

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Unfälle | 14 an Bord ausgewertet

Binnenschifffahrt: Neue Mustervorlagen helfen bei der Gefährdungsbeurteilung | 8

Selbstverwaltung: Das sind die Pläne der neuen Vorsitzenden | 10

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6 Sicherheitsdialoge senken Unfallzahlen
Scandlines geht neue Wege im Arbeitsschutz
- 8 Gefährdungsbeurteilung
Mustervorlagen für die Binnenschifffahrt
- 10 Selbstverwaltung der BG Verkehr
Die neuen Vorsitzenden im Interview
- 12 Erste Hilfe gut organisieren
Was Betriebe leisten müssen
- 14 Unfallstatistik Seeschifffahrt
Die Auswertung für 2023

GUT VERSICHERT & GESUND

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

SERVICE

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



6

Sicherheitsdialoge bei Scandlines



18

Vorbeugen gegen Hautkrebs



8

Gefährdungsbeurteilung



14

Unfallstatistik für
die Seeschifffahrt

© Titelbild: GARP / BG Verkehr; Inhalt: BG Verkehr; Scandlines; picture alliance/dpa | Patrick Pleut



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

Gefährliches Trockeneis

Auf einem Schiff sollte eine gründliche Reinigung durchgeführt werden. Dazu setzte eine Fremdfirma Trockeneis in Form von Pellets ein. Das Eis verdampft in kürzester Frist und setzt dabei Kohlendioxid frei, das sich weiträumig ausbreitet. Ein Mechaniker, der sich in einem tiefer liegenden Schiffsteil befand, war nicht über diese Gefahr informiert. Er verspürte plötzlich Luftnot, Übelkeit und Herzbeschwerden, was auf eine Unterversorgung mit Sauerstoff hindeutet.

Tau reißt

Während der Fahrt im Schleppverband riss völlig unerwartet ein Tau. Ein Matrose, der sich in unmittelbarer Nähe befand, wurde davon im Gesicht getroffen. Er stürzte zwischen den beiden Schiffen ins Wasser. Dort trieb er mehrere Minuten in Bauchlage, bevor die Besatzung ihn retten konnte. Mit schweren Verletzungen musste der Matrose in das nächste Krankenhaus gebracht werden.

Ungeduld beim Landgang

Eine Servicekraft freute sich auf den Feierabend und wollte möglichst schnell von Bord. Sie konnte es nicht abwarten, bis die Laufplanke angelegt war, sondern sprang schon vorher von der Fähre an Land. Bei der Landung strachelte sie und knickte um. Der Fuß schwoll stark an. Der Arzt stellte eine Verstauchung und eine Bänderdehnung fest. Die Servicekraft konnte mehrere Wochen lang nicht arbeiten.



Der Schiffsführer sitzt im Büro am Ruder

Auf dem Rhein fahren erste Schiffe ferngesteuert. Dazu hat das belgische Unternehmen Seafar ein Kontrollzentrum in Duisburg eröffnet. Drei Schiffe der Reederei Deymann und des Unternehmens HGK Shipping sind seit März im Probebetrieb unterwegs: Rund 20 Kameras übertragen Bilder in Echtzeit zur Leitstelle – genauso ist es mit Radarsignalen, Laservermessungen und Positionsmeldungen. Die Leitstelle übernimmt immer dann die Steuerung, wenn der Schiffsführer an Bord eine Pause einlegt oder schlafen geht. Aus Sicherheitsgründen bleibt vorläufig immer eine reguläre Mannschaft an Bord. Mit Hilfe der Digitalisierung hofft man, den Fachkräftemangel mittelfristig ausgleichen zu können. HGK gehört mit 350 Frachtern zu den großen europäischen Binnenschiffahrtsunternehmen – rund ein Drittel des Personals wird während der nächsten Jahre in Ruhestand gehen. Ohne neue Technologien seien solche Personalprobleme nicht zu bewältigen, sagt Reederei-Geschäftsführer Martin Deymann. Er glaubt: Der Job als Kapitän im Büro wäre für viele reizvoller als die Arbeit im Steuerhaus, weil sich damit Berufstätigkeit und Familie besser vereinbaren lassen.



