

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der  BG Verkehr



Mehr wissen,
besser fahren

Abrollbehälter: Wenn der Verschlussbügel zur Peitsche wird | 8

Selbstverwaltung: Das sind die Pläne der neuen Vorsitzenden | 14

Inhalt

SCHNELL INFORMIERT

- 4 Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen

SICHER ARBEITEN

- 6 Absturzunfälle verhindern
Schwerpunkt der Prävention
- 8 Abrollbehälter
Wenn der Verschlussbügel zur Peitsche wird
- 11 Mehr wissen, besser fahren
Fachkundige Einweisung in Neufahrzeuge lohnt sich
- 14 Selbstverwaltung der BG Verkehr
Die neuen Vorsitzenden im Interview

GUT VERSICHERT & GESUND

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

SERVICE

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



11 Mehr wissen,
besser fahren



Absturzunfälle
verhindern 6





18
Vorbeugen
gegen Hautkrebs



14
Vorstand
im Interview

© Titel: Volvo Group; Inhalt: DAF; iStock (1933bkk; urbazon); Marco Grundt



Die Impulse aus der Selbstverwaltung tragen dazu bei, dass die BG Verkehr in Bewegung bleibt.

Selbstverwaltung heißt Selbstgestaltung

Bei meiner Tätigkeit als Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr ist mir eines besonders wichtig: Der intensive Austausch mit unserer Selbstverwaltung. Die Impulse von den gewählten Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitgeberseite und der Versicherten tragen dazu bei, dass wir nie die Bodenhaftung verlieren, aber gleichzeitig in Bewegung bleiben.

In dieser Ausgabe lernen Sie zwei namhafte Mitglieder unserer Selbstverwaltung kennen. Die beiden Vorstandsvorsitzenden, Stefan Wurzel und Hanno Harms, sprechen über ihr Selbstverständnis und über die Ziele, die sie sich für ihre erste gemeinsame Amtszeit gesetzt haben. Und darüber, welche Leidenschaft sie antreibt: Das Engagement für eine wirksame Präventionsarbeit, die Arbeits- und Wegeunfälle verhindert. Prävention vermindert gleichzeitig menschliches Leid und ist betriebswirtschaftlich gesehen eine Investition, die sich für die Unternehmen auszahlt.

Wie immer finden Sie in unserem Magazin praktische Beispiele für den Arbeitsschutz. Es geht zum Beispiel um Hautkrebs, der durch natürliche UV-Strahlung entstehen kann, wenn man sich ungeschützt der Sonne aussetzt. Das passiert nicht nur am Strand, sondern auch bei der Arbeit. Beschäftigte in der Post- und Paketzustellung, Seeleute, Müllwerker, aber auch Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die im Freien be- oder entladen müssen, können ein Lied davon singen. Wie man erfolgreich vorbeugen kann und welche Behandlungsmöglichkeiten es gibt, wenn es doch passiert ist, erfahren Sie in der Rubrik „Gut versichert & gesund“.

Viel Spaß beim Lesen!

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der
Geschäftsführung der BG Verkehr

Aktuelle Unfallmeldungen

Tödlicher Stromschlag

Ein Kraftfahrer parkte seinen Lkw unter einer Hochspannungsleitung. Anschließend stieg er aus, um per Fernsteuerung die Kippmulde zu entladen. Dabei unterschritt er den Sicherheitsabstand von fünf Metern zur Hochspannungsleitung. Es bildete sich ein Lichtbogen zum Lkw und um das Fahrzeug herum ein Spannungskegel. Der Fahrer und eine weitere Person erlitten einen starken Stromschlag und Verbrennungen. Sie verstarben beide an der Unfallstelle.

Reifen verletzt Mitarbeiter

Auf einer Baustelle bemerkte ein Berufskraftfahrer, dass einer der Zwillingsreifen Luft verlor. Als er nach zwei weiteren Touren auf dem Betriebshof ankam, demontierte er das schadhafte Rad. Anschließend wollte er den Reifen befüllen. Er kniete direkt vor dem Rad, das ein Kollege seitlich festhielt. Beim Befüllen platzte der Reifen. Der Fahrer wurde im Gesicht getroffen und erlitt sehr schwere Verletzungen.

Sicherung gegen Absturz fehlt

Zwei Kollegen sollten in drei Meter Höhe eine Reparatur ausführen. Sie wählten dafür einen Gabelstapler mit Arbeitskorb zur Personenaufnahme. Weil die Gabelzinken nicht auf die Breite der Aufnahmeschuhe des Korbes eingestellt waren, nahmen sie ihn zwischen den Zinken auf. Als sich der Kollege im Korb bewegte, geriet der Korb ins Schwanken und fiel zu Boden. Bei dem Sturz zog sich der Mitarbeiter ein Schädel-Hirn-Trauma zu.



Kampagne gegen Ablenkung und fehlende Fahrtüchtigkeit

Mangelnde Aufmerksamkeit und beeinträchtigte Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr sind oft unterschätzte Ursachen für Unfälle. Dafür sensibilisiert der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) mit seiner Schwerpunktkaktion 2024 und will Arbeitsunfälle vermeiden helfen. Wegen Ablenkung am Steuer – beispielsweise durch Smartphones – starben laut DVR etwa 100 Menschen im Jahr 2022 auf deutschen Straßen. Müdigkeit, Alkohol, Drogen und Medikamente sind weitere Faktoren für mangelnde Fahrtüchtigkeit. Alkohol am Steuer war im Jahr 2023 die Ursache für 15.146 Unfälle mit Personenschaden. Um Beschäftigte zu Aufmerksamkeitsdefiziten und Fahrtüchtigkeit aufzuklären, stellt der DVR im Internet Filme, Seminarmaterialien und Präsentationen für Unternehmen bereit.

+ Schwerpunktkaktion 2024: Aufmerksamkeitsdefizite und Fahrtüchtigkeit
www.schwerpunktkaktion.de/medien

Richtiger Umgang mit Aggressionen

Das Risiko, Kunden ausgesetzt zu sein, die sich aggressiv verhalten, steigt für einige Berufsgruppen. Darunter sind die Beschäftigten von Zustell- und Kurierdiensten sowie im Rettungsdienst und bei Krankentransporten. Mit einem neuen Seminarangebot unterstützt die BG Verkehr Mitgliedsbetriebe aus diesen Branchen, solche Risiken in die Gefährdungsbeurteilung aufzunehmen und präventive Maßnahmen zu ergreifen: Ursachen für Konfliktsituationen, Verhaltensweisen und betriebliche Deeskalationskonzepte im verbalen Kundenkontakt werden besprochen.

+ KEP-Branche:
10. bis 12. September 2024
www.bg-verkehr.de
Webcode: 24779917

Rettungsdienst und Kranken-
transport: 4. bis 6. November 2024
Webcode: 24222606



Stefan Thyroke über- nimmt Amt bei der ETF

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

Hilfe nach Extremereignissen

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

+ www.bg-verkehr.de
Webcode: 13568468



Zum neuen Cannabisgesetz

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

Dr. Stefan Hussy, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung



Weniger Unfälle mit Personenschaden im Güterverkehr

Im Jahr 2023 starben laut Statistischem Bundesamt 2.817 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr – 29 mehr als im Vorjahr. Im Güterkraftverkehr hingegen sank die Zahl der Unfalldoten. So starben mit 115 Insassen von Lkw zwölf Menschen weniger als 2022. Fahrerinnen und Fahrer von Lkw waren bei 15.161 Unfällen mit Personenschaden die Hauptverursacher. Das ist ein Rückgang um rund vier Prozent. Damit verursachten erstmals seit 2020 mehr Motorradfahrer Unfälle mit Personenschaden als Lkw-Fahrer. Die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle stieg im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Prozent auf 2.512.899. Dabei kamen 366.478 Menschen zu Schaden. Die Zahl der Verkehrstoten blieb zum vierten Mal in Folge unter der Marke von 3.000. Zwischen 1950 und 2019 lag diese Zahl stets darüber.

+ www.destatis.de

18-Jährige sollen Lkw und Bus fahren dürfen

Das Europäische Parlament will eine Senkung des Mindestalters bei den Führerscheinklassen C und D1: Künftig sollen 18-Jährige die Fahrerlaubnis für Lkw über 3,5 Tonnen (C) und für Busse bis maximal 16 Fahrgäste (D1) erwerben können. Derzeit gilt ein Mindestalter von 21 Jahren. Zudem sollen auch 17-Jährige bereits einen Lkw-Führerschein machen können, wenn sie anschließend von einem erfahrenen Fahrzeugführer begleitet werden. Mit der Initiative möchte das EU-Parlament dem Mangel an Berufskraftfahrern begegnen. Der Beschluss wird nun mit EU-Kommission und Ministerrat verhandelt.

