

# SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

## Arbeitsmittel an Bord prüfen | 10

Praxistest an Bord von Seeschiffen: Overalls mit UV-Schutz | 8

Wie Corona den Alltag verändert | 16

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen

## SICHER ARBEITEN

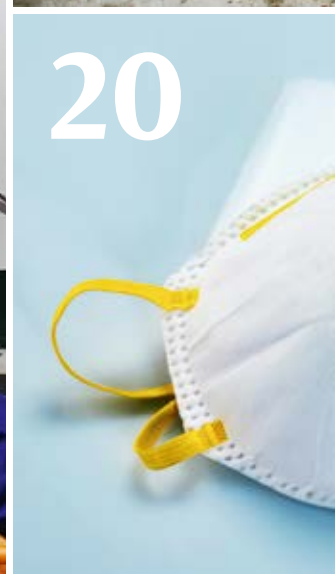
- 8** Overalls mit UV-Schutz  
Neue Modelle im Praxistest
- 10** Sichere Arbeitsmittel  
Was auf Binnenschiffen geprüft werden muss
- 12** Interview  
So nützt die Gefährdungsbeurteilung dem gesamten Betrieb
- 14** Medizinisches Handbuch See  
Unterstützung bei einem Notfall an Bord
- 16** Ein Jahr mit Corona  
Interview und Erfahrungsberichte

## VERSICHERT & GESUND

- 18** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 20** Maskenpflicht an Bord  
Der Seeärztliche Dienst informiert

## SERVICE

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





Titelbild: Shutterstock/Bjoern Wylezich; BG Verkehr/Gerhard Hoffmann; BG Verkehr/Marcel Bouillon; Gettyimages (Monty Rakusen); Adobe Stock (AA+W)



*S. Kudzielka*

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der  
Geschäftsführung der  
BG Verkehr

## *Liebe Leserin, lieber Leser,*

die Corona-Krise trifft viele Menschen nicht nur finanziell hart, sie geht im wahrsten Sinne des Wortes auf die Nerven. Materielle Sorgen, Vereinzelung im Homeoffice und natürlich die Angst vor einer Ansteckung mit dem Virus verbinden sich mitunter zu einer brisanten psychischen Ausnahmesituation. Unsere Redaktion hat das Thema zusammen mit einer Arbeitspsychologin der BG Verkehr in dieser Ausgabe aufgegriffen.

Sehr empfehlen möchte ich Ihnen außerdem das Interview mit Martin Küppers, unserem Experten für Arbeitssicherheit und Regelwerk, zum Thema Gefährdungsbeurteilung. Viele Führungskräfte fremdeln nach wie vor mit diesem zentralen Instrument für den Arbeitsschutz. Küppers plädiert für eine integrierte Herangehensweise beim Arbeitsschutz. Denn funktionierender Arbeitsschutz sichert den Betrieb auch wirtschaftlich ab.

Eine gute Nachricht zum Schluss: Die BG Verkehr hat wieder einen Vorstandsvorsitzenden auf Versichertenseite. Der Oldenburger Hanno Harms wurde zum Nachfolger des verstorbenen Wolfgang Steinberg gewählt. Der frühere Vorsitzende der Vertreterversammlung der Unfallkasse Post und Telekom ist durch langjährige Mitarbeit in zahlreichen Gremien der BG Verkehr als engagierte und verlässliche Persönlichkeit bekannt.



## Arbeit auch am Wochenende

Der anhaltende Boom im Onlinehandel sorgt bei den Post-, Kurier- und Expressdiensten für einen enormen Aufschwung. Zwei von drei Erwerbstätigen (63 Prozent) in der Branche arbeiteten laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2019 auch an Wochenenden und an Feiertagen. Damit ist ihr Anteil wesentlich höher als in der Gesamtwirtschaft (36 Prozent). Auch Nacharbeit ist in der Branche verhältnismäßig häufig: 15 Prozent der Beschäftigten arbeiteten zumindest gelegentlich zwischen 23 Uhr und 6 Uhr morgens; unter allen Erwerbstätigen insgesamt waren es elf Prozent.

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



## Deutsche Flagge reagiert auf aktuelle Corona-Lage

Die deutsche Flaggenstaatverwaltung unterstützt Seeleute und Reedereien im Umgang mit der Corona-Pandemie und hat ihre Verfahren an die aktuelle Lage angepasst. So werden Befähigungszeugnisse und -nachweise von Seeleuten pauschal um sechs Monate verlängert. Seediensttauglichkeitsuntersuchungen können derzeit bei den meisten durch die

BG Verkehr zugelassenen Ärztinnen und Ärzten durchgeführt werden. Wenn das Seediensttauglichkeitszeugnis abgelaufen und eine Erneuerung wegen der Corona-Restriktionen nicht möglich ist, gilt es bis zum nächsten Hafen weiter, in dem eine Seediensttauglichkeitsuntersuchung durchgeführt werden kann. Allerdings gibt es hier eine Frist von drei Monaten.

## Mehr Verkehrsmeldungen mit DAB+

Alle Radios in Neuwagen müssen seit dem 21. Dezember 2020 DAB+ (Digital Audio Broadcast) empfangen können. Damit setzt Deutschland eine EU-Regelung in nationales Recht um. Das digitale Radio bietet mehr Programme, einen stabilen Empfang und eine verbesserte Wiedergabequalität. Die bundesweit ausgestrahlten Programme sind zudem auf einheitlichen Frequenzen zu empfangen. Ein weiterer Vorteil: Stau-Informationen können schneller und genauer übermittelt werden. Möglich ist das, weil DAB+ größere Datenmengen mit einer viel höheren Geschwindigkeit übertragen kann. Ein Internetzugang ist dafür nicht erforderlich. Das Signal wird terrestrisch via Antenne übertragen.

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

## Gefährlicher Transport

Seit diesem Jahr gelten Neuregelungen in den Anlagen zum „Überkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR 2021). Einige Änderungen betreffen den Transport von Lithiumbatterien. Die neuen Sondervorschriften regeln die Gefahreneinschätzung bei Altbatterien und bieten Erleichterungen in den Begleitpapieren. Das Kennzeichen für Lithiumbatterien wird verkleinert. Beim Transport der Batterien wird nicht nur nach deren Zusammensetzung, sondern auch nach dem Zustand unterschieden: Je nachdem, ob eine Batterie nicht mehr hinreichend ladefähig, defekt oder „kritisch defekt“ ist, gelten verschiedene Verpackungsanweisungen.



+ Weitere Informationen gibt der „Leitfaden ADR 2021“, den der Bundesverband Spedition und Logistik herausgegeben hat: [www.dslv.org](http://www.dslv.org)



Für flaggenstaatliche Besichtigungen sollten Reedereien die BG Verkehr kontaktieren, um zu klären, ob und wie anstehende Besichtigungen durchgeführt werden können. Einzelheiten sind auf der Website der Deutschen Flagge erläutert.

[www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)



## Frankreich warnt vor totem Winkel

In Frankreich ist es seit Anfang des Jahres Pflicht, an Fahrzeugen über 3,5 Tonnen Hinweise auf den toten Winkel anzubringen. Davon betroffen sind auch ausländische Fahrzeuge. Mit dieser Maßnahme will das französische Innenministerium Unfälle mit Fahrradfahrern und zu Fuß Gehenden reduzieren. Die Aufkleber müssen an den Seiten und am Heck des Fahrzeugs angebracht werden. Kaufen kann man die Aufkleber nach Angaben des ADAC an Tankstellen in Grenznähe oder im Onlinehandel. Der Automobilclub weist darauf hin, dass von der neuen Kennzeichnungspflicht auch Wohnmobile betroffen sind. Für die ersten zwölf Monate gilt eine Übergangsfrist.

## Aktuelle

### Unfallmeldungen

#### Sturz beim Verlassen des Schiffs

Ein Schiffsmechaniker wollte am Abend im Hafen von Bord gehen. Auf dem Weg zur Gangway lag ein Tau. Beim Versuch, schnell darüber hinwegzuspringen, schätzte er die erforderliche Kraft verkehrt ein und setzte falsch auf. Der Mechaniker fiel hin und verstauchte sich den rechten Fuß, den er anschließend zwei Wochen lang nicht mehr belasten konnte.

#### Schutzbrille vergessen

Am Unfalltag arbeitete ein Schiffsmechaniker in der Werkstatt mit einem Winkelschleifer. Um die Fortschritte am Werkstück besser erkennen zu können, unterbrach er die Arbeit und nahm die Schutzbrille ab. Er entdeckte eine Unebenheit, die er sofort beseitigen wollte, und vergaß dabei, die Schutzbrille wieder aufzusetzen. Als er sich mit dem Schleifer über das Werkstück beugte, verletzte ein Metallsplitter sein rechtes Auge.

#### Ausgerutscht

Gegen Abend arbeitete ein Mechaniker allein im Maschinenraum. Er bemerkte nicht, dass aus einer Leitung Öl austrat und sich auf dem Boden ansammelte. Als er ein weiteres Werkzeug holen wollte, machte das Schiff eine plötzliche Rollbewegung. Dadurch geriet der Mann ins Straucheln, trat auf den Ölfleck und stürzte zu Boden. Er verletzte sich an der Schulter und musste in ärztliche Behandlung.



## Hilfe beim Arbeitsschutz

Ein Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS) unterstützt Betriebe dabei, die Organisation des Arbeitsschutzes zu verbessern. Die BG Verkehr bietet dazu einen Leitfaden an, der bei der Einführung eines AMS hilft. Er beschreibt, welche gesetzlichen und organisatorischen Anforderungen gestellt werden, und macht klar, wo es im Betrieb noch Handlungsbedarf gibt. Erhältlich ist der Leitfaden jetzt in der vierten Auflage als Loseblattsammlung mit dazugehörigem USB-Stick. Er enthält Arbeitshilfen als editierbare Vorlagen, die an die betrieblichen Erfordernisse angepasst und für die AMS-Dokumentation genutzt werden können.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 14862498

## Neues Versuchszentrum

Das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium fördert ein neues Versuchszentrum für innovative Hafen- und Umschlagtechnologien. Es wird von der Universität Duisburg-Essen und dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme aufgebaut und soll Ende 2021 seinen Betrieb aufnehmen. Im Mittelpunkt steht die anwendungsorientierte Forschung zu Binnenschifffahrt und Hafenlogistik.