Neue Vereinbarung schützt Besatzung

Die Arbeitsbedingungen auf Flusskreuzfahrtschiffen in Europa sollen besser werden: Die Unternehmerverbände EBU und IG River Cruise haben dazu mit dem europäischen Gewerkschaftsverband ETF eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet, die Grundrechte der Arbeitnehmer formuliert. Dies betrifft unter anderem Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

+ River Cruise Framework Agreement
<https://www.etf-europe.org>

Aktion gegen Ablenkung

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

+ Medienportal DVR
www.schwerpunktaktion.de/medien

Büro und Bildschirm unterwegs

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

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 23634140

Hilfe nach Extremereignissen

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

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 13568468



Zum neuen Cannabisgesetz

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

Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

© Flying Whales



Moderne Zeppeline sollen Seeschiffe be- und entladen

Luftschiffe könnten künftig in der Seefahrt beim Be- und Entladen helfen. Dies will die Reederei Louis Dreyfus Armateurs mit dem Luftschiffbauer Flying Whales (beide aus Frankreich) vorantreiben. Die Reederei verspricht sich vor allem Vereinfachung bei übergroßen Ladungen auf der ersten und letzten Meile. Zudem ermöglicht das Luftschiff Zugang zu Bereichen, die über Land nur schwer oder gar nicht erreichbar sind. Güter können sowohl im gut 5.000 Kubikmeter fassenden Frachtraum als auch an Tragseilen hängend transportiert werden. Mit 60 Tonnen Nutzlast bietet das Luftschiff in Zeppelinbauweise etwa das Dreifache an Zuladung im Vergleich zu den stärksten Frachthelikoptern. Der Antrieb über grünen Wasserstoff ist zudem klimaschonend. Helium sorgt für den Auftrieb. Erste Flugtests sind für 2025 angekündigt.

Stefan Thyroke übernimmt Amt bei der ETF

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

Testen Sie Ihr Wissen!



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

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

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



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

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



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

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

© Freepik (Petro Seniv 888; doomu); Shutterstock (PATIWIT HONGSANG; Goran Jakus); picture alliance/Andreas Gillner | Andreas Gillner

Der Schiffsmechaniker
Werner Stridde und
der nautische Offizier
Helge Dreesen nutzen
die Überfahrt für
ein Gespräch.

Über Risiken reden

Sicherheitsdialoge – das klingt nicht unbedingt nach einer bahnbrechenden Innovation. Aber die Reederei Scandlines senkte mit dieser Methode binnen kurzer Zeit die Unfallzahlen. Wie das funktioniert, erfuhren wir bei einem Gespräch in der Hamburger Zentrale.

Spätestens seit 2022 beschäftigt sich HSEQ-(Health, Safety, Environment, Quality)-Manager Philipp Höppner fast täglich mit Arbeitsschutzthemen. Denn damals zog der studierte Nautiker von der Brücke ins Puttgardener Büro um. Anschließend absolvierte er über die BG Verkehr den Lehrgang zur Fachkraft für Arbeitssicherheit. Bald wird Höppner, Mitte dreißig, Nachfolger der langjährigen Sifa von Scandlines. Mit den sogenannten Sicherheitsdialogen hat er bereits ein Zeichen gesetzt. Der Impuls dazu kam aus der Geschäftsführung: „Wir wollen, dass die Leute abends genauso gesund nach Hause gehen, wie sie morgens gekommen sind“, fasst

Höppner die Philosophie zusammen. Klar, wer wollte das nicht – aber wie erreicht man es?

Ins Gespräch kommen

„Wir nutzten im Arbeitsschutz bereits viele etablierte Elemente, zum Beispiel wöchentliche Safety-Meetings der Führungskräfte, Seminare zur Sicherheitskultur oder wöchentliche Unterweisungen“, sagt Höppner. „Aber all das führte nicht zum gewünschten Erfolg. Uns wurde klar, dass sich erst etwas ändert, wenn wir alle Beschäftigten mitnehmen und sie sich alle bewusst darüber werden, wie oft sie eine Möglichkeit haben, sich gegen das Risiko und für mehr Sicherheit zu entscheiden. Und das dann natürlich auch tun“, ergänzt er.

Scandlines ist breit aufgestellt und bietet sehr unterschiedliche Arbeitsplätze. Zum Unternehmen gehören neben dem Schiffsbetrieb die Gastronomie, Shops, Service, die Büros und die Terminals. Eine Schnittstelle zur Erfassung von sicherheitsrelevanten Abweichungen ist das General Notice System (GNS). Höppner und sein Team stellten fest, dass hier auch andere Meldungen einliefen, die sich zum Beispiel auf problematische Arbeitsabläufe oder improvisierte Problemlösungen bezogen. Für diese Form des Dialogs ist das GNS nicht vorgesehen. Deswegen dachten die Arbeitsschützer über eine neue Plattform nach, die sie verstärkt für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nutzen könnten.

Die Geschäftsführung hatte ein paar Bedingungen gestellt: Ein neues Verfahren solle

- ▶ einfach sein,
- ▶ eine Kommunikation auf Augenhöhe ermöglichen und
- ▶ nicht erst auf Unfälle reagieren, sondern helfen, sie vorausschauend zu vermeiden.