Testen Sie Ihr Wissen!



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

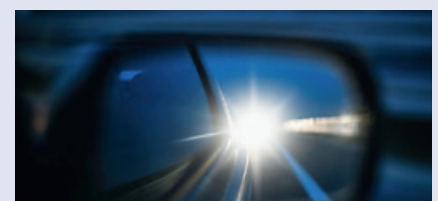
- a** Anbringung des Abreiß-Bremsseils
- b** Funktion der Beleuchtungsanlage
- c** Verriegelung der Verbindungseinrichtung

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



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

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



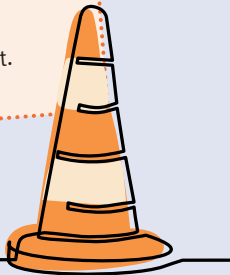
- a** außerorts am Tage
- b** außerorts bei Dunkelheit
- c** innerorts bei Dunkelheit

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

© Freepik (Petro Seniv 888; doomu); picture alliance/CHROMORANGE | Martin Schroeder; Shutterstock (PATIWIT HONGSANG; Goran Jakus)

Die Unfallzahlen

- ▶ Jährlich gibt es in den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr etwa 60.000 Arbeitsunfälle.
- ▶ Im Jahr 2019 verletzten sich insgesamt 6.050 Menschen, weil sie aus mehr als einem Meter Höhe abstürzten (die Branchen Post, Postbank und Telekom sind bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt).
- ▶ Am häufigsten sind die Stürze vom Lkw und von dessen Aufbauten; 3.800 Unfälle von 6.050 insgesamt.



Absturz – ein alter Bekannter

Absturzunfälle haben schwerste Folgen. Und sie lassen sich gut vermeiden. Deswegen gehört das Thema zu den Präventionsschwerpunkten der BG Verkehr.

Seit es Transporte gibt, stürzen Menschen aus mehr oder minder großer Höhe ab. Hätte es im alten Rom eine Statistik über Absturzunfälle von Fuhrwerken gegeben, wäre sie sicher ebenso kritisch ausgefallen wie die heutigen Fakten zu diesem Thema. Eine Unfallversicherung und auch die internationale Kampagne Vision Zero, also die Vorstellung einer Welt ohne schwere und tödliche Unfälle und Berufskrankheiten, gab es im Römischen Reich leider noch nicht. Aber bereits im Mittelalter, zu der Zeit, als die meisten deutschen Städte entstanden sind, sprangen die Zünfte der Handwerker ein, wenn jemand bei der Arbeit ums Leben kam. Quasi eine

Vorstufe der heutigen Hinterbliebenenrente der Berufsgenossenschaften. Der Absturz beim Transport von Gütern ist also ein alter Bekannter. Aber warum sind die Folgen so schwer, wenn doch die Absturzhöhe oft nur etwas über einen Meter beträgt? „Es geht zu schnell“, antwortet Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr. „Die Reaktionszeit ist für einen Menschen zu kurz, um den Körper in der kurzen Zeit vor dem Aufprall in eine optimale Haltung zu bringen. Er fängt sich nicht ab und daraus folgen leider häufig Knochenbrüche und Kopfverletzungen.“

Vision Zero: Präventionsschwerpunkt Absturz vom Lkw

Derzeit werten wir die Unfallhergänge sämtlicher Absturzunfälle vom Lkw für den Zeitraum eines Kalenderjahres aus. Die Übersicht über die Tätigkeiten, bei denen es zu einem Absturzunfall kam, zeigt bereits Ansätze zur Prävention. Sie sollten unbedingt in der Gefährdungsbeurteilung erfasst werden:

- ▶ Reinigen der Frontscheibe
- ▶ Ein- und Ausstieg aus dem Fahrerhaus
- ▶ Reinigen der Spiegel-Ersatzsysteme sowie weiterer Kameras am Fahrzeug
- ▶ Be- und Entladen sowie Arbeiten auf der Ladefläche, vor allem bei Aufliegern mit geöffneten Planen
- ▶ Beseitigen von Schnee und Eis
- ▶ Arbeiten auf der Ladebordwand
- ▶ Ladungssicherung

„Die Vision Zero benötigt Einsicht und den unbedingten Willen, dass alle am Ende des Arbeitstages gesund nach Hause kommen.“

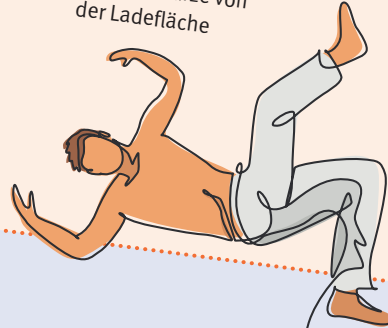
Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr



Unfallort Lkw*

1. 280 Abstürze von der Ladebordwand
2. 900 Abstürze vom Fahrerhaus
3. 1.900 Abstürze von der Ladefläche

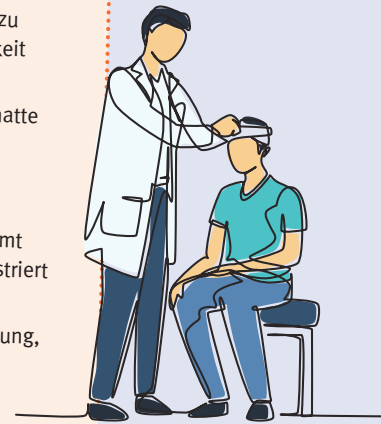
* Zahlen für das Jahr 2019



Typische Verletzungen und deren Folgen

- ▶ Knapp ein Viertel der Abstürze vom Lkw und von dessen Aufbauten führte zu mehr als 42 Tagen Arbeitsunfähigkeit (im Jahr 2019).
- ▶ Mehr als jeder zehnte Verunfallte hatte eine Kopfverletzung – das betraf 400 Personen (im Jahr 2020).
- ▶ Meist führt ein Absturzunfall zu mehrfachen Verletzungen, insgesamt wurden 1.200 Knochenbrüche registriert (im Jahr 2020).
- ▶ In der Rubrik „Zerreißen, Zermalmung, Zerquetschung etc.“ finden sich 650 Einträge (im Jahr 2020).

© Freepik (alexextrememall; simpleline)



Das Recht auf gesunde Arbeitsbedingungen

Die Vision Zero ist eine internationale Kampagne zur Prävention. Vision Zero steht für eine Welt ohne Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen. Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden bei der Arbeit sollen durch den Aufbau einer umfassenden Präventionskultur selbstverständlich werden.

Die BG Verkehr engagiert sich seit Jahren für die Umsetzung. Absturzunfälle sind dabei ein Schwerpunktthema, denn dagegen kann und muss mehr getan werden. Die „Sieben Goldenen Regeln“ der Vision Zero zur Prävention stellt ein neuer Film vor, den Sie auf unserer Internetseite finden.

www.bg-verkehr.de | Webcode: 22118366

VISION ZERO
Safety.Health.Wellbeing.

Die weitere Analyse und Bewertung soll möglichst im Detail erfassen, welche konkreten Umstände zu einem Unfall führen. „Dazu gehört eine erste vorsichtige Betrachtung der Unternehmenskultur“, erläutert Dr. Hedtmann. „Wir schauen uns an, welchen Stellenwert die Prävention im Unternehmen hat, wie Maßnahmen umgesetzt und gelebt werden. Es geht zum Beispiel darum, wie die Unternehmensleitung ihre Führungsverantwortung wahrnimmt, wie man mit Fehlern umgeht oder um die Kommunikation. Diese sogenannte Kultur der Prävention ist ein ganz wesentlicher Hebel zur Vermeidung von Unfällen.“

Manchen Bekannten geht man besser aus dem Weg. Ein Wiedersehen lässt sich vermei-

den, wenn man weiß, wo sie oft anzutreffen sind. Sobald die Daten komplett vorliegen, stellt sich die entscheidende Frage: Welche neuen Präventionsmaßnahmen ergeben sich daraus? Wie können die Mitgliedsunternehmen mit Unterstützung der BG Verkehr noch intensiver als bisher darauf hinwirken, dass die Unfallzahlen sinken? Die Ergebnisse werden im Internet-Auftritt der BG Verkehr und im SicherheitsProfi veröffentlicht.

Michael Fischer
Referent für die Kampagne Vision Zero
bei der BG Verkehr

➕ Arbeitsschutz im Güterkraftverkehr
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19415624

Wenn der Verschlussbügel zur Peitsche wird



Beim Beladen von Abrollbehältern mit schwerem Gerät geht es rau zu. Die Folge: Verformte und beschädigte Behälter können unter Spannung stehen. Das unterschätzen viele Beschäftigte beim Öffnen. Im schlimmsten Fall schlägt ihnen der Bügel mit voller Wucht ins Gesicht.

