

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr



Schwerpunkt | 8

Hubfahrzeuge

Verantwortung Chef sein verpflichtet | 14

Reportage Der Rock 'n' Roll Trucker | 16



Liebe Leserin, lieber Leser,

Kommunikation ist heute so vielfältig wie nie zuvor. Und doch finden neben den vielen digitalen Medien auch Zeitschriften und Magazine weiterhin ihre Leser. Ich selbst nehme noch sehr gern Papier in die Hand und diese Vorliebe scheinen Sie zu teilen, denn viele unserer Leser haben sich dafür ausgesprochen, weiterhin eine gedruckte Fassung unseres Mitgliedermagazins zu erhalten. Im letzten

Jahr haben wir deshalb im Zuge unserer Fusion beschlossen, den Mix aus digitalen Medien und Druckausgaben fortzusetzen und unter Kostengesichtspunkten zu optimieren.

Der neue SicherheitsProfi – sagen Sie uns Ihre Meinung!

Jetzt halten Sie die erste Ausgabe unseres neuen SicherheitsProfi in Händen. Wir wollen Sie informieren, Anregungen bieten und auf Themen aufmerksam machen, die für sicheres und gesundes Arbeiten wichtig sind. Bei den Inhalten bleiben wir uns treu: Im Mittelpunkt stehen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in den bei uns versicherten Branchen. Um Ihre Präventionsarbeit wirksam zu unterstützen, ist uns die Praxisorientierung besonders wichtig. Damit uns das gelingt, sind unsere Aufsichtspersonen und Experten oft als Autoren oder Koautoren an den Themen beteiligt. Ergänzt werden unsere Inhalte immer um Informationen zur Beitragsentwicklung, Berichte aus der Selbstverwaltung und zu unseren Leistungen.

Der SicherheitsProfi erscheint alle drei Monate. Aktualität bieten wir durch unseren kostenlosen Newsletter, der zukünftig monatlich verschickt wird. Zu Themen, die wir vertiefen wollen, gibt es wie bisher Infos im Internet, in Broschüren, Handbüchern und Filmen.

Natürlich sind wir gespannt darauf, wie Ihnen der neue SicherheitsProfi gefällt. Dazu planen wir im nächsten Jahr eine Leserbefragung. Aber auch schon jetzt können Sie uns gerne Ihre Meinung sagen: Schicken Sie einfach eine E-Mail an: redaktion@sicherheitsprofi.de

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

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

Redaktion:

Dorothee Pehlke (dp), Birgitta
Angenendt (ba), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Karl-Liebknecht-Str. 29, 10178 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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



08



16



14

Bilder: Kirk Williams/BG Verkehr, Heinz Stuedt/BG Verkehr, Christoph Papsch/BG Verkehr

Schnell informiert

- Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Unfallmeldungen 04

Sicher & Gesund

- Cateringhubfahrzeuge
- Anpassung an den Stand der Technik 08
- Fahrsicherheitstraining
- Zuschüsse der BG Verkehr 11
- Krafttraining für Gepäcklader
- Projekt am Hamburger Flughafen zeigt Erfolg 12

- Chef sein verpflichtet**
- Verantwortung der Unternehmer für den Arbeitsschutz 14

- Reportage**
- „Trucking Service“ fährt die Technik der Stars 16

- Betriebliche Gesundheitsförderung**
- Einfach mal neue Dinge ausprobieren 22

- Drohnen**
- DGUV informiert über Rechtsfragen 24

- Restalkohol**
- Wer trinkt, fährt nicht! 25

Gut versichert

- Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

- Sozialwahlen**
- Bewerberlisten stehen 27

- Neuer Gefahrtarif**
- Was ändert sich? 28

- Arbeitsunfall**
- Wir haften für Sie 29

Service

- Prävention aktuell**
- Dr. Jörg Hedtmann zum Thema Neustart 30

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



Bild: Verein Kinder-Unfallhilfe e.V.

15 Projekte erhalten den Roten Ritter

Der Verein Aktion Kinder-Unfallhilfe fördert seit 2010 vorbildliche Verkehrssicherheitsprojekte in Deutschland und zeichnet sie mit dem „Roten Ritter“ aus. 2016 wählte die Jury aus 80 Bewerbungen 15 Preisträger und belohnte die Verkehrssicherheitsarbeit mit insgesamt 25.000 Euro. Die fünf Hauptpreisträger sind die Kinderneurologie-Hilfe Münster, die Gartenstadtschule in Neumünster, das Institut für Sportwissenschaft der Universität Kiel, die Stadtschule Rotenburg sowie der Verkehrssicherheitsberater bei der Polizei Nordhorn, Edgar Eden.

+ www.kinder-unfallhilfe-online.de

Gefährliche Katerstimmung

Übelkeit, Schwindel und Mattigkeit sind typische Symptome eines Katers. Um zu vermitteln, wie sich zu viel Alkohol am Vorabend auswirkt, hat Ford einen „Hangover-Anzug“ entwickeln lassen. Damit kann man Wirkungen des Restalkohols auf die Reaktionsfähigkeit, das Sehen und Hören erleben. Der Anzug besteht aus einer speziellen Weste, Gewichten und einem Headset mit Brille und Kopfhörern. Ein Video dazu gibt es auf YouTube.



BG Kliniken kooperieren mit Lufthansa Aviation Training

Die BG Kliniken starten ein flächendeckendes Trainingsprogramm für ihre medizinischen Fachkräfte: Das Arzt- und Pflegepersonal der Traumazentren soll wichtige Fähigkeiten für die persönliche Entwicklung in interprofessionellen Teams erwerben. Als medizinischer Exklusivpartner wurde die Lufthansa Aviation Training GmbH gewonnen. Sie ist die Ausbildungsgesellschaft für fliegendes Personal der Deutschen Lufthansa AG und rund 200 weitere Fluggesellschaften.

Mehr als 50 mehrtägige Lehrgänge werden ab Sommer 2017 durchgeführt. In der Luftfahrt weiß man, wie wichtig der Mensch als bestimmender Faktor für die Sicherheit ist. Piloten und Kabinenbesatzungen lernen deshalb, eigene Verhaltensweisen und die anderer besser einzuschätzen, optimal im Team zu kommunizieren und dabei Fehler offen anzusprechen. Auch in der Patientenversorgung entsteht die Mehrzahl kritischer Situationen und Fehler durch menschliches Verhalten – beispielsweise durch unvollständige Kommunikation, verzögerte Entscheidungen, inadäquates Situationsbewusstsein, vermeidbare oder gefühlte Überforderung. Erfahrene Unfallchirurgen und Medizindidaktiker der Deutschen Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie (DGOU) haben deshalb gemeinsam mit Trainern der Ausbildungsgesellschaft die Lerninhalte aus der Luftfahrt für die Anwendung im Klinikalltag angepasst.

Prof. Dr. Dr. Reinhard Hoffmann, DGOU-Generalsekretär und Ärztlicher Direktor der BG Unfallklinik Frankfurt am Main begrüßt die Kooperation: „Im OP muss nicht nur jeder Handgriff, sondern auch die zwischenmenschliche Kommunikation sitzen. Mit den regelmäßigen Kompetenztrainings für medizinische Fachkräfte gehören die BG Kliniken auch hier zu den Innovationstreibern der Gesundheitswirtschaft.“ Die BG Kliniken sind das einzige Krankenhausunternehmen in Deutschland, das durch individuelle Kompetenztrainings systematisch für eine höhere Sicherheitskultur an seinen Standorten sorgt.



