

# SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



## Fume-Events: Studie ausgewertet | 8

Psychische Probleme früh ansprechen | 12

Gut ausgeschlafen durch den Tag | 20

# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

- 4** Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz  
Unfallmeldungen

## SICHER ARBEITEN

- 8** Studie zu Fume Events  
Ergebnisse des Biomonitoring
- 11** Quiz zur Verkehrssicherheit **NEU**  
Testen Sie Ihr Wissen
- 11** Verkehrssicherheit  
BG Verkehr fördert Konzepte
- 12** Psychische Probleme im Job  
Betroffene  
frühzeitig ansprechen
- 15** Rad fahren ohne Crash  
So vermeiden Sie Unfälle

## GUT VERSICHERT & GESUND

- 18** Rechtstipp und Kurzmeldungen
- 20** Guter Schlaf  
Tipps für eine  
gesunde Nachtruhe

## SERVICE

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



## 12 Psychisch auffällige Mitarbeiter



## 15 Sicher Rad fahren



## 20 Guter Schlaf



Fume Events **8**



© Titelbild: Adobe Stock (frank peters); Inhalt: IMAGO / Wolfgang Simlinger, Adobe Stock (Yen-yu Shih, deagreez, Westend61)



***Wir müssen etwas dagegen tun, dass täglich Menschen im Straßenverkehr sterben.***

## Impulse für mehr Sicherheit

Gute Vorsätze werden oft nicht in die Tat umgesetzt, weil sie etwas mit Verzicht zu tun haben. Dabei gibt es genug, worauf wir gern verzichten können – Verkehrsunfälle zum Beispiel. Hier besteht leider weiter dringender Handlungsbedarf. Auch im vergangenen Jahr kamen im Straßenverkehr jeden Tag sieben Menschen ums Leben, mehr als 800 wurden verletzt!

Viele unserer Mitgliedsunternehmen sind sich ihrer Verantwortung bewusst. Diese Unternehmen wollen wir unterstützen – darum hat die BG Verkehr zwei gute Vorsätze schon umgesetzt. Erstens steht unser Förderprogramm für Verkehrssicherheitskonzepte jetzt bereits Betrieben mit mindestens 100 Beschäftigten zur Verfügung. Kleine Unternehmen können sich unverändert um Zuschüsse für Fahrtrainings bewerben. Und zweitens wird unter der Federführung der BG Verkehr in der Gesetzlichen Unfallversicherung das Sachgebiet Verkehrssicherheit gegründet, das neue Impulse für die Sicherheit bringt.

In diesem SicherheitsProfi lesen Sie in „Rad fahren ohne Crash“, wie man Fahrradunfälle vermeidet. Und Sie können ab sofort in jeder Ausgabe Ihr Wissen in einem kleinen Verkehrssicherheits-Quiz testen. Weil unfallfreies Fahren ohne hellwache Menschen am Steuer undenkbar ist, empfehle ich außerdem den Beitrag „Guter Schlaf“: mit erprobten Tipps, wie Sie morgens ausgeruht und frisch durchstarten. Auch daraus ergeben sich vielleicht Anregungen für gute Vorsätze, die man bekanntlich nicht nur zu Jahresbeginn fassen kann.

Viele Grüße

**Sabine Kudzielka**

Vorsitzende der  
Geschäftsführung der BG Verkehr

## Aktuelle Unfallmeldungen

### Schwere Prellung

Auf dem Weg zum Flugzeug nutzte ein Pilot am späten Nachmittag eine Treppe außerhalb des Terminals. Es war ein nasskalter Tag und die Stufen aus Metall waren deswegen extrem rutschig. Der Pilot glitt aus, konnte sich nicht mehr festhalten und fiel rücklings auf die Treppenstufen. Dabei verletzte er sich am Unterarm und an der Wirbelsäule und konnte den Flug nicht antreten.

### Nicht aufgepasst

Ein routinierter Fluggerätemechaniker war in der Halle mit Wartungsarbeiten an einem Flugzeugmotor beschäftigt. Als er gegen Mittag aufstand, um mit einem Kollegen in die Pause zu gehen, passte er allerdings nicht richtig auf. Der Mechaniker schlug heftig mit dem Kopf an den Motor und verletzte sich an der linken Schläfe. Die Wunde war mehrere Zentimeter lang und musste genäht werden.

### Falscher Schritt

Der Mechaniker B. war mit der technischen Kontrolle eines Helikopters beschäftigt. Dabei stand er auf einer rund 70 Zentimeter hohen Trittstufe. Als er ein anderes Werkzeug holen wollte und sich umdrehte, machte er einen Schritt ins Leere und stürzte. Herr B. zog sich dabei einen komplizierten Bruch des oberen Sprunggelenks zu, der mehrfach operiert werden musste und zu einer monatelangen Arbeitsunfähigkeit führte.

## Mit schwerer Last durch die Gänge

Das Rangieren eines Trolleys an Bord eines Flugzeuges kostet Kraft und Geschick. Tagtäglich solche oft schwer beladenen Rollwagen durch die Gänge zu schieben kann zu einer Überbeanspruchung der Muskeln führen. Verspannungen im Schulter-Arm-Bereich und der unteren Wirbelsäule sind oft die Folge. Im schlimmsten Fall werden sie chronisch.

Grundsätzlich ist es besser, die Trolleys zu schieben, als zu ziehen. Schwere Trolleys bewegt man am besten zu zweit. Um die Belastungen so gering wie möglich zu halten, empfehlen die Arbeitsschutzexperten der BG Verkehr, mit dem Service erst zu beginnen, wenn der Steigungswinkel weniger als fünf Grad beträgt. Dazu sind gute Absprachen zwischen Cockpit- und Kabinenpersonal nötig.

Ratsam ist es, Galley-Schuhe mit einer maximalen Absatzhöhe von vier Zentimetern zu tragen. Sie sollten fest am Fuß sitzen, guten Halt bieten und am besten eine rutschfeste Sohle haben. Schuhe mit hohen Absätzen erschweren das Aufbringen großer Kräfte und bieten nicht genug Standfestigkeit. Wer ein zweites Paar Schuhe zum Wechseln dabei hat, kann die Belastungen auf den Fuß variieren.



## Mehr Drohnen-Zwischenfälle

Im deutschen Luftraum gab es 2021 mehr Zwischenfälle mit Drohnen als vor der Corona-Krise 2019, als der Flugverkehr noch deutlich stärker war. Laut Deutscher Presseagentur registrierte die Deutsche Flugsicherung (DFS) im vergangenen Jahr 134 Behinderungen des Flugverkehrs durch unbemannte Flugkörper.

Erstmals war nicht Frankfurt der Flughafen mit den meisten Fällen (16), sondern Leipzig-Halle mit 17 Ereignissen. Es folgen Köln (12), Hamburg (11) und Düsseldorf mit neun Fällen.

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





Wenn die Räder von Trolleys blockieren, sie schwergängig werden oder der Teppich sich zu Stolperschwellen aufwirft, sollte das dem Arbeitgeber oder Sicherheitsbeauftragten gemeldet werden.

- + Broschüre  
„Sicher abheben, gesund landen“  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 11435635

## Aus der Vertreterversammlung der BG Verkehr



In einem schriftlichen Abstimmungsverfahren hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr im Dezember den Haushalt der BG Verkehr für das Jahr 2022 verabschiedet. Das Gremium beschloss ferner den sechsten und siebten Nachtrag zur Satzung der BG Verkehr. Der sechste Nachtrag betrifft Änderungen, die wegen der Einführung des gemeinsamen Gefahrentarifs mit der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft notwendig wurden. Mit dem siebten Nachtrag wird der Vertreterversammlung dauerhaft die Möglichkeit eingeräumt, aus wichtigen Gründen wie zum Beispiel einer Pandemie ohne Sitzung schriftlich abzustimmen. Darüber hinaus nahm die Vertreterversammlung die Jahresrechnung ab und erteilte dem Vorstand und der Geschäftsführung Entlastung.

- + Satzung der BG Verkehr  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 16544248



## Gewartet in die neue Saison

25 Jahre sind in diesem Jahr seit dem Jungfernflug des ersten Zeppelin NT (Neue Technologie) vergangen. Nach Angaben der Deutschen Zeppelin-Reederei gibt es weltweit nur fünf Zeppeline dieses Typs. Zwei davon sind am Flughafen Friedrichshafen stationiert. Nachdem die Winterpause für die Wartung der beiden Luftschiffe genutzt wurde, soll die Saison im April wieder starten. Dank eines umfangreichen Hygiene-Konzepts sei dies laut Reederei trotz Corona gefahrlos möglich.



## NRW testet Anpralldämpfer

Einen Anpralldämpfer für Absperrfahrzeuge testet der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen auf zwei Bundesstraßen. Er soll die Mitarbeiter schützen, beispielsweise bei Grünpflege- oder Reinigungsarbeiten auf dem Seiten- oder Mittelstreifen. Fährt jemand auf das Absperrfahrzeug auf, wird der Anpralldämpfer wie eine Ziehharmonika zusammengedrückt. Die Wucht des Aufpralls wird abgefangen. Das schützt nicht nur das Betriebspersonal, sondern auch die Insassen des auffahrenden Fahrzeugs. Das System soll für Aufprallgeschwindigkeiten von bis zu 100 Stundenkilometern bei auffahrenden Pkw Schutz bieten. Das Pilotprojekt ist für mindestens ein Jahr angesetzt.