Seit Mai 2020 fährt Markus R. (Name geändert) einen Abrollkipper. Am Unfalltag hatte er den Auftrag, mehrere mit Metallschrott beladene Abrollbehälter von einer Abbruchbaustelle zum Betriebshof zu fahren und dort abzukippen. Die Kollegen des Abbruchunternehmens hatten die Behälter zuvor mit Abbruchbaggern beladen. Um das Ladevolumen ausnutzen zu können, verdichteten sie den Schrott von oben mit den Sortiergreifern. Dabei wurden die Seitenwände bleibend verformt. Nicht ohne Folgen für R.!

Hecktürverschluss unter Spannung

Nachdem er den Behälter zur Entladestelle auf dem Betriebshof transportiert hatte, wollte R. die heckseitigen Behältertüren (Hecktüren) vor der Entladung öffnen. Dabei kam es zu einem schweren Unfall, den der Präventionsdienst der BG Verkehr untersucht und dabei die Ursachen analysiert hat. Um den Heckverschluss mit dem Bügel öffnen zu können, musste R. zunächst den Sicherungsbolzen am Verriegelungs-

schluss ziehen. Dieser klemmte jedoch fest, sodass er sich händisch nicht lösen ließ. R. trieb den Bolzen mithilfe eines Hammers aus dem Schloss. Dabei geschah das Unglück: Der Heckverschlussbügel war nun entriegelt und schlug dem Versicherten aufgrund der Verformung des Behälters und des aufgebauten Ladungsdrucks peitschenartig ins Gesicht. Die lebensbedrohlichen Kopfverletzungen beeinträchtigten R. auch noch Monate nach dem Unfall massiv.

Vergleichbare Arbeitsunfälle mit schwerwiegenden Verletzungsfolgen haben sich in den letzten Jahren in mehreren Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr ereignet. Zeit, die Sache genauer unter die Lupe zu nehmen.

Wie die Unfallanalysen ergaben, lassen sich all diese Unfälle auf zwei wesentliche Ursachen zurückführen:



Die Spannungen in den Verschlusssystemen können durch den Ladungsdruck oder den mangelhaften Zustand der Behälter derart groß werden, dass schwere Verletzungen beim Öffnen drohen.



© Adobe Stock (kama71; gettyimages (Martin Leigh); contentnova



Der harte Einsatz hinterlässt Spuren an den Abrollbehältern – mit Folgen für die einwandfreie Funktion.

- ▶ Enorme Druckkräfte auf die Behälterwände, die zum Teil beim Verdichten der Ladung, beispielsweise Metallschrott oder Altholz, entstehen. Diese spreizen die Hecktüren förmlich auf. Der Heckverschluss verhindert diesen Vorgang zwar in erster Linie, doch die Bauteile des Verschlusses werden dadurch massiv vorgespannt. Die Gefahr lauert dann beim Öffnen des Behälters auf Kopfhöhe der Bediener.
- ▶ Vorschäden an den Abrollbehältern, wie sie auch bei dem geschilderten Unfall vorlagen. Die Untersuchung ergab eine verbogene Verschlusswelle, deformierte, nicht formschlüssig schließende Hecktüren sowie ein verbogenes Schlossmaul. Damit war der Behälter in keinem betriebs-sicheren Zustand mehr! Schnell war klar: Neben dem Ladungsdruck hatte auch die Beschaffenheit des Behälters und seiner Bauteile maßgeblich zum Unfall beigetragen. >>

Defekte Behälter nicht mehr einsetzen

Beschädigungen am Behälter sind nicht mehr tolerierbar, sobald sich Verschlusselemente im Leerzustand nicht mehr einwandfrei bedienen lassen oder eine ordnungsgemäße Schließfunktion nicht mehr gegeben ist. Derartige Schäden erhöhen die Gefahr von Unfällen durch zu hohe Verspannungen erheblich! Grundsätzlich gilt, dass der Mitgliedsbetrieb den Abrollbehälter aus dem Verkehr ziehen und reparieren lassen muss, wenn die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet ist.

» Gefahr trotz Zentralverriegelung

Um die Gefährdung durch Ladungsdruck zu minimieren, kommen an den Abrollbehältern sogenannte Zentralverriegelungen zum Einsatz. Mithilfe dieser Sicherheitseinrichtung können die Beschäftigten die Hecktüren von einem sicheren Standplatz aus öffnen, ohne sich dabei im Gefahrenbereich der aufschlagenden Türen zu befinden. Die richtige Reihenfolge zum sicheren Öffnen des Abrollbehälters ist dabei ein wichtiges Thema für die betriebliche Unterweisung: Erst der Türverschluss, dann die Zentralverriegelung! Ansonsten wirkt die Kraft durch den Ladungsdruck uneingeschränkt auf die Verschlusselemente.

Wie das dargestellte Unfallbeispiel zeigt, können die Spannungen in den Verschlusssystemen durch den Ladungsdruck und den mangelhaften Behälterzustand jedoch derart groß werden, dass trotz eingelegerter Zentralverriegelung die Gefahr schwerer Verletzungen droht. Kräfte auf die Hecktüren lassen sich im Alltag nicht gänzlich vermeiden. Um die Gefährdung durch den vorgespannten Heckverschlussbügel zu verringern, bieten sich unter anderem technische Lösungen wie etwa die oben dargestellte Sicherheitsverriegelung an. Die Öffnungsbewegung des Verschlussbügels erfolgt dabei in zwei Schritten und lässt den Anwender die Spannungen infolge von Ladungsdruck besser erkennen. Der Verschlussbügel legt sich beim Öffnen zuerst in eine Sicherheitsmulde und schlägt nicht direkt auf. Dieses Prinzip kennt man bereits aus dem Bereich der Ladungsdruckerkenner an Bordwänden. Eine Maßnahme, die mit wenig Aufwand schlimme Unfälle verhindern kann.

+ Unterweisungskarte E10
www.bg-verkehr.de | Webcode: 12679492

Durch Beladen und Verdichten mit schwerem Gerät wirken Druckkräfte auf die Behälterwände.



Fazit

Das Verdichten von Ladegut kann zu hohen Spannungen im Abrollbehälter und auf dessen Verschlusselemente führen. Bei formstabilen Schrotten wie Altmetall oder massiverem Altholz sollte man deshalb auf das Verdichten nach Möglichkeit verzichten – gerade im Heckbereich des Behälters.

Wie groß der tatsächliche Ladungsdruck auf die Hecktüren am Abrollbehälter ist, zeigt sich erst beim Öffnen. Dann ist es jedoch für die Anwender oftmals zu spät. Einfache und verschleißarme Bauteile wie die gezeigte Sicherheitsverriegelung helfen dem Fahrpersonal, die Gefährdung zu erkennen und entsprechend zu handeln. Grundsätzlich: Immer auf die richtige Reihenfolge beim Öffnen der Behälter achten!

Beulen und Dellen bleiben bei Abrollbehältern nicht aus. Sind Verformungen am Behälter allerdings derart massiv, dass der Verschluss nicht mehr einwandfrei funktioniert, bleibt nur der Weg in die Werkstatt.

Christian Küffner
Fachreferent für Abrollkipperfahrzeuge bei der BG Verkehr

Sicherheitsverriegelung kann helfen

Beim Ziehen des Sicherungsbolzens kann der Bügel schlagartig ausschwenken. Abhilfe kann eine Sicherheitsverriegelung schaffen, die es ermöglicht, dass der Verschlussbügel nicht sofort aufschlägt, sondern in einer „Parkposition“ einrastet (Bild oben). Diese Öffnung in zwei Stufen fängt den Druck der Tür zunächst ab, bevor der Bügel dann druckentlastet geöffnet werden kann.





Wissen, wie es geht

Moderne Fahrerassistenzsysteme können Unfälle vermeiden und Leben retten – wenn sie richtig bedient werden. Dafür brauchen auch langjährige Profis Schulungen, denn selbsterklärend ist die Technik schon längst nicht mehr.

Die Szenen von Unfällen, bei denen ein Lkw auf ein Stauende aufgefahren ist, brennen sich ins Gedächtnis. Für die direkt Beteiligten eine Katastrophe: Oft sind Tote und Verletzte zu beklagen. Zahlen dazu sind schwierig zu erhalten, da es keine eigene Erfassungskategorie gibt. Der Negativrekord stammt aus dem Jahr 2021 mit 70 toten Fahrern.

