2/2021 | 31320

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Ruhig bleiben in Konflikten | 14

Messbare Entlastung durch Rückentraining | 11

Pilot schafft nach Unfall den Neuanfang | 20

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

4 **Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz**
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

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

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

11 **Fit auf dem Vorfeld**
Positive Bilanz nach Projektabschluss in Hamburg

14 **Deeskalation**
So lösen Sie entspannt Konflikte

16 **Tankrettung**
Optimale Trainingsbedingungen in München

GUT VERSICHERT & GESUND

17 **Kurzmeldungen**

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

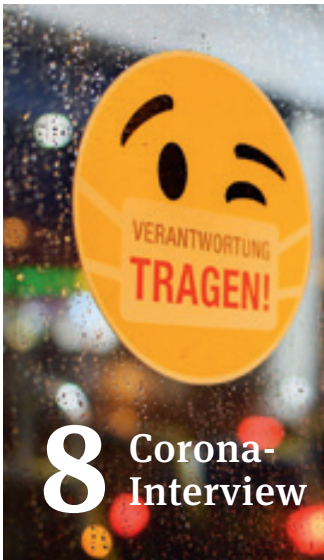
20 **Pilot schafft nach Unfall den Neuanfang**
Ulrich Kandolf über sein Leben im Rollstuhl

SERVICE

22 **Prävention aktuell**
Dr. Jörg Hedtmann

22 **Impressum**

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



Titelbild: picture alliance (Geisler-Fotopress | Christoph Hardt/Geisler-Fotopress); picture alliance (dpa/dpa-Zentralbild | Robert Michael; Jeff Mangione/KURIER/picturedesk.com | Jeff Mangione); Gettyimages (Fanatic Studio/Gary Waters/SCIENCE PHOTO LIBRARY); Ulrich Kandolf

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.

Sicherer Aufstieg zum Bedienerplatz

Um zum Steuerstand des Highloaders zu gelangen, nutzt der Fahrer normalerweise eine senkrechte, teleskopierbare Leiter. Dieses Verfahren ist unfallträchtig, besonders bei Wind und Wetter, schlechten Sichtverhältnissen oder in der Dunkelheit. Beim Auf- und Absteigen können Beschäftigte abrutschen, fehltreten oder hängen bleiben. Solche Unfälle führen nicht selten zu Knochenbrüchen und Kopfverletzungen.

Unter Mitwirkung der BG Verkehr entwickelten nun einige Hersteller mit unserem Mitgliedsunternehmen DHL am Flughafen Leipzig/Halle eine weitaus sicherere Variante: Der Fahrer startet den Highloader am Boden, begibt sich in einen Korb an oder auf der Arbeitsplattform und fährt darin auf die Ebene des Steuerstands. Von dort aus gelangt er sicher zu seinem Arbeitsplatz.

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

Luftverkehrssteuer bricht ein

Um mehr als 70 Prozent sind die Einnahmen des Bundes aus der Luftverkehrssteuer 2020 im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Die Einnahmen aus dieser Steuer betrugen im vergangenen Jahr nach Angaben des Statistischen Bundesamts rund 350 Millionen Euro. 2019 waren es noch 1,18 Milliarden Euro. Die Ticketsteuer gibt es seit 2011.

Schnelltest für Mikroben

Kerosin kann von Pilzen oder Bakterien kontaminiert werden. Um zu vermeiden, dass im Extremfall Triebwerke ausfallen, sind regelmäßige Überprüfungen erforderlich. Die Auswertung dauert bisher bis zu vier Tage. Die Bundesanstalt für Materialforschung arbeitet jetzt an einem neuen Verfahren, das bereits nach 30 Minuten Ergebnisse liefert. Die Forscher hoffen, dass das Detektionsgerät bis 2025 marktreif ist.