## Haushalt und Gefahrtarif beschlossen

In einem schriftlichen Abstimmungsverfahren verabschiedete die Vertreterversammlung im Dezember den Haushalt der BG Verkehr für das Jahr 2021. Angesichts der Corona-Pandemie seien sich Verwaltung, Vorstand und Vertreterversammlung einig gewesen, den Haushalt so eng wie möglich zu fassen, so Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung. Ebenfalls beschlossen wurde ein neuer Gefahrtarif, der zum 1. Januar 2022 in Kraft treten wird. Er gilt erstmals gleichermaßen auch für die Unternehmen der ehemaligen See-BG, die zum 1. Januar 2010 mit der damaligen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur BG Verkehr fusionierte. Der Gefahrtarif liegt jetzt dem Bundesamt für Soziale Sicherung zur Genehmigung vor.

## Tanker für Niedrigwasser

BASF hat ein neues Tankschiff in Auftrag gegeben, das bei Niedrigwasser eine deutlich höhere Menge transportieren kann als konventionelle Schiffe. Die Abmessung des neuen Schiffs ist mit 135 Meter auf 17,5 Meter größer als die der gängigen Tankschiffe auf dem Rhein. Ein hydrodynamisch optimierter Schiffsrumpf mit abgestimmter Antriebstechnologie soll eine hohe Tragfähigkeit sicherstellen,

teilt das Chemieunternehmen mit. Der neue Tanker kann die bei Niedrigwasser kritische Stelle im Rhein bei Kaub selbst bei einem Pegelstand von 30 Zentimetern und einer Wassertiefe von etwa 1,60 Metern noch mit einer Ladung von 650 Tonnen passieren. Das Schiffsdesign hat BASF zusammen mit verschiedenen Partnern entwickelt. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 geplant.

## Harms zum Vorstands- vorsitzenden gewählt



© Mario Dirks Photographie/Oldenburger

Der Vorstand der BG Verkehr hat Hanno Harms (55) in einer schriftlichen Abstimmung einstimmig zum Vorstandsvorsitzenden der BG Verkehr auf Versichertenseite gewählt. Harms übernimmt die Position gemeinsam mit Klaus Peter Röskes, der die Arbeitgeberseite vertritt. Die Vorstandsmitglieder entschieden sich damit für eine interne Nachfolge des im Oktober 2020 verstorbenen Wolfgang Steinberg.

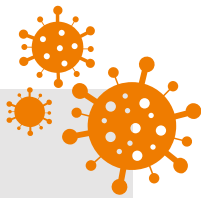
Harms gehört dem Vorstand der BG Verkehr bereits seit 2017 an. In der Selbstverwaltung der BG Verkehr ist er seit 2016 aktiv, nachdem die damalige Unfallkasse Post und Telekom (UK PT) mit der BG Verkehr fusionierte. Harms war als Vorsitzender der Vertreterversammlung der UK PT maßgeblich am Zustandekommen und der Ausgestaltung der Fusion beteiligt. Er ist hauptberuflich Bereichsleiter

Telekommunikation im Fachbereich Telekommunikation/IT der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi im Landesbezirk Niedersachsen/Bremen.

**„Ich bin ein leidenschaftlicher Anhänger der sozialen Selbstverwaltung.“**

„Als leidenschaftlicher Anhänger der sozialen Selbstverwaltung bedeutet für mich die Arbeit für die BG Verkehr Verpflichtung zur Selbstgestaltung. Unser Ziel ist dabei die zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Träger der gesetzlichen Sozialsysteme im Interesse der Versicherten und der Mitgliedsunternehmen“, sagte Harms nach seiner Wahl.





## Neu erschienen

### Corona-Medien zum Download

Zum Schutz von Beschäftigten vor einer Corona-Infektion bei der Arbeit hat die BG Verkehr eine Vielzahl von Medien und Informationen herausgegeben. Die Inhalte werden regelmäßig aktualisiert und erweitert. In unserem Downloadcenter finden Sie Infoblätter, Unterweisungskarten, Handlungshilfen, Aushänge und Faktenblätter, die in Pandemie-Zeiten Hilfestellung geben.

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) |  
Webcode: 20259652



### Fensteranhänger zum richtigen Lüften

Ein Fensteranhänger zum Ausdrucken erinnert daran, dass gerade in Pandemie-Zeiten regelmäßig gelüftet werden sollte. Der

Anhänger gibt praktische Tipps zum angemessenen Lüftungsintervall sowie zur Lüftungsdauer und weist per QR-Code den Weg zu einer CO<sub>2</sub>-Timer-App.

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

### Checkliste zur Arbeit im Homeoffice

Eine Checkliste in Kurz- und in Langform mit konkreten Gestaltungsempfehlungen zur Arbeit im Homeoffice hat das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung herausgebracht.

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



### Neu: Onlineschulungen bei der BG Verkehr

Im Februar 2021 sind die ersten Onlineschulungen der BG Verkehr zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit gestartet. Das Angebot richtet sich zunächst an Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte und stellt eine Alternative zu den pandemiebedingt stornierten Seminaren dar. Die Onlineschulungen für Sicherheitsbeauftragte sind in erster Linie auf die Rolle und Aufgaben der Sicherheitsbeauftragten ausgerichtet. In den Onlineschulungen und -workshops für Führungskräfte stehen die Themen Verantwortung und Organisation im Mittelpunkt. Weitere Informationen und Anmeldung über das Internet.

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

### Wenn die Autotür zum Leben erwacht



Immer wieder stürzen Radfahrer, weil Pkw-Insassen die Tür öffnen, ohne vorher nach hinten zu schauen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat will deshalb Autofahrer und ihre Beifahrer für diese Art von Unfällen sensibilisieren. Dazu setzt er animierte Kurzfilme ein, in denen die Autotür zum Leben erwacht.

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



### Überarbeitet: DGUV Regel 112-201

In überarbeiteter Version liegt die DGUV Regel 112-201 „Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Ertrinken“ vor. Neben redaktionellen Änderungen wurden vor allem die Rechtsbezüge angepasst. Eine wesentliche inhaltliche Änderung ist, dass Rettungswesten (Persönliche Schutzausrüstung/PSA gegen Ertrinken) jetzt in die Kategorie 3 der PSA gehören (Schutz gegen tödliche Gesundheitsrisiken), zuvor waren diese PSA in der Kategorie 2. Das bedeutet: Das Anlegen der Rettungsweste muss nun zwingend geübt werden.

+ [publikationen.dguv.de](http://publikationen.dguv.de)

In einem Projekt untersucht die BG Verkehr die Anforderungen an Arbeitskleidung mit UV-Schutz. Für die Branche Seeschifffahrt liegt die Auswertung eines Praxistests jetzt vor.



# Overalls mit UV-Schutz bestehen den Praxistest

**O**bwohl die Gefahr von Hautschäden durch ultraviolette Strahlung (UV-Strahlung) schon lange bekannt ist, steigt die Anzahl der Hautkrebs-erkrankungen in Deutschland seit Jahren. Genauso entwickelt sich das Auftreten der entsprechenden Berufskrankheit 5103 „Plattenepithelkarzinome oder multiple aktinische Keratosen der Haut durch natürliche UV-Strahlung“: Sie war im Jahr 2019 die am häufigsten anerkannte Berufskrankheit in der BG Verkehr, für 2020 ist mit einem ähnlichen Ergebnis zu rechnen.

UV-Schutz ist deswegen für die Seeschifffahrt unverzichtbar, dies gilt ganz besonders für Fahrten in den Tropen und Subtropen.

## Arbeitsschutzkleidung mit UV-Schutz

Die herkömmliche Arbeitskleidung an Bord schützt bereits gut gegen UV-Strahlung. Allerdings beginnt das Deckpersonal in dem dicken Baumwollstoff schnell zu schwitzen und der Tragekomfort nimmt ab. Gibt es Alternativen?

Mehrere Hersteller bieten Arbeitsschutzkleidung mit UV-Schutz an. Das Projekt der BG Verkehr unter Leitung von Dr. Gabriele Meyer soll vor allem drei Fragen beantworten:

1. Wie ist der Tragekomfort spezieller UV-Schutzkleidung?
2. Stellt diese UV-Schutzkleidung eine Alternative zur üblicherweise verwendeten Arbeitsschutzkleidung dar?
3. Lassen sich aus den Ergebnissen grundsätzliche Anforderungen an die UV-Schutzkleidung für die Seeschifffahrt ableiten?

## Tests auf drei Schiffen

In Zusammenarbeit mit einer Reederei wurden im Frühjahr 2020 spezielle UV-Schutzoveralls an Bord von drei Seeschiffen getestet. Die Schiffe fuhren in Mittelamerika und Südostasien. Es handelte sich also um Seegebiete, bei denen eine hohe Luftfeuchte, eine hohe Lufttemperatur sowie eine hohe Exposition gegenüber UV-Strahlung zu erwarten sind.

Ausgewählt wurden Multinorm-Overalls von zwei Herstellern, die den Anforderungen an

Bord entsprachen. Neben dem UV-Schutz wiesen diese Overalls eine hohe Sichtbarkeit auf und waren zusätzlich flammhemmend, antistatisch und geeignet für hitzeexponierte Arbeitsplätze. Insgesamt 21 Besatzungsmitglieder auf drei Schiffen (Deckpersonal, Bootsmänner und Offiziere) testeten die UV-Schutzoveralls. Diese Beschäftigungsgruppen wurden ausgewählt, da sie an Bord die meiste Zeit im Freien arbeiten, zum Beispiel bei Farb- und Konservierungsarbeiten, auf Manöverstationen und bei der Ladungswache. Die Overalls wurden jeweils über einen Zeitraum von einem Monat getragen.