## Neu erschienen

### Infos zum Impfen in mehreren Sprachen

Ein Infoblatt der BG Verkehr erläutert in verständlicher Form die Risiken einer Infektion mit dem Coronavirus und zeigt auf, wie eine Impfung gegen die Erkrankung schützt. Die deutsche Fassung wurde nun übersetzt. Es gibt jetzt auch Versionen in Englisch, Polnisch, Russisch, Rumänisch, Türkisch und Tschechisch.

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

### Ermittlung arbeitsbedingter psychischer Belastungen

In der Gefährdungsbeurteilung müssen auch psychische Belastungen berücksichtigt werden. Resultieren daraus Gefährdungen für die Gesundheit, werden Maßnahmen notwendig. Dabei hilft eine neue Broschüre der BG Verkehr.

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 21270826

### Lärm am Arbeitsplatz

Eine Information der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung unterstützt dabei, lärmbedingte Gefährdungen der Gesundheit zu mindern.

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

### Napo hat Rückenprobleme

Langes Sitzen, häufiges Heben und Tragen, einseitige Haltungen – das alles kann zu körperlichen Beschwerden führen. In einem neuen Film demonstriert die beliebte Trickfilmfigur Napo, was bei der Arbeit den Rücken belastet und was dagegen getan werden kann.

[www.napofilm.net](http://www.napofilm.net)



### Plakate warnen an Landstraßen

Mit drei Plakatsmotiven wirbt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat direkt an Landstraßen für mehr Aufmerksamkeit und verantwortungsbewusstes Verhalten. Im Fokus der Aktion stehen Zusammenstöße mit dem Gegenverkehr. Das Überholen kann auf Landstraßen bei hoher Geschwindigkeit und ohne Trennung zwischen den Fahrbahnen besonders riskant sein – und endet oft tödlich. Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützen die Kampagne.

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

### Wenn Online-Meetings zur Strapaze werden

Seit Beginn der Corona-Pandemie sind Videokonferenzen das Mittel der Wahl. Doch diese sind für viele Menschen anstrengender als persönliche Meetings. Größter Stressfaktor ist nach Angaben des Instituts für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) die Bewegungseinschränkung. Um nicht aus dem Kamerafokus zu rutschen, müssen Beschäftigte zuweilen stundenlang in einer Position verharren. Belastend ist zudem, dass man nicht nur ständig beobachtet wird, sondern sich auch selbst auf dem Bildschirm sieht. Auch kann es zu ungewollten Einblicken in die eigene Privatsphäre kommen. Zudem fehlt in den durchgetakteten Meetings der Small Talk. Wenn dann noch die Technik streikt, ist die Erschöpfung programmiert. Zahlreiche Tipps gegen „Zoom-Fatigue“ gibt eine neue Praxishilfe des IAG.

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

## Kollisionsgefahr im Frühling

Jedes Jahr ereignen sich in Deutschland weit über 200.000 Wildunfälle. Rein rechnerisch kollidiert nach Angaben der deutschen Versicherungswirtschaft alle zwei Minuten ein kaskoversicherter Pkw mit einem Wildschwein, Reh oder anderem Wildtier. Besonders hoch ist das Risiko in den Monaten April und Mai und von Oktober bis Dezember. Vor allem am Rand von Wiesen, Feldern und Wäldern ist Vorsicht geboten. Wenn Wild auftaucht, Fernlicht abblenden und langsam fahren. Riskante Ausweichmanöver sollten vermieden werden.



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

## Die BG Verkehr auf Messen

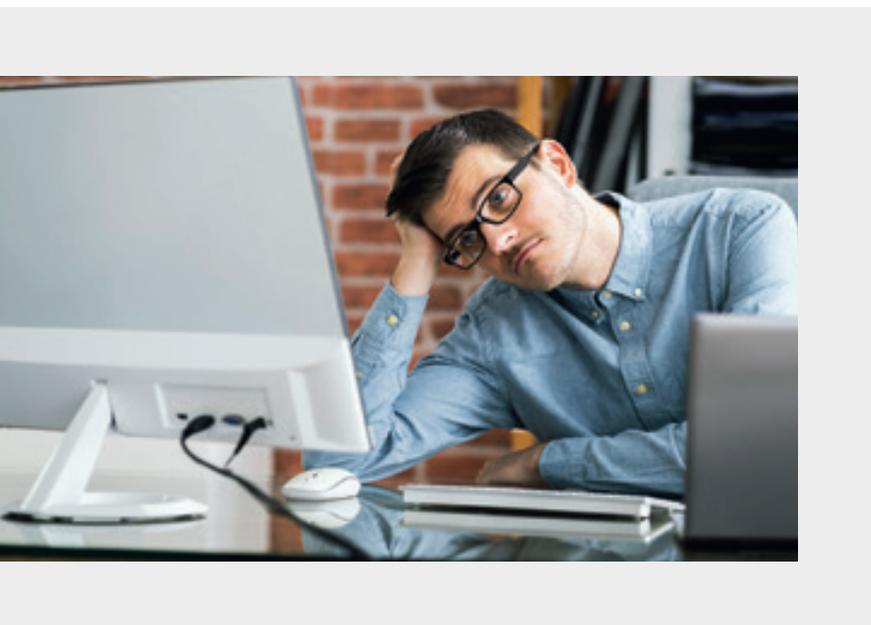
Wenn es die Corona-Lage erlaubt, wird die BG Verkehr in diesem Jahr wieder als Aussteller auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen vertreten sein. Vom 22. bis zum 25. Juni ist die BG Verkehr während der Internationalen Luft- und Raumfahrt ausstellung ILA in Berlin anzutreffen. Ein weiterer Messeauftritt ist auf der „Arbeitsschutz aktuell“ vom 18. bis 20. Oktober in Stuttgart geplant.

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

## StVO-Novelle und neuer Bußgeldkatalog

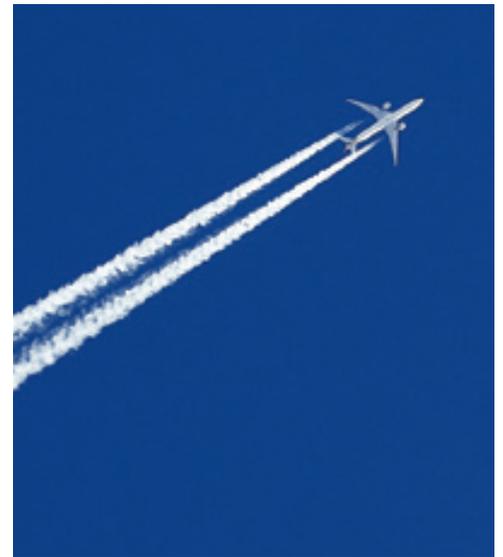
Über die wichtigsten Neuerungen in der Straßenverkehrs-Ordnung 2020 (StVO) und im Bußgeldkatalog informiert mit anschaulichen Grafiken eine Broschüre, die das Bundesverkehrsministerium und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat herausgegeben haben.

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



# 22,57 Millionen Euro

gab die BG Verkehr 2019 für Entschädigungsleistungen im Bereich Luftfahrt aus. Im Jahr davor waren es noch 21,24 Millionen.



## Verhinderung von Kondensstreifen für klimafreundlicheres Fliegen

Zwei Drittel der Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima sind nach Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) auf Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte von Flugzeugen zurückzuführen. Dabei spielen Kondensstreifen eine Schlüsselrolle. Wie diese vermieden werden können, hat das DLR zusammen mit dem Maastricht Upper Area Control Centre von EUROCONTROL untersucht. Dafür wurden mehr als 200 Flugbahnen einbezogen. Laut DLR zeigte die Versuchsreihe, dass es prinzipiell möglich ist, beim realen Flugverkehr klimafreundlichere Routen und Höhen zu nutzen.

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



# FUSE-II-Studie: Ergebnisse liegen vor

Sind flüchtige organische Verbindungen im Rahmen von Fume- und Smell-Events an Bord von Verkehrsflugzeugen die Ursache für schwere, anhaltende Gesundheitsbeschwerden? Dieser Frage ging das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin in einer Biomonitoring-Studie mit betroffenen Flugzeugbesatzungen nach. Auftraggeber war die BG Verkehr. Nun liegen die Ergebnisse vor.

**E**s ist für Cockpit- und Kabinenbesatzungen von Flugzeugen ein beängstigendes Moment. Während eines Fluges breiten sich unangenehme, schwer einzuordnende Gerüche aus, selten begleitet von Rauchentwicklung. Phänomene, die in der Luftfahrtbranche als Fume- und Smell-Event (FUSE) bekannt geworden sind. Im Jahr 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, wurden der BG Verkehr 524 solcher Ereignisse gemeldet. Bei den betroffenen Crewmitgliedern können FUSE akute körperliche Beschwerden auslösen – unter anderem Kopfschmerzen, Übelkeit, Schwindel und Atemwegsbeschwerden. Deshalb erkennt die BG Verkehr in der überwiegenden Zahl der Fälle diese als Arbeitsunfall an.

