2/2021 | 31320

SicherheitsProfi

SCHIFFFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Auf Asbestfunde richtig reagieren | 10

Neu: Handbuch Binnenschifffahrt | 14

Ruhig bleiben in Konflikten | 16

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

8 **Bleiben Sie gesund!**
Interview mit Dr. Jörg Hedtmann

10 **Asbest an Bord**
Rückblick auf die Branchenkonferenz

14 **Handbuch Binnenschifffahrt**
Nachschlagewerk für die Praxis

16 **Deeskalation**
So lösen Sie entspannt Konflikte

19 **Online lernen**
Neue Angebote der BG Verkehr

20 **UV-Schutz an Bord**
Wie man Hautschäden vermeidet

GUT VERSICHERT & GESUND

22 **Rechtstipp und Kurzmeldungen**

24 **Der Beitrag bleibt stabil**
Hintergrund zur Berechnung

26 **Pilot schafft nach Unfall den Neuanfang**
Ulrich Kandolf über sein Leben im Rollstuhl

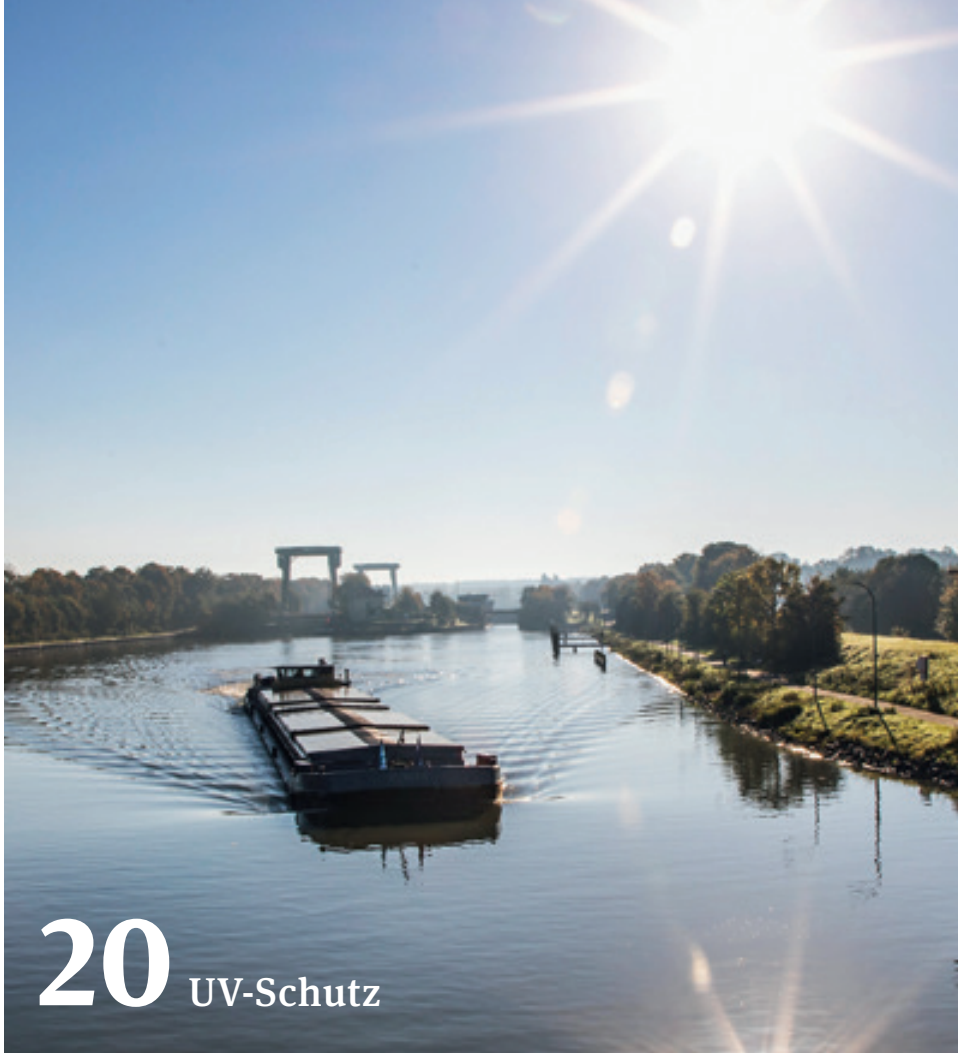
28 **Die schnellen Drei**
Übungen gegen die Trägheit

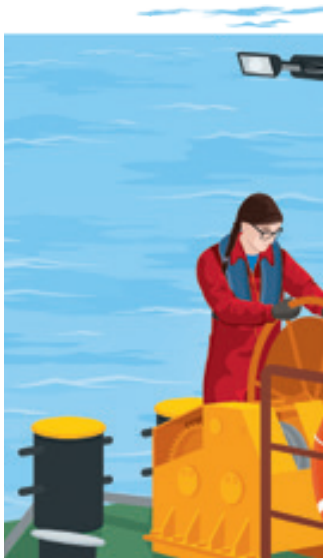
SERVICE

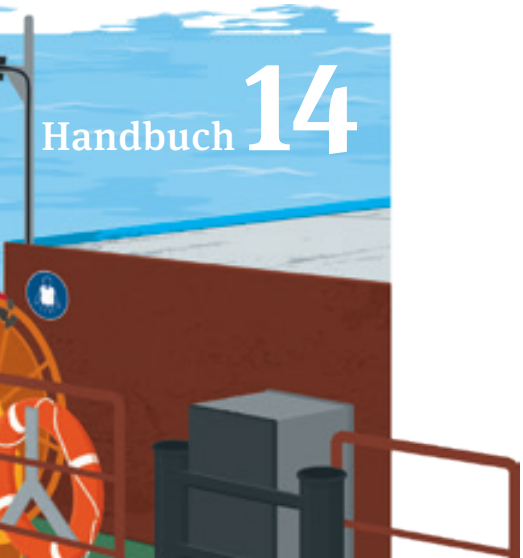
30 **Prävention aktuell**
Dr. Jörg Hedtmann

30 **Impressum**

31 **Kontaktübersicht**
So erreichen Sie die BG Verkehr







Titelbild und Inhalt: © Volker Utzenrath/exag; picture alliance (Jochen Tack | Jochen Tack; dpa/dpa-Zentralbild | Robert Michael); BG Verkehr

Die BG Verkehr bleibt ein verlässlicher Partner.

Liebe Leserin, lieber Leser,
wir haben bereits vor ein paar Wochen in einem Schreiben an unsere Mitgliedsunternehmen darüber informiert: Trotz der Corona-Krise bleibt der Beitragsfuß – und damit das Beitragsniveau – der BG Verkehr stabil. Das ist angesichts vieler Unwägbarkeiten sicher eine gute Nachricht.

Es ist allerdings abzusehen, dass die Pandemie auch im Jahr 2021 in vielen Wirtschaftszweigen tiefe Spuren hinterlassen wird. Wie die Rechnung dann aussieht, steht noch in den Sternen. Sicher ist hingegen eines: Die BG Verkehr wird weiterhin ein verlässlicher Partner für ihre Mitgliedsbetriebe sein. Was wir tun können, werden wir tun. Die Möglichkeit von Beitragsstundungen für hart getroffene Unternehmen bleibt auch in diesem Jahr erhalten. Verwaltung und Selbstverwaltung haben zudem bei der Aufstellung des Haushalts für das Jahr 2021 alles getan, um durch Haushalts- und Kostendisziplin die Grundlage für weitere Stabilität zu schaffen.

Disziplin ist ohnehin ein Schlüssel bei der Bewältigung der Corona-Pandemie. Das macht auch Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr, in einem Interview für diese Ausgabe (Seite 8) deutlich. Jeder kann durch die konsequente Einhaltung der Schutzmaßnahmen dazu beitragen, dass das Infektionsgeschehen nicht außer Kontrolle gerät. Es geht um die Gesundheit der Menschen, aber auch um das wirtschaftliche Überleben des Unternehmens. Das sollte genug Motivation sein, jeden Schlendrian zu vermeiden.

Viele Grüße

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Umtauschfristen beachten!

Im kommenden Jahr werden Fristen für den Umtausch von Führerscheinen fällig. Bis zum 19. Januar 2022 müssen alle Autofahrer, die zwischen 1953 und 1958 geboren wurden, ihren alten Führerschein umgetauscht haben. Das gilt, wenn die Fahrerlaubnis vor dem 31. Dezember 1998 ausgestellt wurde. Zwischen 1959 und 1964 Geborene haben ein Jahr mehr Zeit. Hier endet die Umtauschfrist für Führerscheine, die bis Ende 1998 ausgestellt wurden, am 19. Januar 2023.

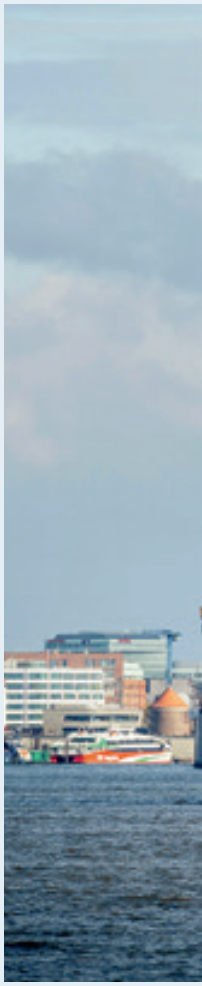
Digitales Schiffsregister

Mit rund 6.200 Eintragungen von See- und Binnenschiffen und 3.500 Anträgen jährlich hat Hamburg das größte Schiffsregister Deutschlands. Jetzt bietet dieses mit der Digitalisierung einen verbesserten Service an. Sämtliche Schriftstücke und Schiffspapiere können nun digital ausgestellt und elektronisch versandt werden. Eine schnellere Bearbeitung und Online-Zugriff rund um die Uhr sparen Zeit und Geld, wenn so Warte- und Liegezeiten während der Umregistrierung verkürzt werden können.

Eine Schiffsregistrierung erfolgt bei einem Schiffsneubau oder einem Flaggenwechsel bei dem Amtsgericht, das für den Heimathafen des Schiffs zuständig ist. Wird ein Schiff umgebaut oder umbenannt, müssen Schiffseigentümer Änderungsanträge stellen. Mit dem Online-Antrag können diese Anträge unabhängig von den Öffnungszeiten der Behörde von überall auf der Welt eingereicht werden. Auch für eine Akteneinsicht braucht man nicht mehr vor Ort zu erscheinen.

Als zweites Bundesland hat Bremen mit dem zweitgrößten Schiffsregister Deutschlands beschlossen, sein Register ebenfalls zu digitalisieren.

www.deutsche-flagge.de



Wohin mit den Schnelltests?

An vielen Stellen werden derzeit Corona-Schnelltests eingesetzt. Wie werden sie nach Gebrauch so entsorgt, dass keine Infektionsgefahr von ihnen ausgeht? Dazu hat das Umweltbundesamt in Zusammenarbeit mit dem Robert-Koch-Institut und anderen Instituten Empfehlungen herausgegeben. Danach können die gebrauchten Testkits über die Restmülltonne entsorgt werden. Sie sollten in stabilen, möglichst reißfesten Müllsäcken gesammelt werden, die fest verschlossen werden müssen. Geringe Mengen an flüssigen Abfällen sollten tropfsicher verpackt sein, also zum Beispiel mit saugfähigem Material umwickelt werden. Schutzanzüge, Atemschutzmasken und Handschuhe können in dickwandigen Müllsäcken gesammelt werden und mit der regelmäßigen Restabfallabfuhr entsorgt werden. Es muss aber sichergestellt sein, dass diese Abfälle direkt einer Siedlungsabfallverbrennungsanlage zugeführt werden. Dies kann beim zuständigen Entsorgungsträger vorab erfragt werden.

www.umweltbundesamt.de

Gesundheit per App

Würden Seeleute Apps nutzen, um ihrer Gesundheit etwas Gutes zu tun? Das wollte eine Arbeitsgruppe im Rahmen des Projekts e-healthy ship herausfinden. Das von der EU und der Hansestadt Hamburg geförderte Projekt verfolgt das Ziel, das Gesundheitsmanagement auf Handelsschiffen zu optimieren. Über 60 Prozent der Befragten favorisierten die Vermittlung von Gesundheitsinhalten über elektronische Medien. 84 Prozent würden eine Gesundheits-App im Rahmen einer betrieblichen Gesundheitsförderung herunterladen und ausprobieren. Die ostasiatischen Seeleute an Bord zeigten sich dieser Möglichkeit gegenüber eindeutig aufgeschlossener als ihre europäischen Kollegen.

Ämterreform abgeschlossen

Mit der Eröffnung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Main im April hat der Bund die Reform seiner Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung abgeschlossen. Das WSA Main geht aus den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern Aschaffenburg und Schweinfurt hervor. Die beiden Standorte bleiben erhalten. Die rund 700 Beschäftigten des neuen Amts sind zuständig für das Gebiet zwischen Bamberg und der Mündung des Mains in den Rhein bei Mainz-Kostheim. Im Zuge der 2013 gestarteten Reform hat der Bund 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter in 17 neu strukturierte Ämter gebündelt.

© IMAGO (Manngold; photothek; Hoch Zwei Stock/Angerer)

Aktuelle Unfallmeldungen

Verletzt bei Wartungsarbeiten

Ein technischer Wachoffizier hatte den Auftrag, den Dieselmotor zu warten. Er hatte es sehr eilig, weil die Arbeit bereits länger gedauert hatte als ursprünglich geplant. Mit einem Drehmomentschlüssel zog er die Schlauchverbindungen fest. Dabei machte er eine ruckartige Bewegung und verspürte sofort heftige Schmerzen in der Schulter, die sich auf den ganzen Arm übertrugen. Der Offizier war mehrere Wochen nur noch eingeschränkt arbeitsfähig.