## Rückmeldung auf Fragebogen

Wer sich am Test beteiligte, wurde um eine kurze Einschätzung auf einem Fragebogen gebeten. Diese Rückmeldung ermöglicht den Vergleich zum üblicherweise verwendeten Overall und fragt unter anderem nach Schweißbildung, Trocknungseigenschaften, Bewegungsfreiheit, Hautfreundlichkeit, Tragekomfort und einem möglichen Qualitätsverlust nach dem Waschen.





© Gettyimages/Peter Cade; Adobe Stock (alona\_s)

## Pluspunkte für den Overall mit UV-Schutz

- Weniger Schweißbildung
- Trocknet schneller nach dem Schwitzen
- Ist hautfreundlicher
- Bietet mehr Bewegungsfreiheit
- Insgesamt besserer Tragekomfort (bequemer Schnitt)

Erfreulicherweise gab es bei den Fragebögen einen Rücklauf von 100 Prozent. Die Auswertung erfolgte anonymisiert in der BG Verkehr. Alle Eigenschaften der neuen Schutzkleidung wurden mit dem herkömmlichen Overall verglichen. Die Auswertung kann wegen der mit 21 Personen vergleichsweise geringen Teilnehmerzahl nicht den Anspruch erheben, eine wissenschaftliche Untersuchung zu sein. Dennoch geben die Ergebnisse deutliche Hinweise zu den Qualitätsanforderungen: Insgesamt schnitten die UV-Schutzoveralls deutlich besser ab als die übliche Arbeitskleidung an Bord.

### Bequem trotz Hitze und Feuchtigkeit

Gegenüber der herkömmlichen Schutzkleidung wurden vor allem die größere Bewegungsfreiheit, der höhere Tragekomfort und das hautfreundliche Material hervorgehoben. Die Träger schwitzten in dem Overall mit UV-Schutz weniger. Außerdem beobachteten sie, dass der Stoff besser trocknete, nachdem sie schweißtreibende Arbeiten ausgeführt hatten. Interessant ist ein Detail der Untersuchung: Um die Overalls der verschiedenen Hersteller

unterscheiden zu können, wurden sie in den Farben Orange und Blau verteilt. In Bezug auf die Farbe bewerteten die Beschäftigungsgruppen unterschiedlich. Während die Decksleute und die Bootsmänner den orangen Overall bevorzugten, wurde der blaue Overall von den Offizieren favorisiert.

### Anforderungskatalog

Aus den Ergebnissen der Auswertung, den Kommentaren auf den Fragebögen und den Hinweisen der Reederei hat das Projektteam der BG Verkehr einen ersten Anforderungskatalog erstellt. Er soll später in Form einer Checkliste als Empfehlung für die Auswahl von speziellen UV-Schutzoveralls auf Seeschiffen dienen. Folgende Anforderungen sollten erfüllt werden:

- UV-Schutz,
- Multi-Norm, unter anderem antistatisch, flammhemmend und gut sichtbar (Reflexionsstreifen),
- Berücksichtigung des Fahrtgebiets und der damit verbundenen klimatischen Bedingungen,
- geringes Gewicht,

- Tragekomfort,
- Bewegungsfreiheit durch bequeme Schnitfführung,
- Hautfreundlichkeit,
- schnell trocknendes Material,
- gleichbleibende Qualität auch nach zahlreichen Wäschen (Industriewäschen),
- ausreichende Anzahl an Taschen,
- gutes Aussehen, das heißt Übereinstimmung von Form und Funktion, sowie
- Möglichkeit, das Firmenlogo ohne Qualitätsverlust aufzubringen.

Dieser Anforderungskatalog ist ausbaufähig und nicht abschließend. Wir bedanken uns bei der Reederei für die Unterstützung.

**Hannes Riemenschneider**

Aufsichtsperson im Referat Seeschifffahrt bei der BG Verkehr

- ➕ Falls Sie Fragen zu den Ergebnissen oder zur Auswahl von spezieller UV-Schutzkleidung haben, wenden Sie sich gern an das Referat Seeschifffahrt der BG Verkehr. Kontakt: seeschifffahrt@bg-verkehr.de

# Alles paletti?

Die Prüfung der Arbeitsmittel an Bord ist ein wichtiger Bestandteil des Arbeitsschutzes. Für die ordnungsgemäße Durchführung ist die Unternehmensleitung verantwortlich.

**E**in Matrose will das Beiboot zu Wasser lassen. Er hat es eben mit dem Kran angehoben, um es außenbords zu schwenken, da reißt mit einem Knacken der Draht und das Boot knallt mit Wucht auf das Deck. Der Matrose und sein Kollege kommen mit dem Schreck davon – nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn jemand direkt unter dem Boot gestanden hätte!

## Alles muss geprüft werden

Erfahrene Beschäftigte haben bestimmt schon mehr als einmal erlebt, dass plötzlich ein Arbeitsmittel während der Benutzung versagt. Gut, wenn der Vorfall „nur“ zu einer Betriebsunterbrechung und Sachschäden führt und niemand zu Schaden kommt. Aber wenn doch? Was dann? Sollte jemand während der Arbeit verletzt werden oder sterben, wird auf jeden Fall die Verantwortung der Unternehmerinnen und Unternehmer hinterfragt. Strafrechtliche Konsequenzen sind nicht ausgeschlossen.

Die Verpflichtung der Unternehmensleitung zur Bereitstellung sicherer Arbeitsmittel ist eindeutig geregelt. Als gesetzliche Grundlage dient an erster Stelle die Betriebssicherheitsverordnung. Sie besagt, dass sämtliche Arbeitsmittel regelmäßig geprüft werden müssen, und zwar nicht nur darauf, ob sie funktionsfähig sind, sondern auch, ob sie sicher betrieben werden können. Unter diese Verordnung fallen sämtliche Werkzeuge, Geräte, Maschinen und



Die Ankerwinde ist zwar nicht jeden Tag im Einsatz, aber wenn sie benötigt wird, darf sie keine Gefahr für die Besatzung sein. Ein Sachkundiger muss deswegen mindestens einmal jährlich prüfen, ob zum Beispiel Rückschlagsicherungen, Bremsenrichtungen und Notendhalteinrichtungen funktionieren.

Anlagen, mit denen an Bord gearbeitet wird. Für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (BinSchUO) fallen, sind auch die Regelungen des ES-TRIN (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) zu beachten.

## Systematisch handeln

Zu organisieren, wann und wie die Arbeitsmittel geprüft werden, ist eine verantwortungsvolle und auch recht umfangreiche Aufgabe für die Unternehmensleitung. Eine praktische Grundlage zur Planung und Durchführung der Prüfungen ist die Gefährdungsbeurteilung. Damit erfassen die Ver-

antwortlichen, welche Arbeits- und Betriebsmittel genutzt werden und welche Gefahren bei der Verwendung bestehen. Jede Prüfung muss nachvollziehbar dokumentiert werden.

Die Unternehmerinnen und Unternehmer können natürlich nicht alles persönlich prüfen – das wäre viel zu viel und außerdem fehlt ihnen in der Regel für manche Fälle die Fachkompetenz. Zuständig sind sie aber für:

1. Art und Umfang der erforderlichen Prüfungen,
2. Fristen für die wiederkehrenden Prüfungen,
3. Voraussetzungen der zur Prüfung befähigten Person.

© BG Verkehr/G. Hoffmann und M. Boullon; Freepik.com



Nur auf ein geprüftes Beiboot kann man sich im Alltag oder Notfall verlassen.



Das gesamte Tauwerk muss regelmäßig einer Sichtkontrolle unterzogen werden.



Die Feuerlöscher werden eventuell nie benutzt, aber im Notfall müssen sie einsatzbereit sein. Die Prüfung erfolgt alle zwei Jahre durch einen Sachkundigen.



Eine zur Prüfung befähigte Person muss in bestimmten Intervallen alle Leitern an Bord auf Schäden überprüfen.



Ein Ausfall der Ruderanlage kann fatale Folgen für den Schiffsbetrieb haben. Daher ist es wichtig, dass eine sachkundige Person mindestens alle drei Jahre mit Sicht- und Dichtheitsprüfungen feststellt, ob alle hydraulischen und elektrischen Anlagenteile in einwandfreiem Zustand sind.



**Risiko raus! Wer die Arbeitsmittel an Bord korrekt prüft, schützt die Mannschaft vor gefährlichen Situationen.**

**Prüfinformationen der BG Verkehr**

Niemand muss bei der Gefährdungsbeurteilung bei null anfangen: Die BG Verkehr unterstützt die Mitgliedsunternehmen mit den „Prüfinformationen Binnenschiff“. Diese Broschüre liegt in drei verschiedenen Ausgaben für Gütermotorschiffe, Tankschiffe und Fahrgastschiffe vor und gibt Hinweise dazu, was an Bord üblicherweise von wem und wann geprüft werden muss. Die Aufzählung der Arbeitsmittel in den Schriften ist nicht abschließend, weitere Arbeitsmittel können ergänzt werden. Die praktischen Formblätter zur Dokumentation der Prüfungen sparen viel Aufwand (sie sind auch elektronisch erhältlich).

**Katharina Klinge**  
Aufsichtsperson im Referat Binnenschiffahrt

**+** DGUV Information 214-034 – Prüfinformation Güterschiff

DGUV Information 214-035 – Prüfinformation Tankschiff

DGUV Information 214-036 – Prüfinformation Fahrgastschiff  
[www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

**Ausführliche Informationen zur Organisation der Prüfungen**  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 20316287

## Interview

# Arbeitsschutz schützt auch den Betrieb

Sind Gefährdungsbeurteilungen nur eine lästige behördliche Pflicht? Martin Küppers, Kompetenzfeldleiter bei der BG Verkehr, hält dagegen. Er sieht sie – richtig angewendet – als Baustein für den unternehmerischen Erfolg.

„Die Gefährdungsbeurteilung ist das zentrale Element im betrieblichen Arbeitsschutz“, schreibt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin. Wird die Unternehmenspraxis dem gerecht?