„Wir sagen nicht, das ist dumm gelaufen, sondern analysieren die Fehlerkette, die zu einem Unfall führt.“

Philipp Höppner,

Leitende Fachkraft für Arbeitssicherheit bei Scandlines



Technisch eignet sich dafür das Intranet, denn es hat genügend Kapazitäten. Mittlerweile läuft es auch als Firmen-App auf dem Smartphone, sodass es allen Beschäftigten quasi jederzeit zur Verfügung steht. Nachdem die Entscheidung zur Nutzung dieser Plattform gefallen war, nahm das Konzept für die Sicherheitsdialoge schnell Gestalt an. Die Idee war, Gespräche über Sicherheitsthemen ganz selbstverständlich in den Alltag zu integrieren. Der Betriebsrat war dabei von Anfang an mit eingebunden.

Dialoge schaffen Gemeinschaft

Die große Akzeptanz in der Belegschaft hat sicher auch mit ein paar grundsätzlichen Prinzipien zu tun: Bei Scandlines gibt es kein Ranking zwischen den Bereichen, nach dem Motto, wer die wenigsten Unfälle hat, ist am besten. „Wir kommen weder mit dem erhobenen Zeigefinger, noch machen wir jemanden haftbar“, unterstreicht Höppner.

„Wir nutzen aber jede Gelegenheit, um Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zu verbessern.“ Als er zum Beispiel las, dass die Kolleginnen im Catering eine Getränkebox benutzten, um bequem an die Kaffeemaschine zu kommen, sorgte er umgehend für eine geeignete Aufstiegshilfe. Die Mitarbeitenden bei Scandlines merken, dass auf den Text auch Taten folgen. Sie werden gehört und können mitwirken. Das motiviert. „Wertschätzung ist bei uns ein ganz wichtiges Thema“, unterstreicht Pressesprecherin Anette Ustrup Svendsen. „Das geht von flexiblen Lösungen für das Homeoffice über kostenlose Getränke und Obst bis zu Gesundheitstagen, Job-Bikes, Firmenfitness oder Mitarbeiterbefragungen.“

Im Intranet von Scandlines steht: Ein Sicherheitsdialog ist eine Möglichkeit, es normal zu machen, über Sicherheit und Risiken zu sprechen. Die Anwesenden sind sich einig: „Das würde auch in anderen Unternehmen funktionieren!“ (dp)

„In den ersten neun Monaten wurden 3.000 Dialoge dokumentiert, die Unfallzahlen wurden halbiert!“

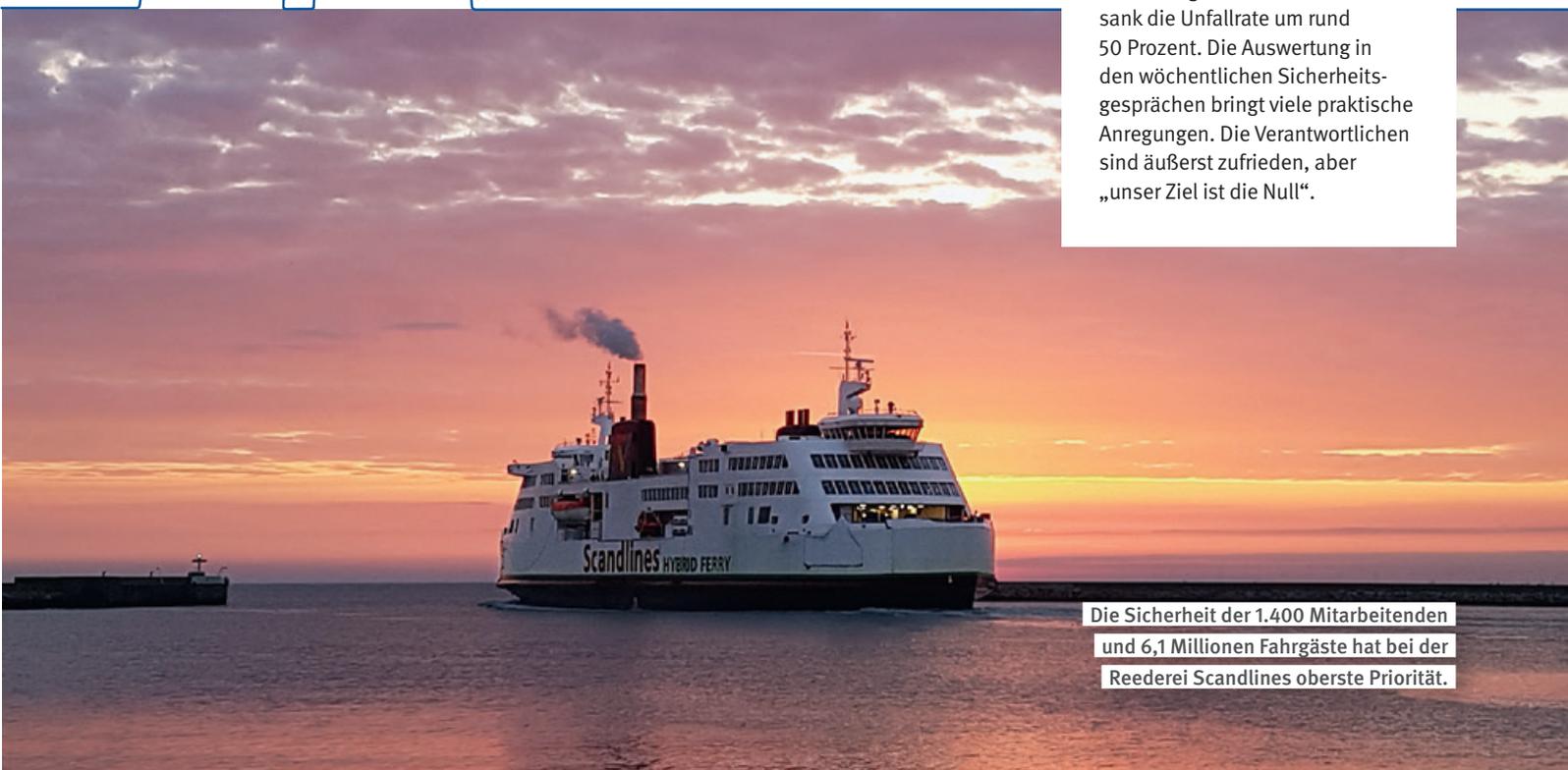
Anette Ustrup Svendsen,
Leiterin Kommunikation