Bild: gettyimages.com/Bloomberg/Kontributor

Wir trauern um Ulrich Schmidt

Ulrich Schmidt, der Leiter unserer Dienststelle Schiffssicherheit, verstarb im Dezember letzten Jahres plötzlich und für alle unerwartet im Alter von nur 64 Jahren. Er hatte seine Tätigkeit 1988 nach Abschluss des Jurastudiums bei der See-Berufsgenossenschaft aufgenommen und war als Mitglied der Geschäftsführung der früheren See-Berufsgenossenschaft maßgeblich an der Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und dem Aufbau der Dienststelle Schiffssicherheit beteiligt. Die Leitung der Dienststelle übernahm er 2010. Er verfügte über ein außergewöhnliches fachliches Wissen und wurde aufgrund seiner großen Herzlichkeit und Menschlichkeit von allen sehr geschätzt. Die tiefe Ver-



Bild: Philipp Langenbuch/BG Verkehr

Ulrich Schmidt, Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit, verstarb im Dezember 2016.

bundenheit mit der Seeschifffahrt und ganz besonders mit den ihm anvertrauten Aufgaben der Dienststelle Schiffssicherheit war bemerkenswert und hat für ihn den Beruf zu seiner Berufung werden lassen.

Müde am Steuer

Bild: thinkstock.de/
iStock/nandyphotos



Eine neue Aktion „Vorsicht Sekundenschlaf!“ soll über die Gefahren von Müdigkeit am Steuer aufklären. Wie notwendig das ist, zeigt eine Umfrage unter 1.000 Autofahrern: Jeder vierte gab an, mindestens schon einmal am Steuer eingeschlafen zu sein. Viele der befragten Autofahrer glauben, dass sie mit frischer Luft aus dem

offenen Fenster oder lauter Musik aus dem Radio ihre Müdigkeit beseitigen können. Das ist ein Irrtum. Was im Notfall wirklich hilft, ist schlafen. Ein Kurzschlaf von 20 Minuten ist ideal, danach etwas Bewegung.

+ www.dvr.de

Messen und Veranstaltungen der BG Verkehr 2017

In diesem Jahr ist die BG Verkehr für ihre Mitgliedsunternehmen wieder auf den wichtigsten Branchentagen und Fachveranstaltungen vor Ort. Nächster Termin: Wissenschaftliche Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin vom 15. bis 17. März in Hamburg. Bei der Veranstaltung ist die BG Verkehr Kooperationspartner. Eine Übersicht über alle Termine gibt es auf der Website der BG Verkehr.

+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 16610280

Bild: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn



Gut sichtbar im Dunkeln

Verkehrsexperten schätzen, dass Fahrradfahrer und Fußgänger ihr Unfallrisiko um 50 Prozent senken können, wenn sie ihre Sichtbarkeit erhöhen. In einem kurzen Präventionsfilm zeigt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, wie das mit retroreflektierenden Elementen auf der Kleidung erreicht werden kann. Personen, die dunkle Kleidung tragen, sind in der Dunkelheit erst sehr spät zu sehen, bei heller Kleidung auf 40 Meter, mit reflektierenden Applikationen aber auf bis zu 150 Meter.

+ www.dguv.de

Alarmstufe Rot

Neue Ausstellung der DASA

Wie gehen Menschen mit Katastrophen und Unglücksfällen um? Diese Frage stellt die DASA Arbeitswelt Ausstellung in Dortmund. Hier machen die Besucher eine düstere Reise in die Geschichte tragischer Unglücke: vom Super-GAU in Tschernobyl über außergewöhnliche Verkehrsunfälle wie den ICE-Unfall in Eschede bis zur Ölpest von Deepwater Horizon. Die DASA will deshalb für ein umsichtiges Verhalten werben. Interaktive Exponate geben einen Einblick ins Auge des Vulkans, in die Situation auf einer Rettungsinsel oder in die Wirren eines Chemieunfalls.

⊕ Infos zur Ausstellung und Öffnungszeiten
www.dasa-dortmund.de



Bild: DASA/Parques de las Ciencias

Mehr Passagiere, weniger Flugzeugunglücke



2016 war nach 2013 das zweitsicherste Jahr in der Geschichte der zivilen Luftfahrt. Weltweit gab es insgesamt 19 Unglücke mit Todesopfern. Nach Angaben des Aviation Safety Network kamen dabei 325 Fluggäste und Crewmitglieder ums Leben. Die Fluggesellschaften beförderten im vergangenen Jahr rund

3,7 Milliarden Passagiere. Das sind fast zwölffmal so viele Fluggäste wie 1970. Die statistische Wahrscheinlichkeit, bei einem Unglück mit einem Passagierflugzeug ums Leben zu kommen, lag im Durchschnitt der 1970er-Jahre bei eins zu 264.000, im vergangenen Jahr bei eins zu 12.847.000, so der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Neue Arbeitsstättenverordnung

Im Dezember ist die novellierte Arbeitsstättenverordnung in Kraft getreten. Vorschriften, die bisher in gesonderten Verordnungen enthalten waren, wurden zusammengeführt und an die sich verändernde Arbeitswelt angepasst. Die Arbeitsstättenverordnung enthält nun klare Regelungen für Telearbeitsplätze und Arbeitsschutz-Unterweisungen. Die Beurteilung von Gefährdungen, die zu psychischen Belastungen an Arbeitsstätten führen können, wurde konkretisiert. Ein Thema sind ferner Sichtverbindungen bei dauerhaft eingerichteten Arbeitsplätzen und Sozialräumen.

⊕ www.bmas.de

Aktualisierte Satzung der BG Verkehr

Am 24. November 2016 hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den ersten Nachtrag zur Satzung in der Fassung vom 1. Januar 2016 beschlossen. Der Nachtrag zur Satzung wurde am 14. Dezember 2016 vom Bundesversicherungsamt genehmigt. Wegen der Neuregelungen zum Lohnnachweis wurde eine Neufassung des § 30 erforderlich. Die Regelung zum Entgeltnachweis wurde in § 30 a überführt und tritt am 31. Dezember 2018 außer Kraft. Darüber hinaus wurden redaktionelle Änderungen zur sachlichen Zuständigkeit umgesetzt.

+ Satzung als PDF-Datei zum Herunterladen
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16281843

Bild: Kirk Williams/BG Verkehr



Branchenkonferenz Luftfahrt

Zwischen Landung und Start sind auf dem Flughafenvorfeld viele Arbeiten in einem zeitlich engen Rahmen zu koordinieren. Das reicht von der Entladung über Reinigung und Entsorgung bis hin zur Betankung und zum Catering. Dabei arbeiten verschiedene Firmen in enger Abstimmung zusammen. Welche Sicherheitsfragen bei dieser Zusammenarbeit zu beachten sind, ist Thema der nächsten Branchenkonferenz Luftfahrt der BG Verkehr. Die Konferenz mit dem Titel „Flugzeuge sicher abfertigen – Zusammenarbeit und gemeinsame Nutzung von Arbeitsmitteln“ wird am 30. Mai in Hamburg stattfinden.