© Adobe Stock (magnoliya1966; soleilc1; arief; IMAGO (Manngold; photothek); DHL Hub Leipzig GmbH

Aktuelle Unfallmeldungen

In Kurve gestürzt

Ein Fluggerätemechaniker war wie gewohnt mit dem Motorrad zur Arbeit unterwegs. Als er durch eine langgezogene Kurve fuhr, rutschte die Maschine plötzlich weg. Der Mann stürzte und schlitterte über den Asphalt. Dabei erlitt er schwere Verletzungen am Knie und Sprunggelenk. Die Behandlungskosten lagen im sechsstelligen Bereich.

Falsche Position

In der Umschlaghalle entluden zwei Kollegen einen Transporter. Sie bewegten die palettierte Ware mit einem Flurförderzeug. Weil es sich um die letzte Palette handelte, ging der eine Mann neben dem Fahrzeug her. Unvermittelt löste sich aus dem Ladungsverbund ein circa 30 Kilogramm schwerer Gegenstand. Als der Beschäftigte reflexhaft versuchte, ihn aufzufangen, stolperte er und wurde von der unteren Kontur des Staplers erfasst. Die Folge waren mehrfache Knochenbrüche im Unterschenkel.

Glatter Untergrund

Ein Büroangestellter fuhr mit dem Fahrrad über das Betriebsgelände. Wegen eines leichten Nieselregens hatte er es sehr eilig. Auf dem glatten Untergrund rutschte das Rad plötzlich weg. Der Mann stürzte zu Boden und verletzte sich an Kopf und Knie. Er trug keinen Fahrradhelm.

Erdatmosphäre als Schutzschild

Nahe der Küste Brasiliens ist die kosmische Strahlung im erdnahen Orbit stärker. Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) haben auf einem Nonstop-Flug zwischen Hamburg und den Falklandinseln die genauen Strahlungswerte ermittelt. Sie wollten untersuchen, ob Crew und Passagiere wegen dieses „Südatlantische Anomalie“ (SAA) genannten Phänomens einer erhöhten Strahlung ausgesetzt sind, wenn sie im Flugzeug diesen geografischen Bereich durchqueren. Die ersten Ergebnisse liegen vor: Auf einer Reiseflughöhe von 43.000 Fuß, also mehr als 13 Kilometern, wirkt die Erdatmosphäre immer noch wie ein Schutzschild gegen die kosmische Strahlung im geografischen SAA-Bereich. Für Linienflüge, die im Bereich der SAA unterwegs sind, konnte keine zusätzliche Strahlenexposition nachgewiesen werden, so Dr. Matthias Meier vom DLR.

www.dlr.de

© Adobe Stock (babaroga); DRF Luftrettung; picture alliance | Markus Mainka / CHROMORANGE; BVG/Oliver Lan; Deutsche Lufthansa (Jens Goehrlich)

Farbe macht keinen Unterschied

In einem Fahrzeug, das bei 28 Grad Außentemperatur in der Sonne geparkt wird, klettert die Temperatur im Innenraum nach einer Stunde auf mehr als 50 Grad. Dabei ist unerheblich, ob es sich um ein weißes oder schwarzes Fahrzeug handelt. Das zeigen Tests des ADAC. Einen kleinen Effekt haben aber Wärmeschutzverglasung oder getönte Scheiben. Denn den größten Anteil bei der Hitzeentwicklung haben die Fensterflächen. Auch Fensterfolien schützen, indem sie das Sonnenlicht, das für die Wärme sorgt, reflektieren.

Gleittuch schont den Rücken

Fluggäste, deren Mobilität eingeschränkt ist, brauchen oft Unterstützung. Besonders das Umsetzen vom Sitz auf einen Rollstuhl belastet den Rücken. Arbeitsmediziner der FH Münster und TU Dortmund testeten unter Mitwirkung der BG Verkehr den Einsatz von Gleittüchern unter wissenschaftlichen Bedingungen. Ergebnis: Der erforderliche Kraftaufwand und der Druck auf die Bandscheibe werden erheblich reduziert. Die Akzeptanz der Anwender war hoch.

https://link.springer.com

Intensivmedizin im Hubschrauber

Vor 30 Jahren, am 1. April 1991, wurde „Christoph München“ als erster offizieller Intensivtransporthubschrauber Deutschlands in den Dienst gestellt. Der Einsatz des Hubschraubers der DRF Luftrettung stellt den Beginn des luftgebundenen Patiententransports unter intensivmedizinischen Bedingungen dar. Die Station München war nach Angaben der DRF bundesweit die erste, die Nachtsichtgeräte in der zivilen Luftrettung einsetzte. Heute werden die Münchner Luftretter rund 1.200-mal im Jahr alarmiert.