So funktioniert der Austausch

Die IT-Abteilung übernahm die Programmierung. Im Intranet gibt es jetzt gleich oben eine Schaltfläche zum Start eines „Safety Dialogues“ (in dem deutschen Unternehmen ist Englisch die Geschäftssprache). Wer möchte, wählt dort einen Arbeitsbereich aus, schreibt eine kurze Nachricht über ein Sicherheitsthema dazu und klickt auf Senden. Die Nachrichten sollen ausdrücklich kurz formuliert werden, sind weder eine Rüge noch Überprüfung, sondern dienen zum Austausch. Man berichtet, worüber gesprochen wurde, etwa: *Zieht bitte immer die Warnweste an. Achtet auf die Schnürsenkel. Passt auf dem Heimweg auf, heute soll es glatt werden. Bei uns fehlt ein Feuerlöscher.*

Jeder Eintrag wird automatisch in eine Excel-Tabelle überführt, der Absender bleibt anonym. Die rund 100 Personen mit Führungsverantwortung wurden gebeten, möglichst zwei Gespräche pro Monat zu dokumentieren. Auf diese Weise werden während der Arbeit formlos und ohne besonderen Aufwand immer wieder Sicherheitsthemen angesprochen. Ergebnis: In den ersten neun Monaten gingen 3.000 Dialoge ein, die den Arbeitsschützern wertvolle Hinweise geben. Parallel dazu sank die Unfallrate um rund 50 Prozent. Die Auswertung in den wöchentlichen Sicherheitsgesprächen bringt viele praktische Anregungen. Die Verantwortlichen sind äußerst zufrieden, aber „unser Ziel ist die Null“.

© Marte Eichne / Scandlines; Freepik



Die Sicherheit der 1.400 Mitarbeitenden und 6,1 Millionen Fahrgäste hat bei der Reederei Scandlines oberste Priorität.

Die Mustervorlage zum
„Arbeiten in gefährlichen
Räumen“ behandelt unter
anderem Tanks und Gefahrstoffe.

Binnenschifffahrt

Mustervorlagen helfen bei der Gefährdungsbeurteilung

Kein Artikel, kein Seminar, kein Vortrag im Arbeitsschutz ohne den Hinweis auf die Gefährdungsbeurteilung. Sie hat sich zum zentralen Instrument für die Prävention entwickelt – und das ist gut so.

Wo gehobelt wird, fallen Späne, dieses Sprichwort trifft sicher zu. Aber es sollte eben nur bei den Spänen bleiben, alles andere muss die Unternehmensleitung vorher genau beachten.

Die Mustervorlagen bilden typische Gefährdungen ab. Die Unternehmensleitung braucht die Vorlagen nur noch auf die betrieblichen Gegebenheiten anzupassen und die Schutzmaßnahmen zu ergänzen.

Dazu gehört, nicht darauf zu warten, bis etwas passiert oder beinahe passiert, und dann Maßnahmen zur Abhilfe zu schaffen, sondern dies bereits im Vorfeld zu hinterfragen, Gefährdungen zu ermitteln und dann dafür zu sorgen, dass den Beschäftigten nichts passiert. Oder, wie das Arbeitsschutzgesetz und die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) formulieren: Der Unternehmer ist dazu verpflichtet, für Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten bei der Arbeit zu sorgen und Verbesserungen anzustreben.