Wo der betriebliche Arbeitsschutz ohnehin einen hohen Stellenwert hat, ja. Wer nur pflichtschuldig ein Dokument erstellt, verfehlt das Ziel. Eine Gefährdungsbeurteilung bewegt etwas, wenn sie genutzt wird, um für den Betrieb passende Maßnahmen abzuleiten und diese in der Praxis umzusetzen. Ich fürchte, dass längst nicht alle Betriebe auf diesem Stand sind. Es ist wie mit guten Vorsätzen zum neuen Jahr: Tolle Pläne und die Anschaffung einer Sportausrüstung haben noch niemanden fit gemacht. Aber wenn wir es hinbekommen, Bewegung und vernünftige Ernährung in unseren Alltag zu integrieren, tut es uns spürbar gut. Vereinfacht würde ich sagen: Gefährdungsbeurteilung bedeutet, dass ein Betrieb sich aktiv um seinen Arbeitsschutz kümmert und daraus Vorteile oder einen Nutzen zieht.

### Woran hakt es?

Oft wird eine Gefährdungsbeurteilung nur gemacht, um behördlichen Anforderungen zu genügen, um sie ins Regal zu stellen und bei Kontrollen vorzeigen zu können. Dann hat sie ihren Zweck verfehlt.

### Und wie wird aus einem Ordner oder Datenträger gelebter Arbeitsschutz?

Eigentlich ist die Gefährdungsbeurteilung eine To-do-Liste, sozusagen die Planung für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit.



Martin Küppers leitet bei der BG Verkehr das Kompetenzfeld Regelwerk und Arbeitssicherheit.

Normalerweise muss niemand dem Chef oder der Chefin sagen, wie das geht. Sie machen einen Plan, holen sich bei Bedarf Beratung und optimieren, bis der Plan funktioniert.

Die Corona-Krise ist der beste Beweis, wie extrem agil Unternehmen auf eine Gefährdung reagieren können. Arbeitsschutz ist lebendig, wenn er so zum betrieblichen Tun dazugehört wie Bewegung und ordentliche Ernährung zu unserem Alltag – wenn es gut läuft.

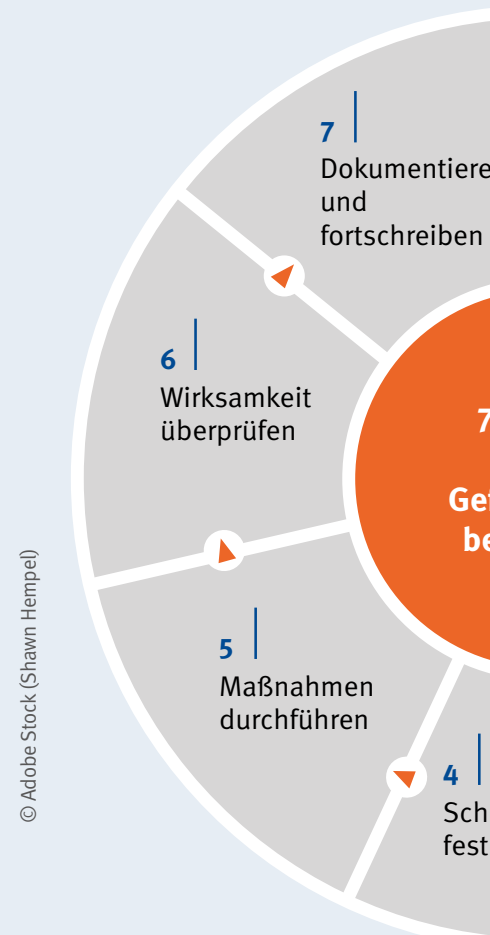
Ein Betrieb lebt vor allem Dinge, die nützlich sind und Vorteile bringen. Das betrifft derzeit zum Beispiel den Infektionsschutz. Nichts zu tun ist ausgeschlossen. Wenn das Ziel so klar ist, findet man den richtigen Weg.

Das zeigt: Sind die Verantwortlichen überzeugt, dass der Schutz der Beschäftigten unmittelbar der Firma nützt, sind sie motivierter für den Arbeitsschutz. In einem großen Unternehmen sieht man den Zusammenhang oft an Kennzahlen. Im Klein-

betrieb dauert es eventuell länger. Fällt ein gut eingearbeiteter Mitarbeiter plötzlich für Wochen aus, ist das für ein Familienunternehmen ein harter Schlag. Arbeitsschutz schützt deswegen nicht nur die Menschen, sondern auch den Betrieb.

### Ist die Gefährdungsbeurteilung zu kompliziert angelegt?

Nein, aber ich glaube, dass sie häufig anders strukturiert und aufgehängt ist, als die Unternehmen denken und planen. Das führt zu Problemen.



### Was muss man denn ändern?

Sicherlich die Gefährdungsbeurteilung. So wie die Verantwortlichen alle Abläufe und Ziele planen, so müssen sie auch die Gefährdungsbeurteilung in ihre Planung einbeziehen. Das ist eben der Unterschied zwischen guten Vorsätzen und gelebten Überzeugungen. Nur dieser Weg führt zum Erfolg, auch wenn er zu Beginn anstrengend ist.

### Die Beurteilung von Gefährdungen ist ein dynamischer Prozess. Wie oft sollte man das Dokument aktualisieren?

Der Unternehmer sollte den Arbeitsschutz immer im Blick behalten – ebenso selbstverständlich, wie er nicht vergisst, dass er jemanden hat, der Rechnungen erstellt oder Fahrzeuge disponiert. Wenn er Arbeitsabläufe ändert, neuartige Aufträge annimmt oder neue Technologien einsetzt, dann sollte er gleich die damit zusammenhängenden Gefährdungen einschätzen und Schutzmaßnahmen mitdenken.

Auf alle Fälle ist es sinnvoll, die Gefährdungsbeurteilung einmal jährlich durchzusehen, beispielsweise bei einem Beratungsgespräch mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit. Viel wichtiger ist aber,

dass sie im Bewusstsein der Verantwortlichen verankert ist.

### Wer überprüft die Qualität und welcher Maßstab wird angelegt?

Zunächst einmal muss der Betrieb selbst prüfen, ob alles passt. Es ist ja klar und steht in allen Vorschriften, dass der Unternehmer oder die Vorgesetzten dafür verantwortlich sind, ob die Maßnahmen angemessen sind und funktionieren.

## Eine fundierte Gefährdungsbeurteilung trägt zum wirtschaftlichen Erfolg der Firma bei.

Im Auftrag der Firma prüft die Fachkraft für Arbeitssicherheit und schließlich von außen kommend die Berufsgenossenschaft oder das Amt für Arbeitsschutz. Die Maßstäbe unterscheiden sich – je nachdem, ob der interne oder externe Blickwinkel vorherrscht.

Ich selber lasse mir in Betrieben nur selten eine komplette Gefährdungsbeurteilung zeigen. Stattdessen gucke ich mir besondere Arbeitsplätze oder Tätigkeiten aus. Dann beobachte ich, wie gearbeitet wird, und vergleiche das mit dem zugehörigen Auszug aus der Gefährdungsbeurteilung. Spannend wird es, wenn ich die Verantwortlichen vor Ort nach den festgelegten Maßnahmen frage. Da zeigt sich schnell, was nur im Regal steht und was gelebt wird.

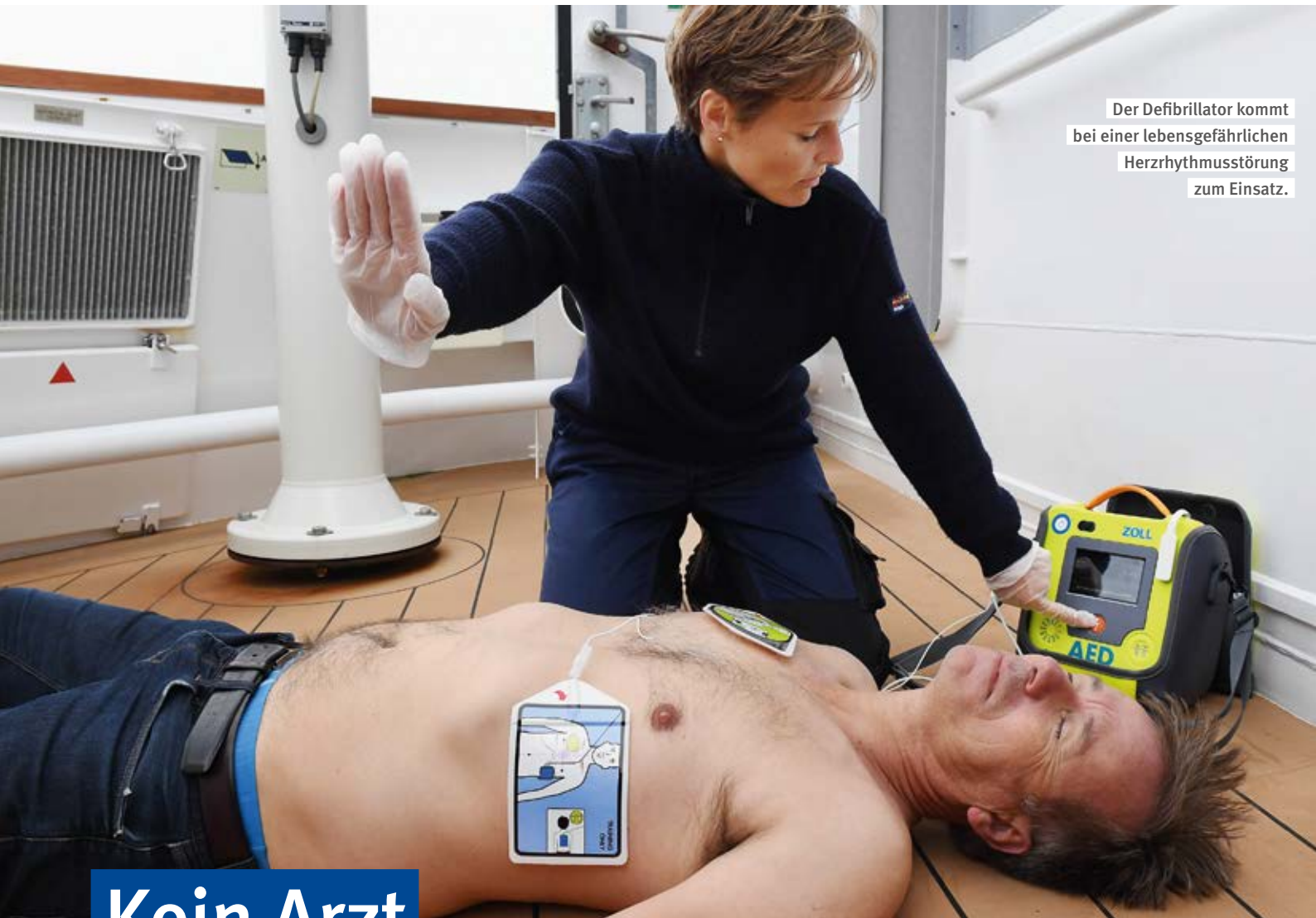
### Wo bekommt man Unterstützung?

