus der Praxis ergänzen das Programm. Die Sektionen für Prävention im Transportwesen und im Gesundheitswesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) organisieren die Konferenz. Die Teilnahme ist digital und in Präsenz möglich.

+ [www.issa.int/de/events/prevention/cultural\\_diversity\\_2024](http://www.issa.int/de/events/prevention/cultural_diversity_2024)

## Testen Sie Ihr Wissen!



### 1. Bei stockendem Verkehr müssen bestimmte Bereiche frei gehalten werden. Welche?

- a Bahnübergänge
- b Grundstückseinfahrten
- c Kreuzungen



### 2. An einem Unfallfahrzeug mit der dargestellten orangefarbenen Tafel tritt eine Flüssigkeit aus. Wie verhalten Sie sich richtig?

- a Ich gebe beim Notruf die Zahlen auf der Tafel an
- b Ich vermeide es, den Bereich mit der ausgelaufenen Flüssigkeit zu betreten
- c Ich versuche, das Leck am Fahrzeug abzudichten



### 3. Wie verhalten Sie sich bei diesem Verkehrszeichen?

- a Ihren Vorrang dürfen Sie nur dann nutzen, wenn die Engstelle frei ist
- b Sie müssen dem Gegenverkehr Vorrang gewähren
- c Trotz Vorrang müssen Sie sich auf ein Anhalten einstellen

Alles richtig?  
Die Lösungen stehen auf Seite 22!

# Automatisiert und klimaneutral

Die Binnenschifffahrt muss sich für die Energiewende aufstellen und gleichzeitig Lösungen für den Fachkräftemangel finden. Auf der Branchenkonferenz Binnenschifffahrt der BG Verkehr suchten die Gäste aus Wissenschaft und Praxis nach gangbaren Wegen. Eine heiße Diskussion gab es um die Frage, ob das automatisierte und ferngesteuerte Binnenschiff wirklich eine gute Idee ist.

**E**ffizient, sicher und vor allem beim Transport von Massengut schwer zu schlagen: Mit rund fünf Prozent Marktanteil im deutschen Güterverkehrsmarkt ist das Binnenschiff eine feste Größe. Auch in der Personenbeförderung erfüllt es wichtige Aufgaben. Allerdings müssen sich die Binnenschiffer – wie die anderen Verkehrsträger auch – mit zwei Megatrends auseinandersetzen. Zum einen mit der Frage, welcher Energieträger das Binnenschiff der Zukunft antreiben wird. Zum anderen mit dem Fachkräftemangel und der Frage, ob sich diese Herausforderung durch Digitalisierung und Automatisierung entschärfen lässt. Zentrale Forderung der BG Verkehr ist dabei, dass der Arbeitsschutz von Anfang an mitgedacht werden muss. Mit diesen Trends beschäf-

tigte sich die zweitägige Branchenkonferenz Binnenschifffahrt, zu der die BG Verkehr gemeinsam mit der Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS) in ihre Hauptverwaltung in Hamburg eingeladen hatte. Die Veranstaltung traf den Nerv der Branche: Trotz Bahnstreiks reisten fast 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Hansestadt. Ebenso viele verfolgten die Branchenkonferenz aus dem heimischen Büro per Liveübertragung.

*„Gesellschaftliche, politische und technische Entwicklungen, auch solche für den Klimaschutz, dürfen die Bedeutung von Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit nicht relativieren.“*

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



## Ehrgeiziges Ziel

In der Mannheimer Erklärung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vom 17. Oktober 2018 steht ein ehrgeiziges Ziel: Treibhausgas und Schadstoffemissionen sollen bis 2035 gegenüber 2015 um mindestens 35 Prozent reduziert und bis 2050 ganz eliminiert werden. „Anders als im Straßenverkehr kann die Energiewende in der Binnenschifffahrt nicht allein durch Neubauten erfolgen“, sagte Benjamin Friedhoff vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) in Duisburg mit Blick auf das hohe Durchschnittsalter und die Langlebigkeit der deutschen Binnenschiffe.

Auch ein Umstieg auf moderne Motoren reicht allein nicht aus. Ein Motorenwechsel, so Friedhoff, bringe zwar viel bei den Luftschadstoffen, aber fast nichts bei der Dekarbonisierung. Wesentliche Verbesserungen lassen sich nur durch den deutlich verstärkten Einsatz alternativer Energien erreichen. Friedhoff verglich drei Szenarien im Hinblick auf die Emissionsziele. Die gute Nachricht: Bereits



© Thomas Panzau/BG Verkehr; picture alliance/dpa | Sina Schuldt

Vorbild auch für Binnenschiffe?  
Das Forschungsschiff Uthörn ist  
für den Einsatz in der Nordsee konzipiert  
und fährt mit Methanol.

bei einem konservativen Pfad, der auf Kraftstoffe und Technologien setzt, die technisch relativ leicht umzusetzen sind, ist bis 2050 eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung um 91 Prozent möglich. Schlüsseltechnologien sind hierbei der Einsatz von modernem Biodiesel (HVO) in Dieselmotoren mit Abgasnachbehandlung und von aus regenerativer Energie gewonnenem Flüssiggas (LMG) in Gasmotoren.

Friedhoff zeigte jedoch auf, dass jeder der alternativen Kraftstoffe auch Nachteile und neue Gefährdungen für Besatzung und Umwelt bringt (siehe Tabelle nächste Seite). Problematisch dürften außerdem die Mehrkosten einer klimafreundlichen Binnenschifffahrt sein.

#### Pro und contra Wasserstoff

Als ein Kraftstoff der Zukunft kommt auch Wasserstoff infrage. Wasserstoff sei nicht giftig, nicht reizend, habe keine schädigende Wirkung auf die Atemwege, sei nicht krebserregend und umweltneutral, sagte Dr. Anna Loeuwe, sicherheitstechnische Beraterin. Gefahren



„Motorentausch bringt viel bei den Luftschadstoffen, aber fast nichts für die Dekarbonisierung.“

**Benjamin Friedhoff,**  
Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme



„Wir sollten nicht das digitalisieren, was wir können, sondern das, was wir wollen.“

**Dr. Florian Schweden,** Institut für Arbeitsgestaltung und Organisationsentwicklung

ergeben sich aus der extremen Brennbarkeit und seiner Fähigkeit, explosive Gemische mit Luft einzugehen. Darüber hinaus könne verflüssigter Wasserstoff bei Kontakt mit dem Körper schwere Erfrierungen hervorrufen. Einen Grund dafür, Wasserstoff als Kraftstoff auszuschließen, sieht die Expertin nicht. Allerdings müssten Nutzer über die Risiken aufgeklärt und gründlich geschult werden.

#### Alternative Antriebe im Einsatz

Unmittelbar vor seiner Bewährungsprobe als Schiffskraftstoff steht das Methanol. Christian Schmidt und Matthias Cammann stellten das beim Unternehmen Fassmer gebaute Forschungsschiff Uthörn vor. Die Uthörn wird auf der Nordsee eingesetzt werden und wurde bereits 2021 mit dem „Blauen Engel“ zertifiziert.

Elektromotoren spielen auch in den Konzepten von Siemens Energy Marine für den Bau von Kanalfähren eine zentrale Rolle. Thomas Haupt stellte einen dieselelektrischen Antrieb für größere und einen rein elektrischen Antrieb für geringe Reichweiten vor. Nötig sind allerdings umfangreiche Elektroinstallationen, die eine herkömmlich ausgebildete Besatzung weder warten noch reparieren kann. „Da brauchen sie einen Elektriker an Bord – oder einen sehr guten Wartungsvertrag“, räumte Haupt ein. ➤

*„Wir wissen nicht, wo die Energie für den Antrieb der Binnenschiffe in Zukunft herkommt. Aber es zeichnet sich ab, dass der Antriebsstrang elektrisch sein wird.“*

**Jan Klonki**, HGK Ship Management



*„Wasserstoff ist nicht gefährlicher als andere Energieträger, wenn seine besonderen Eigenschaften bekannt sind und bei der technischen Umsetzung sowie Handhabung berücksichtigt werden.“*

**Dr. Anna Loewe**,  
sicherheitstechnische Beraterin

» Ob die Binnenschiffer in Zukunft Elektriker für die Arbeit an Bord gewinnen können, ist angesichts des Fachkräftemangels eher zweifelhaft. Fest steht allerdings, dass der Arbeitsmarkt hart umkämpft wird. Kein Wunder also, dass über Personaleinsparungen durch Digitalisierung und Automatisierung diskutiert wird.