Die gesetzlichen Vorgaben gelten ausnahmslos für alle Betriebe, vom ersten Beschäftigten an. Aber gerade kleineren Unternehmen fällt die Erfüllung des Auftrags manchmal schwer. Selbstverständlich machen sich auch Klein- und Kleinunternehmer, in der Binnenschifffahrt die Partikuliere, Gedanken darüber, wie ihre Mitarbeiter sicher und gesund durch den Arbeitsalltag kommen, und ergreifen entsprechende Maßnahmen. Dies geschieht aber oft nach dem Zufallsprinzip, nach eigenen Erfahrungen oder danach, was gerade ins Auge sticht. Zu einer systematischen Umsetzung der Vorgaben der Gefährdungsbeurteilung sehen sie sich oft nicht in der Lage oder es fehlt die Zeit, die vorgesehenen drei Schritte umzusetzen und nachvollziehbar zu dokumentieren:

1. Gefährdungen und Belastungen, denen die Beschäftigten bei der Arbeit ausgesetzt sind, ermitteln.
2. Geeignete Schutzmaßnahmen ableiten und umsetzen.
3. Die Schutzmaßnahmen auf Wirksamkeit kontrollieren und erforderlichenfalls nachsteuern.

Hier setzt die BG Verkehr an. Wie bereits für die Seeschifffahrt wurden nun auch für die Binnenschifffahrt Mustervorlagen für die Gefährdungsbeurteilung erarbeitet.

Mustervorlagen nur noch individuell anpassen

Die Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung beginnt mit einer Erfassung der einzelnen Tätigkeiten. In der Binnenschifffahrt liegt eine systematische Erfassung der Tätigkeiten mit dem Handbuch Binnenschifffahrt bereits vor. An diesem Grundsatzwerk haben sich unsere Präventionsexperten bei der Erstellung der Mustervorlagen orientiert. Im Mittelpunkt stehen die typischen Gefährdungen im allgemeinen Schiffsbetrieb: Arbeiten unter Absturzfahrt, Arbeiten mit Leitern, mit Handwerkzeugen und Handmaschinen. Ein weiterer Schwerpunkt sind Tätigkeiten an Deck und im Maschinenraum.

Der Aufwand für die Erstellung einer individuellen Gefährdungsbeurteilung wird damit überschaubar:

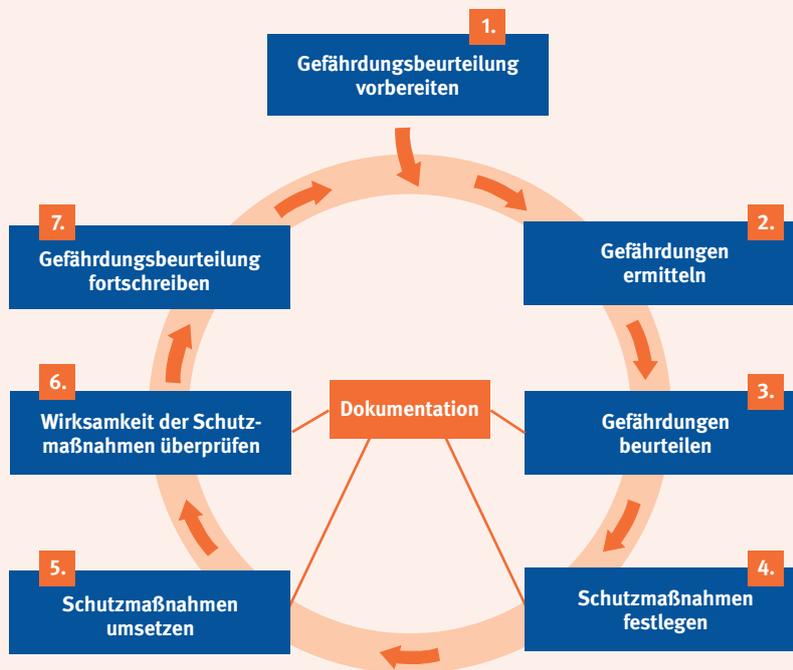
- Die Mustervorlagen liegen als Word-Dateien vor. Die Unternehmensleitung kann die Vorlagen leicht an die betrieblichen Gegebenheiten anpassen.





Prozessschritte der Gefährdungsbeurteilung

Weder das Arbeitsschutzgesetz noch die DGUV Vorschrift 1 regeln im Detail, mit welchen Mitteln oder wie eine Gefährdungsbeurteilung dokumentiert werden soll. Der Prozessablauf einer Gefährdungsbeurteilung ist jedoch umfassend beschrieben.