Als Allererstes bei der eigenen Fachkraft für Arbeitssicherheit, die der Unternehmer ja schließlich für ihre Beratung bezahlt. Zahlreiche Veröffentlichungen der BG Verkehr und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung schlagen passende Schutzmaßnahmen für nahezu jede betriebliche Tätigkeit vor. Ein Blick in den Medienkatalog auf der Homepage der BG Verkehr hilft weiter. Besonders hilfreich finde ich die Branchenregeln, weil sie sich schon an der Systematik der Gefährdungsbeurteilung orientieren: Sie zeigen typische Gefährdungen für eine Branche auf und schlagen geeignete Schutzmaßnahmen vor.

### Reicht das aus?

Wir meinen, dass vor allem die kleinen Betriebe Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung brauchen. Für diesen Kreis wollen wir papier- oder PDF-gestützte Lösungen entwickeln, mit denen die Unternehmer mit überschaubarem Aufwand Maßnahmen für ihren Betrieb festlegen können. Erst im zweiten Schritt wollen wir das in elektronische Lösungen gießen, da die größeren Unternehmen, die so etwas handhaben können, bereits heute schon gut versorgt sind. (bjh)





Der Defibrillator kommt bei einer lebensgefährlichen Herzrhythmusstörung zum Einsatz.

## Kein Arzt in Sicht

Bei einem Notfall an Bord müssen medizinische Laien weit mehr tun, als Erste Hilfe zu leisten. Das „Medizinische Handbuch See“ der BG Verkehr unterstützt sie dabei.

An einem regnerischen Abend mit zunehmendem Seegang machte ein Schiffsmechaniker eine Runde über das Deck. Als er einen Niedergang benutzte, rutschte er mit den nassen Schuhen auf einer Stufe ab. Er konnte sich nicht richtig abfangen und knickte beim Aufkommen mit dem rechten Fuß um. Dem herbeigerufenen Zweiten Nautischen Offizier schilderte er starke Schmerzen, den rechten Fuß könne er nicht mehr bewegen. Aufgrund der starken Fehlstellung im Vergleich zur gesunden Gegenseite war ein Bruch des Sprunggelenks offensichtlich. Der nächste Hafen Belem, Brasilien, lag circa 480 Seemeilen oder zwei Tage Fahrt entfernt. Doch die Behandlung des verletzten Schiffsmechanikers musste umgehend erfolgen.

### Praktische Hilfe in schwierigen Situationen

Neben den medizinischen Kenntnissen, die nautische Offiziere während der Ausbildung

**Wir haben ohne lateinische Fachbegriffe für jedermann verständlich geschrieben und uns konsequent auf die Realität an Bord bezogen.**

Dr. Philipp Langenbuch

erwerben und alle fünf Jahre auffrischen müssen, können Kapitän und Schiffsoffiziere auf Schiffen unter deutscher Flagge in solchen Notfällen auf drei Helfer bauen: auf einen gedruckten Ratgeber, die Bordapotheke und die Funkärztliche Beratung (TMAS Germany). Alle drei wirken zusammen.

Das neue „Medizinische Handbuch See“ ermöglicht die schnelle Diagnose. Es führt Helfer ohne medizinische Praxis Schritt für



Das Foto zeigt, wie man einen Verletzten schonend auf die Rettungsmulde umlagert.



Das Autorenteam (v. l.):  
Dr. Jens Tülsner, Annelie Ewen,  
Dr. Philipp Langenbuch

Schritt dabei voran, Verletzte oder Erkrankte zu versorgen. Alles ist zugeschnitten auf die begrenzten Möglichkeiten an Bord und verweist auf Hilfsmittel und Medikamente aus der Bordapotheke.

Der nautische Offizier konnte den verletzten Schiffsmechaniker schnellstmöglich behandeln. Im Handbuch fand er genaue Anleitungen dazu, wie man ein stark wirkendes Schmerzmittel aus der Notfalltasche verabreicht, die Fraktur des Sprunggelenks richtet und mit der an Bord befindlichen Schiene ruhigstellt sowie den Verletzten mit der Rettungsmulde mit integrierter Vakuummatratze schonend in den Krankenraum transportiert.

Darum gelang es ihm, den Verletzten so gut zu versorgen, dass er die zweitägige Fahrt bis zum nächsten Hafen gut überstand und an Land im Krankenhaus weiterbehandelt werden konnte.

### Von der Wundnaht bis zur Zahnbehandlung

Das „Medizinische Handbuch See“ betrachtet eine große Bandbreite von Notfällen und

Erkrankungen. Helfer erhalten kurze, eindeutige Anweisungen zur Ausführung der notwendigen Handgriffe und Abläufe. Besonders wichtige Informationen sind mit Ausrufezeichen hervorgehoben. Das Handbuch hält neben Text insgesamt 250 Fotos und 100 Grafiken bereit. Über QR-Codes können ergänzend auch 19 Videos und die aktuellsten Formulare abgerufen werden. Alles zielt auf größtmögliche Handlungssicherheit. Von Ursachen und Symptomen wird unmittelbar zur notwendigen Behandlung übergeleitet.

Die zwei weiteren Teile zu Krankheitslehre und Gesundheitsschutz an Bord geben vertiefende Informationen und Erläuterungen. Alle Inhalte beziehen gesetzliche Vorgaben ein und fußen auf aktuellen medizinischen Leitlinien.

Der neue Ratgeber hat über 500 Seiten und wiegt knapp drei Kilogramm. Doch der Unterschied zur letztmalig 2007 aufgelegten Vorgängerpublikation liegt an anderer Stelle: „Wir haben uns konsequent auf den Standpunkt begeben, für jedermann verständlich zu schreiben, keine lateinischen

Fachbegriffe zu verwenden, durch Sachlichkeit Angst zu nehmen und alles auf die direkte Erfahrungswelt an Bord zu beziehen“, erklärt Dr. Philipp Langenbuch, Leiter des Seeärztlichen Dienstes bei der BG Verkehr. „Das Handbuch muss auch für die Ausbildung und für Übungsszenarien gut nutzbar sein“, ergänzt Annelie Ewen, die bei der BG Verkehr die medizinischen Wiederholungsseminare zulässt.

### Umfassende maritim-medizinische Kompetenz

Für die umfassende Qualitätssicherung sorgten Fachärzte, Kapitäne und nautische Offiziere – die stets auch in medizinischen Notfällen an Bord verantwortlich sind –, sowie Juristen. „Dieses Werk ist ein unverzichtbarer Ratgeber für Seeleute und wird die medizinische Versorgung auf Seeschiffen ganz wesentlich verbessern“, ist etwa Prof. Axel Ekkernkamp, Ärztlicher Direktor des Unfallklinikums Berlin, überzeugt. Das „Medizinische Handbuch See“ gehört verbindlich an Bord jedes Schiffes unter deutscher Flagge. Im Oktober 2020 ist das Handbuch in Englisch als „Maritime Medical Handbook“ erschienen.

Dr. Helma Nehrlich  
Journalistin



### + Medizinisches Handbuch See

Erschienen November 2019 im Dingwort-Verlag (nicht im Mediashop der BG Verkehr verfügbar); Preis: 98 € [www.dingwort-verlag.de](http://www.dingwort-verlag.de)

# Ein Jahr mit Corona

Nach einem Jahr im Ausnahmezustand liegen bei vielen Menschen die Nerven blank. Arbeitspsychologin Dr. Fritzi Wiessmann rät, auf Veränderungen im Erleben und Verhalten frühzeitig zu reagieren.

## Die mit der Krise verbundenen Einschränkungen, die Angst vor der Ansteckung, Sorge um Familienangehörige, wirtschaftliche Unsicherheiten und die Flut an schlechten Nachrichten: Vielen Menschen schlägt das aufs Gemüt. Wie äußert sich das?

Körperlich können Mattigkeit, Kraftlosigkeit, Dauermüdigkeit oder andere physische oder psychosomatische Beschwerden auftreten. Emotional empfinden wir – mehr oder minder ausgeprägt – Mut-, Hilf- und Hoffungslosigkeit, gepaart mit Niedergeschlagenheit und gedrückter Stimmung. Begleitet werden negative Gefühle meist auch von negativen Gedanken wie „Es nimmt kein Ende“, „Es wird immer schlimmer“ oder „Ich kann nichts tun“. Chaos oder Leere im Kopf, permanentes Grübeln, Konzentrationsschwierigkeiten und Gedächtnisstörungen können weitere Begleiterscheinungen sein. Stress äußert sich auch in Rückzug und Teilnahmslosigkeit oder im Gegenteil in Aggressivität oder Gereiztheit, bis hin zu verbaler oder gar körperlicher Gewalt. Typisch ist auch ein verändertes Essverhalten oder ein übermäßiger Konsum von Nikotin, Tabletten oder Alkohol.