Spielend lernen

Neue App für mehr Sicherheit in der Zeitarbeit

Bei Auftragsspitzen, saisonalen Schwankungen oder Krankheitsfällen der Stammbesetzung greifen Unternehmen oft auf Leiharbeiter zurück. Leiharbeiter sind mit den Gegebenheiten an ihrem neuen Arbeitsplatz noch nicht vertraut. Ihr Risiko, sich zu verletzen, ist deshalb besonders hoch. Um Helfer in der Zeitarbeit spielerisch auf Gefahren im Arbeitsalltag hinzuweisen, hat die Berufsgenossenschaft VBG die App „Rette Murphy“ entwickelt. Held des Spiels ist Murphy, ein sympathischer, fleißiger Arbeiter, der tollpatschig allerlei Missgeschicke und Unfälle am Arbeitsplatz erleidet und gerettet werden soll. Die kostenlose App steht im App Store oder bei Google Play zur Verfügung.

+ www.sicherheit-bei-zeitarbeit.de



Bild: VBG

Aktuelle

Unfallmeldungen

Sturz vom Hubfahrzeug

An einem trübem und regnerischen Tag lud ein Mitarbeiter mehrere leere Trolleys aus einem Flugzeug in sein Hubfahrzeug um. Als er fertig war, senkte er den Kofferaufbau ab, um ihn über die Seitentür zu verlassen. Entgegen der Arbeitsanweisung hatte er das vordere Rolltor geschlossen und somit keinen Blickkontakt zum Führerhaus. Er stoppte den Absenkvorgang etwa zwei Meter über dem Boden und öffnete die seitliche Außentür, weil er meinte, die grüne Kontrollleuchte gesehen zu haben, die die unterste Position des Koffers anzeigt. Das Hubfahrzeug aus dem Jahr 1995 war noch nicht mit einer elektrischen Türverriegelung nachgerüstet worden. Beim Aussteigen verfehlte der Mann die Trittstufen am Fahrzeugaufbau und stürzte auf das Vorfeld.

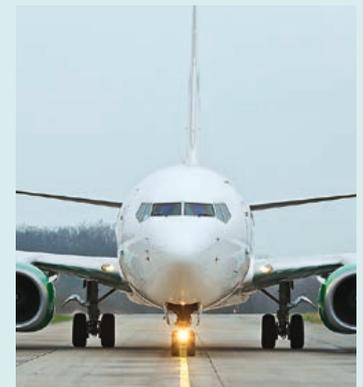


Bild: Christoph Papsch/BG Verkehr

Schleppfahrzeuge prallen aufeinander

Auf dem Vorfeld eines Flughafens sind die Fahrstraßen und die dort geltenden Geschwindigkeitsvorschriften klar definiert. Dennoch stießen zwei Schleppfahrzeuge an einer Kreuzung zusammen, die durch das Zeichen „Vorrang gewähren“ gekennzeichnet ist. Trotz der eingeschränkten Sicht an der Stelle war einer der Schlepper deutlich zu schnell gefahren. Beide Fahrzeuge haben ein Rückhaltesystem in Form eines Beckengurtes, den aber keiner der beiden Fahrer angelegt hatte. Die Betroffenen hatten regelmäßig an Schulungen teilgenommen. Einer der Männer musste wegen seiner Verletzungen für längere Zeit in ärztliche Behandlung.

Anpassung an den Stand der Technik

Die Sicherheitstechnik macht rasante Fortschritte. Was bedeutet das für Cateringhubfahrzeuge, die seit Jahrzehnten im Einsatz sind?



Hundertfach werden jeden Tag an Deutschlands großen und kleinen Flughäfen Beladetätigkeiten mit Hubfahrzeugen durchgeführt. Der Kofferaufbau der Fahrzeuge kann je nach Typ und Alter von etwa zwei Metern bei Regionalflugzeugen bis auf über acht Meter bei Großraumflugzeugen angehoben werden. In luftiger Höhe werden frisch mit Speisen und Getränken gefüllte Trolleys aus dem Kofferaufbau in den Flieger verbracht und umgekehrt Trolleys mit Speiseresten und verschmutztem Geschirr aus dem Flieger in den Kofferaufbau. Es leuchtet ein, dass bei diesem Ablauf Absturzgefahr ein heikles Thema ist. Bei modernen Cateringhubfahrzeugen kommen ausgetüftelte Schutzkonzepte zum Einsatz, die Anforderungen an Neugeräte sind in Produktsicherheitsnormen festgelegt. Dennoch will die richtige und sichere Handhabung der Absturzsicherungen gelernt sein, darum werden die Fahrer speziell geschult. Die Schutzmaßnahmen gegen Absturz umfassen an einem Cateringhubfahrzeug zwei sicherheitstechnische Systeme:

- ▶ die sichere Gestaltung der Front- und Überladeplattform und deren Ausstattung mit Geländern, die vor allem beim Öffnen der Tür zuverlässigen Schutz bieten,
- ▶ den intelligenten Mechanismus zum Verschließen der seit-

In den letzten Monaten gab es mehrere auffällige Unfälle.

lichen und hinteren Zugänge, der dafür sorgt, dass diese Zugänge bei angehobenem Kofferaufbau nicht geöffnet werden können.

Der Fahrer positioniert das Cateringhubfahrzeug von der Fahrerkabine aus, nicht anders als bei einem normalen Lkw – nur dass er vorwärts an den Flieger heranfährt. Dann verlässt er die Fahrerkabine und betritt über einen separaten Zugang (hinten oder seitlich) den Kofferaufbau. Diesen kann er von einem Bedienstand aus hochfahren, bis die vorn angebrachte Übergabeplattform sich auf gleicher Höhe wie die angefährene Tür des Flugzeugs befindet. Klare Sache: Im angehobenen

Zustand darf der hintere oder seitliche Zugang nicht geöffnet werden – Absturzgefahr!

Der Schritt ins Leere

In den letzten Monaten gab es gleich mehrere auffällige Unfälle in unseren Mitgliedsbetrieben. Der typische Ablauf sieht so aus: Der Fahrer des Hubfahrzeuges hat die Ware übergeben. Er senkt den Koffer ab, um den Aufbau wieder zu verlassen und in die Fahrerkabine umzusteigen. Beim Öffnen der Koffertür übersieht er, dass der Aufbau noch nicht die Grundstellung

Cateringhubfahrzeuge
kommen bereits seit
gut 50 Jahren in ihrer
heutigen Form und
Funktion zum Einsatz.



Bild: Kirk Williams/BG Verkehr

erreicht hat, und stürzt beim unaufmerksamen Schritt nach draußen auf das Vorfeld.

Die Situation ist nachvollziehbar: Durch die langjährige Praxis der Mitarbeiter stellt sich allmählich Routine ein. Wenn dann noch Zeitdruck dazukommt, werden nicht jeder Handgriff und Schritt vorausschauend geplant. Und deshalb hätte eine Sicherheitseinrichtung das Öffnen der Tür verhindern müssen.

Was gilt für alte Fahrzeuge?

Bis zum Erscheinen der neuen Norm 2014 hat man die allgemeine Forderung mit einfachen sicherheitstechnischen Mitteln erfüllt: Eine optische Anzeige (manchmal nur ein schlecht erkennbares LCD-Display) signalisierte an der Tür, ob der Koffer vollständig abgesenkt ist, oder ein einfacher Magnetschalter erschwerte das Öffnen der Tür. Seit drei Jahren verlangt eine an das europäische Maschinenrecht angepasste und harmonisierte Norm allerdings ergänzend, dass die Tür durch eine sicherheitstechnische Einrichtung zugehalten werden muss. Diese Einrichtung muss eine hohe Fehlersicherheit, die nicht nur im rauen Betrieb für die Funktionalität sorgt, sondern auch eine einfache Manipulation ausschließt, aufweisen. Wörtlich heißt es: „Es darf nicht möglich sein, die Türen des Kofferaufbaus oder der Hauptplattform zu öffnen, ►

Interview

Ein Fahrzeug ist 25 Jahre alt und entspricht den rechtlichen Anforderungen seines Baujahres. Die Verantwortlichen veranlassen regelmäßig die erforderlichen Prüfungen. Ist trotzdem eine Umrüstung oder Nachrüstung erforderlich?