### **Mit Automatisierung im 24-Stunden-Betrieb**

Wichtige Motive für die Automatisierung seien das Wachstumspotenzial und die Konkurrenzfähigkeit, so Dr. Rupert Henn vom DST. „Jedes Schiff kann mit Automatisierungstechnik im 24-Stunden-Betrieb fahren.“

*„Bei der Automatisierung muss ein gewisses Restrisiko akzeptiert werden. Sonst braucht man gar nicht erst anzufangen.“*

**Dr. Rupert Henn**, Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme

Henn beschrieb fünf Automatisierungsstufen – von der Steuerungsunterstützung bis hin zur Vollautomatisierung auf unbemannten Binnenschiffen. Benötigt würden Sensoren zur Bestimmung der eigenen Position, Lage und Geschwindigkeit sowie zur Erfassung der Umgebung (Kameras, Echolot, Radar, Lidar etc.) sowie Schnittstellen zu Antriebs- und Manövrierorganen. Ferner müsste die Steuerung mithilfe von entsprechender Soft- und Hardware sowie Steuerungsalgorithmen auf den Automatikbetrieb umgestellt werden. Noch weitgehend ungelöst, so Henn, seien erforderliche Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Die Vision von Binnenschiffen, die mit weniger oder ganz

ohne Personal auf Flüssen und Kanälen fahren, verursachte bei vielen Teilnehmern Bauchschmerzen. Was ist, wenn bei einem ferngesteuerten Schiff die Funkverbindung oder ein wichtiges Aggregat ausfällt – und kein Mensch als Problemlöser zur Verfügung steht? „Es gibt leider keine Statistiken darüber, wie viele Havarien durch gut qualifizierte Menschen verhindert worden sind“, warnte Enrico Munck von der Arosa Reederei. Ein weiteres Problem: Werden die Besatzungsmitglieder akzeptieren, wenn der „Kollege“ Computer wesentliche Tätigkeiten übernimmt und selbstständig Entscheidungen trifft? Werden die neuen Technologien eher Be- oder Entlastungen generieren? Ziel muss die Entlastung sein.

### **„Nur digitalisieren, was wir wollen“**

Dr. Florian Schweden vom Institut für Arbeitsgestaltung und Organisationsentwicklung, wusste guten Rat. „Wir sollten nicht das digitalisieren, was wir können, sondern das, was wir wollen“, sagte der Arbeitspsychologe. Es gelte, bei Digitalisierungsprojekten unerwünschte Nebenwirkungen auszuschließen. Die Menschen müssten Freigabe- und Eingriffsmöglichkeiten erhalten, um so weiter die Verantwortung tragen zu können.



## Energiewende in der Binnenschifffahrt

Petra Nethövel-Kathstede aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr wies auf einen weiteren Effekt der Automatisierung hin: Sie wird Folgen für die Befähigungsprüfungen und Inhalte der Berufsausbildungen haben. Welche Auswirkungen das sind, sei noch offen. Der europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards in der Binnenschifffahrt (CESNI) arbeitet an einem Entwurf für Befähigungsstandards für den Spurführungsassistenten. Für die Befähigungsstandards zur Fernsteuerung von Binnenschiffen gibt es seitens des CESNI einen Vorentwurf. Die BG Verkehr ist im Rahmen ihrer Gremienarbeit im CESNI vertreten und begleitet das Verfahren.

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr, forderte zum Abschluss der Konferenz „Vorausdenken und Verantwortung für den Digitalisierungsumfang und die damit verbundene Risikobeurteilung“. Hedtmann bekräftigte, dass die BG Verkehr Unternehmen der Binnenschifffahrt auch bei den Herausforderungen der Zukunftstechnologien begleiten werde. (bjh/Bz)



**„Investitionen in die Digitalisierung an Bord sind am Ende auch eine wirtschaftliche Frage.“**

**Julia Kroll, Kroll-Schifffahrt**

Kraftstoffe	Merkmale	Wesentliche Risiken
Diesel und Alternativen wie Gas to Liquid (GTL), Biomass to Liquid (BTL), Hydrobehandelte Pflanzenöle (HVO)	Normaler Kraftstoff in der Binnenschifffahrt. GTL, BTL, HVO sind als paraffinische Kraftstoffe abgedeckt durch EN15940.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Umwelt- und Gesundheitsschäden aufgrund von Leckagen beim Bunkern oder bei Kollision</li> <li>▶ Brände im Maschinenraum</li> </ul>
LNG (verflüssigtes Erdgas), LBG (verflüssigtes Gas aus Biomasse)	Normaler Kraftstoff in der Binnenschifffahrt. LNG & Co. müssen in kryogenen Drucktanks aufbewahrt werden. Auf dem Weg zum Gasmotor werden sie durch eine kryogene Cold Box und eine Gasregelstrecke geleitet.  Gegenüber Diesel amortisieren sich die höheren Anschaffungskosten je nach LNG-Preis innerhalb von fünf bis zwölf Jahren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verletzungen der Besatzung und Schäden an der Schiffsstruktur</li> <li>▶ Gaswolke bei Leckage während des Bunkerns oder bei Kollision → Brände und Explosionen möglich</li> <li>▶ Überdruck im Treibstofftank durch Boil-Off oder äußeres Feuer auf dem Schiff → Explosionsgefahr</li> <li>▶ unbeabsichtigter Austritt des Treibhausgases Methan (Methanschlupf)</li> </ul>
Lithium-Ionen-Batterien	Rein batterieelektrische Systeme eignen sich für kürzere Strecken und feste Routen. Austauschbare oder fest verbaute Batteriecontainer möglich. Hohe Investitionskosten, begrenzte Lebensdauer, geringe Energiedichte, hohes Gewicht des Systems.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ thermisches Durchgehen → Brände, Schädigung der Schiffsstruktur</li> <li>▶ Ansammlung von explosiven Gasen (H<sub>2</sub>); bei einem Brand → Explosionsgefahr</li> <li>▶ elektrische Gefahren</li> <li>▶ Verletzungen der Besatzung</li> </ul>
Wasserstoff	Noch nicht als Kraftstoff zugelassen (Pilotprojekte). Geeignet für Schiffe mit mäßigem Energiebedarf. Vergleichsweise effiziente Herstellung, aber Herausforderungen bei Verfügbarkeit, Transport und Handling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ großer Entflammbarkeitsbereich, niedrige Zündenergie → Brand-/Explosionsgefahr</li> <li>▶ Leckagen ohne Detektoren schwer zu erkennen, Flamme bei Tageslicht fast unsichtbar → unentdeckte Lecks und Verletzungen der Besatzung</li> </ul>
Methanol	Noch nicht als Kraftstoff zugelassen (Pilotprojekte). Flüssig bei Umgebungstemperatur, Aufbewahrung drucklos in normalen Tanks möglich. Nicht wassergefährdend. Als Dual-Fuel mit Diesel oder als reines Methanol verwendbar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Toxizität (wie Diesel und Ammoniak)</li> <li>▶ Entflammbarkeit (Flammpunkt bei 11 °C)</li> </ul>
Ammoniak	Noch nicht als Kraftstoff zugelassen (keine Pilotprojekte). Kohlenstofffreier Kraftstoff kann relativ kostengünstig regenerativ erzeugt werden. Speicherung flüssig in Tanks (unter Druck oder kalt).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Toxizität (Geruch schnell wahrnehmbar)</li> <li>▶ bei Austritt von druckverflüssigtem Ammoniak bis zu -70 °C möglich</li> <li>▶ In Verbindung mit Öldämpfen hohes Brandrisiko, als Reinstoff schwer entzündlich</li> </ul>

# Wege frei zum Führerschein

Eine in Deutschland gültige Fahrerlaubnis ist die Voraussetzung für viele Tätigkeiten in unseren Mitgliedsunternehmen. Lesen Sie hier, wie sich Menschen mit Sprachbarrieren oder einer Leseschwäche qualifizieren können.