Nothalt nicht erreicht

Beim Festmachen eines Seeschiffs kam ein Mooring Car zum Einsatz. Nachdem der Festmacher die Schmeißleine vom Seeschiff kommend um den Poller geführt hatte, führte er das ablaufende lose Leinenende mit der Hand. Beim Umlauf der Leine kam es plötzlich zu einer Überlagerung und das Seilende wurde unvermittelt auf den Spillkopf gezogen. Der überraschte Festmacher konnte nicht mehr die Notstoppeinrichtung betätigen. Die Leine verletzte ihn an der Hand und am Oberkörper.

Aus der Kurve geflogen

Der Mitarbeiter einer Reederei fuhr mit dem E-Bike nach Hause. Die Strecke kannte er gut. Als er zu schnell in eine Kurve fuhr, rutschte das Rad auf dem Split weg. Der Mann stürzte über das Vorderrad zu Boden und zog sich zahlreiche Schürfwunden zu, die in der Notfallambulanz behandelt werden mussten.

Trauer um Gert Hüfner

Völlig überraschend verstarb am 2. März 2021 Gert Hüfner, der langjährige Vorstandsvorsitzende der See-Berufsgenossenschaft. Als Vertreter der Arbeitnehmer kam er 1990 in die Selbstverwaltung, drei Jahre später wurde er Mitglied des gemeinsamen Vorstands der See-Sozialversicherung, die die Unfall-, Kranken- und Rentenversicherung der Seeleute umfasste. Nachdem diese Versicherungszweige im Zuge von Fusionen in neue Träger übergegangen waren, engagierte Hüfner sich weiterhin in mehreren Fachausschüssen der Selbstverwaltung für die Seeleute und war seit 2011 Mitglied im Hauptausschuss der BG Verkehr.

Gert Hüfner wurde 1951 in Norddeutschland geboren und lernte bereits als junger Mann die Seeschifffahrt kennen. Nach Abschluss der Ausbildung zum Matrosen studierte er Nautik und machte das Kapitänspatent. In seiner damaligen Reederei trat er dem Seebetriebsrat bei und entdeckte dort seine Leidenschaft für die gewerkschaftliche Arbeit. Er wollte Einfluss auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute nehmen, die sich im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung immer schneller veränderten. In der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) wurde er hauptamtlich im Fachbereich Schifffahrt tätig. Diese Funktion übte er auch später bei der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (verdi) aus. Aus Altersgründen legte er 2017 die meisten ehrenamtlichen Aufgaben für die BG Verkehr nieder. „Gert Hüfner war für mich ein typischer Vertreter der Seeleute“, erinnert sich Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr, an die Zusammenarbeit. „Er hatte einen trockenen Humor, machte kein Wort zu viel, aber was er sagte, hatte immer Gewicht.“

Gert Hüfner ist nach kurzer schwerer Krankheit wenige Tage vor seinem 70. Geburtstag verstorben. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

© BVG/Oliver Lan; picture alliance (imageBROKER | Frederik; J.W. Alker | J.W. Alker); www.theseacleaners.org

Invasive Arten verursachen hohe Schäden

Mit dem globalen Warenverkehr reisen auch viele Tier- und Pflanzenarten um die Erde. Ein Forschungsteam unter Leitung des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung hat nun erstmals veröffentlicht, welche Kosten weltweit durch invasive, im Wasser lebende Pflanzen und Tiere entstehen. Allein im Jahr 2020 belaufen sie sich auf 20 Milliarden US-Dollar. Kosten entstehen zum Beispiel, wenn invasive Arten kommerziell genutzte Fischbestände dezimieren, tödliche Krankheiten verbreiten oder Infrastrukturen beschädigen. Beispiele seien invasive Muscheln oder gebietsfremde Parasiten, die katastrophale Einbrüche in der kommerziellen Fischerei verursachen. Die Kosten seien in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Um die Schäden zu begrenzen, sprechen sich die Forscher dafür aus, mehr Geld in das Management und die Prävention von Invasionen zu investieren.

www.geomar.de

Ausbau der Fahrrinne stockt

Später als geplant wird die Vertiefung der Rhein-Fahrrinne realisiert werden. Nach den bisherigen Voruntersuchungen zur technischen Machbarkeit und Verträglichkeit mit der Natur zeichne sich zudem eine Verteuerung des Projekts ab. Dies sagte die Projektgebietsleiterin Sabine Kramer vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) der Deutschen Presse-Agentur. Der ursprüngliche Plan sah vor, die Fahrrinne zwischen Wiesbaden und St. Goar bis 2030 von derzeit garantierten 1,90 Metern auf durchgängig 2,10 Meter zu vertiefen.

Wie gefährlich ist versunkene Munition?

Ein Forschungsteam des Projekts „North Sea Wrecks“ hat vor Helgoland Proben rund um das Wrack des Kriegsschiffs „SMS Mainz“ genommen. Die Forscher untersuchen, inwieweit das mitsamt seiner Munition versenkte Schiff aus dem Ersten Weltkrieg Giftstoffe absondert. Dazu nahm das deutsch-belgische Team unterschiedliche Proben aus dem Umfeld des Wracks und setzte Miesmuscheln aus, die Ende Juni wieder eingeholt werden. Das Team rund um den Meeresbiologen Dr. Matthias Brenner vom Alfred-Wegener-Institut erhofft sich von den Sediment- und Muschelproben beispielsweise Erkenntnisse darüber, welche Schadstoffe von der Munition und den Wracks ausgehen, ob sie von den dort lebenden Organismen aufgenommen werden und welche Konsequenzen das hat.

www.awi.de

„Manta“ soll Plastikmüll einsammeln

Mit einem Katamaran will die Umweltschutzorganisation „The SeaCleaners“ ab 2024 Plastikmüll in den Meeren einsammeln und umweltfreundlich verwerten. Das „Manta“ getaufte Schiff soll nach Angaben der Organisation pro Stunde bis zu drei Tonnen Abfall ab einer Größe von zehn Millimetern aus dem Meer fischen. Dies soll vor allem an stark belasteten Flussmündungen geschehen. Neben zwei Windturbinen, zwei Wasserkraftgeneratoren und Photovoltaik-Solarpaneelen verfügt das Boot auch über eine Konversionseinrichtung, die den Plastikmüll in Energie umwandelt und als Antriebsenergie nutzbar macht.

www.theseacleaners.org

Autonomer Wasserroboter als Retter

Einen Rettungsroboter hat ein Forscherteam des Fraunhofer-Instituts entwickelt. Der Roboter erkennt an typischen Körperpositionen, dass sich eine Person in Gefahr befindet. An der Hallendecke von Schwimmbädern oder mittels Flugdrohnen oder Zeppelinsystemen an Binnengewässern registrieren angebrachte Überwachungskameras die Bewegungsmuster und Position des Ertrinkenden. Sie senden die Koordinaten an den Roboter, der die Person mithilfe einer Fixier- und Fangvorrichtung sichert.

www.fraunhofer.de

Neue Anforderungen für Probefahrten

Auf einer Probefahrt wird ein neugebautes, umgebautes oder repariertes Seeschiff vor der Indienststellung im vollen Umfang oder in Bezug auf die veränderten oder erneuerten Elemente erprobt. Bevor die Fahrt durchgeführt werden kann, überprüft und bestätigt die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen. Neue Sicherheitsanforderungen für die Probefahrt legen die Rahmenbedingungen fest.

www.deutsche-flagge.de

Interview

Bleiben Sie gesund!

Eigentlich ist schon alles gesagt. Aber Corona ist immer noch da. Ein sehr großer Teil unserer Betriebe geht durchdacht und vorbildlich mit der Situation um. Aber auch die haben es nicht leicht. Deswegen haben wir unseren Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann gefragt, was unseren Mitgliedsbetrieben helfen könnte, durch die Krise zu kommen.

Manche Menschen finden die Corona-Schutzmaßnahmen übertrieben, anderen gehen sie nicht weit genug. Wie geht man mit diesem Konflikt im Betrieb um?
Ein klares Bekenntnis der Unternehmensleitung und Führungskräfte, die mit gutem Beispiel vorangehen, sind eine wichtige Voraussetzung. Das gilt übrigens nicht nur für Corona-Regeln, sondern generell für den Arbeitsschutz. Kontroverse Diskussionen über Sinn und Zweck von Maßnahmen gibt es immer. Hier müssen die Verantwortlichen klar darstellen: Bei uns wird so gehandelt und nicht anders.

Das klingt in unserer diskussionsfreudigen Zeit etwas gewöhnungsbedürftig.
Über Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit können wir in den verantwortlichen Entscheidungsgremien gern diskutieren. Aber vor Ort müssen wir Einsicht erzeugen. Dafür reicht es auf keinen Fall, nur ein Plakat aufzuhängen. Sie brauchen Unterweisungen, klare Vorgaben und vor allem motivierende Vorbilder.

Und wenn das nicht klappt?
Nun ja, ob Sie ein Stoppschild plausibel und gerechtfertigt finden, entbindet Sie ja auch nicht von der Pflicht, dort zu halten. Wenn Sie es nicht tun, müssen Sie die Konsequenzen tragen. Bei den Corona-Schutzmaßnahmen ist das aus gutem Grund nicht anders. Und glauben Sie mir: Das Virus ist da unerbittlicher als jede Aufsicht.

Sind Arbeitgeber und Führungsverantwortliche ausreichend vorbereitet?
Diese Pandemie ist für uns alle eine komplett neue Situation. Niemand kann auf bisherige Erfahrungen zurückgreifen, wir haben kein Gefühl für die Gefährdung. Anfangs haben wir eine gewisse Zurückhaltung beobachtet, so nach dem Motto: „Er will die Maske nicht aufsetzen? Okay, das ist ja sein Problem, nicht meins."

Lässt sich diese Einstellung ändern?
Führungskräfte müssen ein Bewusstsein für die extreme Gefährdung durch das Virus entwickeln. In einem Labor, in dem bewusst mit gefährlichen Viren gearbeitet wird, hinterfragt ja auch keiner die Notwendigkeit von Schutzanzügen. Niemand dort wird sich freiwillig einer Infektion aussetzen. Das sollte in der Pandemie genauso sein.

Es gibt da diesen Irrglauben, unter Bekannten wird schon nichts passieren. Das ist vermutlich der häufigste Übertragungsweg.

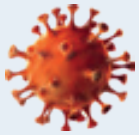
Das erscheint vielen als Panikmache.
Ich weiß – aber im Betrieb haben die Vorgesetzten ein Weisungsrecht. Sie müssen den Infektionsschutz durchsetzen. Denn am Ende geht es um alles: um die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesundheit der eigenen Familie, um Arbeitsplätze und letztlich um die Existenz der Firma. Da spielt es keine Rolle, ob jemand einsieht, warum er die Maske tragen muss. Das Virus ist nicht fair. Ob jemand mit der Maske schwitzt oder Platzangst hat, ist ihm völlig egal. Deswegen muss ständige Wachsamkeit zur täglichen Selbstverständlichkeit werden.

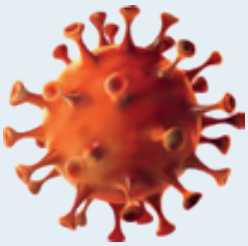
Welche Maßnahmen sind am wichtigsten?
Wir haben jetzt weit über ein Jahr Erfahrung mit dem Virus, aber fachlich hat sich mit dem wachsenden Kenntnisstand wenig geändert: Abstand halten, Maske auf, Handhygiene, wenig Kontakte, Raum lüften. Aus der Forderung nach wenig Kontakten ergibt sich auch ohne explizite Aufforderung durch den Gesetzgeber die Notwendigkeit, wo immer es geht, Homeoffice anzubieten. Im Alltag ist gesunder Menschenverstand gefragt – Mallorca ist erlaubt, aber ist es vernünftig?

Und wo sehen Sie die größten Defizite?
Es gibt da diesen Irrglauben, unter Bekannten wird schon nichts passieren. Das ist vermutlich der häufigste Übertragungsweg: Man sitzt beim Essen kurz ohne Maske zusammen oder macht so wie früher eine gemeinsame Zigarettenpause. Dadurch entsteht natürlich eine zusätzliche Aerosolbelastung. Das Virus weiß nichts von netten Kollegen! Entscheidend ist die Erkenntnis der eigenen Verantwortung. Nur die führt zu vernünftigem Handeln und zur Einsicht in die Schutzmaßnahmen. Es sind ja keine unzumutbaren Dinge, die gefordert werden.

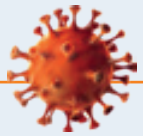
Was halten Sie von Selbsttests in Betrieben?
Das Testen ist wichtig, um Daten zur Ausbreitung des Virus zu gewinnen und gezielt Infektionsketten zu unterbrechen. Also ganz klar eine Maßnahme des Infektionsschutzes. Man sollte sich keine Illusionen machen. Auch negative

© DGUV; Adobe Stock (Gilang Prihardono)





Wir werden das überstehen, aber dafür müssen wir ein paar Regeln einhalten.



Testergebnisse entbinden im Betrieb niemanden davon, Maske zu tragen. Die Handhabung muss man üben, damit es nicht unnötig wehtut und das Ergebnis verlässlich ist. Nicht überall können Betriebsärztinnen und -ärzte die Tests machen. Dann muss eine geeignete Person geschult werden, die die Tests oder die Einweisung in die Selbsttests übernimmt.

Und Impfungen?

Die Impfungen sind der wichtigste Schritt in Richtung gewohnter Normalität. Ich gehe aber davon aus, dass wir uns, wie beim Grippeschutz, auf regelmäßige Impfungen einstellen müssen. Dabei können die Betriebsärztinnen und -ärzte unterstützen.