Quelle: BG Verkehr



Wer weiß, dass er sich auf schwierige Situationen gut vorbereitet hat, schont seine Nerven.

- ▶ Jedes Unternehmen ergänzt bei Bedarf individuell, welche Schutzmaßnahmen getroffen werden sollen oder welcher Unterweisungsbedarf besteht.
- ▶ Für die Inhalte der Unterweisung gibt das Handbuch Binnenschifffahrt praxisorientiert Hinweise, ebenso die Unterweisungskarten oder Unterweisungstipps der BG Verkehr.
- ▶ Zur Dokumentation der Gefährdungen, Schutzmaßnahmen, deren Umsetzung und der Durchführung der Unterweisung dienen ebenfalls die angepassten Mustervorlagen. (Bz)

+ **Mustervorlagen für die Gefährdungsbeurteilung**
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20108358

Unterweisungsmedien
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Anmeldung für unsere Unterweisungstipps
 Versand alle zwei Monate per Mail
 E-Mail: binnenschifffahrt@bg-verkehr.de

© picture alliance / Jochen Tack | Jochen Tack; sowie ANP | Vincent Jannink

„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).

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. In der Schifffahrt muss die Besatzung für Unfälle gut gewappnet sein. Denn Rettungskräfte benötigen Zeit, an Bord zu kommen. Das Personal auf dem Schiff ist länger auf sich allein gestellt als an Land. Eine sehr gute Erste Hilfe an Bord vermindert also das gesundheitliche Risiko für Verletzte.

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,

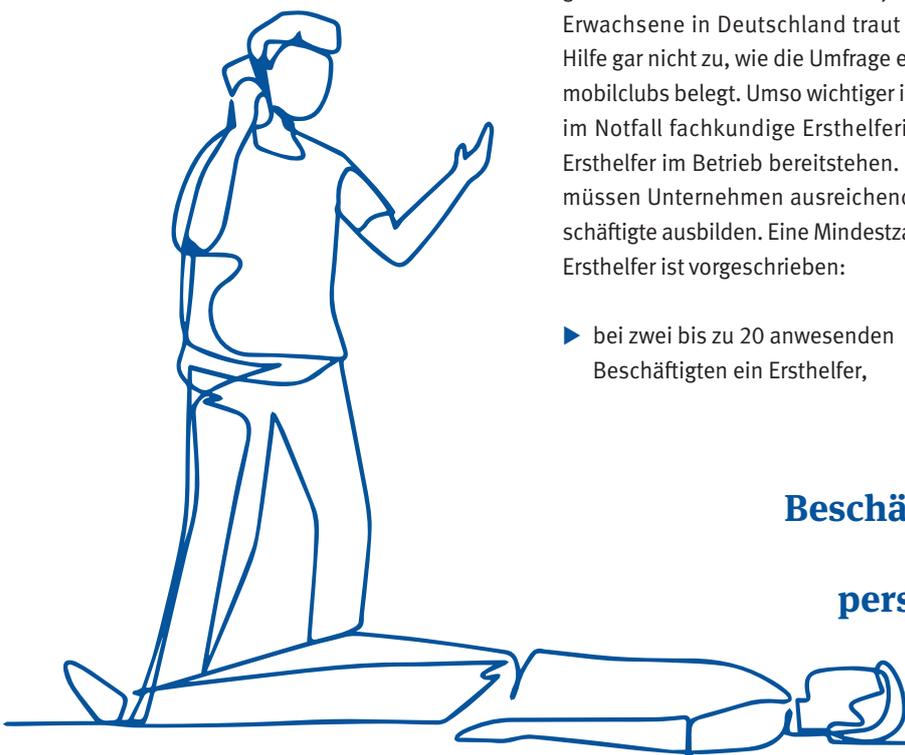
- ▶ bei mehr als 20 anwesenden Beschäftigten muss der Anteil von Ersthelfern zehn Prozent betragen, in Verwaltungs- und Handelsbetrieben fünf Prozent.

Ersthelfer müssen zudem in der Personalstruktur so verankert sein, dass jederzeit die vorgeschriebene Mindestzahl erreicht wird. Auf Seeschiffen sind alle Besatzungsmitglieder als Ersthelfer qualifiziert. Binnenschiffe werden als „mobile Betriebe“ klassifiziert. Es gelten also die gleichen Vorschriften wie an Land. Mindestens ein ausgebildeter Ersthelfer muss an Bord sein. Nach Möglichkeit sollte das jemand sein, der im Notfall während der Fahrt seine Arbeit unterbrechen und sofort helfen kann.

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.

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



Leben retten an Bord

Binnenschiffe werden als „mobile Betriebe“ eingestuft. Neben den allgemeinen Anforderungen muss zusätzlich die Tafel „Rettung, Wiederbelebung und Erstversorgung Ertrinkender“ ausgehängt werden.