Von Ablenkung bis Zeitdruck

Die Ursachen für diese traurige Statistik sind vielfältig. Oft sind es nur kurze Phasen der Ablenkung am Steuer – Social Media checken auf dem Smartphone, Nachrichten schreiben oder essen und trinken. Wenn die Strecke bekannt ist und sich eine gewisse Monotonie einstellt, ist die Versuchung groß, sich neben dem Fahren anderen Themen zu widmen. Dazu kommen weitere Aspekte. Eine Grundmüdigkeit beispielsweise, weil die Nacht nach einer nervenaufreibenden Parkplatzsuche kurz war und der Schlaf flach. Oder der Zeitdruck, der im Nacken sitzt, lange Staus, die zermürben. Dies trifft auf eine marode Infrastruktur, auf Dauerbaustellen, vor denen es sich täglich staut. Eine ungute Mischung.

„Wir haben hier ein ganz einfaches Rechenmodell, mit dem wir zeigen, dass man selbst auf einer Distanz von 100 Kilometern mit 89 statt 80 km/h kaum früher ankommt. Man hat nur mehr Kraftstoff verbraucht.“

Dominik Rupprecht,
Mitarbeiter KundenCenter,
Daimler Truck in Würth

Wissen schützt vor Unfällen

Trotz der mittlerweile fast einhundertprozentigen Ausstattung mit Notbremsassistenten bei Lkw im Fernverkehr (mit Ausnahme von älteren Fahrzeugen) gibt es auf deutschen Autobahnen eine viel zu hohe Zahl schwerer Unfälle am Ende eines Staus. Warum können

die Assistenzsysteme sie nicht vermeiden? Dafür gibt es im Wesentlichen zwei Gründe: Zum einen macht auch die Technik Fehler. Manche Fahrerinnen und Fahrer schalten die Assistenten deswegen genervt ab. Oder die Menschen reagieren in der Notsituation falsch und übersteuern mit ihren verzweifelten Rettungsversuchen die Systeme.

Nicht jeder, der ein Neufahrzeug beim Hersteller abholt, hat genügend Zeit, um sich einweisen zu lassen. Manche Profis winken auch von sich aus ab, weil sie nach 20 Jahren Berufspraxis vermeintlich schon alles wissen.

Dabei ist es eine in jeder Hinsicht lohnende Investition, die Mitarbeitenden vom Hersteller in neue Fahrzeuge einweisen zu lassen. Sicheres und wirtschaftliches Fahren geht Hand in Hand. Verkehrssicherheitsexperten sind sich schon lange einig: Wer konzentriert fährt, vorausschauend und an die jeweilige Verkehrssituation angepasst, der läuft weniger Gefahr, in Unfälle verwickelt zu werden, die nicht nur Personenschäden nach sich ziehen können, sondern auch



» bares Geld kosten. Und wer die Möglichkeiten der Assistenzsysteme ausschöpft, der wird nicht nur bei Gefahr im Verzug gewarnt – er „segelt“ gleichzeitig besonders effizient über Anstiege und durch Talsenken.

Einweisung nach individuellem Bedarf

Die meisten Hersteller bieten in ihren Niederlassungen den Kunden eine Einweisung bei der Abholung von Neufahrzeugen an. Wir zeigen am Beispiel des KundenCenter von Daimler Truck in Würth, was alles möglich



© Logistik Schmitt

„Die Fahrer werden mit allen Assistenzsystemen und deren Funktionsweisen vertraut gemacht. Und wenn wir neue Fahrzeuge in die Flotte bekommen, weise ich jeden vor seiner ersten Tour ein.“

Stefan Schupp,
Fahrtrainer bei Logistik Schmitt

„Auf keinen Fall und nie den Notbremsassistenten ausschalten! Der Active Brake Assist der neuesten Generation wird auch durch ein Verreißen des Lenkrads nicht mehr grundsätzlich deaktiviert. Nur ein Kickdown kann das System übersteuern, wenn eine Notbremsung eingeleitet wurde.“

Stephan Tober,
Mitarbeiter KundenCenter,
Daimler Truck in Würth



ist. Dominik Rupprecht und Stephan Tober, beide in der Fahrzeugübergabe tätig, sind überzeugt: Die Einweisung ist ein Mehrwert, der sich für die Unternehmen auch wirtschaftlich bezahlt macht. Zuerst werden die Kunden im Lehrsaal theoretisch mit den Systemen vertraut gemacht. Schon hier gibt es jede Menge nützliche Beispiele aus der Praxis. Anschließend geht es zum Lkw, wo die Mitarbeiter des KundenCenter konkret erläutern, wie die Assistenten fehlerfrei bedient werden. „Zusätzlich bieten wir ein Praxistraining an. Hier setzt sich der Trainer auf den Beifahrersitz und geht auf eine rund zweistündige Tour. Dazu nutzen wir ein Schulungsfahrzeug“, erklärt Rupprecht. Der Einweiser kann so direkt auf die Fahrweise seines Gegenübers eingehen und individuelle Tipps und Tricks mit auf den Weg geben. „Meiner Erfahrung nach lernen dabei selbst Fahrer mit langjähriger Berufspraxis noch etwas Neues“, sagt Tober.

Die großen Hersteller setzen beim Service auf Flexibilität und gehen auf individuelle Kundenwünsche ein. Terminwünsche werden weitestgehend berücksichtigt und die Schu-

lungen können zum Beispiel bei Bedarf auch in einer Fremdsprache abgehalten werden. Auf die Frage, warum nicht alle Unternehmen die Schulung bei der Fahrzeugübergabe nutzen, hat Rupprecht eine klare Antwort: „Die Kapazitäten fehlen, Stichwort Fahrermangel.“

Der für die Fachleute wichtigste Appell: „Auf keinen Fall und nie den Notbremsassistenten ausschalten! Das rettet Leben.“ Der Active Brake Assist der neuesten Generation werde auch durch ein Verreißen des Lenkrads nicht mehr grundsätzlich deaktiviert. Nur noch ein Kickdown kann das System übersteuern, wenn eine Notbremsung eingeleitet wurde.

Fahrtrainer im Betrieb

Ist eine ausführliche Schulung beim Hersteller nicht umsetzbar, bietet sich die Einweisung im Betrieb an. Bewährt haben sich dabei Fahrtrainer oder Senior Driver, auch Masterdriver genannt. Für Mittelständler mit 20 oder 30 Lkw kann dieses Konzept eine lohnende Investition sein. Denn das Unternehmen muss nur eine Person extern schulen und kann diese dann als Multiplikator für die Kollegen einsetzen.



An diesem schweren Auffahrunfall auf der A1 waren drei Lastkraftwagen beteiligt.

© picture alliance/dpa | Alex Talash

Wie dies aussehen kann, hat unser Co-Autor Julian Hoffmann, Ressortleiter Test und Technik beim ETM Verlag, bei Logistik Schmitt in Bietigheim erfahren. Geschäftsführer Rainer Schmitt hat mit Stefan Schupp seinen eigenen Fahrtrainer im Team. Somit muss niemand für eine Schulung extra aus dem Betrieb genommen werden. Der Fahrtrainer geht stattdessen mit auf Tour und klärt unterwegs über die Assistenten und eine möglichst sichere Fahrweise auf. Das spart gleichermaßen Zeit wie Geld.

„Jedes Jahr muss jeder Fahrer mindestens einmal mit Stefan fahren“, erklärt Schmitt sein striktes Programm. Über die gesamte Flotte von rund 100 Lkw sei der Kraftstoffverbrauch damit um über 15 Prozent zurückgegangen – von 31 Liter Diesel pro 100 Kilometer in 2021 auf die Marke von 26 Litern in 2023. Hochgerechnet auf das Jahr und alle Lkw entspricht das einer Ersparnis von sage und schreibe fünf vollen Tankzügen. „Das hätte ich vorher nie geglaubt“, gibt Schmitt zu. Schupp wiederum reicht die Lorbeeren an die Fahrer weiter: „Sie leisten die Ersparnis Tag für Tag im Team hinterm Steuer. Wür-

den sie die spritsparende Fahrweise nicht annehmen, wäre nichts gewonnen.“ Schupp ist sich außerdem sicher, dass durch die regelmäßigen Schulungen schwere Unfälle vermieden werden. Für ihn ist klar: „Ein Notbremsassistent rettet Leben.“

Mit dem Kopf dabei

Die Fahrer bei Logistik Schmitt verdienen in den Augen von Schupp ein großes Lob: „Die sind alle sehr aufgeschlossen, wenn sie die

Assistenten erklärt bekommen. Einfach draufsetzen und fahren – das funktioniert heute mit den Systemen und dem ökologischen beziehungsweise ökonomischen Anspruch nicht mehr. Gerade, wenn dann noch die E-Mobilität dazukommt.“ Wer da nicht richtig geschult wird und nicht weiß, wie die Technik funktioniert, der schaltet ab – die Technik und den Kopf.