## **Keine relevante Exposition**

Allerdings klagen einige Crewmitglieder auch über teils schwere und anhaltende Be-

schwerden, unter anderem im neurologischen Bereich, die sie auf ein FUSE zurückführen. Bisher fehlt allerdings ein wissenschaftlicher Beleg für einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Unfallereignis und derartigen gesundheitlichen Beschwerden. Um zu klären, inwieweit ein Zusammenhang mit der Freisetzung von sogenannten flüchtigen organischen Verbindungen (kurz: VOC) besteht, beauftragte die BG Verkehr das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IPA), dieser Frage mittels eines Biomonitorings bei betroffenen Flugzeugbesatzungen nachzugehen. Den von FUSE betroffenen Crews wurden nach der Landung von Durchgangärzten an flughafennahen Kliniken Blut- und Urinproben abgenommen, um in diesen unter anderem VOC und deren Stoffwechselprodukte zu analysieren. Die Proben wurden dazu nach einem standardisierten und qualitätsgesicherten

Verfahren genommen, an das IPA versendet und dort untersucht. Insgesamt beteiligten sich 375 Betroffene an diesem Biomonitoring. Die ermittelten Werte wurden mit denen einer Kontrollgruppe von 86 Personen aus der Allgemeinbevölkerung verglichen.

„Die Ergebnisse lassen keine toxikologisch relevanten Expositionen durch VOC im Rahmen von FUSE erkennen“, fasst der Studienleiter Dr. Tobias Weiß vom Kompetenz-Zentrum Toxikologie am IPA zusammen. Vor allem ließen sich keine signifikanten Zusammenhänge zwischen den in der Studie von einzelnen Crewmitgliedern berichteten gesundheitlichen Beschwerden und den im Biomonitoring gemessenen Werten finden, erläuterten die Wissenschaftler kürzlich in einer Präsentation vor den Mitgliedern des Präventionsfachausschusses Luftfahrt der BG Verkehr und Interessensvertretern der Flugzeugbesatzungen.



## Interview

# Qualitätssicherung sorgt für verlässliche Resultate

Studienleiter Dr. Tobias Weiß beschreibt Aufbau und Methodik der Biomonitoring-Studie.

### Welche Ergebnisse der FUSE-II-Studie sind aus Ihrer Sicht am wichtigsten?

Für das Biomonitoring wurden noch vor dem eigentlichen Beginn der Studie mehr als 1.000 Proben analysiert. Dies nicht nur, um die Analyseverfahren zu etablieren und auf Richtigkeit zu testen, sondern auch, um den gesamten Prozess und sämtliche verwendeten Materialien zu überprüfen. Das war elementar, um die Qualität der Ergebnisse zu sichern.

Die betroffenen Flugzeugbesatzungen unterscheiden sich hinsichtlich der untersuchten Substanzen nicht wesentlich von Personen aus der Allgemeinbevölkerung. Dies gilt sowohl für die gemessenen flüchtigen Kohlenwasserstoffe, darunter auch die neurotoxischen Substanzen n-Hexan und Toluol, als auch für Vertreter aus der Gruppe der Organophosphorverbindungen inklusive der Trikresylphosphate, die als Flammenschutzmittel und/oder Zusatz zu Hydraulik- und Turbinenölen in Flugzeugen zum Einsatz kommen. Wir fanden außerdem keine Hinweise darauf, dass mehrere dieser Organophosphorverbindungen durch ihr gleichgerichtetes Zusammenwirken das für die Nervenleitung wichtige Enzym Acetylcholinesterase hemmen und damit einen Effekt im Körper auslösen.

### Sie haben die Ergebnisse kürzlich der Fachwelt vorgestellt.

#### Wie waren die Reaktionen?

Die Präsentation auf der Tagung der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin hat gezeigt, dass weiterhin ein großes Interesse an der Thematik besteht. In der Diskussion wurde noch einmal klar, dass die bislang in Verdacht stehenden Substanzen nicht Auslöser von entsprechenden Beschwerden sein können – es muss also andere Ursachen für die berichteten Beschwerdebilder nach einem Fume-Event geben.



#### Studienleiter Dr. Tobias Weiß

Dr. Weiß gehört zum Kompetenzzentrum Toxikologie des Instituts für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

### Standardisiertes Verfahren

Das Biomonitoring war mit erheblichem Aufwand verbunden. „Nur ein standardisiertes und qualitätsgesichertes Gesamtverfahren konnte valide Analyseergebnisse sicherstellen“, sagt Dr. Weiß. Dies umfasste neben der Validierung der eigentlichen Analyseverfahren im Labor des IPA auch eine ausführliche Validierung der präanalytischen Phase. Das bedeutet: Alle Abläufe im Vorfeld zur eigentlichen Analyse und die verwendeten Materialien wurden intensiv überprüft. Zunächst wurden mögliche Störfaktoren ausgeschlossen und der gesamte Ablauf der Untersuchungen standardisiert. Dabei wurden unter anderem die Vorgehensweisen bei der Probenentnahme sowie mögliche Einflüsse der Transport- und Lagerbedingungen auf die Proben sowie der Transport der Proben in das IPA-Labor untersucht, um die Richtigkeit der Analysen zu gewährleisten. „Eine Studie mit einem vergleichbar hohen organisatorischen Aufwand haben wir vorher noch nie durchgeführt“, sagt Stephan Koslitz, technischer Laborleiter im Bereich Human-Biomonitoring des IPA.

Bei den Voruntersuchungen zeigte sich, dass Gummistopfen aus Butylkautschuk, die zum Verschluss von bestimmten Blutabnahmesystemen genutzt werden, zu einer Verunreinigung der Blutproben mit n-Hexan führen konnten. Entsprechende Systeme wurden deshalb nicht verwendet. Das potenziell neurotoxisch wirkende n-Hexan stand län-

## Aus den Ergebnissen der Studie lassen sich keine signifikanten Auffälligkeiten ablesen, die die chronischen Gesundheitsbeschwerden erklären.

gere Zeit in dem Verdacht, anhaltende Beschwerden bei Crewmitgliedern auszulösen. Im Biomonitoring fand sich jedoch keine höhere Belastung mit n-Hexan der Betroffenen gegenüber der Kontrollgruppe.

Eine weitere Herausforderung war die Rekrutierung von Krankenhäusern an den Flughafenstandorten für die Teilnahme an der Studie. So musste rund um die Uhr gewährleistet sein, dass Flugpersonal mit einem Fume- und Smell-Event direkt nach der Landung untersucht werden kann. „Mit großem, vor allem kommunikativem Einsatz haben wir es geschafft, die Krankenhäuser ins Boot zu holen“, sagt Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.

Die praktische Phase der Studie begann im November 2018 und endete im Februar 2020. In diesem Zeitraum konnten sich Crews, die ein FUSE erlebt hatten, an insgesamt zwölf deutschen Flughäfen untersuchen lassen. Geschulte Durchgangsarzte nahmen Proben der Beschäftigten und füllten mit den Betroffenen einen Fragenkatalog aus. Die Proben kamen spätestens nach 48 Stunden im IPA an und wurden dort umgehend bearbeitet.

### Messwerte nicht auffällig

Die jetzige Studie schloss sich an eine vorherige Studie (FUSE-I) an, in der das IPA – ebenfalls im Auftrag der BG Verkehr – mehr als 300 Urinproben von Crewmitgliedern mit selbst berichteten FUSE bereits auf andere potenziell neurotoxische Substanzen untersucht hat. Dazu gehörten vor allem Gefahrstoffe aus der Gruppe der Organophosphate. Gesundheitsgefährdende Konzentrationen an diesen Stoffen im Urin konnten jedoch weder in der ersten FUSE-I-Studie noch aktuell in FUSE-II gefunden werden.

Eine Besonderheit von FUSE-II war nicht nur die Erweiterung des Untersuchungsspek-

trums auf VOC, sondern auch die Ergänzung des Parameterspektrums um einen Effektparameter, nämlich der Aktivität der Acetylcholinesterase im Blut. Im Falle einer neurotoxisch relevanten Exposition gegenüber einem oder mehreren zusammenwirkenden Organophosphaten kommt es zu einer Hemmung der Aktivität der Acetylcholinesterase, einem äußerst wichtigen Enzym für die Nervenleitung. Auch bei diesem Effektparameter konnten in der aktuellen FUSE-II-Studie keine Veränderungen bei betroffenen Crewmitgliedern und auch keine Unterschiede zu den Kontrollprobanden beobachtet werden.

Fazit aus beiden Studien: In der Mehrzahl der untersuchten Proben waren die gesuchten Stoffe zwar messbar, die Werte des von FUSE betroffenen Flugpersonals jedoch nicht signifikant unterschiedlich zu denen der Kontrollgruppe. „Wir konnten wissenschaftlich nicht bestätigen, dass die Stoffe, die bislang in der Diskussion stehen, die berichteten Beschwerden auslösen“, erklärt

Dr. Tobias Weiß die Ergebnisse. Besonders n-Hexan und Toluol standen hier bisher im Fokus, waren aber nicht auffällig. Bei wenigen, einzelnen Crews fanden sich im Vergleich zur Kontrollgruppe jedoch leicht höhere Werte an n-Heptan, n-Octan oder n-Decan. „Die Unterschiede waren aber nicht signifikant. Interessanterweise war bei den Crews, bei denen sich höhere Werte fanden, jeweils nur einer dieser Parameter erhöht. Wir suchen derzeit noch nach der Ursache für diese Auffälligkeit“, sagt Dr. Weiß. Sicher ist, dass diese Substanzen nicht in Turbinen- oder Hydraulikölen zu finden sind. Es muss also andere Quellen geben.