Laut Bundesagentur für Arbeit waren im Jahresdurchschnitt 2022 über 800.000 Arbeitsstellen nicht besetzt. Der Fachkräfte-Index, der die Nachfrage nach Fachkräften in Deutschland beschreibt, liegt seit eineinhalb Jahren auf konstant hohem Niveau. Wir sprechen von einem Fachkräftemangel. Dem gegenüber steht jedoch eine seit zehn Jahren kontinuierlich ansteigende Zahl der Erwerbstätigen in Deutschland.

Viele Firmen suchen nach einem Ausweg, indem sie Migranten und Migrantinnen umfassend bei der beruflichen Integration unterstützen oder ihre Beschäftigten weiterqualifizieren. Ein Baustein dabei kann der (Neu-) Erwerb einer Fahrerlaubnis in Deutschland sein oder die Ausweitung auf eine andere Fahrzeugklasse wie Lkw oder Omnibus. Doch zwischen der Bereitschaft der Beschäftigten und der praktischen Umsetzung liegen mitunter einige Hürden.

## Fahrerlaubnis anpassen

Führerscheine aus Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind in Deutschland 185 Tage ab Einreise gültig. Danach muss ein deutscher Führerschein vorgelegt werden. Die Betroffenen müssen sowohl die Theorie- als auch die Praxisprüfung bestehen (§ 31 der Fahrerlaubnisverordnung [FeV]).



Eine Studie der Universität Hamburg ergab, dass 6,2 Millionen der deutschsprachigen Erwachsenen im Erwerbsalter nicht ausreichend lesen und schreiben können.



Was zu tun:

- rechtzeitiges Blinken
- rechtzeitig Einordnen
- auf der mit Pfeilen markierten Strecke nicht halten

### Finanzielle

### Unterstützung für den Führerscheinerwerb

- ▶ Die Förderung des Erwerbs der Führerscheinklasse B als Weiterbildungsmaßnahme der Bundesagentur für Arbeit ist nur sehr eingeschränkt möglich. Es handelt sich um eine Ermessensentscheidung, unabhängig von der Staatsangehörigkeit.
- ▶ Anders verhält es sich beim Erwerb eines Lkw- oder Omnibus-Führerscheins (C-/D-Klassen). Hier gibt es verschiedene Förderprogramme sowohl der Arbeitsagenturen als auch der Jobcenter. Es kann sich um eine Umschulung oder auch um eine weiterführende Qualifizierung handeln. Häufig werden dabei Anforderungen an den Arbeitgeber gestellt, zum Beispiel eine Beteiligung des Unternehmens an den Kosten oder eine Förderung nur für Beschäftigte von kleinen und mittleren Unternehmen.
- ▶ Menschen, die aufgrund ihrer Behinderung auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sind, um ihre Berufstätigkeit auszuüben, können Zuschüsse für ihren Führerscheinerwerb über die sogenannte „Kraftfahrzeughilfe“ bekommen (§ 40 SGB VII „Kraftfahrzeughilfe“ und Kraftfahrzeughilfe-Verordnung [KfzHV]).



Die Unterrichtssprache ist meist Deutsch, die theoretische Führerscheinprüfung darf man aber in zwölf verschiedenen Fremdsprachen ablegen.

Zu dieser Regel gibt es Ausnahmen, zum Beispiel bei ukrainischen Führerscheinen oder Ländern, mit denen ein gegenseitiges Anerkennungsabkommen besteht (etwa Schweiz oder Bosnien). Die vollständige Liste der Staaten mit Sonderbestimmungen weist die Anlage 11 der Fahrerlaubnisverordnung aus.

Aber wie kann eine Führerscheinprüfung gelingen, wenn die Deutschkenntnisse (noch) zu lückenhaft sind, um dem Unterricht in der Fahrschule auf Deutsch zu folgen? Wie können die Fragen einer Theorieprüfung bearbeitet werden, wenn jemandem das Lesen viele Jahre nach Ende der Schulzeit schwerfällt? Wer unterstützt finanziell bei den oft hohen Kosten?

#### Prüfung in zwölf Sprachen möglich

In den letzten zehn Jahren sind viele Erleichterungen vom Gesetzgeber geschaffen worden. „Zwar ist die Unterrichtssprache in den meisten Fahrschulen weiterhin Deutsch, doch aktuell ist es möglich, die theoretische Führerscheinprüfung neben Deutsch in zwölf

### „Ohne ein Minimum an Deutschkenntnissen geht es nicht.“

**Jochen Klima,**

*Fahrlehrerverband Baden-Württemberg*

bestimmten Fremdsprachen abzulegen“, erläutert Jochen Klima vom Fahrlehrerverband Baden-Württemberg. „Normalerweise reicht dazu ein Hinweis am Prüfungstag bei der Aufsicht vor Beginn der Prüfung, damit die Sprache am Prüfungs-Tablet eingestellt werden kann. Allerdings sind die Bundesländer hier unterschiedlich organisiert. Ihre Fahrschule vor Ort weiß auf jeden Fall Bescheid.“ Zusätzliche Gebühren entstehen dabei nicht.

Dr. Nicole Pöppel vom Bundesverband Alphabetisierung und Grundbildung betont die Vorteile einer Prüfung mit Audiounterstützung. Dieses Angebot gilt für Menschen, die sich mit dem Leseverstehen der Texte und den Fragen



## „Jeder Erwachsene kann seine Kenntnisse verbessern!“

Interview mit Dr. Nicole Pöppel, Geschäftsführerin des Bundesverbands Alphabetisierung und Grundbildung. Der gemeinnützige Verein unterstützt Erwachsene dabei, besser lesen und schreiben zu lernen.



**Frau Dr. Pöppel, wie viele erwerbstätige Menschen haben in Deutschland Schwierigkeiten bei der theoretischen Prüfung, weil ihr Leseverstehen nicht ausreicht?**

Diese Gruppe kann man aus der LEO-Studie der Universität Hamburg von 2018 sehr gut ableiten. Die Studie hat reprä-

sentativ erhoben, dass 6,2 Millionen der deutschsprachigen Erwachsenen im Erwerbsalter zwischen 18 und 64 nicht ausreichend lesen und schreiben können. Deutschsprachig bedeutet, dass man bereits gut Deutsch spricht, man kann auch eine andere Herkunftssprache haben. Die Betroffenen schaffen es aber nicht, Texte sinntnehmend zu lesen oder Texte zu schreiben. Ihre Kenntnisse liegen darunter. In der theoretischen Führerscheinprüfung muss man ja Texte verstehen und man hat nur eine bestimmte Zeit zur Beantwortung der Fragen.

### Ist der Erwerb eines Führerscheins bei Ihnen ein häufiges Beratungsthema?

Wir beraten am ALFA-Telefon vor allem Menschen, die besser lesen und schreiben lernen möchten. Hier geht es meist um ein geeignetes Lernangebot. Aber wir haben viel Austausch mit Betroffenen, die als Erwachsene noch mal begonnen haben, das Lesen und Schreiben besser zu lernen. Von ihnen haben manche trotz der Schwäche beim Lesen den Führerschein geschafft.