Grundsätzlich muss das Fahrzeug nicht an die neueste Norm angepasst werden, denn es wurde ja nach der Norm oder Vorschrift gebaut, die gültig war. Der Unternehmer muss aber überprüfen und sicherstellen, dass eine sichere Verwendung gewährleistet ist. Ein Beispiel sind die Geländer von Luftfahrtbodengeräten: Seit 2013 fordert die angepasste Norm EN 1915-1 für alle Luftfahrtbodengeräte bei Geländern eine Höhe von 1,1 Metern (vorher waren es 1,0 Meter). Wenn deswegen alle Geräte pauschal an diese neue Forderung angepasst werden müssten, wäre das für viele Betreiber eine zu hohe wirtschaftliche Belastung. Und bei den vorgesehenen Arbeitsabläufen wird ausreichender Schutz gegen Absturz auch mit den vorhandenen Geländerhöhen erreicht. Fachliche Beratung hierzu bieten die Fachkraft für Arbeitssicherheit und die Aufsichtsperson der BG Verkehr.

Welche Verpflichtungen ergeben sich aus der Betriebsicherheitsverordnung?

Die Betriebsicherheitsverordnung fordert die regelmäßige Überprüfung der Gefährdungsbeurteilung und, soweit erforderlich, die Anpassung der Maßnahmen. Bei dieser Abwägung ist der Stand der Technik zu beurteilen, vor allem das technische Regelwerk zur Betriebssicherheitsverordnung (TRBS). Eine unverzügliche Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung ist vorgeschrieben, wenn neue Informationen – besonders Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen – vorliegen oder die Prüfung der vorhandenen Schutzmaßnahmen ergibt, dass diese nach den heutigen Erkenntnissen nicht mehr ausreichend sind. Hier ist der Verantwortliche namentlich benannt: der Arbeitgeber!

Der Anwendungsbereich und die Umsetzung der nationalen Rechtsvorschriften auf bestimmte Arbeitsmittel erfordern einen ausgeprägten Sachverstand. Beratend stehen dem Unternehmer natürlich seine Fachkraft für Arbeitssicherheit und auch die Aufsichtspersonen der BG Verkehr zur Seite.

Martin Küppers
Leiter Kompetenzfeld
Arbeitssicherheit und Regelwerk

AUF DER HÖHE DER ZEIT

Die nachträgliche Anpassung von Schutzmaßnahmen an den Stand der Technik ist bei älteren Arbeitsmitteln (und nicht nur dort) ein heikles Thema, das mit hoher Verantwortung, aber ggf. auch mit Kosten verbunden ist. Die Bekanntmachungen zur Betriebssicherheit BekBS 1114 „Anpassung an den Stand der Technik bei der Verwendung von Arbeitsmitteln“ erläutert die Problematik und gibt Hinweise zum Entscheidungsprozess.

<http://kompendium.bg-verkehr.de>

wenn der Kofferaufbau oder die Hauptplattform höher als 0,3 Meter über die Ruhestellung ausgefahren wurden.“

Einheitliche europäische Vorschriften und Normen geben aber nur vor, wie die Sicherheitseinrichtungen an neuen Cateringhubfahrzeugen beschaffen sein müssen. Doch wie sieht es mit alten Arbeitsmitteln aus? Hier muss der Arbeitgeber regelmäßig die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen überprüfen und dabei den Stand der Technik berücksichtigen. Kommt es in der Praxis zu Störungen oder Unfällen mit Personenschäden, ist der Unternehmer verpflichtet, umgehend etwas dagegen zu unternehmen. Natürlich muss er nicht in jedem Fall ein altes Arbeitsmittel auf den für neue Maschinen vorgesehenen Stand bringen. Aber bei gravierenden Risiken muss er im Einzelfall abwägen, welche Maßnahmen nötig sind, um die erforderliche Sicherheit zu gewährleisten. Insbesondere wenn Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen vorliegen, muss die Gefährdungsbeurteilung unverzüglich aktualisiert werden.



Bild: Helge Homann/BG Verkehr

Technische Schutzmaßnahme für den Übergang ins Flugzeug.

Technische Schutzmaßnahmen haben dabei Vorrang vor organisatorischen, diese haben wiederum Vorrang vor personenbezogenen Schutzmaßnahmen.

Helge Homann

Leiter des Referats Luffahrt bei der BG Verkehr



Bild: Kirk Williams/BG Verkehr

Man lernt nie aus

Fahrsicherheitstrainings gibt es für alle Fahrzeugtypen. Die BG Verkehr unterstützt ihre Mitgliedsunternehmen bei der Finanzierung. Wichtig: Erst den Antrag stellen, dann das Training buchen!



Bild: mdsCreative/Maravic

+ Förderbedingungen, Zuschüsse, Antrag
www.bg-verkehr.de | Webcode: 16329291
 Telefon: 040 3980-1995
 E-Mail: fahrtraining@bg-verkehr.de

**Sicherheitstrainings und
 Programme des DVR**
www.dvr.de/site/sht-shp.aspx
www.ecosafetytrainings.de

TRAININGSART	BEDINGUNGEN	ZUSCHUSS PRO PERSON
Lkw	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Lkw ab 7,5 t zGM.	80 Euro
LkwPLUS	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Lkw ab 7,5 t zGM plus eine eintägige Veranstaltung mit mindestens acht Lehreinheiten aus dem Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Lkw“. Moderation ausschließlich durch einen externen, von der BG Verkehr für das jeweilige Fachgebiet zugelassenen Moderator. Der zeitliche Abstand zwischen den beiden Veranstaltungstagen wird auf maximal sechs Monate beschränkt. Die Moderation kann bis zum 31. März des Folgejahres stattfinden.	150 Euro
Bus Kleinbusse bis 16 Sitzplätze und Kranken- transportwagen siehe Pkw	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Omnibusse mit mindestens 17 Sitzplätzen.	80 Euro
BusPLUS	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Omnibusse mit mindestens 17 Sitzplätzen plus eine eintägige Veranstaltung mit mindestens acht Lehreinheiten aus dem Programm „Gesund und sicher – Arbeitsplatz Omnibus“. Bestimmungen zur Moderation siehe unter „LkwPLUS“.	150 Euro
KEP	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR für Transporterfahrzeuge. Fahrzeuge mit weniger als 7,5 t zGM (z. B. Kleinbusse, Krankentransportfahrzeuge u. Ä.), die nicht Transporter sind, siehe Pkw.	80 Euro
Transporter (FQT)	Zweitägiges Sicherheitstraining entsprechend dem Qualifizierungsprogramm „Transporter“ (FQT). Fahrzeuge mit weniger als 7,5 t zGM (z. B. Kleinbusse, Krankentransportfahrzeuge u. Ä.), die nicht Transporter sind, siehe Pkw. Bestimmungen zur Moderation siehe unter „LkwPLUS“.	150 Euro
Pkw	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR.	80 Euro
Zweirad	Eintägiges Sicherheitstraining nach den Grundsätzen des DVR.	50 Euro
ECOsafety klassisch (Fahr und Spar mit Sicherheit)	Training des DVR im öffentlichen Straßenverkehr für sicheres, wirtschaftliches und umweltschonendes Fahren.	50 Euro



Gepäcklader üben mit dem Trainer die Bewegungsabläufe.