Regeln oft nicht bekannt

Wenn Nutzer von E-Scootern einen Unfall erleiden, ist häufig Alkohol im Spiel. Auf Platz zwei der Unfallstatistik folgt nach Angaben des Statistischen Bundesamts die falsche Benutzung der Fahrbahn oder des Gehwegs. Das spricht dafür, dass viele Nutzer von E- Scootern die für sie geltenden Verkehrsregeln nicht kennen oder sie bewusst missachten, gibt die Prüforganisation DEKRA zu bedenken.

Gegen den Trend

Im Jahr 2020 sind in Deutschland 2.719 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts waren das 10,7 Prozent weniger als 2019. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren. Die Zahl der Verletzten ging um 14,7 Prozent zurück. Grund ist vor allem, dass wegen der Corona-Pandemie weniger Kilometer zurückgelegt wurden. Eine Ausnahme bei der Entwicklung bildeten Pedelecs. Die Zahl der getöteten Pedelecfahrer nahm im Zeitraum Januar bis November 2020 um 19,1 Prozent zu, die der Radfahrer ohne Hilfsmotor dagegen um 12,9 Prozent ab.

Trauer um Gert Hüfner

Am 2. März 2021 ist völlig überraschend Gert Hüfner, der langjährige Vorstandsvorsitzende der See-Berufsgenossenschaft, wenige Tage vor seinem 70. Geburtstag verstorben. Als Vertreter der Arbeitnehmer kam der Nautiker 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, vertrat Hüfner in mehreren Fachausschüssen der BG Verkehr kenntnisreich und engagiert die Interessen der Seeleute.

Neu erschienen

Besserer Insassenschutz für Kleinflugzeuge

Unfallstatistiken zeigen, dass Klein- und Segelflugzeuge auffallend häufig verunfallen. Der VDI Verein Deutscher Ingenieure hat nun eine neue Richtlinienreihe VDI 5911 herausgegeben. Sie soll Entwicklern von Kleinflugzeugen Gestaltungshinweise und -richtlinien für einen verbesserten Insassenschutz bieten. Gleichzeitig wird aufgezeigt, welche Einflüsse die Unfalltauglichkeit begünstigen oder benachteiligen.

Brandschutzbeauftragte im Betrieb

Mindestanforderungen an die Qualifikation, Ausbildung und Bestellung von Brandschutzbeauftragten beschreibt eine Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Sie definiert die Aufgaben und gibt Hilfestellungen für die Umsetzung einer geeigneten betrieblichen Brandschutzorganisation.

DGUV Information 205-003
publikationen.dguv.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.

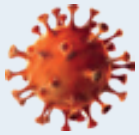
Das erscheint vielen als Panikmache.
Ich weiß – aber im Betrieb haben die Vorgesetzten ein Weisungsrecht. Sie müssen den Infektionsschutz durchsetzen. Denn am Ende geht es um alles: um die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Gesundheit der eigenen Familie, um Arbeitsplätze und letztlich 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.

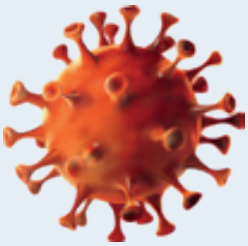
Welche Maßnahmen sind am wichtigsten?
Wir haben jetzt weit über ein Jahr Erfahrung mit dem Virus, aber fachlich hat sich mit dem wachsenden Kenntnisstand wenig geändert: Abstand halten, Maske auf, Handhygiene, wenig Kontakte, Raum lüften. Aus der Forderung nach wenig Kontakten ergibt sich auch ohne explizite 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.