## Was kann man dem entgegensetzen?

Voraussetzung, aktiv zu werden, ist natürlich zunächst einmal, dass man Veränderungen bei sich selber überhaupt wahrnimmt und sich auch eine Rückmeldung von anderen dazu einholt.

Ganz besonders wichtig in Krisensituationen ist Kommunikation, und zwar mit verschiedenen Personen im sozialen oder beruflichen Umfeld: Partner oder Partnerin, Familie, Freunde, Kollegen und Kolleginnen, Vorgesetzte. Kommunizieren dient nicht nur dem Austausch von Informationen, son-

dern kann auch Stimmungen regulieren. Wenn man merkt, anderen geht es ähnlich wie mir, ich bin mit meinen negativen Gedanken und Gefühlen nicht allein, hilft das ungemein. Vielleicht erhält man auch ein paar Tipps, was man gegen den Corona-Blues tun kann. Eine gute Therapie ist auch, selber anderen zu helfen, zum Beispiel, für ältere Menschen einzukaufen.

## Wann sollten Betroffene sich professionelle Hilfe holen?

Wenn sich das physische und psychische Befinden immer weiter verschlechtert, sich körperliche Beschwerden und/oder emotionale Befindlichkeiten nicht mehr regulieren lassen, man Verhaltensweisen zeigt, die einem selber und auch anderen fremd sind. Das sind Hinweise, dass einem die Situation – oder man auch sich selbst – entgleitet. Dann sollte man sich nicht scheuen, professionelle Hilfe aufzusuchen. Dies kann ganz niederschwellig ein Anruf bei der Telefonseelsorge sein oder man sucht ein Gespräch mit der Betriebsärztin, dem Betriebsarzt oder den sozialen Beratungsstellen im Betrieb, sofern vorhanden. Manche Unternehmen bieten ihren Beschäftigten auch die Möglichkeit, eine externe Mitarbeiterberatung in Anspruch zu nehmen, bei der sie, meist telefonisch, kostenfrei um Rat bitten können. Ansonsten bieten sich Psychotherapeutinnen

und Psychotherapeuten, Fachärztinnen und Fachärzte oder Selbsthilfegruppen an. Das kann man heute oder gerade in Corona-Zeiten manchmal auch online machen. Erkundigen Sie sich bei Ihrer Krankenkasse.

## Was kann denn jemand, der um seine wirtschaftliche Existenz bangt, überhaupt tun, um mit so einer konkreten Extremsituation fertigzuwerden?

Wenn jemand um seine wirtschaftliche Existenz bangt, muten alle psychologischen Tipps absurd an. Aber auch wenn der Schock zunächst einmal zu groß ist und es schwer ist, einen klaren Gedanken zu fassen: Lassen Sie sich von der Angst nicht überwältigen. Oft gibt es doch einen Ausweg, eine Unterstützungsmöglichkeit oder vielleicht auch eine Lösung, an die Sie noch nicht gedacht haben.

## Auch an Führungskräften gehen schwierige Situationen nicht spurlos vorüber, zum Beispiel wenn Kündigungen ausgesprochen werden müssen.

Natürlich. Sich von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern trennen zu müssen, die man lange Jahre kennt und schätzt, ist immer mit Emotionen verbunden. Die Führungskraft sollte sich ihrer eigenen Emotionen bewusst sein, denn nur so kann ein authentisches Gespräch stattfinden. Es ist kein Zeichen von (Führungs-)Schwäche, gegenüber den Betroffenen aufrichtiges Bedauern und die eigene Hilflosigkeit zum Ausdruck zu bringen. Im Gegenteil: Eine solche Offenheit ist auch ein Zeichen der Wertschätzung. (ba)

Dr. Fritzi Wiessmann ist Arbeits- und Organisationspsychologin bei der BG Verkehr.





## Täglich ein „Corona-Walk“

*Sabine Grüner, Deutsche Post AG*

Mir fehlen die Umarmungen der Eltern (beide schon 80) und die geselligen Familienanlässe. Da wir eine Großfamilie sind, haben wir mittlerweile sehr viele gemeinsame Feste und Aktivitäten verpasst. Zum Ausgleich machen wir einen „Corona-Walk“: Jeden Tag um die gleiche Uhrzeit gehe ich mit meiner Schwester oder einem anderen Familienmitglied eine Dreiviertelstunde spazieren. Da ich grundsätzlich ein sehr positiver Mensch bin, bemerke ich keine negativen Veränderungen an mir. Im Gegenteil: Ich bin nicht mehr so gestresst und hektisch, ich kann gut im Homeoffice arbeiten und dadurch mehr zu Hause sein.

## Zukunftspläne für die Zeit nach Corona schmieden

*Bettina Waser, Sozialberatung  
bei der Bundesanstalt für Post  
und Telekommunikation*

Viele Kolleginnen und Kollegen sagen mir, dass sie im Homeoffice das kurze Gespräch auf dem Flur oder den Smalltalk in der Teeküche vermissen, ein Lächeln oder auch das offene Ohr nach einem anstrengenden Kundentelefonat. Für Ausgleich durch Sport und Bewegung zu sorgen fällt oft schwer. Dann plagt auch noch ein schlechtes Gewissen, wenn das Tagespensum nicht geschafft wird. Oft höre ich, dass im Homeoffice mehr und länger gearbeitet wird. Weil niemand weiß, wie lange der Ausnahmezustand anhält, macht sich Verunsicherung breit. Die verschiedenen Belastungen äußern sich in hohem Gesprächsbedarf. Wir nehmen uns Zeit und schauen auf bisher Geleistetes, auf die persönlichen Freuden und auf positive Aspekte im Arbeitsleben. Diese finden sich bei fast allen Fällen. Und damit lassen sich schon heute Pläne für die Zukunft schmieden, für die Zeit nach Corona.

# ... und Erfahrungs- berichte

## Positive Gedanken geben Kraft

*Alina Schuldes, Spedition Schuldes*

Täglich hören und sehen wir schlimme Dinge im Zusammenhang mit dem Coronavirus. Mit dieser Belastung lässt sich an manchen Tagen nur schwer umgehen, jedoch sollte man, gerade unter dem Aspekt, einer Arbeit nachgehen zu können, nicht in Undankbarkeit verfallen. Zum Ausgleich versuche ich abzuschalten und die kleinen Dinge des Lebens bewusst zu genießen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist für mich die körperliche Betätigung: täglich an die frische Luft und spazieren gehen, genauso aber auch ein Workout zu Hause. Was mir auffällt, ist eine gewisse emotionale „Verwahrlosung“. Mit Menschen nur virtuell zusammenarbeiten wird nach einiger Zeit zur Last. Man nimmt sich selbst nicht mehr so wichtig und schaut weniger auf sich, selbst bei einer Videokonferenz wird ein Blazer mit einer Jogginghose kombiniert. Dann wird das wöchentliche Einkaufen zum Highlight. Abhilfe schaffen hier nur positive Gedanken und Selbstliebe.

**+** Corona-Infos der BG Verkehr  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20541971

Informationen des Bundes-  
ministeriums für Gesundheit  
[www.zusammengegencorona.de](http://www.zusammengegencorona.de)

## Tägliche Besprechungen nehmen Druck raus

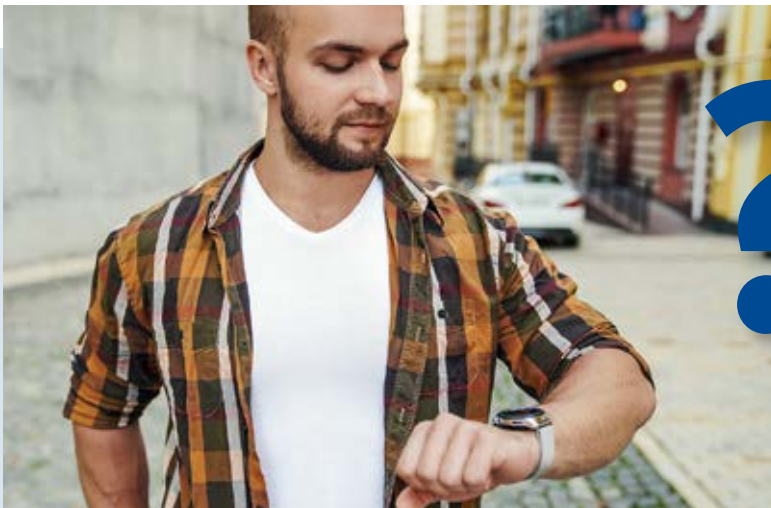
*Thomas Zach, Spedition Rüdinger*

In unserer Gefährdungsbeurteilung und Betriebsanweisung sind alle möglichen Gefahren bewertet. Das gibt mir emotionale Sicherheit. Bei Einhaltung der Hygieneregeln ist das Infektionsrisiko minimal. Die Lkw-Fahrer haben sozusagen einen Einzelarbeitsplatz. Oft dürfen sie bei Kunden das Betriebsgelände oder die Lagerhallen nicht betreten. In täglichen Runden kommunizieren wir abteilungsübergreifend Herausforderungen, Erfolge und Strategien. Somit können wir sofort reagieren. Das nimmt Druck raus. Distanzierte Gemeinsamkeit ist hier Trumpf. Wir hatten mehrmals in den vergangenen Monaten Seminare für Führungskräfte, unter anderem mit dem Schwerpunkt „Souveränität in Stress- und Drucksituationen“.

## Die Menschen achten mehr auf sich und ihre Umgebung

*Peter Beck, Logserv Verwaltungs-  
und Service GmbH*

Bis zum Lockdown waren die Busse relativ voll, vor allem die mit Schülern, da herrscht manchmal dichtes Gedränge. Zwar sind die Schüler relativ vernünftig und die meisten Fahrgäste tragen Masken, dennoch haben meine Kollegen und ich Angst vor einer Ansteckung. Viele Busfahrer sind schon älter, gehören daher zur Risikogruppe, viele fahren aus Angst die ganze Schicht mit Maske, was ebenfalls sehr anstrengend ist. Es ist zwar relativ selten, dass Gäste die Maske verweigern, kommt aber dennoch vor, deshalb beobachtet man die Leute immer genau und steht unter einer gewissen Grundspannung. Ich würde mir wünschen, dass Busfahrer sich einmal die Woche testen lassen könnten.