Sind Betriebsärzte nicht ohnehin schon Mangelware?

Wir brauchen ein vernünftiges Impfmanagement, dann können wir den Berg abtragen. Dazu trägt auch bei, dass neben den Impfzentren auch Haus- und Betriebsärztinnen und -ärzte, die Impforganisation mittragen, denn für die ist das zum Teil geübtes Alltagsgeschäft.

Corona ist das dominierende Thema – sehen Sie die Gefahr, dass andere Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz auf der Strecke bleiben?

Wenn das Corona-Pflichtprogramm erledigt wird, dann sind wir schon ganz zufrieden. Wir haben dann immerhin den Status „Ich halte mich an das Gesetz“. Aber die Diskussion darüber ist extrem polarisierend und kann auch die Akzeptanz ganz anderer Maßnahmen ins Wanken bringen.

Bei den übrigen Pflichten im Arbeitsschutz drücken unsere Aufsichtspersonen ein Auge zu?

Nein, natürlich nicht! Es gibt keine Lockerungen, die verbindlichen Arbeitsschutzmaßnahmen müssen weiterlaufen. Ich sehe im Gegenteil den Bedarf an besonderer Wachsamkeit. Sonst könnte sich unter den Beschäftigten eine gewisse Krisenmentalität entwickeln, in der eigentlich akzeptierte Vorschriften nicht mehr ernst genommen werden. Aber immer noch gibt es schwerste und tödliche Arbeitsunfälle, werden Menschen zum Beispiel vom eigenen Lkw überrollt oder von der Ladung erschlagen! Es gibt keinen Anlass zu nachlassender Sorgfalt und in dem Sinne werden wir auch unseren ganzheitlichen Präventionsauftrag weiterhin konsequent wahrnehmen.

Ein gutes Ziel könnte sein: In unserem Unternehmen soll es keinen Corona-Fall geben.

Persönliche Kontakte soll man vermeiden. Gelingt denn eine Unterweisung auf Distanz genauso gut wie vor Ort?

Das geht eine Zeit lang und wir hätten wohl alle nicht gedacht, was online möglich ist. Aber es ist keine Dauerlösung. Viele Unterweisungen brauchen das konkrete Objekt, an dem bestimmte Handgriffe oder Tätigkeiten demonstriert und geübt werden. Da geraten Videokonferenzen an ihre Grenzen.

Motivationsforscher sagen, ein klares Ziel hilft, am Ball zu bleiben. Was wäre ein gutes Ziel?

Für mich liegt viel Sinnvolles im lapidar klingenden Satz: Bleiben Sie gesund! Darin steckt die Notwendigkeit, vernunftgemäß zu handeln, um ein klares Ziel zu erreichen. Wenn auf dem Test zwei Balken zu sehen sind, ist es zu spät. Je nach persönlicher Veranlagung kann das ein Todesurteil sein. Bei diesem Coronavirus geht es nicht um eine banale Erkältung – es gibt Dauer- und Spätfolgen, die wir noch gar nicht komplett überblicken. Übersetzt für ein Unternehmen bedeutet das Ziel: Bei uns soll es keinen Corona-Fall geben und dafür übernehmen wir alle die Verantwortung.

Zum Abschluss eine persönliche Frage: Welchen Begriff im Zusammenhang mit Corona können Sie nicht mehr hören?

Krisenstab! Damit möchte ich kein Steuerungsgremium infrage stellen, sondern es geht mir darum, dass wir den Krisenmodus nicht dauerhaft aufrechterhalten, denn das ist am Ende kontraproduktiv. Schließlich haben wir zum Beispiel mit dem Arbeitsschutzausschuss bewährte Strukturen auch für schwierige Themen. Es gibt eine neue Herausforderung und die müssen wir in unser Leben einbauen. Wir haben besonders hier in Deutschland schon lange Zeit keine Naturkatastrophen schlimmsten Ausmaßes mehr erlebt. Allerdings ist das kein Grund- oder Menschenrecht, das man einfordern könnte. Wir werden die Natur nie komplett im Griff haben und kontrollieren. Aber die Menschheit lernt seit Jahrtausenden, mit Bedrohungen zu leben. Und das wird auch diesmal gelingen. (dp)

Verboten und trotzdem präsent

Die Branchenkonferenz Seeschifffahrt der BG Verkehr zeigte: Das Asbestproblem an Bord von Seeschiffen ist noch lange nicht gelöst. Fast 200 Personen informierten sich online über gesundheitliche Folgen, die Rechtslage und Sanierungsmöglichkeiten.

Die Folgen beruflich bedingter Asbestexposition sind gut dokumentiert. Allein im Jahr 2019 starben in Deutschland 1.671 Menschen, die an Asbestose, Lungenkrebs oder Pleuramesotheliom erkrankt waren und deren Erkrankung als Berufskrankheit anerkannt wurde. „Diese Zahl ist alarmierend und muss uns ermahnen, in Sachen Asbest wachsam zu bleiben“, sagte Dr. Jörg Hedtmann, Präventionsleiter der BG Verkehr, in seiner Begrüßungsrede auf der Branchenkonferenz. Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum starben 884 Menschen an den Folgen aller anderen Berufskrankheiten zusammen und 497 nach Arbeitsunfällen.

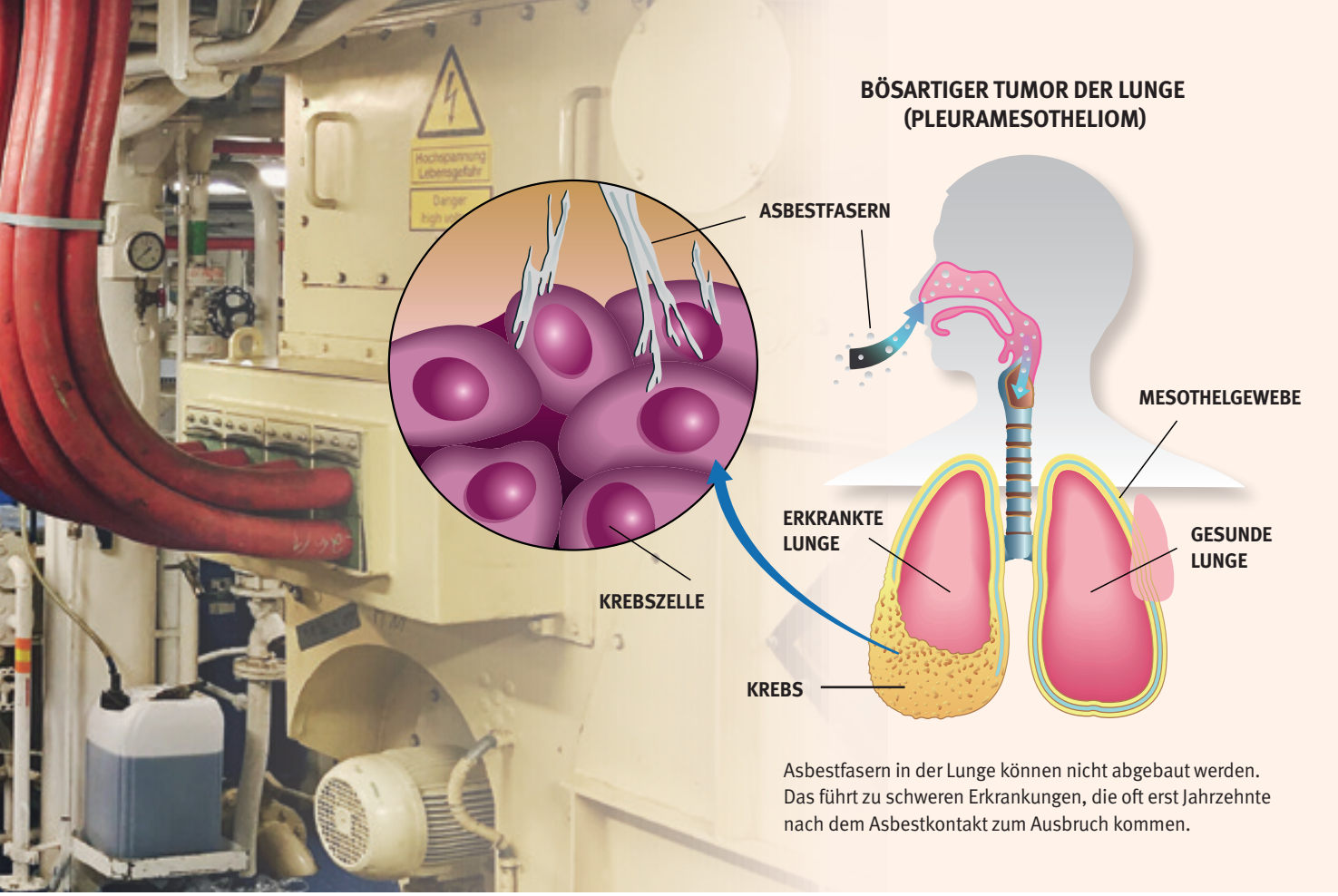
Aufgrund der langen Latenzzeiten, so Hedtmann, blieben asbestbedingte Erkrankungen auch lange nach dem Verbot von Asbest in Deutschland ein Thema. Erst in 20 bis 30 Jahren sei mit abnehmenden Fallzahlen zu rechnen, bestätigte Dr. Markus Mattenklott vom Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). „Ein weltweites Asbestverbot gibt es bis heute nicht“, sagte Mattenklott. Auch die globalen Produktionszahlen zeigen, dass der gefährliche Werkstoff in vielen Weltregionen noch verwendet wird.

Auf Schiffen unter deutscher Flagge bereits seit Juli 1990 verboten

In der Seeschifffahrt bleibt Asbest ebenfalls langfristig eine Gefahr. Auf Schiffen unter deutscher Flagge ist die Verwendung von Asbest oder asbesthaltigen Produkten zwar bereits seit dem 1. Juli 1990 durch die Unfallverhütungsvorschriften für die Unternehmen der Seeschifffahrt (UVV See) verboten. Auf Schiffen, die vor diesem Datum gebaut wurden, können jedoch Materialien aus Asbest verbaut worden sein. Sofern sichergestellt ist, dass von diesen Materialien keine Gefahr für die Gesundheit der Besatzung an Bord ausgeht, dürfen sie an Bord verbleiben.

Das Internationale SOLAS-Übereinkommen (International Convention for the Safety of Life at Sea) verbietet erst seit dem 1. Januar 2011 weltweit die Verwendung von Asbest oder asbesthaltigen Materialien auf Handelsschiffen. Auf Schiffen, die vor dem 1. Januar 2011 für ausländische Flaggen gebaut wurden, kann es deshalb bis zu diesem Zeitpunkt zum Einbau von Asbest oder asbesthaltigen Materialien gekommen sein. Das dürfte auch ein Grund dafür sein, warum Asbest immer wieder in den weltweit ver-

Im Jahr 2019 starben in Deutschland 497 Menschen nach Arbeitsunfällen, 884 an den Folgen einer Berufskrankheit und 1.671 an den Folgen einer beruflich bedingten Asbestexposition.



Asbestfasern in der Lunge können nicht abgebaut werden. Das führt zu schweren Erkrankungen, die oft erst Jahrzehnte nach dem Asbestkontakt zum Ausbruch kommen.

© Volker Utzenrath/exag; Adobe Stock (rob3000)

netzten maritimen Versorgungsketten und an Bord von Schiffen auftaucht.

Manche Asbestfreiheitsbescheinigungen sind nicht das Papier wert, auf dem sie geschrieben sind.

Häufige Fundorte sind unter anderem Isolierungen und Dichtungsmaterial

„Häufige Fundorte sind Isolierungen, Dichtungsmaterial, Kabeldurchführungen sowie Wand- und Deckenverkleidungen“, sagte Volker Utzenrath, Geschäftsführer der exag Marine Consulting. Dasselbe berichtete auch Gerhard Aulbert, Leiter Schiffsrecycling bei der Klassifizierungsgesellschaft DNV GL. Die Klassifizierungsgesellschaften überprüfen, dass keine asbesthaltigen Materialien gemäß SOLAS II-1/3-5 auf Seeschiffen verbaut werden. Sie sind verpflichtet, Asbestfreiheitsbescheinigungen und Belege für die Schiffsstruktur, Maschinen, elektrische Anlagen und Ausrüstungen zu überprüfen, die unter das SOLAS-Übereinkommen fallen. Aulbert zeigte auf der Branchenkonferenz eine Auswertung, die auf dem Gefahrstoffinventar von 252 Schiffen beruht: „36 Prozent der Berichte zeigten ein positives Ergebnis für die Verwendung von asbesthaltigem Material. Vier Prozent der Berichte zeigten einen Asbestgehalt von mehr als zehn Kilogramm.“

Wie asbesthaltiges Material auch an Bord von vergleichsweise neuen Schiffen kommt, dafür hatten die Experten verschiedene Erklärungen. „Manche Asbestfreiheitsbescheinigungen sind nicht das Papier wert, auf dem sie geschrieben sind“, sagte der Sachkundige Utzenrath. Peter Kunzendorf, Geschäftsführer der GSA Gesellschaft für Schadstoffanalytik, bestätigte das. „Asbestfreiheitsbescheinigungen sind mit Vorsicht zu genießen, weil in vielen Ländern Asbest in Produkten noch verwendet und nicht deklariert wird. Zum Teil ist nicht bekannt, in welchen Produkten noch Asbest vorhanden ist, und zum Teil werden Asbestfreiheitsbescheinigungen ohne vorherige Prüfung erstellt“, warnte der Sachverständige.

Rekontaminierung durch Einbau belasteter Ersatzteile

Ein Einfallstor ist die weltweite Ersatzteilversorgung. „Es sind in vielen Ländern nach wie vor Ersatzteile und Bauteile auf dem Markt, die Asbest beinhalten“, sagte Prof. Dr. Michael Rachow, Alternierender Vorsitzender des Prä-

Asbest an Bord – was tun?