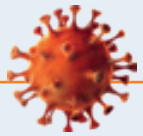
Was halten Sie von Selbsttests in Betrieben?
Das Testen ist wichtig, um Daten zur Ausbreitung des Virus zu gewinnen und gezielt Infektionsketten zu unterbrechen. Also ganz klar eine Maßnahme des Infektionsschutzes. Man sollte sich keine Illusionen machen. Auch negative

© 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)

© Adobe Stock (nenetus)

Online lernen

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

© Lifebonus Gesundheitsmanagement GmbH

Schmerzfrei arbeiten trotz hoher Belastung

Menschen, die schwere körperliche Arbeit leisten, haben oft Rückenschmerzen. Wie sich das ändern lässt, zeigt ein Projekt am Hamburger Flughafen.

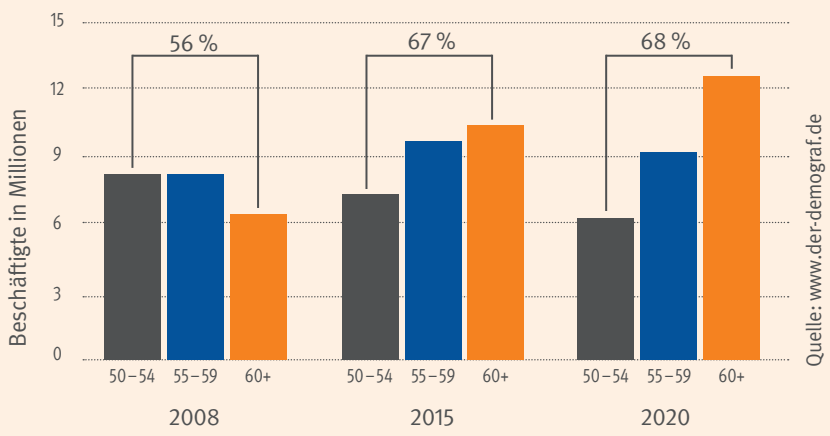
Vor knapp zehn Jahren produzierte der Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr den Film „Profis in der Luft“ für Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter. Einige Szenen wurden am Airport Hamburg gedreht, unter anderem im dort ansässigen Fitnessstudio. Daraus entstand die Idee, den Beschäftigten Angebote zum Gesundheitsschutz zu machen. Wenige Monate später gründete der Geschäftsführer des Studios die Gesellschaft Lifebonus Gesundheitsmanagement und bietet seitdem ein Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) für Gepäcklader am Hamburger Flughafen an.