Ihre Frage:

**„Bin ich versichert, wenn ich vergesse, mich auszustempeln, und auf dem Nachhauseweg einen Unfall habe?“**

**Tanja Sautter,**  
Juristin bei der BG Verkehr,  
antwortet:

Ja. Ein Wegeunfall liegt vor, wenn sich der Unfall auf dem üblichen Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte zwecks Aufnahme der Arbeit ereignet. Umgekehrt gilt das natürlich auf dem Nachhauseweg genauso. Das Ausstempeln ist für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls also nicht zwingend erforderlich.

Der Fall liegt anders, wenn der sonst übliche Arbeitsweg genommen wird, um etwas Privates zu erledigen, oder wenn nicht geklärt ist, wohin der Versicherte wollte. Einen solchen Fall hatte das Bundessozialgericht kürzlich zu entscheiden. Ein Mann

hatte ohne ersichtlichen Grund während der Schicht bei laufender Maschine vorzeitig seinen Arbeitsplatz verlassen. Warum er das tat, konnte nicht ermittelt werden, denn er hatte weder seine Kollegen über sein verfrühtes Arbeitsende informiert noch ausgestempelt. Während er sich auf seinem normalen Heimweg befand, hatte er einen tödlichen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Lkw. Weil nicht mehr festgestellt werden konnte, ob der Verstorbene am Unfalltag nach Hause oder an einen dritten Ort fahren wollte, wurde ein Arbeitsunfall abgelehnt. *Urteil des Bundessozialgerichts vom 6.10.2020, Az. B 2 U 9/19 R*

© Adobe Stock (Roman; BillionPhotos.com; AA+W; Jan Engel; reihag)

## **Etwa 11,5 Millionen Menschen haben hierzulande eine rheumatische Erkrankung.**

Die Deutsche Rheuma-Liga weist darauf hin, dass Rheumapatienten oft eine besondere Ausstattung am Arbeitsplatz brauchen, Büromöbel mit speziellen Funktionen. Häufig führen rheumatische Erkrankungen zu körperlichen Behinderungen oder ähnlichem. Für die behindertengerechte Gestaltung des Arbeitsplatzes gibt es Zuschüsse des Integrationsamts. Rund 100.000 Unternehmen zahlen eine Ausgleichsabgabe, weil sie keine Schwerbehinderten beschäftigen.



## **Krebserzeugende Stoffe: Vorsorgeportal der DGUV**

Damit der Ursprung einer berufsbedingten Krebserkrankung möglichst weit zurückverfolgt werden kann, sind Arbeitgeber zur „nachgehenden Vorsorge“ verpflichtet. Die nachgehende Vorsorge meint eine regelmäßige Überwachung derjenigen, deren berufsbedingter Kontakt mit krebserzeugenden Gefahrstoffen wie zum Beispiel Asbest oder Benzol schon länger zurückliegt, bei denen aber gesundheitliche Spätfolgen nicht gänzlich auszuschließen sind.

Die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung haben dazu im Internet das gemeinsame Informations- und Meldeportal „DGUV Vorsorge“ eingerichtet. In der Regel erfolgt die Meldung durch den Arbeitgeber. Sie ist zu Beginn, während oder nach Ausübung der gefährdenden Tätigkeit möglich. Unter bestimmten Voraussetzungen können sich auch die Betroffenen selbst dort anmelden.

 [www.dguv-vorsorge.de](http://www.dguv-vorsorge.de)

## BG Verkehr hilft bei Umschulung

Manchmal ist eine Umschulung die letzte Lösung, um Betroffenen nach einem Arbeitsunfall die Rückkehr ins Arbeitsleben zu ermöglichen. Während dieser Zeit erhalten Versicherte der BG Verkehr ein Übergangsgeld, um ihren Lebensunterhalt zu sichern. Die Höhe orientiert sich an den Einkommensverhältnissen vor Beginn der Arbeitsunfähigkeit sowie dem Familienstand und beträgt in der Regel 68 Prozent des Nettoentgelts, für Versicherte mit einem Kind mit Kindergeldanspruch 75 Prozent.

## Im Wald Kraft tanken

In Japan gilt das „heilsame Waldbaden“ (Shinrin-Yoku) seit Jahrzehnten als Methode, um Stress abzubauen und das Immunsystem zu stärken. Nun greifen auch in Deutschland „Waldbademeister“ und „Waldtherapeuten“ die Idee auf: Sie vermitteln, wie man die angenehmen Sinneseindrücke im Wald intensiv erleben und für die eigene Gesundheit nutzen kann. Wichtig sei vor allem, sich im Wald viel Zeit zu lassen und die besondere Atmosphäre bewusst zu erleben. Wer es etwas schlichter mag: Auch normale Spaziergänge im Grünen haben eine positive Wirkung.

## Verdienstgrenze wurde erhöht

Eine Berechnungsgrundlage für verschiedene Leistungen und für die Beiträge in der gesetzlichen Unfallversicherung ist der Jahresarbeitsverdienst von Versicherten. Seit dem 1. Januar 2021 liegt der maximale Betrag für einen Beschäftigten pro Jahr bei 84.000 Euro (vorher waren es 78.000).

**+** Satzung der BG Verkehr  
www.bg-verkehr.de  
Webcode: 16544248

**9.041  
Personen  
starben  
2019 durch  
Selbstmord.**

Das sind rund 25 pro Tag. Mit rund 76 Prozent der Selbsttötungen nahmen sich deutlich mehr Männer als Frauen das Leben.

**+** www.telefonseelsorge.de  
Hotline: 0800 1110111



**Erste Hilfe  
aktuell**

## Was tun bei Verbrennungen?

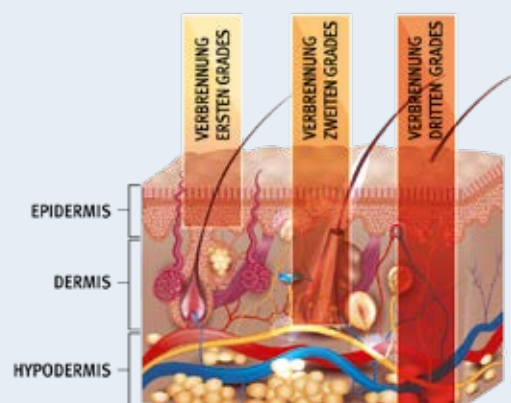
Zuallererst wird die Brandquelle beseitigt. Danach gilt es, die Wunden zu kühlen, um die Schmerzen des Verletzten zu lindern. **Aber Achtung: Kühlen Sie nur kleinere Wunden, denn bei großflächigen Verbrennungen bestünde die Gefahr, den Verletzten durch eine Unterkühlung des gesamten Körpers weiter zu schwächen!**

Zur Kühlung eignet sich am besten Leitungswasser (kein Eis oder Kühlakku verwenden). Es dauert meist einige Minuten, bis die Betroffenen die Schmerzen aushalten können. Zur Kühlung des Gesichts kann man ein feuchtes Tuch benutzen.

Entfernen Sie anschließend vorsichtig die verbrannten Kleidungsstücke. Eingebraunte oder mit der Haut verklebte Kleidung wird am Körper belassen und außerhalb des Wundbereichs abgeschnitten. Als Nächstes muss die Wunde möglichst keimfrei mit einem Verbandtuch aus dem Erste-Hilfe-Kasten bedeckt werden. Falls nicht schon vorher geschehen, setzen Sie spätestens jetzt den Notruf ab.

Auch wenn es paradox klingt: Brandopfer müssen warm gehalten werden. Wegen ihres schlechten Allgemeinzustands und der zusätzlichen Kühlung der Wunden sinkt die Körpertemperatur stark ab. Zum Zudecken ist die Rettungsdecke aus dem Verbandskasten (Silberseite innen) am besten geeignet. Diese Rettungsdecke ist leicht, wärmt und übt keinen Druck auf die verletzten Stellen aus. Bleiben Sie bei der verletzten Person, bis der Rettungsdienst kommt, und beobachten Sie dabei Bewusstsein, Atmung und Kreislauf.

Ingo Tappert  
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



# Seediensttauglich, aber von der Maske befreit?

Kann oder will ein Besatzungsmitglied an Bord keine Maske tragen, sollte eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Dabei unterstützt der Betriebsarzt.

Um die derzeit herrschende Pandemie einzudämmen, empfiehlt das Robert-Koch-Institut die Anwendung der AHA+L-Regel: Abstand halten, Hygiene beachten, im Alltag Maske tragen, Lüften. Das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung stößt allerdings bei einigen Personen aus verschiedenen Gründen auf Widerstand. Manche versuchen, durch ein „Attest zur Befreiung von der Verpflichtung zum Tragen einer Maske aus gesundheitlichen Gründen“ der Anordnung zu entgehen. Vereinzelt wurde der Seeärztliche Dienst gefragt, wie man vorgehen solle, wenn ein Besatzungsmitglied ein solches Attest vorlegt, aber im Besitz eines gültigen Seediensttauglichkeitszeugnisses ist. Dieser Artikel versucht, diese Frage zu beantworten und Wege aufzuzeigen, den entstehenden Konflikt für alle Seiten akzeptabel zu lösen.

## Maskenbefreiung

Wenn das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung nicht möglich ist, kann in Einzelfäl-

len davon befreit werden, heißt es in der Verordnung zur Eindämmung des Virus. Genaue Kriterien für eine Befreiung sind derzeit nicht definiert.

## Wer aus gesundheitlichen Gründen keine Maske tragen kann, wird auch nur eingeschränkt seediensttauglich sein.

Die Ärztekammer Hamburg erläutert dazu, dass das Vorhandensein einer Vorerkrankung allein nicht ausreicht. Es müsse im Einzelfall geprüft werden, ob tatsächlich eine relevante Verschlechterung der Grunderkrankung durch das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung zu erwarten ist und ob es Möglichkeiten gibt, das individuelle Risiko zu minimieren.