Krafttraining hält gesund

Am Hamburger Flughafen wird ein berufsspezifisches Krafttraining angeboten.

Gepäcklader sind häufig von Muskel-Skelett-Erkrankungen betroffen. Am Hamburger Flughafen waren Rückenprobleme der Grund für gut 30 Prozent der Fehlzeiten (bei kaufmännischen Angestellten: 15 Prozent). Bei dem relativ hohen Durchschnittsalter dieser Berufsgruppe – im Jahr 2014 lag es bei 43 Jahren – beschloss die Geschäftsführung, neue Wege der Prävention auszuprobieren. Nachdem die Idee eines „normalen“ Fitnessstudios vor Ort nicht den gewünschten Erfolg gebracht hatte, wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Hamburger Unternehmen Lifebonus und der BG Verkehr ein vollkommen neues Trainingskonzept entwickelt.

Praxisnahes Training

Das Konzept sah für die ersten 18 Monate ein gesundheitsorientiertes Krafttraining vor. Nach einer gründlichen ärztlichen Eingangsuntersuchung sollten alle Teilnehmer über den gesamten Zeitraum medizinisch und physiotherapeutisch begleitet werden. Die umfassende persönliche Betreuung wurde durch ein interdisziplinäres

Team aus Sportwissenschaftlern, Physiotherapeuten, Fitnesstrainern, Orthopäden und Arbeitsmedizinern gewährleistet. Die Fachleute analysierten die typischen Arbeitsabläufe der Gepäcklader und entwickelten ein leicht erlernbares Trainingskonzept zur Stärkung der Rückenmuskulatur. Außerdem sollten neue Bewegungs-

Die Anzahl der Teilnehmer verdoppelte sich im ersten Jahr auf etwa 180 Personen.

abläufe gelernt werden, die die Belastung im Alltag deutlich reduzieren. Um hier die größtmögliche Effizienz zu erreichen, wurde ein „Jobsimulator“ (Mock-up) eingerichtet, also der Nachbau eines Gepäckförderbandwagens, eines Gepäckanhängers und des höhenverstellbaren Gepäckladeraums eines Verkehrsflugzeuges. Hier konnte



Selbst die kräftigsten Mitarbeiter sind froh über praktische Tipps.

Bilder: Michael Penner/Lifebonus

unter professioneller Anleitung das richtige Handhaben von Lasten erlernt und geübt werden. Außer für diese praxisnahen Trainings wurde der Raum des Mock-up auch für die Vermittlung theoretischer Inhalte genutzt. In Kleingruppen bis zu einer Teamstärke von vier Personen vermittelten Experten Wissen zu unterschiedlichen Themen wie „Aufbau und Funktion des Muskel-Skelett-Apparates“ oder „Sinn und Nutzen von gesundheitsorientiertem Krafttraining“. Außerdem begleiteten die Jobtrainer die Mitarbeiter bei der täglichen Arbeit am Luftfahrzeug, um zu prüfen, ob die neuen Bewegungsabläufe richtig umgesetzt werden, und wo nötig zu korrigieren.

Messbarer Erfolg

Mit der Zeit wurde das Training bei den Teilnehmern zum festen Bestandteil eines Arbeitstages. Dazu wurden sogar fiktive Abfertigungsaufträge in die Arbeitsabläufe integriert. In arbeitsärmeren Zeiträumen gab es auf dem Anzeigemonitor für die Flugzeugabfertiger Scheinaufträge. Das kom-

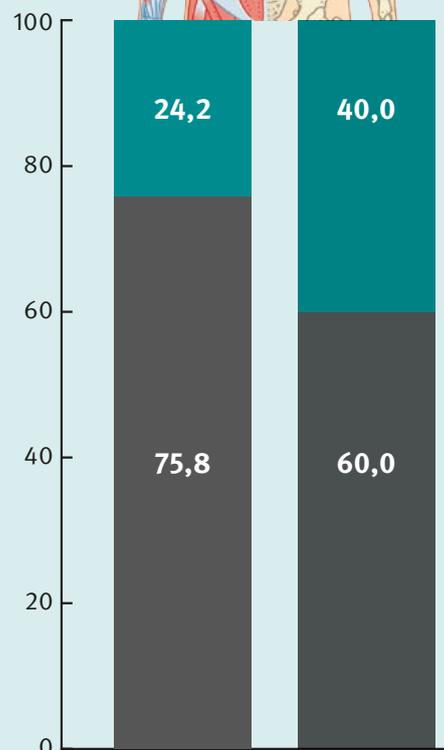
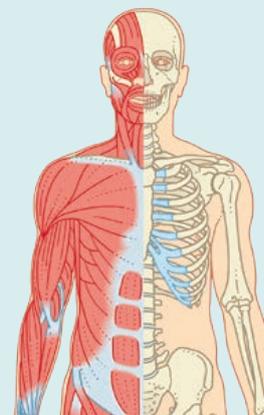
plette Abfertigungsteam ging dann in den Jobsimulator und simulierte unter den Augen der Trainer die Abfertigung mit Probegepäck. Da alle Trainingseinheiten während der Arbeitszeit stattfanden und es darüber hinaus ein attraktives Bonussystem gab, stieg die Akzeptanz bei den Mitarbeitern stark an. Die Anzahl der Teilnehmer verdoppelte sich im ersten Jahr auf etwa 180 Personen. Und das hatte eine messbare Wirkung, denn bei den Teilnehmern gingen die Fehltage wegen Rückenbeschwerden um 40 Prozent zurück!

Das hier vorgestellte Projekt zur betrieblichen Gesundheitsförderung am Hamburg Airport wurde 2015 von der Hamburger Senatorin für Gesundheit und Verbraucherschutz mit dem Gesundheitspreis ausgezeichnet. Für 2017 ist eine Erweiterung des Angebotes für andere gewerbliche Mitarbeiter aus den Bereichen Flugzeuginnenreinigung, Gepäckkeller sowie für Schlepper- und Busfahrer vorgesehen.

Helge Homann
Projektleiter bei der BG Verkehr

Arbeitsunfähigkeitstage aufgrund von Muskel-Skelett-Erkrankungen im Vergleich zu anderen Erkrankungen in Prozent

■ Muskel/Skelett ■ andere



AOK (2010)
Quelle: Fehlzeiten-Report 2011

Flughafengesellschaft
Quelle: Betriebsarzt FHG

Bild: thinkstock.de/Dorling Kindersley

Chef sein verpflichtet

Kaum jemand kennt alle Arbeitsschutzvorschriften. Wie können Unternehmer und Vorgesetzte trotzdem ihrer Verantwortung für Arbeitssicherheit gerecht werden?



Selbstverständlich hat jeder versierte Kraftfahrer ein Grundwissen und ein Verständnis von den Prinzipien, die hinter der Straßenverkehrsordnung stehen. Dieses Wissen ermöglicht ihm, sich sicher im Verkehr zu bewegen. Bei Bedarf klärt er die Vorschriftenlage zu einer bestimmten Frage, indem er direkt im Verordnungstext oder in einer Veröffentlichung nachliest oder sich fachkundig beraten lässt. In ähnlicher Weise sollten sich Unternehmer und Vorgesetzte im Arbeitsschutz orientieren können.