### Sind Ihnen dazu konkrete Zahlen bekannt?

Von den Menschen, die Schwierigkeiten beim Lesen und Schreiben haben, besitzen 62,4 Prozent einen Führerschein (Universität Hamburg, LEO 2018). In der Gruppe jener, die souverän lesen, sind es 89 Prozent. Die LEO-Studie zeigt deutlich, dass die Anzahl an Personen, die einen Führerschein haben, steigt, je höher die Schriftsprachkompetenz ist. Man muss in dem Zusammenhang natürlich auch Faktoren wie Gehalt, Qualifikation und Berufschancen einbeziehen. Wer schlecht liest, hat auf dem Arbeitsmarkt weniger Chancen, da bleiben oft nur niedrig bezahlte, körperliche Jobs. Die gute Info ist: Jeder Erwachsene kann zumeist kostenfrei in seiner Nähe Lernangebote finden und seine Kenntnisse verbessern.

### Hat die Leseschwäche nach der Führerscheinprüfung beim Autofahren überhaupt noch Bedeutung?

Wenn die Betroffenen den Führerschein haben, spielt das Defizit für das Fahren selbst nicht die größte Rolle. Die Betroffenen sind ans Kompensieren gewöhnt und wenden Strategien an, um sicher zu fahren, Wege zu finden etc. Die meisten Menschen können ja einfache Sachen lesen oder sich sehr gut Dinge visuell einprägen, etwa Straßenschilder oder Straßennamen. Mit Navigationssystemen und Apps können einige Menschen mit Unsicherheiten umgehen, wenn sie die Infos in Ruhe eingeben können.

einer Führerscheinprüfung schwertun. Seit einigen Jahren ist die Audioprüfung nicht mehr an die Vorlage eines Attests gebunden. Bei der Audiounterstützung werden sowohl die Fragen als auch die Antwortmöglichkeiten über Kopfhörer vorgelesen. Da eventuell ein gesonderter Raum benötigt wird, ist die Kontaktaufnahme zur Prüfungsstelle vor dem Prüfungstermin sinnvoll. Zusätzliche Gebühren entstehen auch hier nicht.

„Allerdings ist die Audiounterstützung bisher nur für die Sprache Deutsch zulässig“, so Jochen Klima. „Die Gründe für diese Beschränkung sind uns nicht bekannt. Anders ist es bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung: Es gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz, aufgrund dessen eine solche Prüfung in der Amtssprache Deutsch abzulegen ist.“ Ohne ein Minimum an Deutschkenntnissen geht es also nicht. Als Hilfestellung hat die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände auf ihrer Homepage eine Vokabelliste mit den häufigsten Begriffen zum Wortfeld Straßenverkehr und Autofahren für Bewerber der Führerscheinklasse B veröffentlicht (siehe Link am Ende des Artikels).

Jochen Klima führt aus: „Auch Führerscheinbewerber der C- und D-Klassen können fremdsprachige Prüfungen oder deutsche Audiounterstützung nutzen. Allerdings sind für diese Führerscheinklassen umfangreichere Deutschkenntnisse erforderlich. Wer seinen Führerschein nicht im Rahmen eines Ausbildungsvertrags macht, muss für die gewerbliche Nutzung vor der Industrie- und Handelskammer eine Prüfung in deutscher Sprache ablegen. Das ist die sogenannte Grundqualifikation für Berufskraftfahrer.“

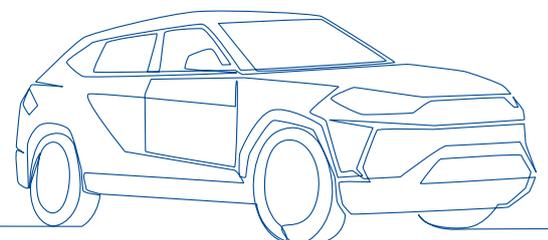
Dr. Kerstin Einsiedler  
Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

### + Vokabelliste für die Fahrprüfung

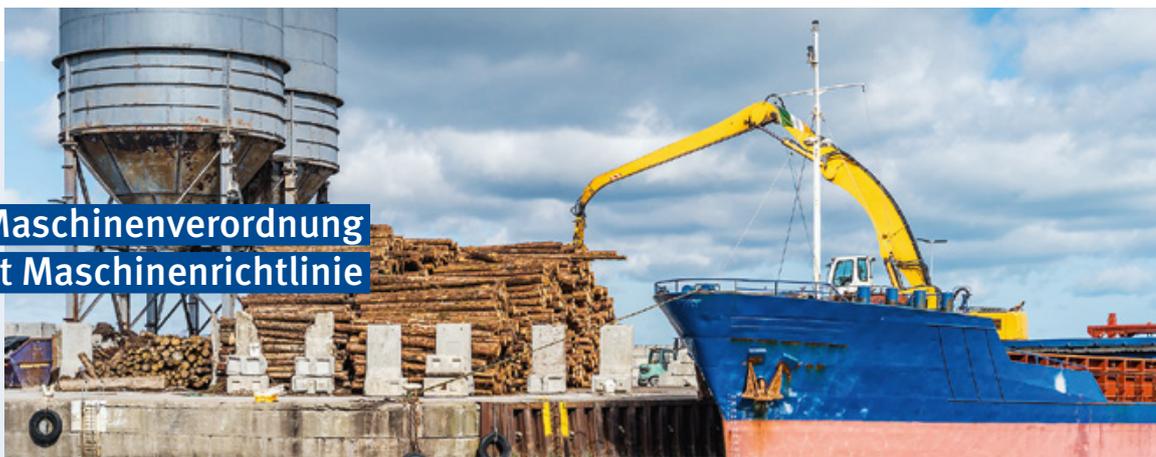
Meldungen | BVF  
(fahrlehrerverband-deutschland.de)

### Bundesverband Alphabetisierung und Grundbildung

Tel. (0800) 55 33 44 55  
www.alphabetisierung.de/verband



## Neue Maschinenverordnung ersetzt Maschinenrichtlinie



Die neue EU-Maschinenverordnung (EU) Nr. 2023/1230 enthält wichtige Änderungen vor allem für Hersteller, Importeure und Händler von Maschinen. Die Verordnung ist zwar bereits in Kraft getreten, soll aber erst ab dem 20. Januar 2027 angewendet werden. Bis einschließlich 19. Januar 2027 gilt weiterhin die Maschinenrichtlinie. Die Maschinenverordnung erfasst: Maschinen, dazugehörige Produkte, unvollständige Maschinen, austauschbare Ausrüstungen, Sicherheitsbauteile, Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte sowie abnehmbare Gelenkwellen. Neue Technologien sind ebenfalls berücksichtigt, einschließlich künstlicher Intelligenz und Cyber-Security.

Die Maschinenverordnung regelt, wann Änderungen an bestehenden Maschinen und Anlagen als „wesentliche“ Änderung anzusehen sind und somit eine neue Konformitätsbewertung durchgeführt werden muss.

Hier bestand bisher viel Beratungsbedarf, besonders dann, wenn der Betreiber durch eine wesentliche Änderung an einer Maschine oder einem Produkt formal zum Hersteller wurde. Wer auf Nummer sicher gehen will, nutzt Maschinen und Produkte, die das Prüfsiegel einer benannten Zertifizierungsstelle tragen. Damit ist die Einhaltung bestimmter Anforderungen nachgewiesen. Innerhalb der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung gibt es mehrere Prüf- und Zertifizierungsstellen unter dem Dach DGUV Test. Bei der BG Verkehr ist der Fachbereich Verkehr und Landschaft angesiedelt.

**+** DGUV Test – Prüf- und Zertifizierungssystem der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung  
[www.dguv-test.de](http://www.dguv-test.de)



## Routenplanung mit „Wal-Karte“

Der internationale Branchenverband World Shipping Council (WSC) hat die sogenannte „WSC-Whale-Chart“ vorgestellt. Die Übersicht soll das Risiko einer Kollision mit Walen bereits bei der Routenplanung minimieren. Die Navigationshilfe ist die erste globale Kartierung aller obligatorischen und freiwilligen staatlichen Maßnahmen zur Verringerung der Gefährdung von Walen durch Schiffe. Dazu gehören zahlreiche Vorschriften und Empfehlungen, die sich mit zu meidenden Gebieten, Routenführung und Geschwindigkeitsbeschränkungen befassen.