Medizinische Hilfe von außen braucht Zeit, bis sie aufs Schiff gelangen kann. Die gute Kenntnis lebensrettender Sofortmaßnahmen ist für Ersthelfer an Bord deshalb besonders wichtig.

Auf Seeschiffen bestehen für die medizinische Versorgung gesonderte Vorgaben des Bundes. Ansprechpartner ist der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit.

Zusammenarbeit von Unternehmen

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

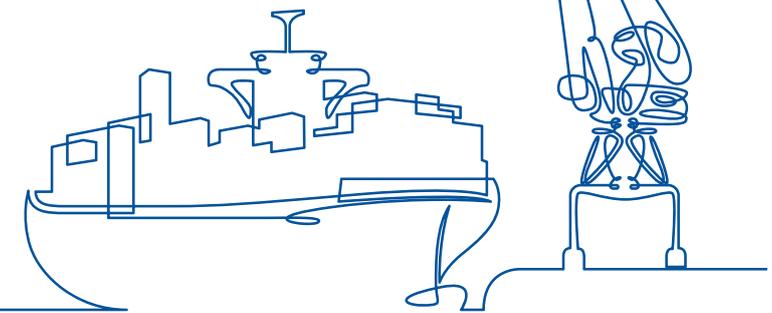
Auch Beschäftigte haben Pflichten

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

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

+ Weiterführende Informationen

<https://publikationen.dguv.de>

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

Überblick „Erste Hilfe im Unternehmen“

www.dguv.de/fb-ersthilfe/themenfelder

Liste Qualitätssicherungsstelle Erste Hilfe

<https://bg-qseh.de>

Bereich Erste Hilfe bei der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de | Webcode: 18466291



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

Seeschifffahrt

Unfallschwerpunkte

2023

Was die Statistik nüchtern berichtet, ist in der Realität oft ein Unfall, der für die Betroffenen und die Reedereien äußerst unangenehme Folgen hat. Unsere Übersicht dient als Anregung für den Arbeitsschutz an Bord.



Welche Unfälle passieren an Bord von Seeschiffen? Bereits für die Jahre 2014 und 2018 analysierten wir das Unfallgeschehen. Jetzt liegt die Auswertung für 2023 vor. Viel geändert hat sich nicht: Nach wie vor sind die Unfälle, die durch Stolpern, Ausrutschen oder Stürzen (SRS-Unfälle) verursacht werden, die „Spitzenreiter“ der Tabelle. Diesmal machen sie 29 Prozent der insgesamt 402 überprüften Fälle aus. Tödliche Unfälle waren 2023 nicht zu verzeichnen.

Stolperunfälle sind keine Lappalie: Oft dauert es Monate, bis die Verletzungen voll ausgeheilt sind.

Methode der Auswertung

Aufsichtspersonen, die mit der Seefahrt und den Arbeitsverfahren an Bord vertraut sind, haben die Unfallmeldungen gesichtet. Ausgewertet wurden alle bei der BG Verkehr eingegangenen Unfallanzeigen sowie die Berichte von Durchgangs- oder Unfallärzten, die wertbare Beschreibungen des Unfallhergangs

enthielten. Diese Unfallmeldungen wurden verschiedenen Arbeitsbereichen, Tätigkeiten oder Arbeitsgegenständen an Bord zugeordnet, um daraus Schwerpunkte abzuleiten. Damit ein realistisches Bild entsteht, haben wir dabei auch Unfälle berücksichtigt, die nicht meldepflichtig waren. Zur Erklärung: Die Pflicht, einen Unfall der Berufsgenossenschaft zu melden, besteht nur, wenn daraus eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen resultiert.

Typische Unfallauslöser

Nach Zerrungen, Stauchungen, Bänderrissen und Knochenbrüchen bleibt oft eine Instabilität des Knöchels zurück, die besonders bei Belastung auftritt. Das gilt bereits für das einfache Umknicken, denn dabei werden die Bänder überdehnt und können in schweren Fällen auch reißen. Bis die volle Belastbarkeit wieder erreicht ist, können Monate vergehen.

Die Schutzmaßnahmen zur Vermeidung der SRS-Unfälle sind eigentlich jedem Besatzungsmitglied bekannt, sollen hier aber aus gegebenem Anlass noch einmal genannt werden:

- ▶ rechtzeitig glatte Decksoberflächen und Landgänge abstumpfen,

- ▶ Verkehrswege und Arbeitsfläche frei halten,
- ▶ ausreichende Beleuchtung sicherstellen,
- ▶ geeignetes Schuhwerk tragen sowie
- ▶ Treppen und Niedergänge umsichtig benutzen.