Egal, ob mit eigenem Fahrtrainer oder der Einweisung durch die Hersteller: Wichtig ist, zu vermitteln, wie die Assistenzsysteme funktionieren und was man tunlichst vermeiden sollte, um sie im Falle eines Falles nicht im Affekt zu übersteuern. Bilder und praktische Übungen sind dabei wertvoll und sagen mehr als tausend Worte. Probieren Sie es, es ist einen Versuch wert. Menschenleben wert. (Bz)

Ist eine ausführliche Schulung beim Hersteller nicht umsetzbar, bietet sich eine Einweisung im Betrieb an. Wichtig ist, dass die Fahrerinnen und Fahrer verstehen, wie die Assistenzsysteme funktionieren und dass die Technik sie in extremen Situationen unterstützt. Dennoch behält der Mensch am Steuer die Kontrolle – und auch die Verantwortung für eine sichere Fahrt.

„Es lohnt nicht, an der Prävention zu sparen“

Seit den Sozialwahlen im Oktober 2023 stehen Hanno Harms und Stefan Wurzel als Vorstandsvorsitzende an der Spitze der BG Verkehr. Im Interview mit dem SicherheitsProfi sprachen sie über Ziele und Prioritäten ihrer Amtszeit.



Viele unserer Leserinnen und Leser kennen das Innenleben der BG Verkehr nicht so genau. Welche Aufgaben haben Sie als Vorstandsvorsitzende?

Harms: Als Vorstandsvorsitzende vertreten wir die BG Verkehr nach innen und nach außen. Die Vertretung nach außen stellt hierbei einen Schwerpunkt dar. Wir bringen uns als BG Verkehr in politische Diskussionen ein, besonders was die Gestaltung der gesetzlichen Unfallversicherung, deren Ausrichtung und Gewichtung angeht. Wir verzeichnen im Bereich

der sozialen Selbstverwaltung aus mehreren politischen Richtungen Störfeuer, gegen das wir uns behaupten müssen.

Wurzel: Als Vorstandsvorsitzende müssen wir aufpassen und anregen. Aufpassen, dass das, was besprochen und beschlossen worden ist, auch so weiterverfolgt wird. Und anregen, dass das, was im Rahmen der BG Verkehr beschlossen wird, auch draußen bei den Verbänden ankommt und Beachtung findet. Und umgekehrt natürlich auch.

Was motiviert Sie, sich ehrenamtlich in der BG Verkehr zu engagieren?

Harms: Selbstverwaltung heißt Selbstgestaltung. Das ist in der berufsgenossenschaftlichen Welt um ein Mehrfaches besser möglich als bei anderen Sozialversicherungsträgern. Mich motiviert, dies bei der BG Verkehr verantwortlich mitzugestalten.

Wurzel: Die Arbeit als Vorstandsvorsitzender macht nicht immer Spaß, aber sie bereitet Freude. Unsere Aufgabe ist es, das Arbeitsumfeld sicherer zu machen. Wenn wir das erreichen, macht es mir Freude und motiviert mich. Es motiviert mich auch, wenn wir durch Erfolge in der Präventionsarbeit den Kolleginnen und Kollegen zeigen können, dass sich Prävention lohnt und damit Geld gespart wird. Und auch, dass durch gute Präventionsarbeit

„Die Fahrerassistenzsysteme müssen technisch noch besser werden.“

Stefan Wurzel, Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Arbeitgeberseite

menschliches Leid erspart bleibt, motiviert mich ungemein.

Welche Ziele haben Sie sich für diese Amtszeit gesetzt?

Wurzel: In den letzten 20 Jahren hat sich die BG Verkehr erfolgreich für Fahrerassistenzsysteme eingesetzt, die zahlreiche Unfälle verhindert haben. Da sind wir aber nicht am Ende. Wir müssen uns weiter um die Assistenzsysteme kümmern. Die Assistenzsysteme müssen technisch noch besser werden und eine größere Verbreitung finden. Das trägt dazu bei, schwere Unfälle zu verhindern und die Fahrer zu entlasten. Der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Sehr am Herzen liegt mir auch die Entwicklung des Trauma-Lotsen-Programms. Mit diesem Programm hilft die BG Verkehr Versicherten, die bei der Arbeit Schreckliches erlebt haben, ihre Traumata zu



Hanno Harms (59) ist seit 2021 Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Versicherterseite. Er arbeitet hauptberuflich als Bereichsleiter Telekommunikation im Fachbereich Telekommunikation/IT der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi im Landesbezirk Niedersachsen/Bremen.



© Marco Grundt

Entschlossen und kompromissbereit:
Das Duo an der Spitze der BG Verkehr mit
Stefan Wurzel (links) und Hanno Harms.

„Wir müssen uns schützend vor das jetzige System der gesetzlichen Unfallversicherung stellen.“

Hanno Harms, Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Arbeitnehmerseite

Die deutsche Wirtschaft, und nicht zuletzt die Verkehrswirtschaft, steckt in einer schwierigen Lage. Was bedeutet das für die BG Verkehr als gesetzliche Unfallversicherung?

Wurzel: Das macht unsere Arbeit natürlich auch schwieriger. In dem Moment, wo beispielsweise aus konjunkturellen Gründen die Lohnsummen sinken, ist auch weniger Geld für Ausgaben da. Darauf muss sich die BG Verkehr dann einstellen. Wir müssen auch darauf achten, die Beiträge so lange wie möglich stabil zu halten, um die Unternehmen nicht zusätzlich zu belasten. Gleichzeitig haben wir noch eine andere Aufgabe: Wir müssen unseren Mitgliedsunternehmen vermitteln, dass es sich auf lange Sicht nicht lohnt, an Prävention, Schulungen und Sicherheitsfachkräften zu sparen. Das sind Investitionen, deren Streichung sich irgendwann rächt.

Harms: Jeder in Arbeits- und Gesundheitsschutz investierte Euro ist ein gut investierter Euro. Diese Diskussion ist für uns vor dem Hintergrund der angespannten Lage in einigen Branchen schwierig zu führen. Aber es nützt nichts. Unser Ziel dabei ist ganz klar. (bjh)

überwinden und schnell wieder in ihr Leben und zu ihrer Arbeit zurückzukehren.

Harms: Wir müssen uns als politisch agierende BG in die politische Diskussion einschalten und uns dabei schützend vor das jetzige System der gesetzlichen Unfallversicherung stellen. Wir können in der Welt der Berufsgenossenschaften für die Versicherten und unsere Mitgliedsunternehmen Leistungen auf einem extrem hohen Niveau erbringen.

Wir brauchen kein Modell analog den Krankenversicherungen mit ihren hauptamtlichen Vorständen. Zweitens werden wir uns dafür einsetzen, dass wir mit dem Verbund der BG Kliniken eine eigene Kliniklandschaft mit einer Spitzenmedizin und extrem gutem Leistungsangebot behalten. Wir müssen darauf achten, dass dies in den Diskussionen um die Krankenhausreform berücksichtigt wird. Die BG Kliniken sind Aushängeschild und der Beweis für die Leistungsfähigkeit der gesetzlichen Unfallversicherung.

Und drittens: Wir müssen als Vorstandsvorsitzende dafür sorgen, dass die wichtigen Themen aus den Präventionsfachausschüssen übergreifend für die gesamte BG Verkehr diskutiert werden. Beispiele dafür sind die Themen KI oder auch das Arbeiten im Homeoffice. Dies betrifft nahezu alle Unternehmen

und muss mit guter Präventionsarbeit begleitet werden. Was mir ein weiteres wichtiges Anliegen ist: Gutes tun und darüber sprechen. Bei der Darstellung unserer Leistung gegenüber Mitgliedsunternehmen und Versicherten, aber auch nach außen. Dabei haben wir sicherlich noch Luft nach oben.

Herr Wurzel, Sie vertreten die Arbeitgeberseite. Sie, Herr Harms, die Versichertenseite. Sind da Differenzen nicht programmiert?

Wurzel: Wir müssen uns sowieso immer einigen. Sonst wird nichts entschieden. Natürlich gibt es Diskussionen, aber da beide Seiten wissen, dass wir einen Kompromiss finden müssen, werden sie konstruktiv geführt.