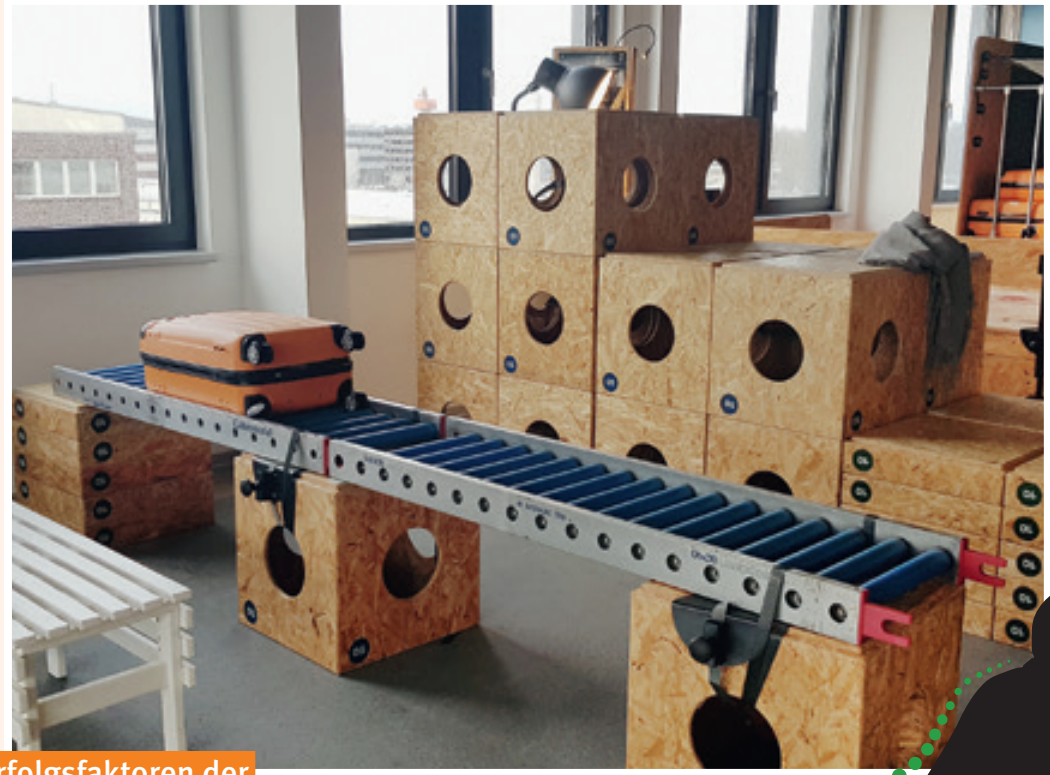
Leistungsstark im besten Alter

Die Geschäftsführung des Hamburger Flughafens hatte früh erkannt, wie sich der demografische Wandel auf die Struktur der eigenen Belegschaft auswirken würde. Seit Jahren arbeiteten Kofferlader und Abfertigungspersonal immer länger und wurden immer älter: Die Krankenversicherungsträger prognostizierten einen Anstieg des Durchschnittsalters von 43 Jahren im Jahr 2014 auf 49 im Jahr 2024! Dazu häuften sich die Fehltage und beim Nachwuchs gab es einen Mangel an Fachkräften. Deswegen beschloss man, beim Gesundheitsmanagement neue Wege zu gehen und direkt dort anzusetzen, wo die Belastungen auftraten. Den Anfang machten die Gepäcklader. ▸

Die Beschäftigten gehen während der Arbeitszeit ins Fitnessstudio.

Beschäftigte über 50+ in Deutschland





Der Jobsimulator ist ein kompaktes und wirtschaftliches System zur wirksamen Prävention von Muskel-Skelett-Erkrankungen in Unternehmen, in denen schwere körperliche Arbeit zum Berufsalltag gehört.

Erfolgsfaktoren der Kombination aus Fitnessstudio und Jobsimulator

- Wenn es die aktuelle Situation zuließ, durften die Beschäftigten das Fitnessstudio während der Arbeitszeit nutzen. Das gab es vorher nicht, war aber durch die ungleichmäßige Auslastung in der Abfertigung gut möglich.
- Das Training fand unter Realbedingungen in Arbeitskleidung statt, um so die richtigen Körperhaltungen und Handgriffe zu erlernen und zu verinnerlichen. Die BG Verkehr förderte den Aufbau des neuen Jobsimulators, der mit Gepäckförderbandwagen, Gepäckanhänger und Laderaum einen Nachbau des wirklichen Arbeitsplatzes darstellt.
- Die Gepäcklader trainierten nicht nur im Fitnessbereich gezielt ihre Muskulatur, sondern erhielten fachliche Anweisungen zur richtigen Handhabung der Gepäckstücke.
- Die Firma Lifebonus führte eine sehr ausführliche repräsentative Belastungsanalyse aller Tätigkeiten der gewerblichen Mitarbeiter durch, die für die betriebliche Evaluation herangezogen wurde.

© Lifebonus Gesundheitsmanagement GmbH; Adobe Stock (Reneshia)

Die Fehltage wegen Rückenproblemen nahmen um rund 40 Prozent ab.