Verantwortung lässt sich delegieren

Verantwortung kann nur übernehmen, wer fachkundig ist und einen Entscheidungsspielraum hat, der dem Verantwortungsbereich angemessen ist. Liegen diese Voraussetzungen vor, kann der Unternehmer zuverlässige und fachkundige Personen schriftlich damit beauftragen, bestimmte unternehmerische Pflichten in eigener Verantwortung wahrzunehmen. Wichtig: Der Übertragende und derjenige, der die Verantwortung neu übernimmt, sollten unmissverständlich vereinbaren, wer welche Entscheidungen treffen muss. Wenn es darauf ankommt, muss der Vorgesetzte seinen Handlungsrahmen ausnutzen und sich davon überzeugen, dass sein „Auftragnehmer“ die Aufgaben in vollem Umfang erfüllt.

Eine Frage der Unternehmenskultur

Wer Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verantwortungsbewusst gestalten will, hat es mit drei hartnäckigen Widersachern zu tun, die in jedem noch so guten Betrieb anzutreffen sind:

1. Nachlässigkeit: Dinge, die im Grunde jeder weiß, die aber aus Bequemlichkeit nicht getan werden. Es fehlt die klare Linie, an der sich alle orientieren.

2. Fehlende Information: Öfter als man glauben mag, wissen Beschäftigte und Vorgesetzte wichtige Dinge nur ungefähr, aber nicht genau. Deswegen machen sie Fehler und gefährden sich und andere. Ungleiche Wissensstände führen zu Unsicherheit, Fehleinschätzungen und Fehlverhalten. Umfassend und verlässlich zu informieren, gehört zur guten Unternehmenskultur.

3. Verkannte Gefahr: Fehleinschätzung und vermeintlich guter Wille („Das kriegen wir schon hin, es muss sein, wird schon gut gehen ...“) haben oft katastrophale Folgen.

Mitwirkungspflicht der Beschäftigten

Jeder Mitarbeiter ist dazu verpflichtet, sich am Arbeitsplatz sicherheits- und gesundheitsbewusst zu verhalten. Daraus leiten sich verschiedene Unterstützungspflichten ab, etwa das Verbot, Alkohol und Drogen zu konsumieren, die Pflicht, Mängel an Arbeitsmitteln zu beheben oder zu melden, und die Pflicht, Arbeitsmittel nur so zu verwenden, wie es vorgesehen ist. Außerdem müssen die Beschäftigten die Anweisungen des Unternehmers befolgen. Im besten Fall machen Unternehmer und Vorgesetzte in Unterweisungsgesprächen und durch ihr gesamtes Verhalten deutlich, dass Arbeitssicherheit ein gemeinsames Anliegen ist – letztlich ein Teil des unternehmerischen Erfolges, an dem alle partizipieren. Qualität, Arbeitssicherheit und Auftreten liegen hier dicht beieinander.

Wo bekomme ich Rat und Tat für Arbeitssicherheit?

Arbeitsschutzvorschriften sind eine umfassende Materie, die kaum ein Unternehmer oder Vorgesetzter vollständig überblicken kann. Darum schreibt der Gesetzgeber vor, dass jeder



Bild: Christoph Papsch/BG Verkehr

Arbeitsschutzvorschriften sind essenziell.

Deshalb gilt bei diesen Regelungen grundsätzlich:

Unwissenheit schützt vor Strafe nicht.

Unternehmer sicherheitstechnisch und arbeitsmedizinisch betreut werden muss. Den allermeisten Betrieben stehen ein Betriebsarzt und eine Fachkraft für Arbeitssicherheit zur Verfügung. Allerdings ist der Unternehmer – gerade in Unternehmen der Verkehrswirtschaft – nicht immer im Büro anzutreffen, weil sein Geschäft Mobilität voraussetzt. Der Berater kann also nicht einfach kurz vorbeikommen. Unternehmer sollten daher in angemessenen Zeitabständen Termine mit den sie betreuenden sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Dienstleistern abstimmen, um die wichtige und überdies bezahlte Dienstleistung auch zu nutzen. Der Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit sind dazu da, den Unternehmer zu beraten und zu unterstützen. Aufgrund ihrer Erfahrung können sie oft bereits bekannte Lösungen anbieten, die nur noch angepasst werden müssen. Empfehlenswert ist außerdem auf alle Fälle, ein Seminar für Unternehmer und Führungskräfte der BG Verkehr zu besuchen, das genau auf die Fragen der Zielgruppe und der Branche ausgerichtet ist.

Ohne Dokumentation lassen sich so umfassende Pflichten im Betrieb nicht nachhaltig gestalten. Außerdem dient die Dokumentation auch zum Nachweis, wenn es trotz allem zu einem Unfall kommt. Meistens verliert der Papierkram seinen Schrecken, wenn er nachvollziehbar geordnet und auf das erforderliche Maß reduziert ist. Die BG Verkehr bietet verschiedene Arbeitshilfen an, die auf die Bedürfnisse der Mitgliedsbetriebe zugeschnitten sind. Unternehmerpflichten im Arbeitsschutz sind sozusagen Bringpflichten, was bedeuten soll, dass ein Unterlassen vorgeworfen werden kann. Darum ist eine gute Dokumentation auf alle Fälle sinnvoll.

Martin Küppers

Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit und Regelwerk

Verantwortung ist die Pflicht, dafür zu sorgen, dass bei der Durchführung von Arbeitsaufgaben das Notwendige und Richtige getan wird und niemand zu Schaden kommt.

Viele Unternehmer finden sich in dieser Definition wieder, weil sie genau darin ihre ureigene Aufgabe sehen.

So betrachtet ist die Verantwortung für Arbeitssicherheit keine zusätzliche und störende Pflicht, sondern ein natürlicher Bestandteil unternehmerischer Tätigkeit.

Das „AOK-Prinzip“ im Arbeitsschutz

Auswahl bezieht sich auf geeignete Arbeitsmittel (zum Beispiel Fahrzeuge), aber auch auf die Arbeitsverfahren und natürlich auf die Mitarbeiter.

Organisatorische Maßnahmen helfen dabei, die richtigen Voraussetzungen für bestimmte Tätigkeiten zu schaffen und wichtige Informationen, Anweisungen, Ausrüstungen und Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen.

Kontrolle steht dafür, gefährliche Verhaltensweisen oder Missstände keineswegs zu ignorieren, sondern anzusprechen und abzustellen.

Der Rock 'n' Roll Trucker





Madonna, David Copperfield, Bon Jovi – unser Mitgliedsunternehmen Trucking Service fährt die Bühnentechnik internationaler Stars von Auftritt zu Auftritt. Wir trafen den „Leaddriver“ Tom Strauf beim Konzert der Scorpions in Frankfurt am Main.