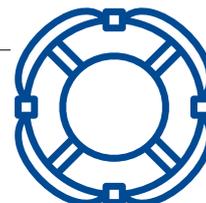
**+** [www.worldshipping.org/whales](http://www.worldshipping.org/whales)

## Leitfaden für effizienten Schiffsbetrieb

Das Maritime Cluster Norddeutschland hat seinen Leitfaden für Schiffseffizienz aktualisiert. Er soll einen Überblick über bestehende Regularien in der internationalen Seeschifffahrt geben. Darin sind unter anderem die technischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Schiffseffizienz aufgeführt – für Neubauten genauso wie für Bestandschiffe. Neu ist ein Kapitel zu Trainings- und Schulungsanforderungen der Crews im Zusammenhang mit dem Einsatz neuer Technologien und alternativer Treibstoffe an Bord.

**+** [www.maritimes-cluster.de](http://www.maritimes-cluster.de)

# 103



Menschen rettete die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) im Jahr 2023 aus Seenot.

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

# Schick oder schädlich?

Viele Menschen tragen mit großer Selbstverständlichkeit Ohringe, Ketten oder Piercings. Ob das auch bei der Arbeit an Bord zulässig ist, legt die Unternehmensleitung im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung fest.

**W**arum Schmuck an Bord problematisch ist, wird bei einem Blick auf die möglichen Gefährdungen deutlich: Die Verletzungsgefahr bei bestimmten Tätigkeiten steigt, hinzu kommen gesundheitliche Komplikationen, zum Beispiel durch entzündete Piercings (siehe Kasten). Aus Sicherheitsgründen kann deswegen die Unternehmensleitung das Tragen von Schmuck an Bord generell oder für bestimmte Tätigkeiten untersagen. Festgelegt und dokumentiert wird dies in der Gefährdungsbeurteilung.

## Sicherheit geht vor Schönheit

Die Persönlichkeitsrechte jedes Einzelnen sind ein hohes Gut. Soll ein Schmuckverbot vollständig oder für bestimmte Arbeitsverfahren gelten, muss es wohl durchdacht und gut begründet werden. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) legt dazu in der Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ nur ganz allgemein fest: „Der Unternehmer hat durch eine Beurteilung der für die Versicherten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen (...) zu ermitteln, welche Maßnahmen (...) erforderlich sind.“ Die Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt (DGUV Vorschrift

84) formulieren in Sachen Ketten und Co. schon etwas deutlicher: „Schmuckstücke, Fingerringe, Armbanduhren und ähnliche Gegenstände dürfen beim Arbeiten nicht getragen werden, wenn sie zu einer Gefährdung führen können.“

## Die Unternehmensleitung darf das Tragen von Schmuck bei bestimmten Tätigkeiten verbieten.

Und was heißt das nun? „Grundsätzlich ist das Tragen von Schmuck an Bord demnach durchaus erlaubt“, erläutert Stephan Schinkel, Leiter des Referats Seeschifffahrt bei der BG Verkehr. „Aber diese Aussage gilt nur, wenn keine Gefährdungen für den Träger selbst oder andere Besatzungsmitglieder entstehen. Die Verantwortlichen müssen einschätzen, ob sich zum Beispiel eine Kette um eine drehende Welle wickeln könnte. Oder ob die Gefahr besteht, dass jemand mit seinem Ring am Finger irgendwo hängen bleibt. Ganz zu schweigen von der Entzündungs-



Auch das Tragen von Armbanduhren während der Arbeit kann aus Sicherheitsgründen untersagt werden.

## Von Eiter bis Amputation: Risiken beim Tragen von Schmuck

### Ohringe



Sie können sich an hervorstehenden Gegenständen verhaken und in der Folge ausgerissen werden.

### Fingerringe



Auch sie können an hervorstehenden Gegenständen, wie zum Beispiel Fleischhaken von Drahtseilen, einfädeln und durch das Mitreißen des Betroffenen zu Verletzungen führen. Gefahrstoffe können sich zwischen Fingerring und Haut festsetzen, sodass der Stoff länger einwirkt und die Haut schädigt.

### Piercings



Diese fest mit dem Körper verbundenen Schmuckstücke können an Gegenständen einhaken und ausgerissen werden. Es besteht Entzündungsgefahr, wenn Schmutz oder Gefahrstoffe unter die Haut gelangen.



## Als Schmuck gelten vor allem Ohrringe, Hals-, Arm- und Fußketten, Fingerringe inklusive Ehe- oder Verlobungsringe, Armbänder, Armbanduhren, außerdem Piercings und sehr lange Fingernägel.



© Adobe Stock (MR.Zanis; SkyLine, antto; Manoel; Sergei Sizkov; Sora\_Kobayashi; Style-o-Mat-Design)

gefahr, die bei Piercings besteht. Manche Unternehmensleitungen entscheiden deswegen lieber gleich, das Tragen von Schmuck an Bord vollständig zu verbieten, um eine Gefährdung der Besatzung zu vermeiden. Und auch die Betroffenen sollten sich überlegen, ob sie während der Arbeit nicht lieber generell auf Schmuck verzichten.“

### Anweisungen sind bindend

Manchmal muss also das Recht auf Entfaltung der eigenen Persönlichkeit aus Sicherheitsgründen eingeschränkt werden. An Bord gilt das Wort der Schiffsführung. Die Anweisungen des Unternehmers oder seiner Beauftragten zum Tragen von Schmuck an Bord sind bindend für die Crew. Dazu kommt: Die Beschäftigten, denen die Leistungen der Gesetzlichen Unfallversicherung zugute kommen, haben eine Mitwirkungspflicht bei der Unfallverhütung. Dazu formuliert die DGUV Vorschrift 1: „Die Versicherten sind verpflichtet, nach ihren Möglichkeiten sowie gemäß der Unterweisung und Weisung des Unternehmers für ihre Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit sowie für Sicherheit und Gesundheitsschutz derjenigen zu sorgen, die von ihren Handlungen oder Unterlassungen betroffen sind. Die Versicherten haben die Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu unterstützen.“ (dp)

### Hals-, Arm- und Fußketten



An hervorstehenden Gegenständen können sie sich einfädeln, von bewegten Gegenständen eingezogen werden oder sich um drehende Wellen wickeln. Der Betroffene stürzt eventuell, wird eingezogen oder mitgerissen. In Extremfällen kann es zu Amputationsverletzungen bzw. Genickbrüchen kommen.

### Armbänder und Armbanduhren



Hier gelten ähnliche Gefahren wie für Ketten und Ringe.

### Fingernägel



Künstliche oder sehr lange natürliche Fingernägel können beim Zupacken Verletzungen verursachen, bei ungünstiger Kraftverteilung zum Ausreißen der Fingernägel führen oder Schutzhandschuhe zerstören.

# Schneller, als man denkt

Je schneller ein Rad fährt, desto heftiger sind die Folgen bei einem Sturz. Wer mit elektrischer Unterstützung unterwegs ist, sollte deswegen besonders umsichtig fahren. Was auf einem konventionellen Rad im Straßenverkehr wichtig ist, gilt auf einem Pedelec umso mehr.