Harms: Das Schöne an der sozialen Selbstverwaltung ist, dass es niemand mit einem doppelten Stimmrecht gibt, der in Streitfragen entscheidet. Wir können uns auf dem Weg zu einer Entscheidung noch so irre streiten. Wenn ein Kompromiss gefunden worden ist, vertreten wir ihn gemeinsam nach außen. Das ist wichtig für uns, gerade nach dem Neustart mit vielen neuen Selbstverwalterinnen und Selbstverwaltern. Wir alle wollen die gesetzliche Unfallversicherung modern gestalten. Dafür ringen wir um den besten Weg für die Versicherten und die versicherten Unternehmen. Stillstand will niemand. Daher: selbstverwalten und Zukunft gestalten.



Stefan Wurzel (61) ist Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf Arbeitgeberseite. Der Speditions- und Transportunternehmer repräsentiert den größten Wirtschaftszweig der Mitgliedsunternehmen. Er ist Mitinhaber der Erich Wurzel GmbH & Co. KG mit Sitz in Hamburg und Elze (Niedersachsen).



Ihre Frage:

„Muss man hinter einer Fensterscheibe auf Sonnenschutz achten?“

Unsere Antwort von Dr. Gabriele Meyer, Leiterin des Referats Biostoffe und UV-Strahlung

Ultraviolette Strahlung trifft mit unterschiedlichen Wellenlängen auf die Erdoberfläche. Die langwellige UV-A-Strahlung wird für Menschen nur in sehr hohen Dosen problematisch. Die UV-B-Strahlung dagegen kann Haut und Auge schon nach relativ kurzer Zeit schädigen.

Die Frontscheiben von Fahrzeugen mit geschlossenen Kabinen schützen zuverlässig vor UV-Strahlung. Sie werden aus Verbundglas hergestellt. Die darin eingearbeiteten Folien halten UV-A- und UV-B-Strahlung ab. Die Seitenscheiben eines Fahrzeugs bestehen in der Regel aus Vollglas. Messungen des Instituts für Arbeitsschutz

der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung haben gezeigt, dass Vollglasscheiben in Fahrzeugen zwischen fünf und zehn Prozent der UV-A-Strahlung passieren lassen. Ein Sonnenbrand ist somit in der Fahrzeugkabine bei geschlossenen Seitenscheiben nicht möglich.

Genau wie die Seitenfenster von Fahrzeugen sind auch Fensterscheiben in Gebäuden für einen geringen Teil der UV-A-Strahlung durchlässig, halten aber die UV-B-Strahlung vollständig zurück. Ein Sonnenbrand ist in Räumen also normalerweise nicht zu befürchten – es sei denn, man setzt sich direkt vor ein geöffnetes Fenster.



545.000 Menschen

behandelt die gesetzliche Unfallversicherung jährlich an ihren 13 Standorten. Die BG Kliniken sind mit knapp 16.000 Beschäftigten eine der größten Klinikgruppen Deutschlands.



Blitze schlagen mehrfach ein

Die weit verbreitete Behauptung, ein Blitz würde nie zweimal an derselben Stelle einschlagen, ist falsch. Niederländische Forscher untersuchten mit einem speziellen Radioteleskop die Ausbreitung von Blitzen. Sie wiesen nach, dass sich unter bestimmten Bedingungen eine Gewitterwolke nach einem Einschlag sehr schnell wieder auflädt. So könne es zu wiederholten Einschlägen am selben Ort kommen. Die meisten Blitzeinschläge gibt es in den Monaten Juni, Juli und August. Im Jahr 2023 hielt der 22. Juni mit 42.079 Einschlägen die Spitzenposition, so die Auswertung des Blitz-Informationendienstes von Siemens Deutschland. Für das Jahr 2023 wurde mit rund 316.000 Blitzeinschlägen eine um 30 Prozent höhere Gewittertätigkeit als im Vorjahr verzeichnet.

[+ https://press.siemens.com/de/de](https://press.siemens.com/de/de)



Hauptsache, Schutz!

Lärm kann krank machen. Und ist das Gehör einmal geschädigt, lässt es sich nicht mehr heilen. Deswegen ist konsequenter Gehörschutz in lauten Arbeitsbereichen vorgeschrieben, aber auch in der Freizeit sehr zu empfehlen. Für die Schalldämmung spielt es keine Rolle, ob man Gehörschutz direkt im Ohr oder Kapseln über dem Ohr trägt. Für alle Varianten gibt es unterschiedlich dämmende Ausführungen. Entscheidend für die Auswahl ist die genaue Ermittlung der Belastungen sowie der Umgebungsbedingungen. Abgesehen von Dauer und Intensität spielt auch die Frequenz der Geräusche eine Rolle. Ausführliche Informationen zu Lärm und Gehörschutz bietet die Themenseite Lärm der BG Verkehr im Internet.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode 20222745



Wenn die Finger taub werden

Auf der Innenseite des Handgelenks laufen diverse Sehnen und drei Hauptnerven durch eine Art Tunnel aus Gewebe. Kommt es hier, zum Beispiel als Folge einer Überlastung des Handgelenks, zu Schwellungen, entsteht Druck auf den Mittelarmnerv (Medianusnerv). Dieser Nerv ist unter anderem für die Bewegungen von Daumen, Zeige- und Mittelfinger zuständig. Betroffene berichten anfangs über Taubheitsgefühl, Kribbeln und Schmerzen. Meist ist die Erkrankung zu diesem Zeitpunkt gut zu behandeln. Im Spätstadium kann es allerdings zu bleibenden Schäden der Muskulatur kommen. Dann sind die Kraft und die Beweglichkeit der Hand nicht mehr gegeben und selbst das Halten einer Kaffeetasse wird zur Herausforderung. Das sogenannte Carpal-Tunnelsyndrom wurde 2015 in die Liste der Berufskrankheiten aufgenommen. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat nun eine Broschüre veröffentlicht, die unter anderem beschreibt, mit welchen Maßnahmen man Risikofaktoren reduzieren kann.

+ **Mensch und Arbeitsplatz – Dem Carpal-Tunnelsyndrom vorbeugen**
DGUV Information 209-097
publikationen.dguv.de

Infos aus der BG Verkehr

Neue Seite zum Klimawandel

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) bündelt im Internet Informationen zum Klimawandel. Das Angebot ist weit gefasst und behandelt unter anderem Hitze, UV-Schutz, Allergien sowie die Auswirkungen auf Psyche und Gesundheit.

+ www.dguv.de/de/praevention/klimawandel



Versicherungsschutz im Ausland

Werden Beschäftigte ins Ausland entsendet, stellen sich viele Fragen zum Versicherungsschutz durch die gesetzliche Unfallversicherung. Umfangreiche Informationen dazu finden Unternehmensleitung und Beschäftigte in der Broschüre „Gesetzliche Unfallversicherung bei Entsendung ins Ausland“.

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

Beratung vor Ort

Sie haben Fragen zu Ihrer Veranlagung zu den Gefahrtarifstellen, den tatsächlichen Betriebsverhältnissen oder der Zuordnung des meldepflichtigen Entgelts zu den Gefahrtarifstellen? Unsere Mitarbeitenden im Außendienst des Referates Beratung und Prüfung beraten Sie zur Mitgliedschaft, dem Beitrag und zu sonstigen Fragen der Unfallversicherung gerne vor Ort. Weitere Informationen zu unserem Service finden Sie auf unserer Homepage.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16893404

Wer nachdenkt, sorgt vor

UV-Strahlung kann Hautkrebs verursachen. Wer konsequent vorbeugt, kann sich sehr gut davor schützen. Zwei Betroffene erzählen, wie sich ihre Einstellung seit der Diagnose verändert hat.

Allen Krebserkrankungen gemeinsam ist, dass sie die körpereigenen Zellen angreifen. Wird die genetische Information in der Zelle dauerhaft verändert, wächst etwas Neues heran. Und das ist in der Regel gefährlich.

Schwarzer und weißer Hautkrebs

Manche Krebsformen bleiben jahrelang unbemerkt und wachsen langsam, andere breiten sich in das Nachbargewebe, in die Organe, das Lymphsystem etc. aus und bilden dort Metastasen. So wie der schwarze Hautkrebs, das maligne Melanom (das bedeutet bösartige schwarze Geschwulst). Wird das Melanom früh erkannt und entfernt, ist die Heilungschance sehr gut.

Auch beim weißen Hautkrebs, der nachweislich durch UV-Strahlung ausgelöst werden kann, wird die Zellteilung gestört. Je nachdem, ob diese Zellen an der Hautoberfläche liegen (Epithel) oder in den tieferen Hautschichten (Basalzellen), bezeichnet man die Erkrankung als Basalzellkarzinom oder Plattenepithelkarzinom. Im Unterschied zum schwarzen Hautkrebs bildet der helle Hautkrebs zunächst keine Metastasen, sondern er vergrößert sich flächig an seinem Standort. Rechtzeitig erkannt ist diese Krebsform sehr gut behandelbar, denn das befallene Gewebe wird großflächig weggeschnitten. Unterbleibt dies, kann der Tumor in die umliegenden Knorpel, Muskeln und Knochen wachsen und dann auch metastasieren. Jede Krebsart steht für sich, aus einem weißen Hautkrebs wird also

nicht später ein malignes Melanom. Nur der weiße Hautkrebs kann als Berufskrankheit anerkannt werden.