Wenn an Bord eines Seeschiffes Asbest gefunden wird oder ein konkreter Verdacht auf einen Asbestfund besteht, muss der Reeder konsequent handeln. Aber wie ist die genaue Rechtslage nach deutschem Gefahrstoffrecht und internationalem maritimem Recht? Was ist konkret zu veranlassen, wer ist zu informieren und in welcher Vorschrift findet sich das genau?

Zu all diesen Fragen haben die Präventionsexperten der BG Verkehr eine **„Zusammenstellung der Handlungspflichten eines Reeders beim Betrieb eines asbestbelasteten Schiffes“** erarbeitet. Sie ist auf der Website der BG Verkehr abrufbar.

www.bg-verkehr.de
Webcode: 21416368

Bei Sanierungsmaßnahmen wird der betroffene Bereich komplett abgeschirmt.

Unsachgemäße Arbeiten an asbesthaltigen Materialien stellen eine erhebliche Gefährdung dar und können hohe Folgekosten verursachen.

ventionsfachausschusses Seeschifffahrt der BG Verkehr. Werden solche Teile bei einem Reparaturaufenthalt verbaut, kann ein ursprünglich unbelastetes Schiff plötzlich Asbest an Bord haben. Rachow und Utzenrath rieten deshalb den Reedern, auch auf den Spare-Parts-Bereich zu achten, um den Einbau asbesthaltiger Materialien zu verhindern.

Wird trotz aller Bemühungen Asbest an Bord entdeckt oder entsteht ein konkreter Verdacht, kommt auf den betroffenen Reeder eine Reihe von Verpflichtungen zu. „Wenn nicht bekannt ist, ob Asbestanwendungen vorhanden sind, muss eine qualifizierte Beurteilung gegebenenfalls durch eine sachkundige Person vorgenommen werden. Grundlage dafür sind die TRGS 519 (TRGS = Technische Regeln für Gefahrstoffe), Nummer 2.7, und Paragraf 6 der Gefahrstoffverordnung“, erläuterte Peter Kunzendorf. Sind Messungen erforderlich, dürfen diese nur von Messstellen durchgeführt werden, die über die notwendige Fachkunde und über die erforderlichen Einrichtungen verfügen. Materialproben müssen durch ein akkreditiertes Labor untersucht werden.

Von der Gefährdungsbeurteilung hängt vieles ab

Für den Gesundheitsschutz ist vor allem wichtig, ob Asbestfasern freigesetzt werden können. Vergleichsweise unproblematisch ist Asbest, der zum Beispiel in Dichtungen fest gebunden ist. Eine Instandhaltungsmaßnahme kann dann mit ausreichendem Vorlauf so geplant werden, dass eine Freisetzung ausgeschlossen werden kann. Schwieriger stellt sich die Situation dar, wenn schwach gebundener Asbest großflächig als Isolationsmaterial in Aufbauten eingesetzt wurde. Hier kann eine Sanierung nur durch einen Fachbetrieb mit hohem technischem Aufwand vorgenommen werden.

Für das Vorgehen nach kritischen Asbestfunden ist eine gute Gefährdungsbeurteilung der einzige verlässliche Wegweiser. In Anlehnung an die Asbest-Richtlinie (Richtlinie für die Bewertung und Sanierung schwach gebundener Asbestprodukte in Gebäuden) werden nach einem Punktesystem die Sanierungsbedürftigkeit und die Dringlichkeit einer Sanierung festgelegt. Die sachkundige Person unterstützt bei der Erstellung des Konzepts für erforderliche Sanierungsmaßnahmen und bei der Festlegung von vorläufigen Maßnahmen. Der Gesundheitsschutz bei der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen ergibt sich aus der TRGS 519. Unsachgemäße Arbeiten an asbesthaltigen Materialien stellen eine erhebliche Gefährdung dar und können hohe Folgekosten verursachen.

Zahlreiche Flaggenstaaten fordern rigoros eine Beseitigung innerhalb von drei Jahren. Für den Gesundheitsschutz auf einem deutschen Schiff gelten die strengen Regeln der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) und der TRGS 519. Vorgeschrieben sind auch eine Anzeige an die zuständige Behörde (Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) und eine Durchschrift an den zuständigen Träger der gesetzlichen Unfallversicherung (das ist die BG Verkehr). Diese Verpflichtungen folgen aus Anhang I Nummer 2 Punkt 2.4.2 der GefStoffV und Nummer 3 der TRGS 519.

Stolpersteine beim Einflaggen

Einen Spezialfall stellte Armin Steinhoff vom Amt für Arbeitsschutz der Hansestadt Hamburg vor. Steinhoff referierte über

die Einflaggung asbestbelasteter Schiffe aus Sicht der Marktüberwachung im Chemikalienrecht, für die sein Amt zuständig ist. „Wenn das Vorhandensein von Asbest durch die Vorlage des Gefahrstoffinventars im Einflaggungsprozess offensichtlich wird, könnte der Import abgelehnt oder ein vorheriger Ausbau der Asbestmaterialien gefordert werden“, sagte Steinhoff. „Wer als Reeder das Vorhandensein von Asbest verschweigt, begibt sich auf dünnes Eis. Fällt nach einer Einflaggung auf, dass Asbest an Bord vorhanden ist, wird die Chemikalienbehörde wegen rechtswidrigen Imports tätig und schaltet wegen der Strafbarkeit auch die Staatsanwaltschaft ein.“

Fazit der Konferenz

Gibt es Asbestbefunde an Bord, sollten die Reeder frühzeitig die Weichen für richtiges Handeln stellen. Falls der Befund dies zulässt, beispielsweise bei fest gebundenem Asbest in Dichtungen oder Rohrleitungsisolierungen, ist ein vorausschauendes Konzept für den Austausch erforderlich. Sollte eine akute Gefahr durch lose gebundenen Asbest oder durch umfangreichen Einsatz in Aufbauten bestehen, dann müssen die Reeder einen Sachkundigen einbeziehen und eine fachkundige Ermittlung der Dringlichkeit und des Umfangs einer Sanierung feststellen lassen. (bjh)

Im Isoliermaterial an diesem Mannlochdeckel zu einem Lüftungsschacht wurde Asbest gefunden.

© Volker Utzenrath/exag

Nachgefragt

Beurteilung der Situation durch Vertreter von Arbeitgebern und Arbeitnehmern

Prof. Dr. Michael Rachow ist Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Seeschifffahrt auf Versichertenseite.

Herr Professor Rachow, wie kann man die Beschäftigten auf See besser vor Asbestgefahren an Bord schützen?

Trotz Verwendungsverbots von Asbest besteht für die Beschäftigten auch heute noch die Möglichkeit des Kontakts mit dem Gefahrstoff. Aus der Gefährdungsbeurteilung werden Maßnahmen zur Abwehr möglicher Gefahren abgeleitet, vorgeschrieben und empfohlen. Das hat aber nicht zwingend zur Folge, dass Asbest kurzfristig von Bord verschwindet.

Zum eigenen Schutz muss die Besatzung Kenntnis von den Fundstellen und Gefahrenpotenzialen des Asbests sowie notwendiger Maßnahmen zur Gefahrenabwehr haben. Die Zeiten, in denen ein möglicher Asbestkontakt bestand, sind zu erfassen, um eventuell noch nach Jahrzehnten entstehende Ansprüche auf Anerkennung als Berufskrankheit nachweisen zu können. Für Schiffe unter deutscher Flagge ist der Nachweis möglicher Asbestbelastungen geregelt. Bisher nicht geklärt ist der Nachweis für Versicherte, die unter Ausstrahlung auf ausgeflaggten Schiffen beschäftigt sind. Für diese Seeleute muss eine Lösung gefunden werden, die nicht zum Nachteil der Versicherten ist.

Herr Gerdes, wie sollten Reeder reagieren, wenn auf ihrem Schiff ein Verdacht auf das Vorkommen von Asbest aufkommt?

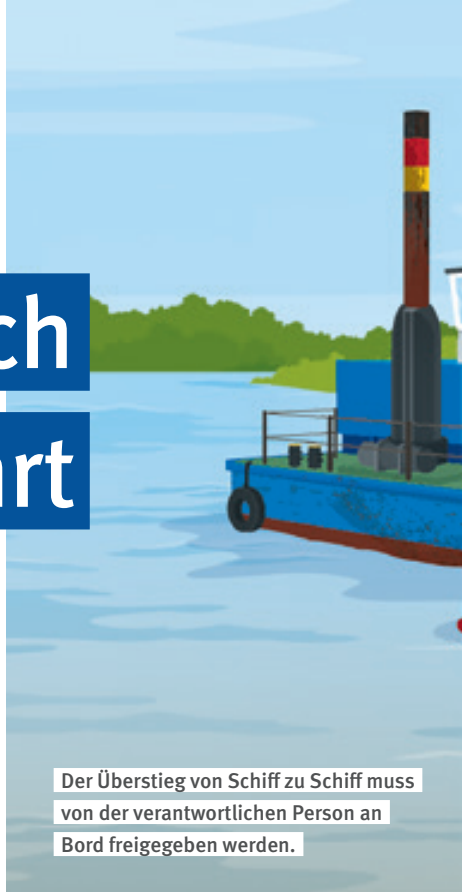
Bei Verdacht eines Asbestfunds an Bord eines Seeschiffs muss die Reederei zur Abwehr möglicher Gefahren an Bord unverzüglich eine Gefährdungsbeurteilung durchführen und dabei die vorgeschriebenen bzw. empfohlenen Vorsichtsmaßnahmen durchsetzen und Regeln beachten. Die Kontaktmöglichkeiten von Personen mit dem Fund sind auszuschließen.

Es hat in einem vertretbaren Rahmen eine Untersuchung durch einen zertifizierten Sachverständigen zu erfolgen, mit dem ein Sanierungsplan erstellt wird. Das erfolgt in der Regel in Abstimmung mit der für das Schiff zuständigen Klassifikationsgesellschaft und der Flaggenstaatsverwaltung in einem nachfolgenden Hafen. Die International Maritime Organization, kurz IMO, hat für die Beseitigung solcher Gefährdungen Zeitfenster definiert, die Wartungs- und Werftzeitfenster berücksichtigen, soweit die Gefährdung das zulässt. Die Reedereien sind, nicht zuletzt auch durch die Diskussion aufgrund der Branchenkonferenz der BG Verkehr, sensibilisiert und werden noch stärker darauf drängen, dass die asbesthaltigen Gegenstände und Materialien nicht in den Schiffsbetrieb gelangen.

Knut Gerdes ist Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Seeschifffahrt auf Arbeitgeberseite.

Neu: Das Handbuch für die Binnenschifffahrt

Im Handbuch für die Binnenschifffahrt steht alles, was man für sicheres und gesundes Arbeiten an Bord wissen muss. Dank der einprägsamen Bilder und kurzen Texte ist es eine perfekte Grundlage für Unterweisungen.



Der Überstieg von Schiff zu Schiff muss von der verantwortlichen Person an Bord freigegeben werden.

Von Anstricharbeiten bis zum Zugang zu Laderäumen, von Arbeiten in engen Räumen bis zu Arbeiten auf Fähren – die Themenpalette des Handbuchs Binnenschifffahrt ist umfangreich. Das praktische Nachschlagewerk besteht aus sieben Kapiteln mit insgesamt 63 Modulen. Es behandelt die relevanten Arbeitsschritte des Bordbetriebs, gibt Anleitungen zur sicheren Ausführung sowie Hinweise, die bei der Organisation des Arbeitsschutzes helfen. Das Handbuch ist somit als Leitfaden zur Entwicklung eigener Präventionsmaßnahmen nutzbar.

Das Koppeln und das Schleppen erfordern große Sorgfalt und Konzentration.

Klare Botschaften

Durch das Zusammenspiel von Illustration und Sprache werden die Themen anschaulich dargestellt. Die Zeichnungen beschränken sich auf das Wesentliche. Sie erlauben einen schnellen Überblick und bringen ein Thema sofort auf den Punkt. Die Texte ergänzen dann in knappen Worten die Botschaft.

Das Buch besteht aus in sich abgeschlossenen Modulen. Damit werden die einzelnen Themen übersichtlich dargestellt und alle wichtigen Informationen sind schnell auffindbar. Kurze, klar strukturierte Texte zu Arbeitsabläufen und Gefährdungen sowie zahlreiche praxisorientierte Abbildungen konkretisieren die wesentlichen Inhalte zu jedem Unterthema. Unzulässige Handlungen sind als rote „No-Go“-Textkästen hervorgehoben.

© BG Verkehr

Alle wichtigen Bereiche in der Binnenschifffahrt sind im Handbuch berücksichtigt.

Vorteile auf einen Blick

- Alle Module haben den gleichen Aufbau. Das schafft einen roten Faden, der die Arbeit mit dem Handbuch erleichtert.
- Die Module sind in sich jeweils abgeschlossen. Damit ermöglichen sie die Darstellung eines einzelnen Themenbereichs zum Beispiel bei der Einarbeitung oder Unterweisung von Beschäftigten. Die Loseblattsammlung, einsortiert in einen Ordner, ist für diesen Einsatz ein weiterer Vorteil.
- Schiffsführerinnen und -führer sowie Ausbildende haben mit dem Praxishandbuch einen guten Leitfaden dazu in der Hand, was sie im Unterweisungsgespräch ansprechen und welche Inhalte sie vermitteln wollen.
- Barrieren, die im Alltag wegen der fehlenden Erfahrung oder des unterschiedlichen Wissenstands bei den Besatzungen vorhanden sind, werden abgebaut und die Unterweisungsaktivitäten erleichtert.
- Ergänzende Medienhinweise helfen bei der vertieften Beschäftigung mit einem Thema. So ersetzt das Handbuch Binnenschifffahrt zwar keine Schulung oder Unterweisung, es erleichtert sie aber im Alltag.