**+** Sicher unterwegs mit dem  
Transport- und Lastenfahrrad  
DGUV Information 208-055  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20451092

**Pedelec25 – Fahrrad, Transportmittel –  
Elektromobilität**  
DGUV Information 208-047  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 17850934

**Tipps zur Anschaffung eines Pedelecs**  
[lia.nrw.de](http://lia.nrw.de) > Service > Publikationen  
und Downloads > LIA.tipp > „Pedelec 25“

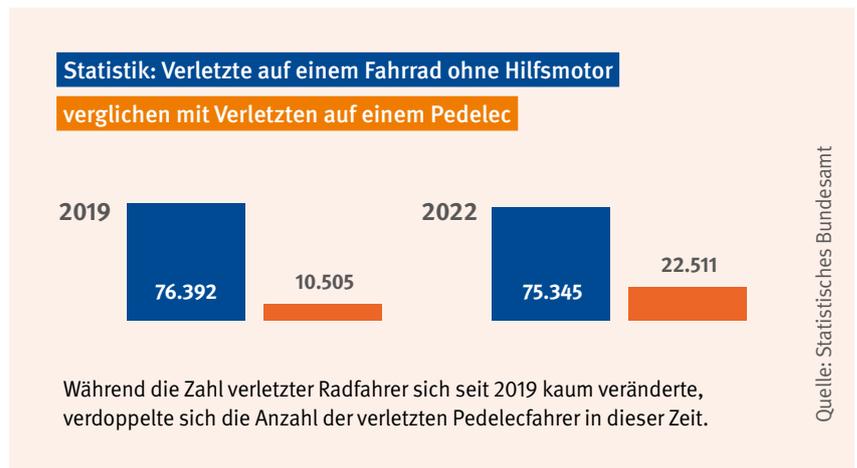
**S**tellen Sie sich vor, Sie sehen einen Menschen, der über die Straße geht. Wie lange braucht er, um die Straße zu überqueren? Sicher haben Sie eine bestimmte Geschwindigkeit als Erfahrungswert im Kopf. Auf keinen Fall rechnen Sie damit, dass der Mensch im Tempo eines Dauerläufers vorankommt. Ähnlich verhält es sich bei vielen Pedelec-Unfällen. An einer Kreuzung beispielsweise rechnet ein Autofahrer oder eine Fußgängerin nicht damit, dass sich Fahrräder mit E-Antrieb so schnell bewegen wie ein Mofa. Unvorsichtiges Fahren und Missachten von Verkehrsregeln kommen häufig hinzu. In typischen Unfallsituationen wird das besonders deutlich, etwa bei unvorsichtig geöffneten Autotüren, beim Fahren auf dem Gehweg oder beim Abbiegen.

Die Zahl der Pedelecs nimmt stetig zu. Seit 2014 stieg beispielsweise der Anteil der Fahrräder mit Elektromotor in Privathaushalten von zwei auf zwölf Prozent. Die wachsende Beliebtheit von Pedelecs spiegelt sich in den Unfallzahlen wider: Verglichen mit 2019 hatte sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer im Jahr 2022 verdoppelt (siehe Grafik). Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung stellt bei den gemeldeten Wegeunfällen mit E-Bikes oder Pedelecs eine ähnliche Tendenz fest. Diese Zahl hat sich innerhalb von vier Jahren vervierfacht.

### Aufeinander Rücksicht nehmen

Wer mit einem elektrounterstützten Zweirad unterwegs ist, muss das Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme schon im eigenen Interesse besonders ernst nehmen und noch konzentrierter fahren sowie für andere mitdenken. Nicht nur für andere Verkehrsteilnehmer sind das höhere Tempo und das damit verbundene Anhalten ungewohnt. Die sichere Fahrt beginnt deshalb bei den eigenen Fähigkeiten.

Die elektrische Unterstützung verändert das Verhalten des Zweirads. Vor Ihrer ersten Fahrt mit dem Pedelec sollten Sie üben, selbst wenn Sie es gewohnt sind, viele Kilometer mit dem Rad zurückzulegen. Bei einem Privatkauf gehört eine ausgiebige Testfahrt zum Beispiel beim Händler dazu. Dabei lernen Sie das Anfahr- und Kurvenverhalten sowie das Anhalten kennen. Wann schaltet sich der Antrieb ein oder aus und was passiert dann? Beschleunigt der Motor zu häufig und zu ruckartig, kann sich das im Rücken bemerkbar machen. Auch die Ergonomie eines Pedelecs wirkt sich auf die



## „Ich empfehle grundsätzlich, beim Radfahren einen Helm zu tragen. Das gilt erst recht, wenn Sie mit Elektroantrieb unterwegs sind.“

**Eberhard Brunck**, Fachreferent für Kurier-, Express- und Postdienste bei der BG Verkehr

Fahrsicherheit aus. Sattel, Lenker und Lenkergriffe müssen sich individuell an die Körpermaße der Nutzerinnen und Nutzer anpassen lassen. Nur dann lässt sich das Fahrrad sicher kontrollieren und bewegen.

### Fahren trainieren

Vorausschauendes Fahren wird auf dem Sattel eines Pedelecs noch wichtiger. Wie sind die Reaktionszeiten? Wie macht sich das höhere Eigengewicht gegenüber konventionellen Fahrrädern bemerkbar? Starke Bremsen verkürzen den Bremsweg, die richtige Dosierung kann aber längere Eingewöhnungszeit benötigen. Wird das Pedelec vom Unternehmen gestellt, sind eine Einweisung in das genutzte Modell und daran anschließende Unterweisungen in regelmäßigen Abständen Pflicht. Bei gewerblicher Nutzung muss eine Betriebsanweisung in verständlicher Form und Sprache zur Verfügung stehen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet Unternehmen spezielle Fahrsicherheitstrainings an, in denen das Anfahren und Bremsen, enge Kurvenfahrten sowie das Umfahren von Hindernissen geübt wird.

### Funktionieren Licht und Bremse?

Keine Abfahrt ohne Funktionstest. Es sollte zur Routine gehören, Licht und Bremsen zu prüfen. Auch die Reifen verschleifen durch größere Beanspruchung beim Beschleunigen und Verzögern stärker, als man das möglicherweise von konventionellen Fahrrädern gewohnt ist. Bei beruflicher Nutzung sollten Beschäftigte

wissen, wo sie festgestellte Mängel melden können und wie sie sich bei Pannen oder Notfällen verhalten müssen.

Vor allem in der kalten Jahreszeit kommen zur schwer einzuschätzenden Geschwindigkeit der Pedelecs weitere Gefährdungsfaktoren hinzu: schlechte Sichtverhältnisse, rutschige Fahrbahn, Kälte und Nässe. Angemessene Schutzkleidung verhindert ein Auskühlen und sorgt für bessere Erkennbarkeit. Die Fahrweise unbedingt der Witterung anpassen, auch wenn eine höhere Geschwindigkeit dank elektrischer Unterstützung verlockend leicht erreicht werden kann. Im Zweifel bei Glätte absteigen und schieben.

### Akku aufladen

Eine weitere Besonderheit für Pedelec-Einsteiger ist der Umgang mit dem Akku. Was es bei Lithiumbatterien zu beachten gibt, haben wir im SicherheitsProfi 4/2023 ausführlich dargestellt. Ein wichtiger Aspekt ist das Laden. Der Akku darf nur nach Herstellerangaben mit originaler Ladeeinrichtung und idealerweise bei Raumtemperatur geladen werden. Am besten steht der Akku dabei auf einer schwer entflammabaren Unterlage an einem festen Ladeplatz. War das Fahrrad in einen Unfall verwickelt, kann der Akku beschädigt worden sein und sollte genau überprüft werden. Beschädigte oder verformte Akkus müssen fachgerecht entsorgt werden. Sonst kann es zu einem Brand kommen – und auch das schneller, als man denkt. (mh)



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

Ihre Frage:

**„Stimmt es, dass man im Schatten keinen Sonnenbrand bekommt?“**

Nein, das ist ein leider weitverbreiteter Irrtum und stimmt nicht! Die Intensität der UV-Strahlung wird zwar im Schatten oder bei bewölktem Himmel gemindert – gänzlich ausgeschaltet ist sie aber nicht. Hinzu kommt, dass UV-Strahlen zum Beispiel von Gebäuden, trockenem Sand oder Wasseroberflächen reflektiert werden. Und das bedeutet, dass man auch im Schatten auf Sonnenschutz achten muss. Besonders wichtig ist das für Menschen mit empfindlicher Haut.

Ein Sonnenschirm allein reicht nicht aus. Wer sich im Freien aufhält, sollte ein Sonnenschutzmittel mit einem Lichtschutz von mindestens 30 auftragen. Lange Kleidung – je dunkler, desto besser oder mit UV-Schutzausrüstung – und eine Kopfbedeckung und natürlich eine Sonnenbrille bieten ebenfalls einen guten Schutz. Mein ärztlicher Rat: Genießen Sie die Sonne, aber schützen Sie sich sorgfältig! Sonnenbrand gilt als eine wesentliche Ursache für die Entstehung von Hautkrebs. Und der kann tödlich enden.