Erfolg spricht sich herum

Das Interesse an dem neuen Training stieg schnell: Schon im ersten Beobachtungsjahr verdoppelte sich die Teilnehmerzahl auf rund 180 Personen. Gleichzeitig registrierte die Personalabteilung bei den Teilnehmern einen Rückgang der Fehltage wegen Rückenbeschwerden um rund 40 Prozent!

Im Jahr 2015 erhielt die Abfertigungsgesellschaft zusammen mit dem Anbieter Lifebonus den Hamburger Gesundheitspreis, den die Senatorin für Gesundheit persönlich überreichte. Im selben Jahr verabschiedete die Bundesregierung das Präventionsgesetz, das eine engere Zusammenarbeit der Sozialversicherungsträger fordert. Daraufhin wurde das ursprüngliche Projekt erweitert und für drei Jahre verlängert.

Die BG Verkehr verständigte sich mit den Renten- und Krankenversicherungsträgern, um mit „Gesunde Arbeit Hamburg“ ein Teilprojekt „Hamburg Airport – BGM und Prävention im Groundhandling am Flughafen“ fortzuführen. Das Projekt hätte zu einer besseren Vernetzung bei der Betreuung schwerer Fälle führen sollen. Außerdem wollte man den betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutz gemeinsam verbessern und die Ergebnisse überprüfen. Weil aber schon früh klar wurde, dass es trotz aller Gemeinsamkeiten einige formale Unterschiede gab (allein der Begriff Prävention wird in den Sozialgesetzbüchern für die Träger unterschiedlich definiert), konnte dieser letzte Projektabschnitt nicht abgeschlossen werden.

Ausweitung auf andere Arbeitsbereiche

Ab 2018 nutzen auch die Flugzeugreiniger, Bus- und Schlepperfahrer am Ham-

Das Konzept eignet sich auch für andere Berufsgruppen.

burger Flughafen das Fitnessangebot samt Schulungen. Neben Medizinern und Physiotherapeuten arbeitete Lifebonus mit Health Coaches. Sie halfen den Mitarbeitern direkt am Arbeitsplatz, das neue Wissen richtig umzusetzen. Unterstützend kamen verschiedene Apps und Videosysteme zum Einsatz (damit lassen sich neue Verhaltensweisen darstellen und erläutern beziehungsweise diskutieren).

Positive Bilanz nach knapp zehn Jahren

Der Leitgedanke des Projekts lautete von Anfang an: „Wir wollen hier etwas für die Beschäftigten verbessern.“ Das ist messbar gelungen! Die Teilnehmer des Jobsimulator-Trainings halten die Schulung für empfehlenswert und sehen für sich selbst Vorteile darin, so die Ergebnisse einer Studie der Hamburger Hochschule für Angewandte Wissenschaft. Sie haben den Eindruck, dass sie dank des Trainings weniger Beschwerden haben und sich bei der Arbeit wohler fühlen.

So sieht es auch der Arbeitgeber: Die deutliche Reduzierung der Krankenausfalltage bedeutet nicht nur einen wirtschaftlichen Erfolg. Die Umsetzung der zahlreichen miteinander verzahnten Maßnahmen und Angebote führte insgesamt zu einer höheren Arbeitszufriedenheit bei den Teilnehmern.

Nach Einschätzung der BG Verkehr eignet sich das Prinzip des Jobsimulators auf jeden Fall auch für den Einsatz in anderen Arbeitssituationen, um Berufstätige dabei zu schulen, trotz hoher Muskel-Skelett-Belastungen gesund zu bleiben.

Helge Homann
Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr

Der Leitgedanke des Projekts lautete von Anfang an: „Wir wollen hier etwas für die Beschäftigten verbessern.“ Das ist messbar gelungen!

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.