Extra für Fahrensleute

Vorbild für das Handbuch Binnenschifffahrt war das entsprechende Handbuch für die Beschäftigten in der Seeschifffahrt. Aber alle Fahrensleute wissen: Binnenschiffe sind keine kleinen Seeschiffe, sondern hier gibt es spezielle Bedingungen. Diesen Besonderheiten trägt das Handbuch Binnenschifffahrt Rechnung. Dafür haben die Praktiker aus verschiedenen Bereichen der Binnenschifffahrt gesorgt, die die Entstehung des Handbuchs begleiteten.

Bernd Grondke, der alternierende Vorsitzende des Präventionsfachausschusses Binnenschifffahrt, betont: „Wir haben mit dem Handbuch einen übersichtlichen Leitfaden zur praxisbezogenen Unterweisung geschaffen, der es den Unternehmen, ihren Schiffsbesatzungen und all denen, die mit der Schifffahrt verbunden sind, erleichtert, ihrer Verantwortung für die Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit an Bord nachzukommen.“

Besonders gut gefällt Grondke, dass im Handbuch die verschiedenen Schiffstypen mit ihren Besonderheiten berücksichtigt wurden: Gütermotorschiffe, Tankschiffe, schwimmende Geräte, Fähren und auch die Fahrgastschiffe mit ihrer Gastronomie. „Damit werden alle wichtigen Bereiche in der Binnenschifffahrt abgedeckt.“ (Bz)

Bestellung des Handbuchs
Mitgliedsbetriebe der BG Verkehr erhalten das Handbuch Binnenschifffahrt über den Medienkatalog der BG Verkehr – oder über ihre Aufsichtsperson.
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Mit Konflikten professionell umgehen

Auseinandersetzungen am Arbeitsplatz sind oft Stress pur. Wer sich für den Ernstfall eine Strategie zurechtlegt, ist klar im Vorteil.

Beim täglichen Kontakt mit Kunden, Fahrgästen, Kollegen und Vorgesetzten entstehen auch Konflikte. Oft werden sie emotional und nicht immer lösungsorientiert ausgefochten. Manche Kunden pöbeln, schimpfen und schlimmstenfalls werden sie auch handgreiflich.

Warum kommt es zu einer solchen Eskalation? Oft sind es persönliche Gründe, die mit dem Konflikt gar nichts zu tun haben (Stress, Zeitdruck, Frustration). Damit ein Konflikt nicht eskaliert, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefordert, eine Strategie zur Deeskalation parat zu haben und lösungsorientierte Maßnahmen zu ergreifen. Bestimmte Gesprächstechniken, Körpersprache und Stimme helfen, die Kontrolle zu behalten und Auseinandersetzungen friedlich zu lösen.

Ruhig und respektvoll bleiben

Ein Angriff trifft uns oft vollkommen überraschend. Beobachten Sie deswegen Ihre Kunden und achten Sie auf typische Anzeichen wie Unruhe, hochroten Kopf, schnelle, flache Atmung oder angespannte Stimme.

Wenn Sie mit Worten angegriffen werden, versuchen Sie, ruhig und höflich zu bleiben und gelassen und souverän zu wirken. Begeben Sie sich nicht in eine Opferrolle. Verhalten Sie sich auch aggressiven Personen gegenüber respektvoll. Wer es dem anderen mit gleicher Münze zurückzahlen will, wird das Gegenteil bewirken: Der Konflikt schaukelt sich auf.

Zeit gewinnen und die Perspektive wechseln

Ein verbaler Angriff trifft uns persönlich und wir reagieren emotional. Überrumpelt versuchen wir, uns zu rechtfertigen. Was Sie stattdessen brauchen, ist die Kontrolle über die Situation. Verschaffen Sie sich Zeit, indem Sie nicht gleich „zurückschießen“. Atmen Sie durch, zählen Sie innerlich bis fünf und versuchen Sie, sich selbst zu beruhigen. Ein weiterer Tipp: Wenden Sie die „Keyword-Methode“ an. Dabei nimmt man einen zentralen Begriff aus dem Angriff des Gegners und gibt ihn als ruhige Frage zurück (siehe Kasten). Danach warten Sie. Ihr Schweigen signalisiert, dass der Ball jetzt beim Gesprächspartner liegt und Sie erwarten, dass er seine Anschuldigungen begründet.

Meist gibt es für aggressives Verhalten eine nachvollziehbare Ursache. Vielleicht würden Sie selbst in einer vergleichbaren Situation auch emotional reagieren. Sie erkennen: Der meint mich gar nicht, sondern es geht um etwas ganz anderes, da er Sie ja gar nicht persönlich kennt. Danach gelingt es leichter, innerlich aus der Situation herauszutreten. Man fühlt sich nicht mehr in seiner Persönlichkeit angegriffen und kann rationaler reagieren.

Mit dem Körper sprechen

Ihr Gegenüber darf sich durch Ihre Körperhaltung weder herausgefordert noch bedroht fühlen. Dafür gibt es ein paar „Werkzeuge“:

- Signalisieren Sie Friedfertigkeit, indem Sie die Hände mit den Handflächen nach oben ruhig vor dem eigenen Körper halten. Das ist ein Kommunikationsangebot und ermöglicht Ihnen zugleich schnelle Abwehrreaktionen.
- Vermeiden Sie hektische Bewegungen oder Drohgebärden.
- Halten Sie ausreichend Abstand, um auf einen Angriff reagieren zu können. Wichtig: Lassen Sie einen Fluchtweg offen (den beide nutzen können).
- Suchen Sie Blickkontakt, natürlich nicht angriffsbereit, sondern mit einem freundlichen Lächeln. Nicken Sie zustimmend beim Zuhören.
- Versuchen Sie, ruhig, langsam und bestimmt zu sprechen. Ihre Stimme darf dabei keinesfalls streng oder zurechtweisend wirken. Lauter werden oder anschreien ist tabu!

Lösungen anbieten

Oft hilft es, jemandem zu sagen, dass man ihn und sein Problem versteht und ernsthaft an einer Lösung interessiert ist. Fragen Sie, ob es einen Vorschlag dafür gibt. Hören Sie zu und

© Gettyimages (Fanatic Studio/Gary Waters/SCIENCE PHOTO LIBRARY); Quelle: www.iwd.de

lassen Sie den anderen ausreden. Wenn möglich, schlagen Sie von sich aus eine Lösung oder wenigstens einen Kompromiss vor.

Verallgemeinerungen, Beleidigungen, Schuldzuweisungen und Ironie verstärken das Problem. Ein „Na, schlecht geschlafen heute Nacht?“ wirkt eher provozierend und kann das Fass zum Überlaufen bringen. Und schließlich: Sprechen Sie nur Drohungen aus, die Sie auch umsetzen können.

Selbstschutz und Hilfe

Leider beobachten wir seit Jahren eine zunehmende Gewaltbereitschaft im öffentlichen Leben. Falls Ihnen körperliche Gewalt angedroht wird, schützen Sie sich als Erstes selbst. Spielen Sie nicht den Helden. Verlassen Sie den Ort des Geschehens, holen Sie sich Hilfe bei anderen Personen und rufen Sie die Polizei. Ist eine Flucht nicht möglich, gilt es auch hier, Ruhe zu bewahren, den Täter nicht zu provozieren und auf seine Forderungen einzugehen.

Diplom-Psychologe Uwe Lennartz
Deeskalationstrainer,
Rhetorik- und Kommunikationscoach

Trauma-Lotsen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16238205

Typische Konflikte und mögliche Lösungen

Die folgenden Beispiele sind aus dem Alltag gegriffen. Nicht jeder stressige Dialog wird sich auf diese Weise auflösen lassen. Unsere Vorschläge für eine angemessene Reaktion sind aber zumindest einen Versuch wert.

„Mann, jetzt stell dich doch nicht so an!“

Der Einweiser zeigt für den ersten Pkw in der Schlange auf einen Platz ganz rechts – die Fahrerin lenkt trotzdem in die Mitte, weil sie dann die Erste bei der Entladung ist. Der Einweiser springt erschrocken zur Seite und ruft gereizt: „He, können Sie nicht gucken?“ – „Geh halt weg, du Blödmann!“ Falls der Einweiser seine berechtigte Forderung einfach nur wiederholt, kommt man aus dem Konflikt schwer wieder heraus.

In so einer Situation könnten Sie sich zuerst fragen, ob eine Ausnahme möglich ist. Falls Sie aus Sicherheitsgründen auf der festgelegten Reihenfolge bestehen müssen, machen Sie sich bewusst, dass die Frau nicht so aufgebracht reagiert, weil sie etwas gegen Sie persönlich hat, sondern unter Zeitdruck steht. Gehen Sie freundlich auf die Kundin zu: „Ich kann ja verstehen, dass Sie hier parken wollen, damit Sie schnell wieder runterkommen. Aber leider haben wir strenge Regeln für unser aller Sicherheit, an die ich mich halten muss.“ Versuchen Sie, ihr die Regeln sachlich zu erklären, und bieten Sie, wenn möglich, einen Kompromiss an. Sollte die Kundin sich weiterhin weigern, den ihr zugewiesenen Platz einzunehmen, zeigen Sie ihr mit ruhigem Ton die Konsequenzen auf und holen Sie sich notfalls Unterstützung von Ihren Kollegen.

„Du hast uns gar nichts zu sagen!“

Blauer Himmel, Sonnenschein – bestes Wetter für das Oberdeck auf der „MS Frühling“. Viele Fahrgäste warten an der Liegestelle. Als der Matrose die Luke zum Aussteigen öffnet, drängelt sich ein junges Pärchen, das direkt am Einstieg steht, an den herausströmenden Gästen vorbei, um einen guten Platz zu ergattern. Der Matrose ruft sie zurück: „Halt, könnt ihr nicht warten? Ihr stellt euch jetzt ganz hinten an!“ Mit einem „Halt’s Maul, Opi, du hast uns gar nichts zu sagen“ gehen die beiden einfach weiter.

Auch hier kann die Situation schnell eskalieren, ein Wort das andere geben und der Matrose wird Nerven lassen, wenn er sich in dieser Situation mit dem Pärchen anlegt.

Machen Sie sich bewusst, dass der junge Mann gegenüber seiner Begleiterin seine Cleverness zeigen will. Er hat sich zwar im Ton vergriffen, aber eigentlich ist nichts passiert. Versuchen Sie, sich zu entspannen. Später könnten Sie auf die beiden Fahrgäste zugehen und ihnen ruhig erklären, warum die Reihenfolge sinnvoll ist und dass zum Beispiel Eltern mit Kinderwagen den ganzen Steg brauchen.

„Die Maske hilft doch gar nicht.“

Eine Frau steigt mit Corona-Maske auf die Fähre, sucht sich einen Platz in einem Aufenthaltsraum und setzt nach dem Ablegen die Maske wieder ab. Der Steward geht auf sie zu und bittet sie, die Maske wieder aufzuziehen. Sie weigert sich aber und wird ausfallend: „Von Ihnen lass ich mir gar nichts sagen, hab schließlich genug für die Überfahrt bezahlt.“

Auch hier hilft wie immer, ruhig zu bleiben und Verständnis und Solidarität zu zeigen. Sprechen Sie die Kundin freundlich, aber bestimmt an: „Junge Frau, ziehen Sie bitte Ihre Maske wieder auf. Ich weiß, heute ist es heiß. Aber so sind die Regeln, die gelten für alle und das ist gut so. Gerade hier mit den vielen Leuten ist die Gefahr einer Ansteckung relativ groß.“

Zeigt sich die Frau im weiteren Gesprächsverlauf als Corona-Leugnerin, die aus Prinzip die Maske verweigert, lassen Sie sich auf kein Grundsatzgespräch ein. Weisen Sie nochmals auf die geltenden Regelungen hin, die alle Fahrgäste betreffen. Weigert sich die Kundin immer noch, holen Sie sich Unterstützung bei Ihren Kollegen.

Die BG Verkehr hilft

So schützen Sie Ihre Beschäftigten vor Covid-19

Während der dynamischen Pandemielage den Überblick zu behalten, ist nicht leicht. Die BG Verkehr unterstützt Sie dabei. In unserem Corona-Downloadcenter finden Sie laufend aktualisierte Informationen rund um den Infektionsschutz. Natürlich kostenfrei.

Nutzen Sie das kostenfreie Corona-Downloadcenter!

www.bg-verkehr.de
Webcode: 20259652

Online lernen

© Adobe Stock (nenetus)

Fortbildungen bei der BG Verkehr sind trotz Corona möglich – einige Themen bieten wir mittlerweile als Online-Schulungen an. Die ersten Erfahrungen sind durchweg positiv.

Zu Beginn dieses Jahres sind die ersten Online-Schulungen für Führungskräfte und Sicherheitsbeauftragte gestartet. Sie bieten unseren Mitgliedsunternehmen – auch unter Coronabedingungen – die Möglichkeit wichtige Zielgruppen fortzubilden. Inhaltlich ist die Ausrichtung je nach Adressaten unterschiedlich.

Schulungen für Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte

Die Online-Schulungen für Sicherheitsbeauftragte stellen einen thematischen Ausschnitt des Grundseminarkonzepts dar. Die Schulungen behandeln wesentliche Themen, etwa die Aufgaben und Rolle der Sicherheitsbeauftragten. Außerdem vermitteln sie Grundlagenwissen über die betrieblichen Akteure des Arbeitsschutzes sowie zur Gefährdungsbeurteilung.