## Abschalten von der Arbeit

Viele Berufstätige trennen nicht mehr zwischen Arbeit und Freizeit: Sie beantworten auch außerhalb der Arbeitszeit Anrufe, arbeiten an Aufgaben weiter oder grübeln über Themen aus dem Job. Je nach Tätigkeit mag das hin und wieder nicht zu vermeiden sein. Aber der Mangel an Erholung kann langfristig zu gesundheitlichen Problemen führen. Damit das Abschalten gut gelingt, ist es wichtig, wirksame Strategien zur Entspannung zu erlernen. Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin hat eine Handlungshilfe mit dem Titel „Mentale Erholung von der Arbeit“ veröffentlicht, die bei diesem Lernprozess unterstützt.

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



## Maske schützt vor Pollen

Wer allergisch auf Pollen reagiert, leidet anfangs meist unter tränenden Augen und häufigem Niesreiz. Diese Entzündung weitet sich bei etwa jedem fünften Betroffenen auf die unteren Atemwege aus. Im schlimmsten Fall entsteht aus diesem „Etagenwechsel“ ein chronisches Asthma. Um diese Komplikation zu vermeiden, sollte man die Ursachen der Allergie in der Hausarztpraxis oder beim Allergologen abklären lassen. Außerdem wichtig: Die Kontaktzeiten mit den auslösenden Pollen möglichst reduzieren. Die seit Corona bekannten medizinischen Masken schützen auch vor der Belastung durch Pollen. In einer Studie der Europäischen Stiftung für Allergieforschung wurde nachgewiesen, dass die Symptome beim Tragen einer Maske wesentlich geringer ausfallen. Informationen zum aktuellen Pollenflug sind zum Beispiel in Tageszeitungen, Internetportalen oder über eine App abrufbar.

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



## Verkehrsmedizinische Woche

### Zusammenarbeit zwischen Verkehrs- und Arbeitsmedizin verbessern

Arbeitsmediziner sind häufig die ersten Ansprechpersonen für verkehrsmedizinische Untersuchungen und Beratungen. Dies betrifft auch die Luftfahrt, wo sich der Aufgabenbereich mit der Flugmedizin überschneidet. Umso wichtiger ist es, die grundsätzlich unterschiedlichen juristischen und medizinischen Grundlagen von Vorsorge und Eignungsbeurteilung zu kennen. Dafür ist die Kenntnis der spezifischen Tätigkeit und der damit verbundenen Aufgaben zwingende Voraussetzung. Etwa 50 Betriebs- und Fliegerärzte erhielten daher im Rahmen der Verkehrsmedizinischen Woche 2024 in Zusammenarbeit von BG Verkehr und Deutschem Zentrum für Luft- und Raumfahrt einen Einblick in Tätigkeitsbereiche (zum Beispiel Cockpit, Kabine, Hubschrauberarbeit) sowie die damit verbundenen physikalischen, chemischen und psychischen Einwirkungen.



## 965 Menschen

spendeten im Jahr 2023 in Deutschland laut der Stiftung Organtransplantation nach ihrem Tod ein oder mehrere Organe.

## Infos aus

## der BG Verkehr

### Checkliste: Haftungspflicht für Nachunternehmer

Paketdienstleister beauftragen oft Subunternehmen mit der Beförderung von Paketen. Falls diese Subunternehmen die Sozialversicherungsbeiträge trotz Mahnung nicht rechtzeitig zahlen, kann der Auftraggeber für die Haftung in Anspruch genommen werden. Über die Möglichkeiten, sich von dieser Haftungspflicht zu befreien, informiert eine neue Checkliste der BG Verkehr. Sie steht zum kostenlosen Download bereit.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 23243881

### Softwareumstellung kann zu Verzögerungen führen

Vom 27. April bis zum 13. Mai modernisiert die BG Verkehr die Software im Bereich Reha und Leistungen. Wir sind aber weiterhin für Sie da: Die Auszahlung von Rentenleistungen und Verletztengeld ist nicht betroffen, ebenso die Genehmigungen von Reha-Maßnahmen, Kostenvoranschlägen oder Belastungserprobungen. Es kann allerdings zu Verzögerungen bei der Bearbeitung neuer Anträge kommen, zum Beispiel für Fahrtkosten.

Wichtig: Das Servicecenter ist am 2. und 3. Mai telefonisch nicht erreichbar. Der Kontakt über Brief, Fax und Mail funktioniert durchgängig. Die Sprechstunden des Reha-Managements und die Außendiensttermine finden statt.

### BG Verkehr erhöht Verdienstgrenze

Zum 1. Januar 2024 stieg der Höchstbetrag des Jahresarbeitsverdienstes von 84.000 auf 96.000 Euro. Als Jahresarbeitsverdienst gilt das Einkommen, das ein Versicherter in den letzten zwölf Kalendermonaten vor einem Versicherungsfall erzielt hat. Auf dieser Basis errechnet man zum Beispiel die Rente nach einem Arbeitsunfall. Grund für die Anhebung sind die neuen Rechengrößen der Sozialversicherung für das Jahr 2024, die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vorgegeben werden.

# „Was das praktisch bedeutet, merkt man erst später.“

Jörg Wallstein weiß, wie man ein Motorrad sicher nach Hause steuert. Schließlich ist er Fahrlehrer. Als er in dem Graben neben der Landstraße zu sich kommt, ist ihm sofort klar: Sein Leben hat sich für immer geändert.

**E**s war ein Arbeitstag wie viele andere gewesen: Am 19. Oktober 2020 hatte Jörg Wallstein (damals 57 Jahre alt) unterrichtet, eine Prüfung abgenommen und anschließend ein Motorrad in die Werkstatt gebracht. Mit einer anderen, frisch reparierten Maschine machte er sich gegen 19 Uhr auf den Heimweg. Ruhige Landstraße, gemütliches Tempo, eine Kurve – an die nächsten Sekunden hat er keine Erinnerung. Als er wieder zu sich kommt, liegt er in einem tiefen Graben neben der Straße. „Nur ein paar Meter weiter und ich wäre auf der Wiese gelandet“, sagt Wallstein. „Dann wäre alles glimpflich abgegangen.“ Ein Auto fährt vorbei, hält an, kommt zurück. Die kleine Tochter hatte das Motorrad gesehen, nun steigt die Mutter aus. Als Pflegefachkraft schätzt sie die Lage richtig ein: Sie versucht nicht, den Verletzten zu bergen, sondern alarmiert sofort den Rettungsdienst. „So betrachtet hatte ich Glück“, meint Wallstein, „denn wenn mich jemand falsch angepackt hätte, könnte ich heute vielleicht auch meine Hände nicht mehr bewegen.“

## Keine Hoffnung auf Heilung

Der Schwerverletzte wird noch in derselben Nacht per Hubschrauber nach Bad Berka verlegt. Dort befindet sich die Klinik für Wirbelsäulenchirurgie. Wallstein muss ein neues Leben beginnen. „Manchmal“, erinnert er sich, „habe ich gehofft, ich wache irgendwann auf und dieser Albtraum ist vorbei.“ Es ist eine schwere Zeit, denn Hoffnung auf Heilung besteht nicht. „Herr Wallstein ist rollstuhlgebunden“, heißt es nüchtern in der Unfallakte. Als ob das nicht schlimm



Bis sein individuell umgebauter Pkw vor der Haustür steht, nutzt Jörg Wallstein leihweise einen behindertengerecht ausgerüsteten Kleinbus.

© Beate Basenau/BG Verkehr

genug wäre, entwickelt sich eine spastische Lähmung. Die Muskeln in den Beinen verkrampfen, es kommt zu unkontrollierbaren Bewegungen und starken Schmerzen. Erst ein knappes Jahr nach dem Unfall kehrt Wallstein nach Hause zurück. Für die nächste Zeit wohnt er mit seiner Frau in einer Anlage für betreutes Wohnen – mit dem Rollstuhl ist im gemeinsamen Eigenheim ein selbstbestimmtes Leben unmöglich.