Man darf bloß nicht warten

Martin Perkuhn ist 58 Jahre alt und an der Küste aufgewachsen. Der gelernte Maschinenschlosser machte eine Ausbildung zum Fischwirt und war jahrelang in der kleinen Hochseefischerei tätig. Seit 1988 arbeitet er in der Fischereiaufsicht in Büsum. Als er Ende dreißig war, meldete sich Martin Perkuhn zum ersten Mal für ein Hautkrebs-Screening an. Dass er viele Leberflecken am ganzen Körper hat, fand er nicht wirklich beunruhigend. Inzwischen hat er am obe-

ren Rücken einen Fleck weniger: „Der wurde großflächig herausgeschnitten, etwa so groß wie eine Sondermarke der Deutschen Post. Die Hautklinik hatte Angst, dass der Krebs gestreut hat“, erzählt er.

Die 36-jährige Kati Rietze lebt in Sachsen und arbeitet, seit sie 2004 ihre Ausbildung bei der Post begann, als Zustellerin. Die ersten Jahre war sie mit dem Fahrrad auf Tour, heute ist sie als Verbundzustellerin mit einem Transporter unterwegs. Bis zu 15 Kilometer legt sie täglich zu Fuß zurück, überwiegend im Freien. Vor zwei Jahren nutzte Rietze erstmalig ein Angebot zum kostenlosen Hautcheck. Dabei erfuhr sie, dass die kaum sichtbaren



„Ich habe vor der Diagnose selten Sonnencreme verwendet, hatte auch nie ein Problem mit Sonnenbrand. Das Hautkrebs-Screening habe ich eigentlich bloß so gemacht. Und das Ergebnis war dann schon ein kleiner Schock. Ich kann nur jedem dringend raten, regelmäßig zur Früherkennung zu gehen.“

Kati Rietze, Zustellerin

rauen Stellen oberhalb der Nasenwurzel und auf dem Jochbein sofort behandelt werden müssen. „Ich habe vorher eigentlich selten Sonnencreme verwendet“, sagt sie. „Ich hatte im Gesicht nie Sonnenbrand. Es gibt in meiner Familie keine Vorbelastung.“ Damit sich die Krebsvorstufe auf ihrer Haut nicht weiter ausbreitet, trägt sie zweimal täglich eine medizinische Salbe auf. Darüber kommt Sonnencreme mit UV-Schutz-Faktor 50 und alle sechs Monate geht sie zur Kontrolle.

Individueller und betrieblicher Gesundheitsschutz

Die Berufskrankheit „Plattenepithelkarzinome oder multiple aktinische Keratosen der Haut durch natürliche UV-Strahlung“ (Hautkrebs und seine Vorstufen) ist mit Abstand die am häufigsten anerkannte Berufskrankheit bei der BG Verkehr. Für Arbeitgeber gilt, dass sie für Schutz vor der UV-Strahlung sorgen müssen, wenn Beschäftigte regelmäßig eine Stunde oder mehr am Tag im Freien arbeiten. Außerdem müssen sie eine Arbeitsmedizinische Vorsorge anbieten (Details dazu in der Arbeitsmedizinischen Regel 3.3).

Marion Marquardt ist am Zustellstützpunkt Leipzig Fachkraft für Arbeitssicherheit. In Sachen Sonnenschutz läuft man bei ihr offene Türen ein. Die Beschäftigten können sich aus dem Katalog ihre persönliche Arbeitskleidung zusammenstellen, es gibt Sonnenbrillen, Kühltücher, spezielle Sonnenhüte – und wer die nicht mag, könnte sich für das Käppi entscheiden. „Aber zwingen kann ich niemanden“, sagt sie mit einem kleinen Seufzer. „Und wir verteilen auch nicht an alle dieselbe Sonnenmilch, sondern die Teams können einen Etat beantragen, aus dem sie eine auf ihre Bedürfnisse angepasste Sonnencreme beschaffen.“

Auch Perkuhn bestätigt, dass Sonnenschutz ein ziemlich persönliches Thema sei. Vor einem Jahr starb seine ältere Schwester: „Krebs in allen Organen. Als sie klein war, wurde das Land wiederaufgebaut, da hat man nicht nach Sonnencreme gefragt. Später war sie nie bei einer Vorsorgeuntersuchung.“ Genau wie er selbst – bis die Diagnose kam. „Das ist jetzt komplett anders. Ich hole mir den Termin für das Hautkrebs-Screening meist ein Jahr im Voraus. Privat nutze ich Sonnencreme mit hohem Lichtschutzfaktor, bevor ich mich bewusst in die Sonne begeben. Und wenn ich zum Beispiel

Rasen mähe und die Sonne brennt mir auf den Kopf, trage ich eine Mütze.“

Aus Erfahrung klug geworden

Kati Rietze und Martin Perkuhn sind sich nie begegnet. Die Frage nach ihrer Botschaft an die Leserinnen und Leser beantworten dennoch beide mit demselben Satz: „Geht zum Hautkrebs-Screening – je früher, desto besser!“ Beide hängen ihre Erkrankung nicht an die große Glocke – aber wenn sie im Team oder auf einem Seminar darüber sprechen, „ist auf einmal Ruhe und alle hören zu“.

Die meisten Krankenkassen gehen über die gesetzlich vorgeschriebene Vorsorgeleistung hinaus, die erst ab 35 Jahren alle zwei Jahre

ein kostenloses Hautkrebs-Screening vorsieht, und bieten die Untersuchung für Jüngere ebenfalls kostenlos an. Hier scheint bereits ein Umdenken stattzufinden: „Unsere jungen Leute sind vorsichtiger“, beobachtet Marion Marquardt. Für die Einstellung zum Sonnenschutz spielt die Familie eine wichtige Rolle: „Meine Kinder hatten keine Wahl“, bekräftigt Perkuhn. „Die habe ich schon im jüngsten Alter mit zur Vorsorge genommen. Auch bei ihnen wurde schon vorsorglich etwas entfernt.“ (dp)

⊕ UV-Strahlung: Gesundheitsgefahren und Schutzmaßnahmen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19957011



© BG Verkehr

„Da ich als Kind öfters beim Hautarzt war und auch viele Leberflecken habe, bin ich als Erwachsener wieder mal zum Hautarzt gegangen. Er hat eine auffällige Veränderung entdeckt, die entfernt werden musste. Man darf bei Hautkrebs nicht warten, es ist eine Frage der Früherkennung! Meine Kinder hatten keine Wahl, die mussten schon früh mit und gehen immer noch.“

Martin Perkuhn, Fischereiaufsicht

Die Selbstverwaltung der BG Verkehr entscheidet auf der Grundlage gesetzlicher Vorgaben über die Beiträge. An diese Entscheidung ist die Verwaltung gebunden. Unsere Beschäftigten erklären gern, wie die aktuelle Beitragsforderung zustande kommt.

Infos zum Umlagebeitragsbescheid

Im April haben die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr den Beitragsbescheid für das Umlagejahr 2023 und die Vorschussforderung für 2024 erhalten. Der Beitragsfuß, die zentrale Rechengröße, sank auf 2,75.

Nachdem die Beitragsbescheide bei unseren Mitgliedsunternehmen angekommen sind, steht das Telefon in der Sachbearbeitung kaum still.

Hier lesen Sie ein fiktives Protokoll, das typische Fragen aufgreift.

Ich habe genug Versicherungen, wieso kann ich die Mitgliedschaft bei der BG Verkehr nicht kündigen?

Die gesetzliche Unfallversicherung wurde geschaffen, damit niemand nach einem schweren Arbeitsunfall allein dasteht. Die Betroffenen erhalten die bestmögliche medizinische Versorgung, die Arbeitgeber werden von der Haftung befreit. Die Finanzierung basiert auf dem Solidarprinzip: Alle Unternehmen zahlen ein. Wer nach einem Unfall oder wegen einer Berufskrankheit auf Unterstützung angewiesen ist, erhält sie.

Jedes Unternehmen in Deutschland ist gesetzlich zur Mitgliedschaft in einer Berufsgenossenschaft verpflichtet.

Und alle zahlen denselben Beitrag?