Kurz nach sechs Uhr morgens an einem stockfinsternen Sonntag am Hintereingang der Frankfurter Festhalle: Sieben Fahrzeuge des Trucking Service Germany parken seit einigen Stunden im abgesperrten Areal direkt vor den Ladetoren der Halle. An Bord haben sie rund 100 Tonnen Licht-, Ton- und Videotechnik für die komplette Bühnenshow der Scorpions – der weltweit bekannten deutschen Hardrockband, die 2016 ihr 50-jähriges Jubiläum feierte und immer noch die Hallen füllt. In den Führerhäusern der 460 PS starken Volvo-D16G-Trucks knipsen die ersten Fahrer das Licht an. Während sich die Kollegen den Schlaf aus den Augen reiben, ist Strauf bereits in voller Aktion. „Das Wichtigste wird natürlich zuerst entladen“, sagt er, „also das Catering-equipment und das Rigging.“ Sein Augenzwinkern verschwindet fast unter der tief ins Gesicht gezogenen Strickmütze. Rigs sind Träger und Traversen. Flaschenzüge verbinden sie mit dem fest verankerten Deckengerüst einer Konzerthalle. Die Rigs tragen Scheinwerfer, Lautsprecher sowie die gesamte Videotechnik und werden zentimetergenau an vorgegebenen Positionen in Stellung gebracht. „Aber ohne anständiges Catering läuft in diesem Geschäft gar nichts“, konstatiert Strauf mit anerkennendem Blick auf die mobile Küche. „Ich bin Rock ’n’ Roll Trucker mit Vollpension!“

Mehr Volumen als Gewicht

Wie auf Kommando strömt aus den Hintereingängen der Festhalle gut ein Dutzend Helfer. Strauf erklärt ihnen, wie sie die unter den Aufliegern verankerten stählernen Laderampen lösen und am Heck anlegen sollen. Dann geht alles Schlag auf Schlag. Die hoch- oder querkant verstaute Container werden auf ihre Rollen gestellt, über die Rampe ►

PORTRÄT TOM STRAUF

Der 55-Jährige kann mit seinen Geschichten Bücher füllen. Als Helfer jobbte er in eben jener Festhalle Frankfurt, als dringend ein Fahrer mit Lkw-Führerschein gesucht wurde. Er bewarb sich, fuhr den Job und wurde vom Fleck weg für eine Led-Zeppelin-Tournee quer durch Europa engagiert. Einige Tourneejobs später ging Strauf für zehn Jahre nach Australien – er wollte immer schon Roadtrains fahren –, bevor er vor fast 20 Jahren beim Trucking Service Germany im oberbergischen Wehrath anheuerte.

entladen und in die Halle geschoben. Eine ausgeklügelte Kennzeichnung sorgt dafür, dass alles perfekt vorsortiert abgestellt wird. Für das Entladen selbst ist Strauf nicht zuständig – dennoch hat er seine Augen überall. „In meiner Verantwortung liegt das korrekte Beladen heute Nacht samt Ladungssicherung sowie der pünktliche Transport von A nach B“, beschreibt er seinen Aufgabenbereich. „Mit sieben Trucks ist das für uns hier eine eher kleine Veranstaltung“, resümiert Strauf, der als Leaddriver oft zwischen 50 und 100 Züge koordinieren muss. Gut 40 stammen direkt aus dem Fuhrpark des Trucking Service Germany, der Rest wird bei Bedarf dazugemietet. Strauf kümmert sich gemeinsam mit seinen beiden Chefs in Wehrath um jedes Detail: Personaleinsatz, Fahrtrouten, Zwischenstopps, genaue Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten bis zur Unterbringung der Fahrer, die auf Wunsch bei einem mehrtägigen Aufenthalt ein Hotelzimmer bekommen. Die an diesem Abend in Frankfurt gastierende Scorpions-Tournee „50th Anniversary“ ist für Strauf logistisch ein Kinderspiel. Mit jeweils zwei bis drei Tagen zwischen den einzelnen Konzerten hat er ausreichend Zeit für den Transport. Alle Fahrzeuge sind ganzjährig von Sonn- und Feiertagsfahrverboten ausgenommen. Und falls bei einer Tournee für die Einhaltung gesetzlicher Auflagen zwei oder drei Fahrer pro Truck gebraucht werden, bucht sie der Auftraggeber anstandslos dazu. „The show must go on“ lautet die Devise aller Beteiligten.

Zu Hause in Clubs und Hallen

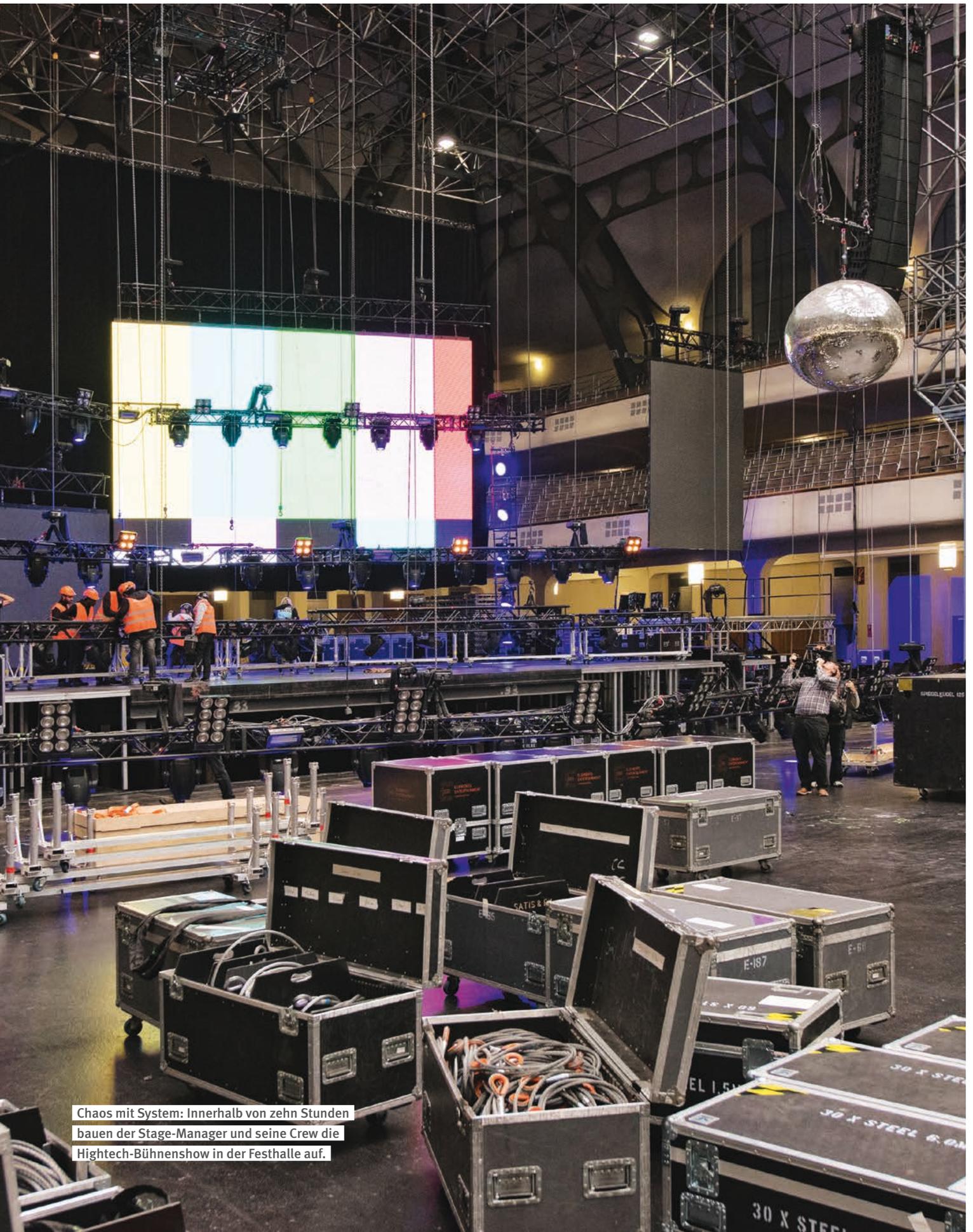
Strauf hat viele Stars kennengelernt: Unvergessen bleibt seine Tour mit Madonna durch Israel, aber auch die Tourneen mit Jon Bon Jovi, Herbert Grönemeyer, den Toten Hosen, den Sportfreunden Stiller oder David Copperfield. Gerade die Ausrüstung von Magiern hat oft ein extremes Volumen, deswegen kommen bei derartigen Aufträgen spezielle Curtainsiderauflieger zum Einsatz, die Strauf sonst nach Möglichkeit vermeidet. „Ich mag Gardinentrailer eigentlich nicht, die Ladungssicherung ist viel aufwendiger und die Schlitzfahrt nachts auf dem ▶



Klare Ansagen sind sein Ding:
Dank Straufs Erfahrung im
Eventtrucking läuft das Abladen
wie am Schnürchen.