„Die Maske hilft doch gar nicht.“

Ein Mann steigt mit Corona-Maske ins Flugzeug, sucht sich seinen Platz und nimmt die Maske nach dem Start wieder ab. Die Flugbegleiterin geht auf ihn zu und bittet ihn, die Maske wieder aufzuziehen. Der Passagier weigert sich aber und sagt gereizt: „Jetzt lass mich endlich in Ruhe, du Saftschubse, ich hab schließlich genug für den Flug bezahlt.“

Auch hier hilft wie immer, ruhig zu bleiben und Verständnis und Solidarität zu zeigen. Reden Sie freundlich, aber auch bestimmt mit dem Passagier, zum Beispiel: „Ziehen Sie bitte Ihre Maske wieder auf. Ich weiß, das ist bei so einem langen Flug unangenehm und man schwitzt leicht. Aber wir müssen die Maske aufbehalten, so sind nun mal die Regeln zum Infektionsschutz.“ Zeigt sich der Mann im weiteren Gesprächsverlauf als Corona-Leugner, der aus Prinzip die Maske verweigert, sollten Sie sich auf kein Grundsatzgespräch einlassen. Weisen Sie nochmals auf die geltenden Regelungen hin, die für alle Fluggäste gleich sind. Weigert sich der Kunde immer noch, holen Sie jemanden aus dem Team zu Hilfe.

„Nichts als Ärger hat man hier!“

Die letzte Tasche wurde vom Gepäckband genommen, aber eine Dame bleibt ohne Koffer zurück. Dementsprechend ist sie wütend: „Nichts als Ärger mit dieser Linie, was ist denn jetzt schon wieder los, wo ist mein Gepäck?“, pflaumt sie den Mitarbeiter am Schalter an.

Der könnte jetzt natürlich energisch verlangen, dass sie höflich und freundlich bleibt. In so einem Dialog kann man sich allerdings endlos festbeißen, ohne einen Schritt weiterzukommen. Der Mitarbeiter geht stattdessen mit gutem Beispiel voran, schaut die Kundin freundlich an und sagt ihr, dass er ihren Ärger sehr gut verstehen kann: „Wir befördern täglich mehrere Tausend Gepäckstücke, es tut mir wirklich leid, dass ausgerechnet Ihr Koffer heute nicht angekommen ist.“ Ruhig erklärt er der Frau die Situation und die nächsten Lösungsschritte: Er wird sich noch einmal beim Gepäckservice erkundigen und falls der Koffer nicht auftaucht, einen Suchauftrag stellen. Anschließend bietet er der Kundin zur Überbrückung ein Notfallpäckchen mit den wichtigsten Utensilien zur Körperpflege an. Die Frau schöpft wieder Hoffnung und der Abschied ist freundlich.

„Das kann doch kein Mensch essen!“

Ein angetrunkener Fluggast bekommt sein Essen, nimmt einen Bissen und schimpft sofort: „Soll das ein Witz sein, das kann doch kein Mensch essen! Das nehmen Sie gleich wieder mit und bringen mir noch ein Bier, aber dalli!“

Die Flugbegleiterin lässt sich nicht provozieren, sondern reagiert mit einem verständnisvollen Lösungsangebot: „Es tut mir leid, dass Ihnen das Essen nicht schmeckt. Ich schaue gern, ob ich einen Ersatz finde, aber da wir im Moment beim Service sind und zuerst die anderen Passagiere zu Ende bedienen, müssen Sie bitte noch einen Moment warten.“ Falls der Kunde sich darauf nicht einlassen will, sollten Sie den Vorschlag noch einmal ruhig, aber bestimmt wiederholen: „Ich komme, sobald ich hier fertig bin.“ Danach wird der Service fortgesetzt.

Etwas knifflig wird es, wenn der Passagier schon zu viel Alkohol getrunken hat. In so einem Fall sichern Sie sich besser vorher Unterstützung und bitten jemanden aus dem Team, in der Nähe zu bleiben. Anschließend erklären Sie dem Gast, dass Sie ihm gern ein alkoholfreies Getränk servieren.