Aus Sicht der BG Verkehr bringen die Biomonitoring-Ergebnisse beider FUSE-Studien nun deutlich mehr Klarheit rund um das Thema FUME-Events. „Wenn wir von der Nadel im Heuhaufen sprechen, dann ist dieser mit dem nun vorliegenden Studienergebnis deutlich kleiner geworden. Keiner der untersuchten Stoffe zeigt in dieser Studie das Potenzial, die gesuchte Nadel zu sein“, kommentiert Dr. Jörg Hedtmann. Die Experten der Berufsgenossenschaft, so Hedtmann, werden sich die Ergebnisse sehr genau ansehen und prüfen, wo es zusätzlichen Informationsbedarf gibt. Dabei wird die Diskussion der Ergebnisse der wissenschaftlichen Veröffentlichungen zur Studie eine zentrale Rolle spielen. (bjh)

© Adobe Stock (Yakobchuk Olena, Yen-yu Shih)



Die Proben der Crewmitglieder wurden nach einem standardisierten Verfahren abgenommen und untersucht.

# Damit es weniger Verkehrsunfälle gibt

Unfälle im Straßenverkehr und auf dem Betriebshof lassen sich verhindern. Wer dafür ein schlüssiges Konzept vorlegt, erhält Zuschüsse von der BG Verkehr. Jetzt bereits für Betriebe ab 100 Beschäftigten.

**O**ft sind individuelle Konzepte zur Unfallvermeidung am wirkungsvollsten. Unser bisheriges Angebot für Mitgliedsbetriebe ab 250 Beschäftigten erweitern wir jetzt auf alle Mitgliedsbetriebe ab 100 Beschäftigten. Damit können wir noch mehr Unternehmen dabei unterstützen, Unfallursachen und Risiken für Verkehrsunfälle zu analysieren und daraus Maßnahmen zur Prävention abzuleiten. Diese müssen mindestens ein Viertel der Beschäftigten erreichen. Ein Expertengremium der BG Verkehr bewertet das schriftlich ausgearbeitete Konzept hinsichtlich seiner vermutlichen Wirksamkeit. Maximal werden pro Konzept 30.000 Euro Fördergeld vergeben. Achtung: Bauliche Maßnahmen, technische Ausstattung oder gesetzlich geforderte Weiterbildungsmaßnahmen sind nicht förderfähig.

**Sie schulen, wir fördern: Machen Sie mit und schicken Sie uns Ihr Konzept!**

## Welche Inhalte sollten Sie berücksichtigen?

Das Konzept soll auf die Situation bei der Tätigkeit im Straßenverkehr, im innerbetrieblichen Verkehr sowie auf Wegeunfälle eingehen. Daraus ergeben sich die Maßnahmen zur Unfallverhütung. Sie können zum Beispiel vorschlagen, bestimmte Fahrmanöver zu üben, die betrieblichen Abläufe zu optimieren, Schulungen zum umsichtigen Verhalten im

Straßenverkehr anzubieten oder die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen zu trainieren.

Die Inhalte können von externen Dienstleistern oder Fachleuten im Betrieb umgesetzt werden. Anmeldeschluss für die Förderung von Projekten im Jahr 2023 ist der 10. Juni 2022. (dp)



**+** **Förderung von Konzepten**  
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20713454  
E-Mail: verkehrssicherheit@bg-verkehr.de

**Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings**  
Selbst langjährige Profis am Steuer sind oft noch überrascht von den konkreten Fahrerlebnissen bei einem Fahrsicherheitstraining. Unabhängig davon, wie groß ein Unternehmen ist, unterstützen wir die Teilnahme von maximal 30 Personen pro Betrieb. Beantragen Sie die Förderung möglichst frühzeitig vor dem Training. Die Fördermittel sind begrenzt und es besteht kein Rechtsanspruch.

**Zuschüsse für Fahrsicherheitstrainings**  
www.bg-verkehr.de | Webcode: 20954048

Testen Sie Ihr Wissen!



**1. Wann dürfen Sie an einem Fußgängerüberweg ein Motorrad überholen?**

- a** Wenn sich keine Personen auf dem Überweg befinden.
- b** Wenn im Umkreis von 100 Metern keine Fußgänger zu sehen sind.
- c** Niemals, das Überholen ist an einem Fußgängerüberweg ausnahmslos verboten.



**2. Dürfen Radfahrer im öffentlichen Straßenverkehr nebeneinander fahren?**

- a** Ja, immer wenn sie sich in einer Gruppe von mindestens 16 Radfahrern befinden.
- b** Nein, niemals auf Straßen, die auch Kraftfahrzeuge benutzen.
- c** Ja, aber nur, wenn sie den Verkehr nicht behindern.

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

© Adobe Stock (ARochau, Jack Metthey)

## Interview

# Psychische Probleme früh ansprechen

Millionen von Menschen sind wegen psychischer Erkrankungen nicht mehr arbeitsfähig. Wie Führungskräfte richtig auf die ersten Warnzeichen reagieren, erklärt Dr. Fritzi Wiessmann, Arbeits- und Organisationspsychologin bei der BG Verkehr.



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

## Woran liegt es, dass immer mehr Menschen psychisch krank werden?

Obwohl alle Krankenkassen eine Zunahme psychischer Erkrankungen verzeichnen, lässt sich nicht seriös behaupten, dass es eine generelle Zunahme psychischer Störungen gibt. Wir wissen nicht, ob es vor zehn oder fünfzehn Jahren mehr oder weniger psychische Erkrankungen in der Bevölkerung gab. Was gestiegen ist, sind die Diagnosen psychischer Erkrankungen, das heißt, Ärztinnen und Ärzte stellen mehr psychische Störungen oder Erkrankungen fest. Das hat mehrere Ursachen: Zum einen sind die Allgemeinmediziner, also in der Regel die Hausärztinnen und Hausärzte, inzwischen besser geschult, um psychische Auffälligkeiten zu erkennen. Zweitens ist das Thema „Psychische Erkrankungen“ aufgrund einiger prominenter Beispiele in der Öffentlichkeit angekommen und drittens ist die Bevölkerung im Hinblick auf die eigene physische und psychische Gesundheit

sensibler geworden. Übrigens: Jeder Mensch kann psychisch krank werden und jeder Dritte erkrankt einmal in seinem Leben an einer psychischen Störung, die nicht dauerhaft sein muss.

Wie erkennt man, dass jemand mit einer Situation nicht mehr klarkommt?

## Wie erkennt man, dass jemand mit einer Situation nicht mehr klarkommt?

Meist gibt es mehr als ein Anzeichen. Für Arbeitgeber und Führungskräfte sind auffällige Veränderungen in der Arbeitsdisziplin, im Leistungsverhalten und im Sozialverhalten Signale dafür, dass Mitarbeiter beeinträchtigt sind. Solche negativen Veränderungen wie etwa unentschuldigtes Fehlen, starke Leistungsschwankungen oder unangemessenes Verhalten gegenüber Führungskräften, Kollegen und Kunden sind nicht unbedingt gleich mit einer psychischen Störung zu assoziieren. Manchmal handelt es sich auch um eine momentane Überforderung, die privat oder beruflich bedingt sein kann. Privater oder beruflicher Stress kann zu Verhaltensänderungen führen, die sich aber wieder normalisieren, wenn der Stress vorbei ist. Man sollte also vorsichtig mit vorschnellen Urteilen sein. Aber natürlich müssen Arbeitgeber und Führungskräfte im Rahmen ihrer Fürsorgepflicht ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Auge behalten.

## Angststörung

Herr S., 56 Jahre, ist seit fünfzehn Jahren Mitarbeiter in der Werkstatt einer Spedition. In letzter Zeit wirkt er auf Kollegen und seinen Vorgesetzten anders als sonst. Er ist unruhig und klagt über Herzrasen und Atemnot. Öfter ist ihm auch schwindlig und er muss sich setzen. Auffällig sind seine pessimistischen Äußerungen gegenüber den Kollegen: „Corona wird nie weggehen.“ – „Ich habe Angst um meine Familie.“ – „Mir wird bestimmt bald gekündigt.“ Seine Kollegen können es schon nicht mehr hören.

„ Herr S. könnte an einer Angststörung leiden, die sich auf verschiedene Bereiche generalisiert (generalisierte Angststörung). Betroffene leiden unter Dauerängsten und sorgen sich um alles: um die Zukunft, um den Arbeitsplatz, um die Gesundheit, um ihr mögliches Versagen ... Dabei entspricht die Intensität der Angst oft nicht der Gefahr, die von den Umständen ausgeht. Weitere Angststörungen sind Panikstörungen und Phobien.

## Die häufigsten psychischen Störungen

Die Diagnose „Psychische Störung“ nimmt seit Jahren zu und liegt inzwischen auf Platz zwei oder drei – je nach Quelle – aller Erkrankungen. Sie ist der häufigste Grund für eine Frühverrentung. Außerdem bedeuten psychische Störungen lange Ausfallzeiten.