## Die Reha-Berater der BG Verkehr besuchen Betroffene so früh wie möglich in der Klinik und helfen bei der Rückkehr in ein selbstbestimmtes Leben.

Dennoch steht sein Ziel unverrückbar fest: Er will wieder unterrichten. Der leidenschaftliche Lkw-Fahrer startete nach der Wende 1990 als Fahrlehrer durch. Sieben Jahre später machte er sich selbstständig. Das Geschäft lief gut. Nach der erfolgreichen Reha hofft er, mit den entsprechend umgebauten Fahrzeugen wieder alle Klassen unterrichten zu können. Zum Zeitpunkt des Interviews gab es dafür von der Führerscheinbehörde noch keine Zusage. Wallstein bleibt am Ball. Seinen Führerschein behält er – und freut sich auf seinen Pkw, der gerade individuell angepasst wird und den er auch als Fahrschulauto einsetzen möchte.

### BG Verkehr hilft beim Neuanfang

In der BG Verkehr unterstützen persönliche Reha-Berater die Schwerverletzten so früh wie möglich nach einem Unfall. Thomas Kühne aus der Bezirksverwaltung Dresden lernt Jörg Wallstein schon in der Klinik kennen. Fortan begleitet er den Fahrlehrer bei dem beruflichen und persönlichen Neuanfang. Das Ehepaar beschließt, ein Haus zu bauen. In dem neuen Bungalow, der schon nach neun Monaten fertig ist, kann sich Wallstein im Rollstuhl gut bewegen. Die BG Verkehr beteiligt sich an den Kosten. „Darüber entscheidet bei uns der Hauptausschuss des

Vorstands“, erläutert Reha-Berater Kühne. „Wir sind selbstverständlich zu wirtschaftlichem Handeln verpflichtet. Andererseits hat die gesetzliche Unfallversicherung den Auftrag, den Betroffenen ein möglichst selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Und da gilt dann der Grundsatz: Mit allen geeigneten Mitteln. Darum haben wir beim Haus den Mehraufwand finanziert, der durch den rollstuhlgerechten Ausbau entstand.“ Wallstein bezieht monatelang Verletztengeld, im Anschluss eine Rente wegen der Minderung der Erwerbsfähigkeit, Heilbehandlungen, Hilfsmittel, Fahrzeugumbau – ein schwerer Unfall verursacht in der Regel auch hohe Kosten bei der Unfallversicherung (bis Ende Dezember 2023 rund 800.000 Euro).

### Ins neue Leben gerollt

Jörg Wallstein ist nicht der Typ, der jammert. Dass er die Spastik in den Beinen nur mit Medikamenten in den Griff bekommt, regelmäßig zur Physiotherapie muss und schneller als früher erschöpft ist – geschenkt. Ärgerlich wird er, wenn es um die Barrieren im Alltag geht, denen er als Rollifahrer täglich begegnet. „Mit Rollifahrer bin ich einverstanden, aber Krüppel darf mich niemand nennen – außer ich selbst.“ Er braucht nicht lange darüber nachzudenken, was stört: historisches Pflaster in der Stadt, auf dem er kaum vorwärtskommt und durchgerüttelt wird, nicht abgesenkte Bordsteine, Baustellen, fehlende Toiletten, Treppenhäuser ohne Fahrstuhl ...

„Man sollte trotzdem versuchen, wie vor dem Unfall zu leben“, sagt er, „und seinen Humor bewahren. Ich bin dasselbe Rindvieh wie vorher.“ Nicht zuletzt diese Einstellung ist es, die ihm geholfen hat, seine Ehe auch nach dem Unfall glücklich weiterzuführen. Mittlerweile geht er direkter auf Menschen zu, die von sich aus nicht wagen, ihn auf den Unfall anzusprechen. „Ich war bei einer Fortbildung. Die anderen saßen schon im Raum“, erinnert er sich. „Als ich durch die Tür kam, herrschte plötzlich Totenstille. Niemand wagte zu fragen, was passiert ist. Erst am nächsten Tag ging das los und dann gab es Fragen über Fragen. Ich fühle mich



## Querschnittgelähmte in Deutschland

Laut Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung erleiden etwa 60 bis 80 Personen im Jahr eine Querschnittlähmung, die durch einen Arbeits- oder Wegeunfall verursacht wird. Ungefähr 3.300 querschnittgelähmte Versicherte erhalten von den Unfallversicherungsträgern lebenslange Renten und Betreuung.

Man geht davon aus, dass insgesamt in Deutschland etwa 140.000 Menschen mit Querschnittlähmung leben. Pro Jahr gibt es rund 2.200 neue Fälle. Männer sind deutlich häufiger betroffen als Frauen. Stürze und Unfälle sind die Hauptursachen, aber auch Erkrankungen wie Tumore und Entzündungen können zu einer Lähmung führen.

besser, wenn ich über meine Behinderung reden kann.“ Er hält kurz inne. „Auf Sprüche wie ‚Gute Besserung‘ kann ich allerdings verzichten“, ergänzt er trocken. „Und es ist auch nicht nötig, dass mir eine 85-jährige Dame den Müll abnimmt, weil sie meint, ich schaffe es nicht bis zu den Tonnen.“ Keine Frage, Jörg Wallstein ist in seinem neuen Leben angekommen. (dp)



© BG Verkehr/Marco Grundt

**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

## Nicht witzig!

**Lustige Filmchen mit Laien-Stunts finde ich  
nur bedingt unterhaltsam.**

Früher spielten sich nach jeder Baggerwette bei Thomas Gottschalk vor meinem geistigen Auge die Bilder ab, wie dafür im Betrieb wohl geübt worden ist. Besonders Flurförderzeugwetten, bei denen die Kandidaten zum Beispiel in elegantem Schwung unter die Paletten oder durch einen Parcours schleuderten, fand ich angesichts von Unfällen mit diesem nützlichen, aber gefährlichen Arbeitsmittel nur bedingt unterhaltsam. Doch damit ist ja jetzt Schluss. Oder nicht? Lustige Filmchen durchsetzen das Internet und enden in den unvermeidlichen Top-100-Sendungen, mit denen Fernsehsender Programmlücken auffüllen. Nicht alles davon sind zufällig gefilmte Szenen. Ich will hier nicht die Spaßbremse geben und freue mich über gut gemachte, professionelle Stunts. Aber wer für den kurzen zweifelhaften Ruhm eines Internet-Kurzfilmchens Kopf und Kragen riskiert, hat nicht nur aus dem tragischen „Wetten, dass..?“-Unfall nichts gelernt, sondern muss sich fragen, ob die schmerzhafteste Landung nach einer missglückten Aktion wirklich – mit einem lustigen „Ploing“-Ton unterlegt – ein Millionenpublikum zur Schadenfreude anregen soll. Witzig ist anders.

### Impressum

#### Herausgeber:

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

#### Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,  
Vorsitzende  
der Geschäftsführung

#### Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

#### Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

#### Redaktion:

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

#### Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

#### Gestaltung/Herstellung:

contenova UG  
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

#### Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr



**Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. Januar 2024**

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

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

Die Lösungen für  
„Testen Sie Ihr Wissen“:

**Frage 1** – a, c

**Frage 2** – a, b

**Frage 3** – a, c

## So erreichen Sie die BG Verkehr



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

### Hauptverwaltung Hamburg

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

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

### Dienststelle Schiffssicherheit

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

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

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

### Bezirksverwaltung Hamburg

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

### Bezirksverwaltung Hannover

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

### Bezirksverwaltung Berlin

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

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

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im Juni 2024.



© Thinkstock/istock/goir/furtaev

## Adressänderungen und Abbestellungen



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

+ Änderungen bitte per Mail an: [redaktion@sicherheitsprofi.de](mailto: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](http://www.bg-verkehr.de/medien/newsletter)