Nein – alle erhalten dieselben Leistungen, aber der jährliche Beitrag wird individuell nach den Bruttoentgelten der Beschäftigten in den Unternehmen und der Gefahrklasse festgesetzt. Und außerdem hat die Anzahl der Arbeitsunfälle in einem Unternehmen Einfluss – Sie bekommen unter bestimmten Bedingungen einen Nachlass. Es kann aber

$$\frac{\text{Entgelte}^* \times \text{Gefahrklasse} \times \text{Beitragsfuß}}{1.000} = \text{Beitrag}$$

* Lohnsumme oder Versicherungssumme

auch sein, dass wir einen Zuschlag erheben müssen, das hängt von der Anzahl und Schwere der Arbeitsunfälle ab.

Das finde ich unfair, jeder kann doch mal Pech haben!

Da gebe ich Ihnen recht. Trotzdem hat das Beitragsausgleichsverfahren seinen Sinn, weil es ein ganz konkreter Anreiz zur Prävention ist. Und es ist eine gesetzliche Vorgabe, an die wir uns halten müssen.

Muss ich den Nachlass extra beantragen?

Nein, den Nachlass berechnen wir automatisch und er wird in Ihrem Beitragsbescheid ersichtlich.

Aber dann hätte ich ja letztes Jahr einen Nachlass kriegen müssen!

Leider nein, denn Ihr Unternehmen ist noch keine drei vollen Jahre bei uns versichert. Ein anderer Grund wäre, wenn Sie weniger als 62 Euro pro Jahr zahlen müssen – das ist unser Mindestbeitrag und darauf gibt es keinen Nachlass mehr.

Sie schreiben da etwas von Vorschussforderung, wieso muss ich der BG Verkehr denn einen Vorschuss zahlen?

Die Finanzierung der BG Verkehr erfolgt nach dem Prinzip der nachträglichen Bedarfsdeckung: Das bedeutet, die Ausgaben werden erst im Folgejahr betrachtet und auf die Unternehmen verteilt. Zur Finanzierung der laufenden Ausgaben, wie zum Beispiel

Heilbehandlungen, werden Vorschüsse erhoben. Neben der Kostenentwicklung im Gesundheitssektor spielen für unseren Finanzbedarf zum Beispiel die Anzahl und die Schwere der Unfälle eine Rolle, außerdem, wie viele Mitgliedsunternehmen mit welchen Lohnsummen versichert sind und wie hoch unser Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften ist. Die Schlussabrechnung erfolgt im Nachfolgejahr über den eigentlichen Umlagebeitragsbescheid, der zusammen mit der neuen Vorschussberechnung versandt wird. Die Mitgliedsunternehmen zahlen wirklich nur so viel, wie die Berufsgenossenschaft ausgegeben hat. Es werden keine Gewinne erwirtschaftet.

Wir sind finanziell am Anschlag, können Sie mich nicht wenigstens von dieser Lastenverteilung befreien?

Eine generelle Befreiung von der Lastenverteilung besteht, wenn die jährliche Lohnsumme unter dem Schwellenwert von 244.500 Euro liegt. Das hilft den kleineren Unternehmen. Wir haben da wenig Spielraum, denn die Lastenverteilung ist ein Finanzausgleich unter den Berufsgenossenschaften. Lassen Sie mich an einem Beispiel erklären, warum das wichtig ist: Im Bergbau gab es viele Jahre lang schwere Unfälle und Erkrankungen. Die Branche als solche spielt in Deutschland heute keine Rolle mehr. Damit weiter die Renten an die Betroffenen gezahlt werden können, übernehmen alle

gewerblichen Berufsgenossenschaften solidarisch die Kosten.

Muss ich alles auf einen Schlag bezahlen?

Nein, fast immer wird die Forderung auf elf Monatsraten aufgeteilt. Die Raten sind vom 15. Mai 2024 bis zum 15. März 2025 fällig. Beachten Sie also, dass die Vorschussraten für 2024 auch noch in 2025 fällig sind. Am einfachsten ist ein Lastschriftmandat, dann brauchen Sie sich um die Fristen nicht zu kümmern.

Kann ich die Infos zum Beitrag irgendwo nachlesen?

Ja klar, das steht alles auf unserer Internetseite, da finden Sie auch Rechenbeispiele. Und sonst rufen Sie gern wieder an oder vereinbaren einen Beratungstermin. Die Durchwahl zum Sachbearbeitungsteam steht auf dem Bescheid.

Franziska Mallmann
Stv. Leiterin der Abteilung für
Mitgliedschaft und Beitrag



Kontakt

E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
Telefon: +49 40 3980-0

Informationen zu Beiträgen und zur Beitragsberechnung

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16483635

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

Kennzahlen zur Beitragsumlage 2023

Anzahl Unternehmen am 31.12.2023	207.102
Gesamtentgelt (umfasst Lohn- und Versicherungssummen)	46,21 Milliarden Euro
Umlageforderung	737,2 Millionen Euro
Beitragsfuß (einschließlich Lastenverteilung nach Neurenten)	2,75
Umlageforderung Lastenverteilung nach Entgelten	62,4 Millionen Euro
Beitragsfuß Lastenverteilung nach Entgelten	1,90
Freibetrag Lastenverteilung nach Entgelten	244.500 Euro



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



© BG Verkehr/Marco Grundt

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des
Geschäftsbereichs
Prävention

Vision Zero

Lehnen Sie sich nicht zurück, um darauf zu warten, dass sich für die Vision Zero schon jemand anderes engagiert. Ohne Sie geht es nicht.

Die Vision Zero ist die Vorstellung von einer Welt ohne tödliche und schwere Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten. Sie erinnern sich? Die Unfallversicherungsträger haben sich dazu bekannt und wir arbeiten täglich daran. Da sieht man förmlich, wie sich der interessierte Beobachter zurücklehnt und sagt: „Da bin ich doch mal gespannt, wie die das machen wollen!“ So funktioniert Vision Zero natürlich nicht. Vision Zero braucht die aktive Beteiligung der Unfallversicherungsträger, der Unternehmerinnen und Unternehmer und der Versicherten. Es ist ein Appell an alle. Denn Vision Zero funktioniert nicht durch neue Gesetze, rigorosere Verbote und radikale Einschränkungen. Neue Verbote unterdrücken Innovation, Kreativität und Motivation, die wir in der aktuellen Wirtschaftslage dringend brauchen. Vision Zero benötigt Einsicht und Verständnis für die Bedeutung von Sicherheit und Gesundheit und den unbedingten Willen, dass alle am Ende des Arbeitstages gesund nach Hause kommen. Die Bereitschaft, sich konsequent an existierende Regeln zu halten, ist ohnehin eine wichtige Voraussetzung. Idealerweise funktioniert die Vision Zero mit den damit verbundenen sieben goldenen Regeln, die Sie in einem kurzen Animationsfilm auf unserer Internetseite finden. Also bitte nicht zurücklehnen!

Impressum

Herausgeber:

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

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka,
Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktionsleitung:

Dorothee Pehlke (dp)

Redaktion:

Renate Bantz (Bz),
Moritz Heitmann (mh),
Björn Helmke (bjh)

Leserbriefe:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

contenova UG
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

Druckerei und Verlag:

Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr



**Haben Sie schon
unser Quiz auf
Seite 5 gesehen?**

Die Lösungen für
„Testen Sie Ihr Wissen“:
Frage 1 – a, b, c
Frage 2 – b, c
Frage 3 – a, b

Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 15. April 2024

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

So erreichen Sie die
BG Verkehr



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

Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel. 040 3980-0
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de
info@bg-verkehr.de
praevention@bg-verkehr.de

+ www.bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel. 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
+ www.asd-bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 102
42103 Wuppertal
Tel. 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Bezirksverwaltung Tübingen

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

Datenschutz

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

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 18709008

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

Unser Mitgliedermagazin erscheint in Varianten für die Branchen Güterkraftverkehr, Personenverkehr, Entsorgung, Luftfahrt, Schifffahrt und Post, Postbank, Telekom. Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint im
September 2024.



© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Adressänderungen und Abbestellungen



Für Adressänderungen und Abbestellungen benötigen wir den Zustellcode Ihrer Ausgabe. Sie finden ihn direkt über der Adresseile auf der Rückseite des Magazins.

+ Änderungen bitte per Mail an: redaktion@sicherheitsprofi.de

A young woman with dark, curly hair and glasses is smiling broadly while looking at a laptop screen. She is wearing a grey t-shirt. The background is a blurred indoor setting with warm lighting. A white rectangular area is present in the top right corner of the image.

*Ich lese was,
was ihr nicht lest.*

**Ein Klick und Sie
wissen mehr.**



www.bg-verkehr.de/medien/newsletter