Angststörungen	<b>9,9 Mio.</b>
Affektive Störungen	<b>6,3 Mio.</b>
Störungen durch psychotrope Substanzen	<b>3,7 Mio.</b>
Zwangsstörungen	<b>2,3 Mio.</b>
Somatoforme Störungen	<b>2,2 Mio.</b>
Psychotische Störungen	<b>2,2 Mio.</b>
Posttraumatische Belastungsstörungen	<b>1,5 Mio.</b>

### Report Psychotherapie 2020

Anzahl der jährlich von einer psychischen Erkrankung betroffenen Menschen (Statistik enthält auch Mehrfachdiagnosen)

### Und was soll man tun, wenn sich die Anzeichen verdichten?

Bleiben auffällige Verhaltensmerkmale über einen längeren Zeitraum konstant, dann sollte unbedingt ein Gespräch erfolgen. In diesem Vier-Augen-Gespräch kann abgeklärt werden, was die Ursachen der Verhaltens- und/oder Wesensänderung ist. Gibt es aktuellen privaten oder Arbeitsstress, der in einem absehbaren Zeitraum behoben werden kann, oder sind die Gründe schwerwiegender? Andauernde Mut- und Hoffnungslosigkeit, unerklärbare Ängste, außergewöhnliche Unruhe oder die Vernachlässigung von Körperpflege und Kleidung können Anzeichen für eine psychische Störung sein. Die Führungskraft sollte auf inner- und außerbetriebliche Anlaufstellen hinweisen und betriebliche Unterstützungsmöglichkeiten aufzeigen.

### Gibt es Alarmzeichen, die eine sofortige Reaktion erfordern, vergleichbar mit Unfällen, wo man sofort den Rettungswagen ruft?

Ja, die gibt es. Äußert jemand Suizidgedanken oder ist augenscheinlich nicht in der Lage, sein Verhalten zu kontrollieren, und gefährdet sich selbst und andere dadurch, dann muss sofort die Rettung oder die Polizei informiert werden. Manchmal hilft es auch, dem Betroffenen eine Rückzugsmöglichkeit zu verschaffen, etwa das Krankenzimmer oder ein ruhiger Raum, wo er sich beruhigen kann, und die Angehörigen zu informieren, die ihn abholen können. Es liegt im Ermessen des Führungsverantwortlichen, das Ausmaß der Eigen- und Fremdgefährdung abzuschätzen.

### Pandemiebedingt liegen bei vielen die Nerven blank. Kann ein Laie zwischen „normaler“ Gereiztheit und tiefergehenden Problemen unterscheiden?

Das ist schwierig, da Führungsverantwortliche weder Diagnostiker noch Therapeuten sind und auch nicht sein dürfen. Verhaltensauffälligkeiten sind multipel und können ganz unterschiedliche Gründe haben. Das sollte aber Führungsverantwortliche nicht abhalten, das Gespräch zu suchen. Ein Grundsatz guter Führung ist Kommunikation: Im vertrauensvollen Gespräch kann eine Führungskraft versuchen auszuloten, welche Ursachen die Verhaltensänderung hat und was sie von einem Mitarbeiter im Rahmen seiner arbeitsvertrag-

lichen Pflichten erwarten kann. Dazu gehört auch die Aufforderung, problematisches Verhalten abzustellen und sich gegebenenfalls Hilfe zu suchen. Viele Betroffene begreifen ihre eigene Verhaltensänderung nicht als Krankheit. Aber es besteht eine gute Chance, dass sie sich angesichts drohender beruflicher Konsequenzen doch noch in eine Therapie begeben. Das kann gegebenenfalls, zum Beispiel bei Depressionen, ihr Leben retten. Natürlich bietet auch das Unternehmen Unterstützung im Rahmen seiner Möglichkeiten an.

### Vielen Menschen fällt es schwer, psychische Probleme anzusprechen. Wie kann man so ein Gespräch beginnen?

Gespräche über auffällige, länger anhaltende Verhaltensänderungen sind sowohl für die Führungskraft als auch für den Mitarbeiter schwierig. Es werden Sachverhalte angesprochen, die viel Offenheit und Vertrauen erfordern. Es geht um intime und schambesetzte Inhalte, die man nicht jedem anvertrauen möchte, schon gar nicht dem oder der Vorgesetzten. Deshalb sollten Führungsverantwortliche solche Gespräche auf eine sachliche Ebene heben und ausschließlich beobachtete Sachverhalte benennen: „Mir ist aufgefallen, dass ...“, „Kollegen haben berichtet, dass ...“, „Was sind die Ursachen für Ihr verändertes Verhalten?“, „Wie kann ich oder der Betrieb Sie unterstützen?“.

### Ist das für Führungsverantwortliche nicht auch belastend?

Ich verweise noch einmal darauf, dass Führungsverantwortliche weder Diagnostiker noch Therapeuten sind. Sie müssen immer in ihrer Rolle bleiben. Das heißt, sie haben sowohl eine Fürsorgepflicht gegenüber dem Betroffenen, aber auch dem Team gegenüber, welches mit ungewöhnlichen oder „abnormen“ Verhaltensweisen eines Kollegen oder einer Kollegin konfrontiert ist. Das beginnt bei der Auseinandersetzung mit aggressivem oder unerklärlichem Rückzugsverhalten, extremem Benehmen bei Kritik oder Distanzlosigkeit gegenüber Kollegen, Vorgesetzten und Kunden.

Viele Führungsverantwortliche entlastet der Hinweis, dass sich eine Verschlimmerung der Symptomatik oft vermeiden lässt, wenn sie Auffälligkeiten frühzeitig ansprechen. (ba)

## Affektive Störung: Depression

Frau K. ist langjährige Mitarbeiterin in der Verwaltung. Sie ist eine zuverlässige und gewissenhafte Mitarbeiterin, doch seit etwa einem Vierteljahr stimmt etwas nicht mit ihr. Die früher gesellige Frau K. zieht sich immer mehr von den Kollegen zurück und wird zunehmend stiller. Sie wirkt unkonzentriert, kraftlos und erschöpft. Auf Nachfragen, was mit ihr los sei, beginnt sie zu weinen und äußert, sie habe gar keine Lust mehr zu leben, wisse nicht, worauf sie sich noch freuen solle. Die Stimmung in der Abteilung ist gedrückt, die Kollegen sind ratlos.

„Alle Anzeichen weisen darauf hin, dass Frau K. an einer Depression leidet. Die Hauptsymptome einer Depression sind eine gedrückte, niedergeschlagene Stimmung, Gleichgültigkeit und Antriebslosigkeit sowie eine rasche Erschöpfung. Andere affektive Störungen sind die Manie und die bipolare Störung, bei der sich depressive und manische Phasen abwechseln.“



## Störung durch psychotrope Substanzen: Alkohol

Herr A. ist beliebt bei den Kollegen und immer dabei, wenn es etwas zu feiern gibt. Bei den Geburtstags- oder Betriebsfeiern werden meist auch alkoholische Getränke angeboten, bei denen Herr A. gern zugreift. Seine Kollegen haben den Eindruck, dass er morgens bei Schichtbeginn auch nicht immer ganz nüchtern ist. Aber verpetzen wollen sie ihn auch nicht.

„Es deutet einiges darauf hin, dass Herr A. eventuell mit einer Suchtproblematik zu tun hat. Der Übergang von Suchtmittelmissbrauch zur -abhängigkeit ist fließend. Suchtmittelabhängigkeit ist eine Krankheit, die behandelt werden muss. Weitere Suchtmittel sind illegale Drogen und Medikamente.“

+ Broschüre  
„Umgang mit psychisch beeinträchtigten Beschäftigten.“  
Handlungsleitfaden für Führungskräfte“

www.bg-verkehr.de |  
Webcode: 20721918

Broschüre  
„Suchtprävention in der Arbeitswelt.“  
Handlungsempfehlungen“

www.bg-verkehr.de |  
Webcode: 20930954

## Die zehn teuersten Fahrradunfälle 2019 bis 2021\*

Kosten in Euro	Ursache	Unfallart
134.422	... unglücklich mit dem Fahrrad gestürzt.	Arbeitsunfall bei betrieblicher Tätigkeit
92.696	... auf dem Heimweg von der Arbeit versucht, mit dem Fahrrad einem Auto auszuweichen, und auf linke Seite gestürzt.	Wegeunfall
88.271	... als Fahrradfahrer von abbiegendem Auto erfasst worden.	Wegeunfall
85.591	... plötzlich geöffnete Autotür schlug gegen die Schulter und Radfahrer stürzte auf rechtes Knie.	Wegeunfall
80.496	... beim Versuch, einer Pfütze auszuweichen, gegen Bordsteinkante gestoßen und gestürzt.	Wegeunfall
80.246	... auf dem Arbeitsweg mit dem Fahrrad weggerutscht und gestürzt.	Wegeunfall
75.282	... heftig gebremst und über den Lenker gestürzt.	Wegeunfall
75.240	... beim Aufsteigen ausgerutscht und gestürzt.	Arbeitsunfall bei betrieblicher Tätigkeit
74.785	... auf dem Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad gestürzt.	Wegeunfall
73.762	... auf der nassen Fahrbahn weggerutscht.	Wegeunfall

\* Stand: Mitte November 2021  
Bei laufenden Behandlungen, wie zum Beispiel der intensiven Betreuung Schwerverletzter, steigen die Kosten monatlich weiter.