Eine uneingeschränkte Befreiung von der Maskenpflicht kommt zum Beispiel für Patientinnen und Patienten mit einer schwerwiegenden Erkrankung der Atemwege und der Lunge, einer schweren psychiatrischen Erkrankung oder einer Behinderung in Frage.

Wichtig: Nicht der attestierende Arzt, sondern der Inhaber des Hausrechts entscheidet, ob jemand ohne eine Mund-Nasen-Bedeckung zum Beispiel Zugang zu einem Ladengeschäft hat. Der Arzt soll den Patienten dazu beraten, ob auch ein milderer Mittel möglich ist, etwa eine zeitliche Befristung des Maskentragens, sodass der Besuch eines Geschäfts möglich ist, ohne andere zu gefährden. Unabhängig von den beschriebenen Vorgaben der Corona-Eindämmungsverordnung gilt für Ärztinnen und Ärzte selbstverständlich immer der Grundsatz, nach bestem Wissen und medizinischer Sorgfalt zu entscheiden. Ein Attest ohne persönliche Untersuchung und Beratung ist damit nicht vereinbar.

## Welche Maske schützt wie?

Die AHA-Regel bezieht sich auf Alltagsmasken (auch DIY-Masken oder Community-Maske, Mund-Nasen-Bedeckung). Ziel der Maßnahme ist es, die Ausbreitung von Aerosolen und Tröpfchen zu verhindern, wobei die Masken für den Träger selbst keinen relevanten Schutz bieten – es geht also in erster Linie um den Schutz anderer. Das gilt ebenso für medizinische Gesichtsmasken (OP-Masken), die im Gegensatz zu Alltagsmasken aber einer Norm unterliegen und in Qualität und Wirksamkeit geprüft sind. Einen Schutz auch für den Träger bieten partikelfiltrierende Halbmasken (FFP2, FFP3), diese sind ebenfalls normiert, aber im Gegensatz zu den medizinischen Gesichtsmasken kein Medizinprodukt, sondern Teil der Persönlichen Schutzausrüstung.



Alltagsmaske



Eigenschutz

Fremdschutz (designabhängig)



## Seediensttauglichkeit

Jedes Besatzungsmitglied muss seediensttauglich sein, also gesundheitlich geeignet und ausreichend widerstandsfähig, um die Tätigkeiten seines Dienstzweigs auszuüben. Hierzu zählt insbesondere die Fähigkeit, im Notfall selbstständig die jeweilige Evakuierungsstation erreichen und alle Tätigkeiten der Sicherheitsrolle ausüben zu können. Umfang und Einzelheiten der Seediensttauglichkeitsuntersuchung sind in der Maritimen-Medizin-Verordnung geregelt. Hier findet sich auch eine Tabelle mit Entscheidungshilfen bei relevanten Vorerkrankungen.

Falls Vorerkrankungen mit einer erheblichen Leistungseinschränkung einhergehen, kann keine Seediensttauglichkeit bescheinigt werden. Deshalb ist es unwahrscheinlich, dass der Inhaber einer gültigen Seediensttauglichkeit ein nach den oben beschriebenen Empfehlungen gerechtfertigtes Attest zur Maskenbefreiung vorlegen kann. Das Seearbeitsgesetz sieht vor, dass ein Arbeitgeber in solchen Fällen überprüfen lassen kann, ob das Seediensttauglichkeitszeugnis weiterhin gültig ist oder ob sich der Gesundheitszustand des Besatzungsmitglieds so sehr verschlechtert hat, dass ein Einsatz auf einem Schiff nicht mehr zu verantworten wäre. Ein solcher Fall kann sicher angenommen werden, wenn eine Gesundheitsstörung vorliegt, die das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung ausschließt oder einschränkt.

## Vorgehen bei der Überprüfung

Der Seeärztliche Dienst führt im Überprüfungsfall zunächst ein ausführliches Gespräch mit

dem Besatzungsmitglied. Zu klären sind unter anderem folgende Fragen:

- Sind seit der letzten Untersuchung auf Seediensttauglichkeit neue gesundheitliche Probleme aufgetreten?
- Weshalb wurde das Attest ausgestellt? Entspricht das Attest den oben beschriebenen Anforderungen der Ärztekammer?
- Sind beim Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung ernsthafte gesundheitliche Probleme aufgetreten? Falls ja, wie haben die konkreten Beschwerden ausgesehen? Welche Art Maske wurde dabei getragen?

Sollte sich seit der Untersuchung auf Seediensttauglichkeit der Gesundheitszustand eines Besatzungsmitglieds wesentlich verschlechtert haben, kann das Tauglichkeitszeugnis widerrufen werden – Betroffene dürfen in diesem Fall nicht mehr an Bord arbeiten.

## Betriebsärztliche Information und Beratung

Ärztliche Atteste werden in aller Regel nach bestem Wissen und nach fachlichem Ermessen ausgestellt. Falls das im Einzelfall nicht zutrifft, sollte der Betriebsarzt die Betroffenen über die relevanten Kriterien informieren.

Oft lassen sich die üblichen Bedenken gegen das Tragen einer Maske entkräften, zum Beispiel die Angst vor Sauerstoffmangel bzw. einer Kohlendioxidvergiftung: Eine Reihe von

Studien an gesunden sowie kranken Probanden zeigt, dass unter OP-Masken auch bei körperlicher Belastung kein Sauerstoffmangel oder eine Kohlendioxidvergiftung auftreten kann. Selbst bei schlecht sitzenden Behelfsmasken oder unter FFP2-Masken kommt es nur zu einem geringen Anstieg des Kohlendioxidspiegels im Blut, der bei gesunden Menschen nicht relevant ist. Problematisch könnte hier bei lungenkranken Patienten allenfalls die Zunahme des Atemwegswiderstands sein. Dies macht sich bei gesunden Menschen möglicherweise durch eine etwas geringere Leistungsfähigkeit (gegenüber gleicher Belastung ohne Maske bzw. mit OP-Maske) bemerkbar, verursacht aber in der Regel keine ernsthaften Gesundheitsprobleme. Bei Verpflichtung zum Tragen einer FFP2-Maske sollte eine arbeitsmedizinische Beratung erfolgen sowie die empfohlene Trage- bzw. Pausenzeit eingehalten werden.

## Fazit

Eine Erkrankung, die eine dauerhafte Befreiung von der Maskenpflicht rechtfertigt, ist in der Regel nicht mit einer Seediensttauglichkeit vereinbar. Die Führungsverantwortlichen sollten vor einer Überprüfung durch den Seeärztlichen Dienst zunächst das Gespräch mit dem Besatzungsmitglied suchen. Sinnvoll ist eine Beratung durch den Betriebsarzt.

Dr. Jörg Abel

Stellvertretender Leiter des Seeärztlichen Dienstes der Dienststelle Schiffssicherheit





**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

## Alle noch fit für den Job?

**Herzinfarkt am Steuer – ein nicht ganz seltenes Ergebnis  
von Unfalluntersuchungen. Ist das nur Schicksal?**

Als ich mir zum Jahresende noch einmal die Untersuchungsberichte zu tödlichen Unfällen angesehen habe, sind mir ungewöhnlich viele Fälle begegnet, die bei näherer Betrachtung gar nicht in die Statistik der tödlichen Arbeitsunfälle eingehen werden. Trotzdem ist jemand gestorben – während, aber nicht wegen der Arbeit. Solche Todesfälle aus natürlicher Ursache, zum Beispiel Herzinfarkt oder Schlaganfall, machen nicht minder betroffen und sind für den Betrieb genauso schockierend. Es macht schon einen Unterschied, ob einen der Schlag nachts im Bett, am Steuer eines Lkw oder bei der Justierung einer Antennenanlage in großer Höhe trifft. Und es ist vielleicht doch nicht nur Schicksal, an dem man nichts ändern kann. In vielen Berufen des Verkehrsgewerbes muss man regelmäßig zum Gesundheitscheck, um Erlaubnisse und Lizenzen zu behalten. Das gilt aber nicht für alle Tätigkeiten und oft liegen die Abstände zwischen den Untersuchungen weit auseinander. Jedes Unternehmen verfügt über das Instrument der arbeitsmedizinischen Vorsorge. Meist ist das eine sogenannte Wunschvorsorge, die die Beschäftigten aktiv einfordern müssten. Aber was spricht denn gegen ein offensives Angebot durch das Unternehmen? Binden Sie Betriebsärztin und Betriebsarzt ein, um ein wirkungsvolles Gesundheitsmanagement im Betrieb zu etablieren! Vielleicht können Sie dem Schicksal damit doch ein bisschen ins Handwerk pfuschen?

### 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:**

Birgitta Angenendt (ba), Renate  
Bantz (Bz), Günter Heider (Hd)  
Björn Helmke (bjh)

redaktion@sicherheitsprofi.de

**Gestaltung/Herstellung:**

contenova UG  
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

**Druckerei und Verlag:**

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

**Leserbriefe und Adressänderungen:**

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

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

## So erreichen Sie die BG Verkehr

### Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel.: 040 3980-0  
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de  
info@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

### Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwiete 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

## Abo-Hinweise

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Magazinversand genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter:

+ [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 18709008



Die Hauptverwaltung der  
BG Verkehr in  
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

### Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4  
01187 Dresden  
Tel.: 0351 4236-50  
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96  
42103 Wuppertal  
Tel.: 0202 3895-0  
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

### Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193  
47053 Duisburg  
Tel.: 0203 2952-0  
E-Mail: praevention-duisburg@  
bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70  
65197 Wiesbaden  
Tel.: 0611 9413-0  
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74  
81539 München  
Tel.: 089 62302-0  
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

### Sparte Post, Postbank, Telekom

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

Die nächste  
Ausgabe des  
SicherheitsProfi  
erscheint im  
**Juni 2021**

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



## 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 Plakatserie zu den Hygienemaßnahmen in der Corona-Pandemie.



Für Profis: Einzeln oder im Set. Jetzt online bestellen!



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