Messer und Scheren

Den Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen folgen in der Häufigkeit Unfälle, die sich bei der Verwendung von Werkzeugen ereigneten (rund elf Prozent). Was bei der Analyse auffiel: Hauptunfallursache sind keineswegs die elektrisch betriebenen Arbeitsmittel wie Trennschleifer oder Bohrhammer, sondern zwei Drittel dieser Unfälle ereigneten sich bei der Benutzung von Messern und Scheren!

Rein rechnerisch folgen mit jeweils fünf Prozent Unfälle beim Los- und Festmachen in Verbindung mit Leinen sowie durch Seegang bzw. Überholen des Schiffs.

Sonderauswertung zu Augenverletzungen

Im Jahr 2018 hatten wir gesondert ausgewertet, wie oft und wodurch es zu Verletzungen der Augen kommt. Vor fünf Jahren lag die Quo-



Rund die Hälfte der Stolper-,
Rutsch- und Sturzunfälle ereignet
sich auf Treppen und Landgängen.

© iStock (Ngataringa); dhullubhullu on Freepik; Eldad Carin / AlamyStock Photo

te bei sieben Prozent, mittlerweile ist sie auf neun Prozent der Unfälle angestiegen. Meist gelangten beim Schleifen, Entrosten oder Bohren Fremdkörper ins Auge, die durch Spülen entfernt werden konnten. Ob bei der Arbeit eine Schutzbrille getragen wurde, geht aus den Unfallberichten in der Regel nicht hervor.

Abgesehen von den Fremdkörpern kam es auch zu Kontakt mit Chemikalien. Hauptsächlich waren das Reinigungs- oder Desinfektionsmittel, Farben und Öle. Der Kontakt mit Gefahrstoffen kann eine Verätzung, also eine Beschädigung des Gewebes verursachen.

Keiner dieser Unfälle hatte eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen zur Folge, sodass diese in einer offiziellen Unfallstatistik nicht aufgefallen wären. Die Auswertung zeigt: In fast

allen Fällen hätte die Benutzung einer geeigneten und mängelfreien Schutzbrille den Unfall verhindern können.

Aus kleinen Unfällen lernen

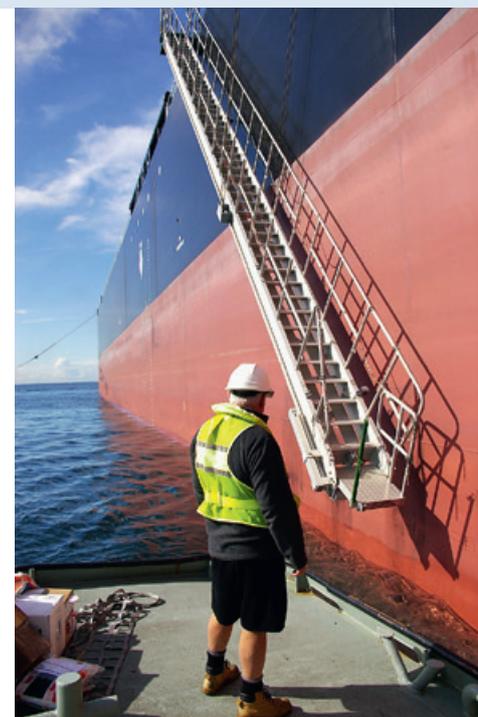
Die sorgfältige und regelmäßige Auswertung von kleineren und Beinahe-Unfällen kann wertvolle Hinweise für die Prävention liefern. Erfahrungsgemäß gehen diese kleineren Vorfälle oft einem richtigen Unfall voraus. Geschieht die Auswertung direkt an Bord und wird offen und ohne Schuldvorwürfe kommuniziert, lassen sich Schutzmaßnahmen verbessern und Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit in den Fokus der Besatzungsmitglieder bringen. Welche Erfolge möglich sind, wenn man Arbeitssicherheit regelmäßig thematisiert, zeigt der Artikel über die Sicherheitsdialoge bei Scandlines auf Seite 6.

Stephan Schinkel

Leiter des Referats Seeschifffahrt
bei der BG Verkehr



Auch Augenverletzungen sind nach wie vor
häufig. Die beste Prävention ist hier
eine passende Schutzbrille.



Drei typische Unfall-
Auslöser für Stolpern,
Rutschen und Stürzen

46 %

Fast die Hälfte der Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle ereigneten sich an Deck. Hauptgrund für Ausrutscher sind nasse oder vereiste Flächen. Für das Stolpern sind meist herumliegende Gegenstände ursächlich, zum Beispiel Leinen und Schläuche.

37 %

Viele Menschen stürzen bei der Benutzung einer Treppe. Die Vermutung liegt nahe, dass sie den Handlauf nicht benutzen.

14 %

Auch die Landgänge bergen ein erhöhtes Unfallpotenzial.



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