In den Online-Schulungen für Führungskräfte stehen die Themen Verantwortung und Organisation im Arbeits- und Gesundheitsschutz im Mittelpunkt. Es handelt sich hierbei um neu entwickelte Kurzformate, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Inhalte sind unter anderem:

- „Online-Unterweisungen lebendig und im Dialog“
- „Die Gefährdungsbeurteilung als Kerninstrument des Arbeitsschutzes“
- „Verantwortung und Pflichten von Unternehmern und Führungskräften im Arbeitsschutz“

Die Nachfrage steigt

Selbstverständlich haben sich die Leiterinnen und Leiter der Seminare gründlich auf die Durchführung der Online-Schulungen vorbereitet. Trotzdem stellt diese Art der Wissensvermittlung alle Beteiligten vor neue Herausforderungen. Denn es geht keineswegs darum, passiv am eigenen Rechner zu sitzen und zuzuhören: Wer teilnimmt, ist in der Regel positiv überrascht, wie interaktiv die Schulungen gestaltet sind. Die neuen Angebote sind daher bereits gut nachgefragt.

Angebot wird ausgebaut

Die BG Verkehr arbeitet intensiv daran, weitere Themen des Seminarprogramms im Online-Format anzubieten. Aktuelle Informationen, Themen und Termine finden Sie direkt auf unserer Buchungsplattform sowie auf der neuen Übersichtsseite „Online lernen“. Diese Seite bündelt die Online-Angebote mit Informationen zu den Online-Schulungen, einem Lernpfad zum Selbststudium ausgewählter Inhalte sowie einem neu programmierten, interaktiven Quiz mit dem Titel „So geht’s mit Online-Unterweisungen“.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und über Ihr Interesse an unseren neuen Angeboten.

Referat Aus- und Fortbildung
der BG Verkehr

„Endlich ein Schulungsangebot für Führungskräfte, für das ich nicht fahren muss und nach dem ich mich nach zwei Stunden wieder meinem Unternehmen widmen kann!“

„Vielen Dank für die schön gestaltete und informative sowie interessante Schulung.“

„Tolle Referenten!“

„Sehr kompakt, aber dennoch informativ.“

Online-Lernformate im Internet
www.bg-verkehr.de
Webcode: 21789702

Schattenseiten des Sonnenlichts

UV-Strahlen können Haut und Augen schädigen. Deswegen müssen Arbeitgeber frühzeitig Schutzmaßnahmen treffen.

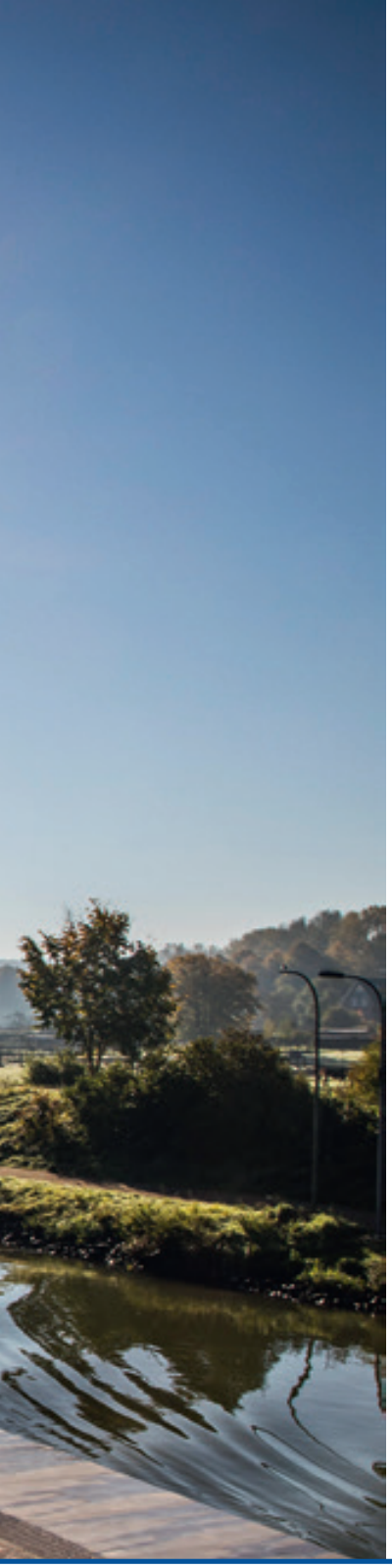
Scheint die Sonne auf die Haut des Menschen, hat dies positive Wirkungen: Die Sonne wärmt, verbessert die Stimmung und wird benötigt, um Vitamin D zu bilden. Aber auch das Sonnenlicht hat seine Schattenseiten. Der ultraviolette Lichtanteil, die UV-Strahlung, ist für das menschliche Auge nicht sichtbar. Diese UV-Strahlung kann die ungeschützte Haut und die Augen schädigen.

Gut vorbereitet an die Arbeit

Im Frühling ist es bei Arbeitsbeginn im Freien am frühen Morgen noch kalt. Wir schützen uns mit einer warmen Jacke und einer Mütze vor der Kälte. An schönen sonnigen Tagen wird es von Stunde zu Stunde wärmer. Die Jacke wird geöffnet, dann ausgezogen und die warme Mütze ist nicht mehr auf dem Kopf. Zur Mittagszeit ist es so warm, dass man im Langarmpullover oder Hemd bei der körperlichen Arbeit ins Schwitzen gerät. Deshalb wird im T-Shirt weitergearbeitet. Typische Symptome am Feierabend: Kopfschmerzen, die Arme tun weh, die Augen sind gerötet.

Auch in Bezug auf die Sonnenstrahlen kommt es auf die Dosis an. Denn als Langzeitauswirkungen drohen vorzeitige Hautalterung und eventuell Hautkrebs. Lange Zeit wurde diese Gefahr nicht richtig erkannt, sodass uns jetzt die Sünden von gestern einholen. Seit 2015 gelten bestimmte Formen des „hellen“ Hautkrebses durch UV-Strahlung als Berufskrankheit. Das ist bei der BG Verkehr mittlerweile die am häufigsten anerkannte Berufskrankheit, vor allem bei Personen, die – wie zum Beispiel das Deckspersonal – viele Jahre mehrere Stunden am Tag im Freien gearbeitet haben.

Die Reflexion des Sonnenlichts über die Wasseroberfläche verstärkt die Wirkung um bis zu 95 Prozent.



© Picture alliance/Jochen Tack | Jochen Tack; Grafik: Bundesamt für Strahlenschutz

Wann muss man aufpassen?

In der Binnenschifffahrt besteht die Gefährdung zum Beispiel bei

- Lade- und Löscharbeiten,
- Decksarbeiten, wie Entrosten und Streichen,
- Festmachen, insbesondere bei häufigen Schleusenfahrten,
- Abwaschen von Deck und Gangbord,
- Serviertätigkeit auf dem Freideck von Fahrgastschiffen,
- Fensterputzen und Reinigungsarbeiten im Freien und
- Aufenthalt während der Pause in der Sonne statt im Schatten.

Schutzmaßnahmen

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung empfiehlt die Prüfung von Schutzmaßnahmen, wenn jemand regelmäßig länger als eine Viertelstunde bei direkter Sonneneinstrahlung arbeitet. Auch hier gilt das klassische Präventionsprinzip mit dem Grundsatz STOP. Das bedeutet, an erster Stelle steht die Substitution (Ersatz), es folgen technischer und organisatorischer Schutz und, wenn sonst nichts möglich ist, persönliche Schutzmaßnahmen.

Die Substitution ist in Bezug auf das Sonnenlicht ausgeschlossen, deswegen besteht der Verzicht auf die Gefahrenquelle eher in organisatorischen Maßnahmen. Die Verantwortlichen prüfen, ob die Arbeiten an einem bestimmten Tag zu einer bestimmten Uhrzeit bei der sonnigen Wetterlage überhaupt ausgeführt werden sollen. Gut durchdachte Organisation der Arbeit kann die Belastung vermindern. Möglichkeiten hierfür:

- Arbeiten vor 11 Uhr oder nach 16 Uhr durchführen,
- Tätigkeitswechsel zwischen mehreren Beschäftigten (Rotationsprinzip) oder
- Arbeit auf mehrere Tage verteilen.

Schatten und Sonnenschutz

Technische Maßnahmen sind alle Möglichkeiten von Abschattung. Dies kann zum Beispiel das Sonnensegel auf dem Oberdeck des Fahrgastschiffes oder die Verwendung eines Sonnenschirms bei Streicharbeiten im Bereich der Koppelwinden sein.

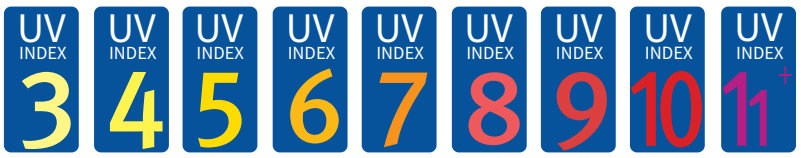
Sind Arbeiten in der Sonne nicht vermeidbar, sind in jedem Fall die richtige Kleidung (lange Ärmel und lange Hosen) und eine schützende Kopfbedeckung mit einem Schutz für die Ohren und den Nacken notwendig.

Alle Körperteile, die der Sonne ausgesetzt sind, müssen geschützt werden: Kopf, Nacken, Dekolleté, Arme und Beine. Denn wenn es wehtut, ist es bereits zu spät.

UV-Schutzmittel wird auf der Haut angewendet, die nicht von der Kleidung bedeckt ist, zum Beispiel im Gesicht und auf dem Handrücken. Ein hoher Lichtschutzfaktor von mindestens 30 wird empfohlen. Sparen Sie nicht bei der Menge des UV-Schutzmittels. Zu wenig Creme reduziert den Schutzfaktor wesentlich. Durch Schwitzen und Abrieb ist ein Nachcremen erforderlich. Alle zwei Stunden sollte der Schutz durch die Creme erneuert werden. Übrigens: Das Nachcremen verlängert die Schutzwirkung nicht. Es erhält sie nur.

Zum Schutz der Augen sind eine Kopfbedeckung mit Schild (Baseballkappe) oder Krempe (Sonnenhut) und eine Sonnenbrille notwendig. Schützt braune Haut vor Hautkrebs? Nein. Bei gebräunter Haut dauert es zwar länger, bis ein Sonnenbrand entsteht, aber sie schützt nicht vor der Entstehung von Hautkrebs, denn die UV-Strahlung dringt trotzdem ein und kann Langzeitschäden verursachen.

Christoph Dörr
Referat Binnenschifffahrt der BG Verkehr



Schutz erforderlich

In der Mittagszeit Schatten suchen, entsprechende Kleidung, Hut und Sonnenbrille tragen, Sonnenschutzmittel mit ausreichendem Schutzfaktor nutzen.

Schutz absolut notwendig

In der Mittagszeit möglichst nicht draußen aufhalten. Schatten suchen! Notwending sind: entschprechende Kleidung, Hut, Sonnenbrille und Sonnencreme mit ausreichendem Schutzfaktor.

Der UV-Index ist international einheitlich festgelegt. Er beschreibt den Spitzenwert der am Boden erwarteten sonnenbrandwirksamen UV-Strahlung. Das Bundesamt für Strahlenschutz gibt dazu einen Newsletter heraus.

BGV Verkehr: Schutzmaßnahmen gegen UV-Strahlung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19997102

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung: Sonnenschutz
www.dguv.de | Start ⇢ Prävention ⇢ Themen A-Z ⇢ Sonnenschutz

Bundesamt für Strahlenschutz
www.bfs.de

Ihre Frage:

„Warum kann man seine Mitgliedschaft bei der BG Verkehr nicht kündigen?“

Tanja Sautter,
Juristin bei der BG Verkehr,
antwortet:

Das liegt an der sogenannten Ablösung der Unternehmerhaftpflicht. Im Unterschied zu allen anderen Sozialversicherungszweigen zahlen für die Unfallversicherung nur die Unternehmer die Beiträge. Im Gegenzug werden sie von ihrer zivilrechtlichen Haftung für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten freigestellt. Ohne die gesetzliche Unfallversicherung müssten sie Schadenersatz leisten, falls sie einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit schuldhaft verursachen. Aber das Verschulden wäre oft nur schwer vom Verletzten nachzuweisen. Zudem würden solche Streitigkeiten den Betriebsfrieden belasten. Aus diesen Gründen wurde Ende des 19. Jahrhunderts die gesetzliche Unfallversicherung ins Leben gerufen. Sie kommt als finanzkräftige öffentlich-rechtliche Versicherung für die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten auf. So sind die Betroffenen unabhängig von der Zahlungsfähigkeit oder vom Verschulden des Arbeitgebers abgesichert.

Es gibt neun verschiedene Berufsgenossenschaften: Die BG Verkehr ist zuständig für die Branchen Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation. Alle Unternehmen in Deutschland sind kraft Gesetzes (SGB VII) Mitglieder der für ihre Branche zuständigen Berufsgenossenschaft. Ein Wahlrecht besteht nicht.

712 Millionen Arbeitstage fielen nach Schätzungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin 2019 durch Arbeitsunfähigkeit aus.

Das entspricht im Durchschnitt 17,3 Tagen pro Arbeitnehmer. Krankheiten des Muskel-Skelett-Systems waren der häufigste Grund. An zweiter Stelle folgte die Diagnose „Psychische und Verhaltensstörungen“, gefolgt von Krankheiten des Atmungssystems.

Lassen Sie sich nicht stören!