# Rad fahren ohne Crash

Schwere Arbeits- und Wegeunfälle mit Fahrrädern oder Pedelecs häufen sich. Einfache Maßnahmen zur Prävention könnten den Trend stoppen.

Viele Radfahrer überschätzen ihr Können“, sagt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr in Hamburg. Denn die Meldungen zu Wege- und Arbeitsunfällen mit Fahrrädern häufen sich – und Ruff zufolge sind es vielfach Alleinunfälle: auf dem Weg zur Arbeit gegen einen Ast gefahren und im Hals-Nasen-Ohren-Bereich verletzt. In der Einfahrt zur Firma ausgeglitten und aufs Knie gefallen. Als Postzusteller beim Aufsteigen umgekippt und die Hüfte gebrochen. Solche Sachen. „Wir haben ein Drittel Arbeitsunfälle und zwei Drittel Wegeunfälle“, differenziert der Experte.

## Wer rücksichtsvoll und verkehrskonform fährt, tut viel für seine Sicherheit.

### Bundesweit rund 30.000 Fahrradunfälle

Häufige Verletzungen sind Arm-, Knie- oder Schultergelenk-Prellungen. Bundesweit erfasste die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) im Jahr 2020 fast 30.000 Fahrradunfälle, knapp 600 waren es mit E-Bikes/Pedelecs. Zwar endeten nur zwölf Fahrrad- plus zwei E-Bike-/Pedelec-Unfälle tödlich, aber das ist kein Grund zur Entwarnung.

Ruff weist außerdem auf die hohen Entschädigungsleistungen für schwere Fahrradunfälle hin: „Der Schnitt lag bei einer stichprobenhaften Erhebung bei über 17.000 Euro, aber bei komplexen Heilbehandlungen kann es noch sehr viel teurer werden.“ Behandlungskosten und Reha werden über die Mitgliedsbeiträge der BG Verkehr finanziert – Prävention lohnt sich also auch finanziell. Zusätzlich belasten lange Ausfallzeiten der Verunglückten die Unternehmen.

### Fahrräder optimieren

Arbeitgeber, die ihre Beschäftigten sensibilisieren möchten, finden beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) nützliche Materialien und Angebote. DVR-Experten kommen auch direkt in den Betrieb, um beim Radfahrtraining in Kleingruppen gefährliche Situationen zu besprechen und die Räder zu testen. Laut Statistischem Bundesamt steigt die Anzahl der Fahrradunfälle insgesamt – im Gegensatz zu den Karambolagen von anderen Verkehrsmitteln. Aufhorchen lässt, dass in über 26 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle Fahrräder verwickelt waren.

Lorenz Krüger vom Fahrradfachhändler Concept Cycles Hamburg kann das bestätigen. Radler, bei denen sich durch einen Sturz die Kette verhakte oder Teile des Antriebs verbogen haben, kommen zu ihm in die Werkstatt oder suchen ein neues, sichereres Gefährt. Ein Sicherheitsplus ist die Anpassung der Fahrräder an die individuellen körperlichen

Eigenschaften der Fahrer. Dieses „Bike Fitting“ erhöhe den sicheren Umgang mit dem Rad, sagt Krüger. Berufspendlern empfiehlt er zweimal im Jahr eine Inspektion: „Beim Licht- und Materialcheck entdecken wir frühzeitig Verschleiß und Defekte.“

### „Wir erzwingen keine Vorfahrt“

Während die technische Ausstattung hilft, Unfallauswirkungen abzumildern, macht ein rücksichtsloser Fahrstil alle Sicherheitsvorrichtungen wieder zunichte. Falsche Straßenbenutzung und Missachtung der Vorfahrt sind häufige Unfallursachen.

Klaus Kabst, Leiter Arbeitsgruppe Radfahrerschulen beim Allgemeinen Deutschen

Fahrrad-Club (ADFC), trainiert Radler, die ihre Fahrsicherheit verbessern oder auf ein Pedelec umsteigen wollen. Der ADFC in München und Münster bietet dieses Training auch für Betriebe an. Das fängt an mit „Kenntnis der Straßenverkehrsordnung“ und „Fahrradbeherrschung in allen Situationen“, wie er bei einem Webinar im November 2021 erläuterte. Vor allem aber ermahnt Kabst zu defensiver Fahrweise: „Wir erzwingen keine Vorfahrt.“

### Maßnahmen zur Prävention

Gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge fallen unter die Unfallverhütungsvorschriften der DGUV (Vorschrift 70 „Fahrzeuge“), die Unternehmer verpflichten, die Betriebssicherheit zu überprüfen. Für Fahrräder ohne Hilfsmotor und Pedelecs 25, mit denen Kurier- und Lieferfahrer häufig unterwegs sind, gilt die Betriebssicherheitsverordnung. Dr. Klaus Ruff von der BG Verkehr stellt klar: „Der Arbeitgeber muss darauf achten, dass Zustellfahräder im sicheren Zustand sind.“ Sie sollen vor jedem Einsatz durch die Nutzerinnen und Nutzer überprüft werden. Im Unternehmen muss es Ersatzfahrräder geben und eine zu-

## Das verkehrssichere Fahrrad

1

### Schlussleuchte

rot, empfohlen mit Standlicht- und Bremslicht-Funktion

2

### Rückstrahler

rot, nicht dreieckig, nach hinten wirkend, Kategorie Z

3

### Reflexstreifen

weiß, ringförmig zusammenhängend an Reifenflanken oder Felgen oder in den Speichen des Vorder- und Hinterrads und/oder

### Speichenrückstrahler

gelb, zwei um 180° versetzt angebracht je Laufrad, nach den Seiten wirkend und/oder

### Speichen

je Laufrad vollständig weiß, retroreflektierend oder mit retroreflektierenden Speichenhülsen an jeder Speiche

4

### Rückstrahler

gelb, zwei je Pedal, nach vorn und hinten wirkend

5

### Klingel

wirkungsvoll und helltönend





Der Fahrradhelm ist  
Lebensretter Nummer eins.

den. Genauso wichtig sei aber die Sensibilisierung für besondere Gefahrensituationen. Das beugt Arbeits- und Wegeunfällen gleichermaßen vor.

### Helm dringend empfohlen

Obwohl es in Deutschland keine Fahrradhelmpflicht gibt, rät Ruff ausdrücklich zum Helmtragen: „Bei Helmträgern ist das Risiko für schwere Schädel-Hirn-Verletzungen um 80 Prozent reduziert.“

## Die tägliche Sichtkontrolle und regelmäßige Inspektionen decken technische Mängel auf.

Doch er weist auf ein Problem hin: „Auf dem Arbeitsweg tragen die Arbeitnehmer allein die Verantwortung für Ihre Sicherheit. Obwohl diese Unfälle über die Mitgliedsbeiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung entschädigt werden, kann der Arbeitgeber keinen Helm verlangen.“ Deshalb regt die Hamburger Transportrechtlerin Daja H. Böhlhoff an: „Wenn dem Arbeitnehmer ein Dienstfahrrad überlassen wird, ist es im Rahmen des Überlassungsvertrags möglich, zur Nutzung eines Helms zu verpflichten.“

„Wer mit dem Rad unterwegs ist, hat weder Airbag noch Knautschzone“, schließt Ruff, „und wenn ein Mensch mit dem Kopf gegen ein Auto oder auf den Asphalt prallt, stehen seine Chancen wirklich schlecht. Schwere Kopfverletzungen sind bei Fahrradunfällen Todesursache Nummer eins. Darum betonen wir immer wieder, wie wichtig es ist, einen Helm zu tragen.“

**Kerstin Kloss**

Fachjournalistin mit Schwerpunkt  
Transport und Logistik

ständige Person, die sich um die Abstellung der Mängel kümmert. „Um Fahrradschäden zu reparieren, ist ein Vertrag mit einer Fachwerkstatt sinnvoll“, rät Ruff.

Bei großen Zustelldiensten sind Verkehrssicherheitstrainings in Theorie und Praxis inzwischen fest etabliert. Eine Sprecherin der Deutschen Post (DPDHL) bestätigt, dass dadurch die Zahl der Fahrradunfälle seit über

zwei Jahren „deutlich rückläufig“ sei. Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgt auch gut sichtbare Unternehmensbekleidung.

Auch auf Gesundheitstagen werden von Verantwortlichen in Unternehmen manchmal Sicherheitsparcours aufgebaut. In praktischen Übungen können Auf- und Absteigen, Bremsen, Kurvenfahrt und Gleichgewichtsübungen mit einem wippenden Brett durchgeführt wer-

6

### Bremsen

zwei, unabhängig  
voneinander wirkend

7

### Scheinwerfer

weiß, empfohlen mit  
Standlicht-Funktion

8

### Rückstrahler

weiß, nach vorn wirkend, darf  
im Scheinwerfer integriert sein

9

### Energiequelle

Lichtmaschine, Batterie  
oder wiederaufladbarer  
Energiespeicher



DGUV Information 208-035  
„Zustellen von Sendungen“

DGUV Information 208-036

„Zustellen von Sendungen – Checklisten“  
[www.bg-verkehr.de/medienkatalog](http://www.bg-verkehr.de/medienkatalog)

Materialien des DVR

[www.dvr.de/themen/fahrrad](http://www.dvr.de/themen/fahrrad)



Ihre Frage:

**„Stimmt es, dass ich nach einem Arbeitsunfall meinen Arzt nicht frei wählen kann?“**

**Tanja Sautter,**

Juristin bei der BG Verkehr,  
antwortet:

Ja. Nach einem Arbeits- oder Wegeunfall müssen die Betroffenen in der Regel zu einem sogenannten Durchgangsarzt (D-Arzt). Das Verfahren garantiert, dass die Verletzten in der Akutphase sofort von besonders qualifizierten Medizinerinnen und Medizinern versorgt werden, die sich im Unterschied zu Hausärzten auf Unfallverletzungen spezialisiert haben. Die Verletzten könnten zwar direkt nach dem Unfall auch einen anderen Arzt aufsuchen. Das ist im Notfall manchmal sogar unumgänglich. Dieser Arzt muss Sie aber anschließend zum D-Arzt überweisen, falls Sie wegen der Verletzung länger als am Unfalltag selbst arbeitsunfähig sind oder voraussichtlich länger als eine Woche behandlungsbedürftig sein werden.