Training in der Tragfläche

Das Fachpersonal muss regelmäßig die Inspektion und Wartung der Treibstofftanks von innen üben. Am Flughafen München wird dazu seit Anfang 2021 ein Stück aus der Tragfläche eines Airbus A340 genutzt.

Ganze 50 Zentimeter hoch und rund drei mal drei Meter groß ist das sogenannte Mock-up zur Tankbegehung. Maximal drei Personen können gleichzeitig mit dem gesamten Körper einsteigen und sich darin bewegen. Allerdings ist nicht jeder für diesen Job geeignet: Neben der Grundvoraussetzung „Fitness“ – insbesondere für erschwertes Arbeiten in beengten Räumen mit externem Atemschutz – gehören auch die richtigen Körperproportionen dazu. Etwas zu viel Bauchumfang kann bereits das erste Ausschlusskriterium sein, denn dann käme man erst gar nicht durch die ovalen Zugangsöffnungen auf der Unterseite der Tragflächen. Aber auch sehr große und schlanke Personen haben es schwer, denn im Inneren befinden sich weitere Zwischenwände, Rohr- und Leitungssysteme, zwischen denen man sich fast wie eine Schlange hindurchzwängen muss.

Jeder Handgriff wird geübt

Alle Beschäftigten, die zukünftig Tankbegehungen durchführen sollen, üben zunächst die richtige Abfolge aller notwendigen Schritte und Handgriffe. Das beginnt schon beim korrekten Öffnen der Zugangsdeckel. Je nach Flugzeugtyp kann sich dahinter ein sauerstoffreduziertes Luftgemisch befinden – zwei, drei falsche Atemzüge und man würde ohnmächtig wegkippen.

Die Tankrettung gilt als Königsdisziplin. Dafür ist eine erweiterte Ausbildung erforderlich: Mithilfe einer lebensgroßen und 75 Kilogramm schweren Puppe wird hierbei der Ernstfall, also die Bergung einer Person aus dem Tankinneren, trainiert. Falls jemand im Inneren kollabiert, gibt es keinen Platz für die medizinische Erstversorgung. Die Person muss also schnellstens nach draußen gebracht werden. Vorgekommen ist dieser Fall aber in München noch nicht!

Früher wurden Trainings während der Flugzeugbodenzeit abgehalten. Die ist in der Regel sehr kostbar; auch das Üben einer Hilfestellung von außen war bzw. ist am Flugzeug-Livesystem kaum möglich. Bei dem nun eingesetzten Mock-up wurden einzelne Segmente auf der Tragflächenoberseite durch Plexiglas ersetzt. Damit haben Übungsleiter und Beobachter alles im Blick und können von außen mit unterstützen. Bisher wurden rund 20 Personen geschult, die Resonanz ist durchweg positiv.

Wieland Kirk
Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Auf der Oberseite der Tragfläche wurden Fenster aus Plexiglas für die Beobachter eingebaut.

Das Innenleben eines Flügels
Verkehrsflugzeuge führen einen Großteil des benötigten Kerosins in den Tragflächen mit. Das hat den Vorteil, dass das Treibstoffgewicht dort lagert, wo der Auftrieb erzeugt wird. Eine Tragfläche wird hierfür als großer, trapezförmiger Kasten ausgebildet, der mit Stringern und Spanten versteift und durch Zwischenwände in mehrere Tanksektionen unterteilt ist. Das Kerosin soll innerhalb einer Sektion frei fließen können – darf aber nicht zu stark herumschwappen, denn das könnte die Stabilität im Flug beeinträchtigen.

Im Inneren der Tragfläche befinden sich diverse Rohr- und Leitungssysteme, Kraftstoffpumpen und Sensoren – Bauteile, die im Falle eines Defekts gewechselt werden müssen. Bevor Mitarbeiter in das Innere des Tanks gelangen, muss das Kerosin vollständig entleert werden (auch das Abpumpen in eine andere Tanksektion ist möglich).

© Wieland Kirk/BG Verkehr; piqsels.com

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-Schleimhaut 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

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.

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

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)

© 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