Das Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund untersuchte, wie sich Unterbrechungen auf die Arbeitsqualität auswirken. Dazu mussten Versuchspersonen eine Aufgabe bearbeiten, plötzlich etwas anderes machen und dann die Aufgabe fortsetzen. Ergebnis: Nach der Unterbrechung machten die Versuchspersonen statistisch signifikant mehr Fehler. Die Wissenschaftler empfehlen, im Alltag Notizen und Checklisten zu nutzen, um schneller zur eigentlichen Aufgabe nach einer Unterbrechung zurückzufinden. Zudem sei es hilfreich, eine Aufgabe wenn möglich zumindest teilweise zu beenden und sich erst dann dem neuen Thema zu widmen. Konkret: zuerst den Absatz zu Ende lesen und dann auf die Frage der Kollegin eingehen.

Knochenzellen wachsen an Prothese

In der BG Klinik Tübingen haben Mediziner eine neuartige Prothese entwickelt. Die Prothese eines Bauhelfers, der bei einem Arbeitsunfall einen Arm verloren hatte, wurde durch eine sogenannte Osseointegration mit dem Körper verbunden. Dafür wurde eine stabile Halterung im Knochen des Stumpfs verankert. An dieser Verankerung montierten die Chirurgen einen Titanstab, der durch die Haut nach außen tritt. An diesem Stab wurde anschließend die Prothese befestigt. Im Heilungsprozess wachsen die Knochenzellen an der metallischen Verankerung an. So entsteht eine direkte Verbindung der Prothese mit dem Skelett. Der leitende Oberarzt Dr. Jonas Kolbenschlag berichtet, dass die Patienten mit dieser Versorgung wesentlich mobiler seien und seltener über Schmerzen klagten.

Krebs durch Rauchen

Das Deutsche Krebsforschungszentrum ermittelte, dass fast 20 Prozent aller Krebserkrankungen auf den Tabakkonsum zurückzuführen sind. Das bedeutet in Zahlen: Von den knapp 500.000 Krebserkrankungen pro Jahr wären rund 85.000 Fälle vermeidbar, wenn die Betroffenen Nichtraucher wären. Der Anteil der Raucher hat zwar abgenommen, aber immer noch raucht rund ein Viertel (23,8 %) der Erwachsenen in Deutschland. Zu den Berufsgruppen mit den meisten Rauchern gehören Abfallentsorger (51,9 %) und Berufskraftfahrer (46 %).

Tabakatlas 2020 des Deutschen Krebsforschungszentrums
www.dkfz.de

Zecken auf dem Vormarsch

Experten rechnen damit, dass es in diesem Jahr besonders viele Zecken geben wird. Besonders der Süden Deutschlands ist betroffen. Lange Hosen und Ärmel sowie Strümpfe können schützen. Auf jeden Fall sollte man den Körper nach dem Aufenthalt im Freien konsequent absuchen und Zecken so schnell wie möglich entfernen. Die Parasiten können eine gefährliche Hirnhautentzündung (FSME) und die Infektionskrankheit Borreliose übertragen. Wer Symptome wie Wanderröte, Fieber oder Kopfschmerzen entwickelt, sollte unbedingt einen Arzt aufsuchen. Gegen FSME gibt es eine Impfung.

www.zecken-radar.de

Erste Hilfe aktuell

Erstickungsgefahr durch Insektenstich

Notarzt rufen und kühlen – das sind die beiden ersten Maßnahmen, wenn ein Insekt im Mund-Rachen-Raum zugestochen hat. Im Sommer sollten deswegen Eiswürfel und kühlende Kompressen im Gefrierfach vorrätig sein. Denn durch das Insektengift schwellen oft in sehr kurzer Zeit die Schleimhäute und/oder die Zunge an. Dadurch verengen sich die Atemwege und drohen zu verschließen. Es besteht akute Erstickungsgefahr. Allergikern drohen zusätzlich noch schwere Reaktionen des Herz-Kreislauf-Systems, die auch nach einem Stich in einen anderen Körperteil auftreten können. Das Statistische Bundesamt verzeichnet etwa 20 Todesfälle jährlich durch den sogenannten anaphylaktischen Schock nach einem Insektenstich. Eine spezifische Immuntherapie kann davor schützen.

So helfen Sie richtig:

Notruf: Alarmieren Sie sofort den Rettungsdienst.

Kühlen: Das Kühlen der Mund-Rachen-Schleimhäute mit Eis unterdrückt die Schwellung. Lassen Sie Betroffene Speiseeis oder Eiswürfel lutschen, aber nichts zusätzlich trinken. Kühlen Sie den Hals mit einem Eisbeutel, kalten Umschlägen oder einer eiskalten Flasche von außen.

Beatmung: Sollte ein Atemstillstand eintreten, müssen Sie unverzüglich beatmen und den Kreislauf kontrollieren, bis der Rettungsdienst eintrifft.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

© Adobe Stock (endstern; Tryfonov; klesign; Andrey Popov; pressmaster; freshidea)

Der Beitrag bleibt stabil

Gute Nachricht in schweren Zeiten: Trotz der Corona-Pandemie bleibt der für die Errechnung der Umlagebeiträge wichtige Beitragsfuß unverändert beim Wert von 3,00.

Der Vorstand hat den Beitragsfuß für das Umlagejahr 2020 festgelegt: Er beträgt unverändert 3,00. Bei identischer Entgeltsumme und Gefahrklasse bleibt der Beitrag damit konstant. Der Beitragsfuß ist eine zentrale Berechnungsgröße für die Ermittlung der Beiträge. Die wichtigsten Fakten dazu haben wir für Sie zusammengestellt.

Auf welchen Geschäftszahlen basiert der Beschluss des Vorstands?
Bedingt durch die Pandemie sanken die Gesamtentgelte gegenüber 2019 um 4,1 Prozent und die Beitragseinheiten um 0,6 Prozent. Die Entwicklung in den einzelnen Branchen stellt sich sehr unterschiedlich dar. Besonders stark betroffen sind die Luftfahrt, das Taxigewerbe und die Fahrgastschifffahrt. Den pandemiebedingt rückläufigen Unfallzahlen standen steigende Kosten im Gesundheitswesen und laufende Rentenzahlungen gegenüber, sodass die Gesamtausgaben der BG Verkehr für 2020 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres lagen.

Welche Berechnungsgrundlagen gelten?

1. Versicherung der Arbeitnehmer: Grundlage der Beitragsberechnung für 2020 sind die von den Unternehmen nachgewiesenen Lohnsummen in den einzelnen Gefahrklassen.
2. Unternehmerversicherung: Der Beitragsberechnung liegt die für das Jahr 2020 gültige Versicherungssumme von 26.000 Euro zugrunde (vorher 23.000 Euro, die Vertreterversammlung der BG Verkehr hatte Ende 2019 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 die Anhebung auf 26.000 Euro beschlossen).

Gibt es Zahlungserleichterungen?
Die Vorschussforderung für 2021 kann in elf Monatsraten gezahlt und damit gleichmäßig auf einen längeren Zeitraum gestreckt werden. Allerdings müssen zwei Bedingungen erfüllt sein:

Die Beiträge für die Mitgliedsunternehmen aus den Branchen Seeschifffahrt und Post, Postbank, Telekom wurden gesondert festgelegt und unterliegen besonderen Regelungen. Wie gewohnt erhalten Sie die Informationen auf unserer Homepage.

DIE WICHTIGSTEN DATEN ZUR BEITRAGSUMLAGE 2020 IM VERGLEICH ZU 2019

	2020	2019	Änderung
Anzahl Unternehmen am 31.12.	203.928	197.168	+ 2,3 %
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	36,36 Mrd. €	37,91 Mrd. €	– 4,1 %
Umlageforderung	696,24 Mio. €	700,66 Mio. €	– 0,6 %
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	3,00	3,00	–
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	58,80 Mio. €	62,63 Mio. €	– 6,1 %
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	2,40	2,40	–
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	229.500 €	224.500 €	+ 2,2 %

- Die Vorschussforderung beträgt mindestens 300 Euro und
- zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung befinden sich keine Forderungsrückstände in der Vollstreckung.

Der Vorstand hofft, dass diese Regelung den Unternehmen angesichts der aktuellen Situation entgegenkommt. Falls Sie der BG Verkehr ein Lastschriftmandat erteilt haben, werden die Forderungen jeweils pünktlich zum Fälligkeitstermin eingezogen.

Haben Unternehmen Einfluss auf die Höhe des Beitrags?
Unternehmen erhalten einen Nachlass von maximal fünf Prozent auf den Beitrag zur Arbeitnehmerversicherung und 25 Prozent auf den Beitrag für die Unternehmerversicherung sowie die Zusatz- und freiwillige Versicherung. Dafür gelten drei Bedingungen:

- Das Unternehmen bzw. der oder die Versicherte gehört seit mindestens drei vollen Umlagejahren zur BG Verkehr,
- es sind keine Arbeitsunfälle zu berücksichtigen und
- der Mindestbeitrag von 62 Euro wird durch die Nachlassgewährung nicht unterschritten.

Die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen wirkt sich also auf den Beitrag aus – das reicht von einem geringeren Nachlass bis zu Zuschlagszahlungen (ausgenommen davon ist die Zusatzversicherung). Gute Prävention lohnt sich somit auch in Bezug auf die Beitragszahlung.

Worum handelt es sich bei der Lastenverteilung?
Die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der Branchen, die von Strukturveränderungen besonders betroffen sind. Der Vorstand hat den Beitragsfuß für die Lastenverteilung nach Entgelten für 2020 auf 2,40 festgesetzt. Der Beitrag bleibt auch hier konstant.

Gibt es bei der Lastenverteilung einen Lohnsummen-Freibetrag?
Ja, der Lohnsummen-Freibetrag für das Jahr 2020 beträgt 229.500 Euro. Bis zu dieser Lohnsummengrenze besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage also keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor zusätzlichen finanziellen Belastungen geschützt.

Franziska Mallmann
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Informationen zu den aktuellen Beiträgen und zur Beitragsberechnung
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

BGdirekt: Serviceportal für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de → BGdirekt

© Adobe Stock (penofoto.de)

Interview

Stabilität bei den Kosten ist wichtig

Die Berechnung der Umlageforderung für das Jahr 2020 liegt auf dem Tisch. Wie sieht Ihr Fazit aus?
Ich bin, ehrlich gesagt, erleichtert. Es ist uns gelungen, die Umlageforderung und den Beitragsfuß stabil zu halten. Das bedeutet: Bei identischer Entgeltsumme und Gefahrklasse bleibt der Beitrag für unsere Mitgliedsunternehmen damit konstant. Das hätte angesichts der schwer absehbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie auch ganz anders aussehen können. Wir sind wirklich froh, den Unternehmen angesichts der schweren Zeit ein stabiles Beitragsniveau bieten zu können.

Was hat die BG Verkehr getan, um die Beiträge stabil zu halten?
Unser Problem ist, dass unsere Rentenverpflichtungen, die mehr als die Hälfte unserer Ausgaben ausmachen, kurzfristig nicht beeinflussbar sind – auch nicht dadurch, dass die Unfallzahlen vor allem bis Mai 2020 spürbar gesunken sind. Nicht reduzieren können wir die Behandlungs- und Rehabilitationskosten nach Unfällen und die finanzielle Absicherung unserer schwer verletzten Versicherten. Was wir beeinflussen können, sind unsere Verwaltungskosten. Hier haben wir schnell mit einem straffen Kostenmanagement reagiert und den Gürtel enger geschnallt. Was an Ausgaben verschiebbar war, haben wir verschoben. Das bildet sich auch in unserem Haushalt für 2021 ab, den unsere Selbstverwaltung verabschiedet hat.

Ist aus Ihrer Sicht die Corona-Krise finanziell überstanden?
Nein, auf keinen Fall. Wir machen uns besonders um das Taxengewerbe, die Luftfahrt und andere personenbefördernde Branchen große Sorgen. Hier sind die an den Lohnsummen erkennbaren Einbrüche exorbitant hoch. Hingegen sind wir froh, dass unsere größte Branche, der Güterkraftverkehr, stabil geblieben ist. Wir erhalten auf jeden Fall unser bereits 2020 gemachtes Angebot aufrecht, Unternehmen, die sich in einer Notlage befinden, unbürokratisch mit Beitragsstundungen und Reduzierung der Vorauszahlung zu helfen. Die ersten Monate dieses Jahres zeigen, dass diese Unterstützung weiterhin bitter nötig ist.

Sabine Kudzielka
Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Der besondere Fall

Bibliothekar mit Kampfgeist

Als Flieger hat er die Welt von oben betrachtet – heute muss er zu den meisten Menschen aufschauen. Der Versicherte Ulrich Kandolf erzählt, wie er mit dem Leben im Rollstuhl zurechtkommt.

Vor 20 Jahren hatte Ulrich Kandolf einen Arbeitsunfall und ist seitdem auf den Rollstuhl angewiesen.

Der Tag war lang und anstrengend gewesen: seit dem frühen Morgen kurze Rundflüge, Start in einer kleinen Waldlichtung, rechtzeitig vor den Baumwipfeln den Hubschrauber in die Höhe ziehen. Ulrich Kandolf arbeitet konzentriert. Er hat das Fliegen bei der Bundeswehr gelernt, hat dort sein Fluggerät ungezählte Male in den verschiedensten Situationen sicher gelandet. Als die Maschine statt zu steigen in eine gefährliche Kreiselbewegung gerät, reagiert er sofort. „Alles lief so ab, wie ich es im Notfalltraining tausendmal geübt hatte“, erinnert er sich. Autorotation einleiten, Kontrolle behalten. So gelingt es ihm, auf den Kufen zu landen, aber der Aufprall ist hart. Viel zu hart.

Das kann lange dauern.

Direkt nach dem Unfall ist Kandolf ansprechbar, kann sich aber nicht mehr bewegen. Weil er Berührungen auf seinen Beinen noch spürt, denkt er, das wird schon nicht so schlimm. Der Schmerz kam später. Im Krankenhaus wird er sofort notoperiert, nach ein paar Wochen verlegt und wieder operiert. Der erste Lendenwirbel ist völlig zertrümmert, weitere beschädigt.