Betroffene müssen sich auch beim D-Arzt vorstellen, wenn sie Heil- oder Hilfsmittel brauchen oder wegen der Unfallfolgen nach einer gewissen Zeit erneut behandlungsbedürftig sind. Es gibt in Deutschland mehr als 4.200 Durchgangsarztinnen und -ärzte, unter denen der Verletzte grundsätzlich die freie Wahl hat. Bei Verletzungen von Auge oder Ohr sollen die Betroffenen allerdings sofort die entsprechende fachärztliche Behandlung suchen.

Auch für alle Bundesbeamten, die einen Dienst- oder Wegeunfall erleiden, gilt: Nach dem Unfall müssen Sie zuerst zum D-Arzt.



## 50,8 Prozent ...

... der Beschäftigten gehen krank zur Arbeit, 33 Prozent sogar dann, wenn sie schwere Symptome haben. Befragt wurden im Auftrag der Techniker Krankenkasse zwischen 2018 und 2021 mehr als 11.000 Berufstätige in Deutschland.

**+** Beschäftigtenstudie | Die Techniker – Presse & Politik (tk.de)

## Strahlenbelastung reduziert

Die Strahlendosis bei Ganzkörper-Computertomografien (CT) lässt sich nahezu halbieren, ohne an Genauigkeit und diagnostischer Aussagekraft zu verlieren. Das ist das Ergebnis einer Studie, für die der Radiologe Dr. Thomas Kahl vom BG Klinikum Berlin ausgezeichnet wurde. Trotz der deutlich geringeren Strahlenbelastung bei dem Verfahren werden lebensbedrohliche Verletzungen von Unfallopfern zuverlässig erkannt.





## Auch Mini-Jobs sind versichert

Auch Mini-Jobber sind gegen die Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten bei der BG Verkehr versichert. Für sie gelten die gleichen Bestimmungen wie für die „normalen“ Beschäftigten. Das trifft selbst dann zu, wenn der Arbeitgeber den Mini-Jobber noch nicht zur Unfallversicherung angemeldet hatte.

+ [www.minijob-zentrale.de](http://www.minijob-zentrale.de)

### „Mach das mal anders“

$$\begin{aligned} 10 + 2 &= 12 \\ 10 + 4 &= 14 \\ 10 + 6 &= 15 \\ 10 + 8 &= 18 \\ 10 + 10 &= 20 \end{aligned}$$

Was fällt Ihnen auf? „Eine Lösung stimmt nicht“, antworten die meisten Menschen. Sie sehen nur den Fehler in der Rechnung. Dabei könnte man auch sagen: „Vier Aufgaben sind richtig!“

## Vorsorge bei Bildschirmarbeit

Lange Arbeit am Bildschirm ermüdet die Augen. Arbeitgeber müssen deswegen eine arbeitsmedizinische Vorsorge anbieten. Der Betriebsarzt berät die Betroffenen zu Präventionsmaßnahmen und korrekturbedürftigen Fehlsichtigkeiten. Das Angebot zur Vorsorge ist verpflichtend, die Teilnahme nicht.

## „Wasserfest“ nicht überschätzen

Wie lange ist ein Sonnenschutzmittel wasserfest? Der Hinweis darf auf der Packung stehen, wenn nach zweimal zwanzig Minuten Wasserkontakt noch die Hälfte des UV-Schutzfaktors besteht. Hält der Schutz doppelt so lange, also viermal zwanzig Minuten, darf das Produkt mit „extra wasserfest“ gekennzeichnet werden.



## Zahn ausgeschlagen – und jetzt?

Die moderne Zahnmedizin kann komplett ausgeschlagene Zähne oder deren Bruchstücke oft erhalten – allerdings nur, wenn sie nach dem Unfall richtig aufbewahrt wurden. Ersthelferinnen und -helfer wissen leider oft nicht, wie sie die Bruchstücke keimfrei konservieren.

Grundsätzlich gilt: Am Anfang jeder Hilfeleistung stehen immer die Erstversorgung der verletzten Person und die damit verbundenen lebensrettenden Sofortmaßnahmen. Erst danach kann man sich auf die Versorgung der Zähne konzentrieren.

### Ausgeschlagene Zähne niemals abwaschen!

- ▶ Ist ein Zahn komplett ausgefallen, aber als Ganzes erhalten, bestehen in den ersten Stunden gute Chancen, dass er wieder anwächst. Das ist allerdings nur möglich, wenn die Zellen auf der Wurzeloberfläche überleben. Der Zahn darf deswegen weder gereinigt noch desinfiziert werden. Auch Kochsalzlösung, reines Wasser oder Speichel sind nicht zu empfehlen.
- ▶ Am besten legt man einen ausgeschlagenen Zahn in eine Zahnrettungsbox. Sie enthält Nährstoffe und Aminosäuren, die die Zellen etwa 24 Stunden am Leben halten. Ist keine Box vorhanden, können Sie den Zahn auch in kalter H-Milch aufbewahren (keine Frischmilch). Diese Methode wirkt allerdings nur maximal zwei Stunden.
- ▶ Auch abgebrochene Zahnstücke lassen sich oft noch Stunden nach dem Unfall wieder befestigen. Damit sich die Stücke vor der Behandlung nicht verfärben, hält man sie feucht. Steht keine Zahnrettungsbox zur Verfügung, reicht für Bruchstücke auch eine mit Wasser durchfeuchtete Kompresse.

Ingo Tappert  
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr



# Guter Schlaf

Schlafprobleme kennt fast jeder. Werden sie zum Dauerzustand, ist ärztlicher Rat gefragt. Oft hilft es schon, alltägliche Gewohnheiten zu ändern.

**O**hne Schlaf kann kein Mensch überleben. Deswegen hat die Natur es so eingerichtet, dass jeder früher oder später von selbst einschläft. Das ist ein schwacher Trost für diejenigen, die sich im Bett hin und her wälzen – und ein Alarmsignal für jeden, der ein Fahrzeug durch den Straßenverkehr bewegt!

## Einschlafen

Wer im Bett liegt und hofft, dass er schnell einschläft, erreicht mit hoher Wahrscheinlichkeit das Gegenteil. Gute Vorbereitung zahlt sich hier aus: Bewegung im Tageslicht, frische kühle Luft in einem ruhigen dunklen Schlafzimmer, eine feste Uhrzeit zum Zubettgehen, leichtes Abendessen und Verzicht auf Alkohol, Kaffee und Zigaretten. Berufstätigen fällt es im hektischen Alltag leider zunehmend schwer, solche Ratschläge konsequent zu befolgen. Kaum verwunderlich, dass die Anzahl der Erwerbstätigen, die regelmäßig Schlafmittel einnehmen, kontinuierlich steigt (eine Studie der DAK belegt eine Verdoppelung zwischen 2010 und 2017).

Wenn möglich sollte man schon rund eine Stunde vor dem Zubettgehen zur Ruhe kommen – allerdings nicht auf dem Sofa oder vor dem Fernseher einschlafen! Denn dadurch sinkt der sogenannte Schlafdruck und das Einschlafen im Bett fällt schwerer. Fernseher, Smartphones, Spiele und Co. halten wegen der vielen Reize, der oft konfliktreichen Themen und des hellen Lichts wach. Deshalb sollte man sie eine Stunde vor dem Zubettgehen abschalten und versuchen, ganz bewusst den Tag hinter sich zu lassen. Schlafmediziner raten ihren Patienten zum Beispiel aufzuschreiben, was am nächsten Tag ansteht, was heute gut geklappt hat und wofür sie dankbar sind.

Mehrmaliges kurzes Aufwachen in der Nacht ist kein Grund zur Besorgnis.

## Durchschlafen muss nicht sein

Einschlafen, durchschlafen, gut ausgeruht aufwachen – so stellen sich die meisten Menschen eine gute Nachtruhe vor. In Wirklichkeit ist häufiges Aufwachen die Regel. Rund 20 Mal pro Nacht sind Testpersonen im Schlaflabor kurz wach, aber am nächsten Morgen können sie sich nicht mehr daran erinnern. Unsere Vorfahren profitierten von dem Aufwachen, weil sie dabei überprüften, ob irgendwo Gefahr drohte. Besonders die „Wolfsstunde“ gegen drei Uhr nachts, zu der sehr viele Menschen aufwachen, scheint auf diesen Schutzmechanismus zurückzuführen zu sein, so die Schlafforscher.

Problematisch wird es, wenn jemand aufwacht und beginnt, sich Sorgen zu machen. Stress und Anspannung sind Erzfeinde des guten Schlafs. Schwierigkeiten erscheinen beim Aufwachen im Dunkeln besonders groß, weil die nächtliche Hormonumstellung uns in ein Stimmungstief versetzt, eine Art Mini-Depression. Eine klare Unterbrechung kann helfen, das

Gedankenkarussell zu stoppen, zum Beispiel Licht anmachen (aber nicht zu hell), aufstehen und ein paar Schlucke Wasser trinken. Aber: Auf Dauer verkürzter oder gestörter Schlaf ist gesundheitlich problematisch, weil sich der Körper nicht mehr ausreichend regenerieren kann, und sollte ärztlich abgeklärt werden.

## Schlaf unter schwierigen Bedingungen

Nacht- oder Schichtarbeit ist eine besondere Herausforderung für die Betroffenen, denn ein normaler Schlafrythmus wird dadurch gestört. Weil diese Arbeitszeitmodelle die Gesundheit belasten können, ist gesetzlich vorgeschrieben, dass der Arbeitgeber die Arbeitszeiten nach gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen gestaltet. In Abstimmung mit dem Betriebsarzt oder der Betriebsärztin können Empfehlungen an die Beschäftigten gegeben werden, wie trotz Schichtarbeit erholsamer Schlaf ermöglicht werden kann. Manche Arbeitsmediziner raten zum Beispiel dazu, nach einer Nachtschicht in zwei Raten zu schlafen.

## Übermüdung erhöht – wie Alkohol – nachweislich das Unfallrisiko.

Wer aus beruflichen Gründen tagelang nicht zu Hause schlafen kann, hat es oft sehr schwer, die Rahmenbedingungen für guten Schlaf zu gestalten. Die Ursachen dafür sind komplex – haben Betroffene oder Arbeitgeber überhaupt Einflussmöglichkeiten? „Das haben sie durchaus“, antwortet Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr und selbst Arbeitsmediziner. „Es gibt aber leider keinen goldenen Tipp, der immer hilft. Es ist schon viel wert, wenn man auch unterwegs einen regelmäßigen Arbeitsrhythmus einhalten kann und vor allem ausreichend Zeit zum Runterkommen hat. Direkt vom Lenkrad in die Koje ist keine gute Idee. Und auch unterwegs sollte man ein paar Rituale zum Ende des Tages pflegen, einen kurzen Spaziergang, ein Glas schlaffördernden Tee, ein paar Seiten im Buch oder in einer Zeitschrift lesen.“

### Dauerhafte Schlafstörungen nicht ignorieren

Starke Müdigkeit am Tag, Konzentrationschwäche und ungewolltes Einnicken können auf einen wiederholten Atemstillstand in der Nacht hindeuten. Diese sogenannte Schlafapnoe ist oft mit lautem Schnarchen verbunden und sollte ärztlich untersucht werden. Abhilfe schafft zum Beispiel eine spezielle Atemmaske.

Schlafstörungen in einer kritischen Situation (Trauer, Verlust, aufregende Entscheidungen) gehören zum Leben und regulieren sich normalerweise nach einiger Zeit von selbst. Sollten sie mehrere Monate lang mindestens drei Tage pro Woche auftreten, wird aus der akuten Krise allmählich eine chronische Schlafstörung, die behandlungsbedürftig ist.

Schlafmittel zur Lösung von Schlafproblemen sollten immer das letzte Mittel bleiben und nur befristet in Absprache mit dem Arzt eingenommen werden. (dp)

© Adobe Stock (Visual Generation, VectorMine, deagreez)

## Wussten Sie schon ...?

**266 Stunden** ohne Schlaf hielt ein Brite bei einem extremen Selbstversuch durch. Wissenschaftler gehen davon aus, dass man kompletten Schlafentzug nicht länger als 14 Tage überlebt.

**Zwischen 22 und 23 Uhr** kann die Mehrheit der Erwachsenen am besten einschlafen.

Im Schlaf repariert der Körper Zellen, bildet Proteine, reguliert Stoffwechsel und Hormonausschüttung, stärkt die **Abwehrkräfte**, baut Stress ab und verankert im Gehirn, was tagsüber erlebt und gelernt wurde.

Übermüdung erhöht nachweislich das **Unfallrisiko**, denn wir können uns schlechter konzentrieren, reagieren langsamer und die Körperbeherrschung nimmt ab.

60 Stunden war ein Lkw-Fahrer mit nur kurzen Pausen unterwegs, bevor er in den Graben fuhr und einen **Totalschaden** verursachte. Bei der Vernehmung durch die Polizei schlief er ein.

30 Prozent der Lkw- und Busfahrer gaben 2020 bei einer Umfrage der Europäischen Transportarbeiter-Föderation zu Protokoll, während der letzten zwölf Monate mindestens einmal beim Fahren **eingeschlafen** zu sein.

Nach 24 Stunden Schlafentzug kann man bei Testpersonen **Persönlichkeitsveränderungen** feststellen, oft mit erhöhter Aggressionsneigung.

Die optimale Schlafdauer ist individuell sehr unterschiedlich und kann sich im **Alter** verändern. Die meisten Menschen brauchen zwischen sieben und neun Stunden, um am Tag ausgeruht und frisch zu sein.

Rund **ein Drittel unseres Lebens** verbringen wir im Schlaf.





© BG Verkehr/Ralf Höhne

**Dr. Jörg Hedtmann**

Leiter des  
Geschäftsbereichs  
Prävention

## Fehlt was?

**Es ist nicht selbstverständlich, dass Sie ohne fremde Hilfe morgen noch eine Flasche aufmachen oder eine Hose anziehen können.**

Hoffentlich konnten Sie das Jahr 2022 gut beginnen. Aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen war zumindest die Gefahr verringert, sich durch die Fehlbedienung von Silvester-Feuerwerk Gliedmaßen zu zerfetzen, die für die Lebensqualität von einer gewissen Bedeutung sind.

Es ist nicht selbstverständlich, dass Sie ohne fremde Hilfe morgen noch eine Flasche aufmachen oder eine Hose anziehen können. Schon der Verlust eines Daumens schränkt diese Fähigkeiten nachhaltig ein. Von ganzen Armen und Beinen, die bei der Bedienung von Maschinen oder Abstürzen funktionsunfähig werden, gar nicht zu reden. Und wenn man augenärztliche Berichte aus der Notaufnahme liest, muss man vermuten, dass bei Schleif- und sonstigen Arbeiten, bei denen Späne durch die Gegend fliegen, die Bedeutung der Sehkraft für die Bewältigung des Alltags oft nicht ausreichend gewürdigt wird. Deshalb gibt es Abschränkungen, die verhindern, dass der Unterarm nach Kontakt mit der Presse chirurgisch abgesetzt werden muss, und Schutzbrillen, die das Herausfräsen von Metallsplintern aus dem Augapfel entbehrlich machen.

Das ist natürlich ein Eingriff in die Freiheit, wie das Tragen von Atemschutzmasken, die das Eindringen von potenziell tödlichen Krankheitserregern in die Atemwege verhindern. Man sollte mit dem Erkenntnisgewinn nicht warten, bis einem etwas fehlt, ein Bein, ein Auge oder die ausreichende Sauerstoffsättigung des Blutes. Ich hoffe, bei Ihnen funktioniert noch alles. Bleiben Sie vollständig!

### Impressum

**Herausgeber:**

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

**Gesamtverantwortung:**

Sabine Kudzielka,  
Vorsitzende  
der Geschäftsführung

**Prävention:**

Dr. Jörg Hedtmann,  
Leiter des Geschäftsbereichs

**Redaktionsleitung:**

Dorothee Pehlke (dp)

**Redaktion:**

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

**Gestaltung/Herstellung:**

contenova UG  
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

**Druckerei und Verlag:**

Druckhaus Kaufmann  
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

**Leserbriefe und Adressänderungen:**

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

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

**Haben Sie schon  
unser Quiz auf  
Seite 14 gesehen?**

Die Lösung für  
„Testen Sie Ihr Wissen“  
**Frage 1** – c  
**Frage 2** – a und c

## So erreichen Sie die BG Verkehr

### Hauptverwaltung Hamburg

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

### Dienststelle Schiffssicherheit

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

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

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

### Bezirksverwaltung Hamburg

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

### Bezirksverwaltung Hannover

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

### Bezirksverwaltung Berlin

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

## Abo-Hinweise

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

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



Die Hauptverwaltung  
der BG Verkehr in  
Hamburg-Ottensen.

© BG Verkehr/Ralf Höhne

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

### 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

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev



Die nächste  
Ausgabe des  
SicherheitsProfi  
erscheint im  
Juni 2022.

## Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom.

Kostenloser Download im Internet:

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

*„Als Taxifahrer habe ich jeden Tag Kontakt zu vielen verschiedenen Fahrgästen. Ich habe mich impfen lassen, weil ich meine Fahrgäste, meine Familie und mich selbst vor einer Infektion schützen möchte. Ich bin davon überzeugt, dass wir gemeinsam gegen die Pandemie kämpfen müssen und die Impfung ein wichtiger Beitrag dazu ist.“*

Süleyman Karaca, Taxifahrer