Kandolf strukturiert seinen Tag, so wie er es als Soldat in der Vorbereitung auf Extremsituationen gelernt hat. So gut es geht, trainiert er bereits im Krankenbett und glaubt lange Zeit, dass er die Klinik zu Fuß verlassen wird. „Das kann lange dauern“, sagten die Ärzte, die ihn nicht völlig entmutigen wollen. „Ich dachte, ich habe eine echte Chance“, erinnert er sich. Er macht jedes Training mit, übt und übt. Als ihm klar wird, dass er nie mehr als Pilot arbeiten kann, beginnt er – noch in der Reha-Klinik – mit einem Fernstudium zum Wissenschaftlichen Bibliothekar. Ulrich Kandolf verlässt die Klinik im Rollstuhl.

Danke, dass Sie mich unterstützen.

Kandolfs Geschichte mit der BG Verkehr ist nicht frei von Spannungen. Denn jeder Antrag wird geprüft und nicht jede Leistung bewilligt. Als er die Umschulung zum Wissenschaftlichen Bibliothekar beantragt, erhält er eine Ablehnung, weil nach einer Stellungnahme des Landesarbeitsamts die Chance auf einen Arbeitsplatz nicht gut genug aussah. Kandolf legte Widerspruch ein und erhielt schließlich recht. Er arbeitet durchgehend im Bibliothekswesen, zuletzt als stellvertretender Bibliotheksdirektor der Stadtbibliothek Hannover.

Weil der normale Rollstuhl ihn im Alltag oft ausbremst („zum Beispiel, wenn ich meinen Kindern auf dem Spielplatz oder im Wald auf lockerem Untergrund folgen möchte“), hat er sich einen Rollstuhl-Segway mit Sitz besorgt. Damit ist er im Gelände viel mobiler. Zu seinem Bedauern eine Anschaffung, für die die BG Verkehr keine Unterstützung gewährt. Reha-Berater Reiner Boeck begründet: „Wir tragen die Kosten für Hilfsmittel, wenn eine medizinische Indikation und Verordnung vorliegen. Aber zum Zeitpunkt des Antrags galt der Segway als Mittel zur Freizeitgestaltung, es gab keine ärztliche Verordnung dafür.“ Das Vertrauensverhältnis zum Versicherten werde dadurch aber nicht gestört.

Ulrich Kandolf sieht das genauso. Für sein E-Handbike und die dazugehörige Fahrradgarage vor der Haustür überwies die

© Ulrich Kandolf

Ulrich Kandolf flog als Pilot der Heeresflieger im Kosovo unter anderem Luftlandeeinsätze, Nacht- und Aufklärungsflüge und war als schnelles „Taxi“ für den deutschen General unterwegs. Für seine tausendste unfallfreie Flugstunde erhielt er eine Medaille „for excellence“.

BG Verkehr zum Beispiel rund 16.000 Euro. „Wir sind zu wirtschaftlichem Handeln verpflichtet“, fasst Reiner Boeck zusammen, „aber wir finanzieren alles, was im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sinnvoll und notwendig ist, um die berufliche und soziale Selbstbestimmung zu ermöglichen.“ Nach einem Blick in die Akte fügt er hinzu: „Insgesamt haben wir inklusive Rentenzahlung, Verletztengeld, Heilbehandlung und Hilfsmittel seit 2001 rund eine Million Euro ausgegeben.“

Als meine Kinder noch klein waren, habe ich sie oft auf dem Schoß mitgenommen. Das haben wir alle genossen.

Wenn hilfsbereite Leute mir die Tür öffnen wollen, stehen sie mir oft eher im Weg und ich muss irgendwie unter ihren Armen durchtauchen. Dennoch freue ich mich über die nette Geste.

Ich sitze zu viel.

Sitzen ist das neue Rauchen, mahnen Ärzte. Wenn es danach geht, ist der Nichtraucher Ulrich Kandolf ein Kettenraucher. Um sich fit zu halten, muss er täglich diszipliniert trainieren. Am liebsten geht er schwimmen. Kürzlich hat er beschlossen, seine Arbeitszeit zu reduzieren. „Die Gesundheit und die Familie sind wichtiger“, erklärt er. Die Familie – ohne den Unfall gäbe es sie in dieser Form wahrscheinlich nicht, denn Kandolf hat seine Frau in der Reha kennengelernt, wo sie als Ergotherapeutin arbeitete. Inzwischen hat das Paar zwei Kinder und lebt in einem Einfamilienhaus in Hannover. Alles ebenerdig, betont Kandolf, das war wichtig. Die Finanzierung gelang mithilfe der BG Verkehr, die einen Teil der Unfallrente kapitalisierte und für den behindertengerechten Umbau des Badezimmers sorgte. „Ich bin mit der BG Verkehr sehr zufrieden. Danke, dass Sie mich unterstützen“, sagt er gleich zu Beginn unseres Gesprächs.

Wenn Ulrich Kandolf von seinem Leben spricht, tut er das ohne Groll oder Bitternis. Aber es gibt Situationen, an die er sich auch 20 Jahre nach dem Unfall nicht gewöhnt hat – zum Beispiel daran, dass es viel zu wenig behindertengerechte Toiletten gibt. „Ich möchte ein möglichst normales Leben führen wie jeder andere auch“, sagt er zum Abschied und ergänzt sachlich: „Für einen Rollstuhlfahrer ist es sehr vorteilhaft, hier in Norddeutschland auf dem flachen Land zu wohnen.“ (dp)

Tricks gegen die Trägheit

Alles wird besser, wenn wir uns mehr bewegen. Probieren Sie es aus und starten Sie mit unserer Übung „Die schnellen Drei“.

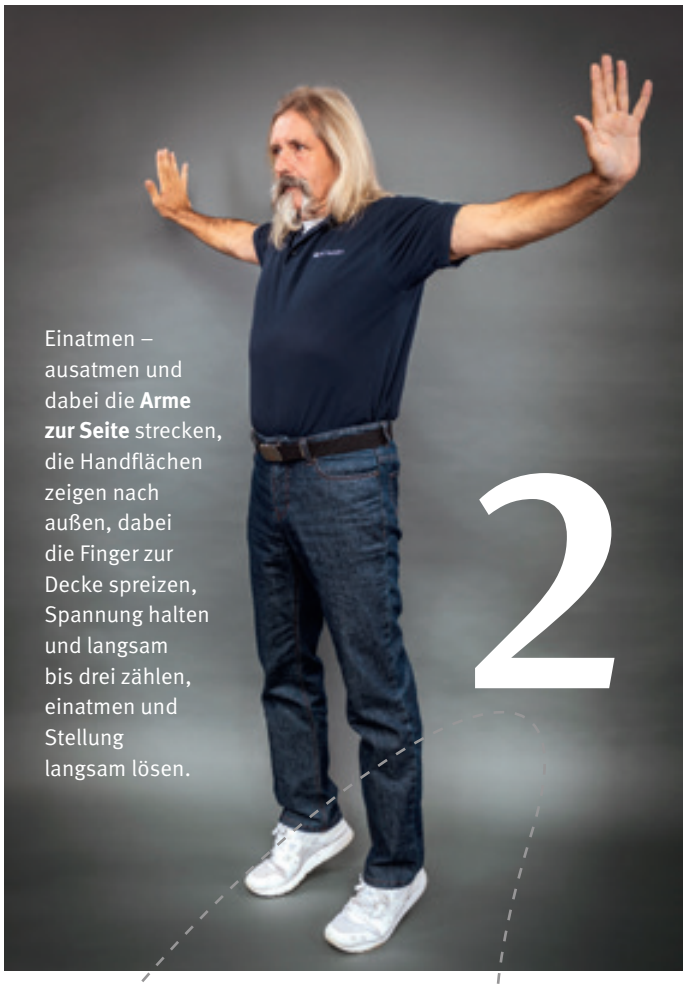
Bewegung ist die beste Medizin, darin sind sich Ärzte und Therapeuten seit Langem einig. Allerdings fehlen vielen Menschen Zeit und Energie, um neben Berufstätigkeit und Familienpflichten noch regelmäßig Sport zu treiben. „Aber das müssen sie auch gar nicht“, versichert Dr. Helge Riepenhof, der unter anderem als Mannschaftsarzt Profifußballer berät, „wir sprechen ganz wörtlich erst einmal nur von Bewegung und nicht von Training. Das reicht für den Anfang, denn die Umstellung gelingt am besten mit kleinen Veränderungen im Alltag.“

Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt als Minimum pro Tag rund 20 Minuten moderate Bewegung und zehn Minuten mit höherer Intensität. Wer jede Gelegenheit nutzt, hat dieses Ziel bald erreicht. Sie können zum Beispiel die Treppe statt des Fahrstuhls nehmen oder zu Hause die Treppe in den ersten Stock dreimal rauf- und runterlaufen. Oder abends eine Runde um den Block gehen, etwas länger mit dem Hund spazieren, ein bisschen lebhafter und länger mit den Kindern oder Enkeln spielen, mal wieder das Fahrrad benutzen, beim Fernsehen statt zu sitzen stehen und ein bisschen auf der Stelle laufen, tanzen beim Musikhören, Zähne putzen auf einem Bein, mit gefüllten Trinkflaschen in der Hand langsam die Arme kreisen lassen. Oder Sie nehmen sich vor, regelmäßig einfache Lockerungs- und Kräftigungsübungen wie „Die schnellen Drei“ in den Alltag einzubauen.

Wie man es schafft, neue Gewohnheiten zu entwickeln

Es dauert zwei bis drei Monate, bis wir uns an eine Veränderung gewöhnt haben und ein neues Verhalten ganz automatisch abläuft. „Wenn sich mehrere Trainingspartner zusammenschließen, privat oder bei der Arbeit, geht es auf jeden Fall leichter“, rät der Gesundheitswissenschaftler Dr. Thomas Draxler von der BG Verkehr. „Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber spielen dabei eine wichtige Rolle. Erstens sind sie Vorbild und zweitens können sie durch konkrete Maßnahmen die Belegschaft in Schwung bringen. Dabei berate ich übrigens gern.“

Als Mini-Fitnessprogramm hat sich Draxler „Die schnellen Drei“ ausgedacht. „Wer diese Übungen dreimal täglich dreimal macht, merkt schon bald einen Unterschied“, sagt er. „Sie verbessern die Körperhaltung, können Muskelverspannungen lösen und geben neue Energie.“ (dp)



Einatmen – ausatmen und dabei die **Arme zur Seite** strecken, die Handflächen zeigen nach außen, dabei die Finger zur Decke spreizen, Spannung halten und langsam bis drei zählen, einatmen und Stellung langsam lösen.

Abschluss

Oberkörper langsam nach unten beugen und ganz sanft aushängen lassen, ruhig weiteratmen und verharren, solange es bequem ist.

©BG Verkehr/Reinhold Blaha

Einatmen – ausatmen, dabei die **Arme nach hinten** strecken, die Handflächen zeigen nach oben, Spannung halten und langsam bis drei zählen, einatmen und Stellung langsam lösen. **Den Ablauf von Position 1 bis 3 noch zweimal wiederholen.**

Ich rate Anfängern aber auch, ganz bewusst einen Tag pro Woche nicht zu üben, damit sich das Gefühl entwickelt, es fehlt etwas. Aber jetzt erst mal: drei, zwei, eins – und los!

Gesagt, getan! Dr. Thomas Draxler, Gesundheitswissenschaftler von der BG Verkehr, hat uns für die Übungen Modell gestanden.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Gemeinsam

Schon mal was von der GDA gehört? Damit geht es jetzt wieder los. Es lohnt sich vielleicht, sich zu informieren.

Es geht wieder los! Bund, Länder und Unfallversicherungsträger haben sich auf die Inhalte und Verfahren für die mittlerweile dritte Periode der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) geeinigt. Sie startet in diesen Wochen. Noch nie gehört? Es handelt sich um eine Aufgabe, auf die der Staat die zuständigen Länderbehörden und Unfallversicherungsträger verpflichtet hat. Neben der Vermeidung von Doppelregelungen soll dabei auch ein arbeitsteiliges Vorgehen in der Aufsicht erreicht werden. Darüber hinaus sind Fachthemen identifiziert worden, die besonders aufmerksam beobachtet werden. In dieser Periode sind das neben physischen und psychischen Belastungen vor allem krebserzeugende Gefahrstoffe.

Damit eine einheitliche Bewertung möglich ist, haben sich die beteiligten Präventionsdienste Leitlinien gegeben, die als Grundlage gemeinsamen Handelns dienen. So betrachtet könnten Sie diese Information einfach nur mit einem Schulterzucken zur Kenntnis nehmen. Wenn aber unsere Aufsichtspersonen oder Mitarbeitende der staatlichen Gewerbeaufsicht Sie demnächst in Ihrem Unternehmen aufsuchen sollten, besteht allerdings eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass diese Besichtigung nach den Regeln der GDA abläuft.

Selbstverständlich behält die BG Verkehr ihre eigenen Schwerpunkte und legt Inhalt und Umfang ihres Präventionshandelns wie bisher selbst fest. Aber ein Teil unserer Aufgaben wird durch die GDA bestimmt und unser Aufsichtshandeln beeinflussen. Die Inhalte sind kein Geheimnis. Sie können, dürfen und sollen sich vorbereiten.

Sehen Sie mal nach: www.gda-portal.de

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 Abbestellungen 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

Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel.: 040 36137-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
www.deutsche-flagge.de

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

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

Abo-Hinweise

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

www.bg-verkehr.de
Webcode: 18709008

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

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

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

„Wie schütze ich mein Team vor Covid-19?“
Ein Klick und Sie wissen mehr.
www.bg-verkehr.de/medien/newsletter

BG Verkehr