Die Zahl der Helfer hängt vom Zeitplan und von der Menge der Ausrüstung ab. Das Tourmanagement ordert die Helfer, meist Studenten. Eingewiesen und dirigiert werden sie vom Stage-Manager und seinen Assistenten.



Chaos mit System: Innerhalb von zehn Stunden bauen der Stage-Manager und seine Crew die Hightech-Bühnenshow in der Festhalle auf.

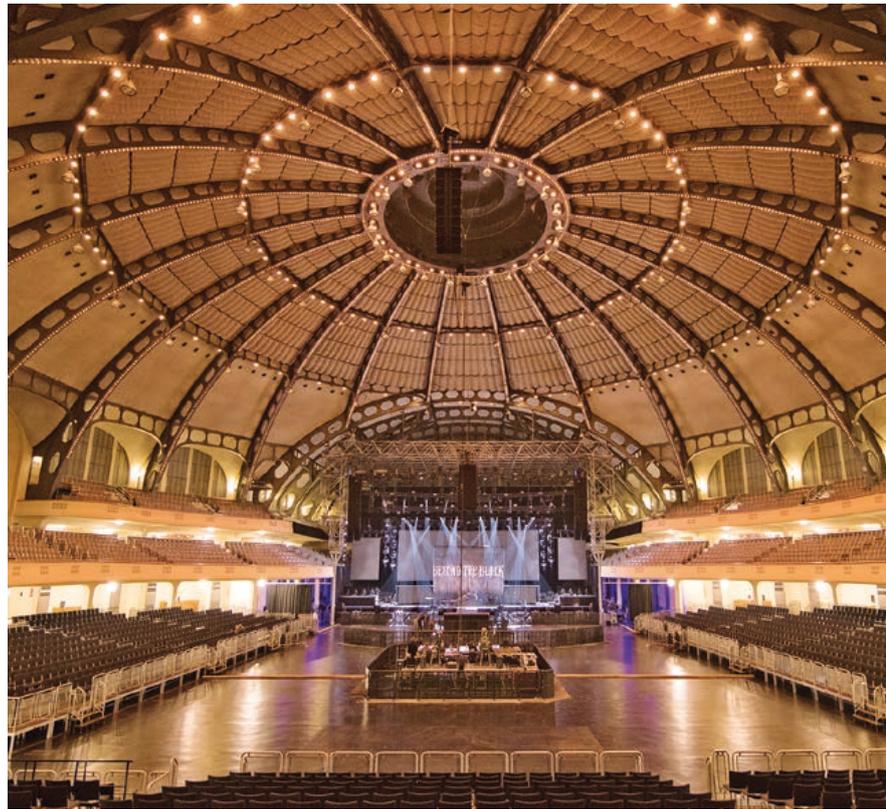
Wenn Lenk- und Ruhezeitenregelungen es zulassen, übernimmt Strauf in freien Zeiten kleine Nebenjobs wie das Fahren eines Spotscheinwerfers, um die Stars ins rechte Licht zu setzen.

Autobahnparkplatz deutlich größer“, begründet er. Nicht nur die Hinterhöfe der berühmtesten Konzerthäuser Europas sind sein Zuhause, auch die Hallen selbst kennt er aus allen Perspektiven. Moderne Gebäude empfangen ihn und seine Kollegen heutzutage mit geräumigen Zufahrten, viel Platz zum Rangieren und großzügigen sanitären Einrichtungen. Trotzdem gehört sein Herz den historischen Konzertorten, wie zum Beispiel der Festhalle in Frankfurt oder den weltberühmten Clubs. „Londons Clubs mitten in der Stadt besitzen eine traumhafte Atmosphäre, nur fahrerisch sind sie der absolute Horror“, seufzt Strauf, der insgeheim aber gerade solche Herausforderungen sehr schätzt.

In der Freizeit Spotfahrer

Kaum sind mittags alle sieben Trucks entladen, genießen die Fahrer ihre Ruhe- oder Freizeit, schlafen oder schauen sich die Stadt an. Erst nach dem Konzert beginnt für sie gegen 23 Uhr der nächste Arbeitseinsatz. Währenddessen kümmert sich ein Heer von Technikern um den Aufbau der grandiosen Bühnenshow der Scorpions. Tom Strauf hat heute noch einen ganz besonderen Zeitvertreib: Fünf 4.000 Watt starke und je gut 200 kg schwere Spotstrahler warten an der Rückwand der Festhalle auf ihre Fahrer. Strauf ist einer von denen, die während des Konzertes auf Funkanweisung der Lichttechnik die Spots bedienen und so die Stars ins rechte Licht rücken. Seine Zielperson ist auch heute Scorpions-Leadsänger Klaus Meine. Der Einsatz als Hilfsspotfahrer ist für ihn nicht nur eine willkommene Abwechslung, er macht auch richtig Spaß. Wie ein Souffleur sagt Tom während des Konzertes jeden Satz Klaus Meines voraus – was auf der Bühne spontan und locker wirkt, ist perfekt inszeniert!

Punkt 22:45 Uhr fällt der letzte Vorhang und Strauf eilt zurück zu seinem Lkw. Während gut 12.000 Besucher zu den Ausgängen der Halle schlendern, beginnt zügig der Abbau. Jedes Detail ist organisiert: Die sieben Lkw und ihre Fahrer



stehen bereit und jeder Container kommt in „seinem“ Lkw wieder genau an seine definierte Position. Das alles geschieht in routinierter Ruhe, denn wer wie Strauf seit fast 20 Jahren große Tourneen fährt, beherrscht den Job.

Ist ein Auflieger beladen und gesichert, machen sich Fahrer und Zug eigenständig auf den Weg zum nächsten Einsatzort. Der ist am Dienstag in Hamburg, danach geht es zum „Finale furioso“, zum großen Tourneefinale nach Berlin. Anschließend wird die gesamte Ausrüstung wieder zu den Verleihfirmen sowie in das Scorpions-Basislager transportiert. Für Strauf stehen dann drei Wochen Familienurlaub daheim im weihnachtlichen Hamburg auf dem Kalender. Frau und Tochter freuen sich seit Wochen auf ihn. Bis zu 250 Tage im Jahr ist er „on the road“, und das nicht nur mit den Scorpions. Silvester wird er bereits wieder in Dublin erwartet, um die Tourneelogistik der amerikanischen Heavy-Metal-Band Avenged Sevenfold zu leiten. Einen Monat geht es dann kreuz und quer durch Großbritannien von Konzert zu Konzert. Und im Frühjahr fährt er als Leaddriver die Helene-Fischer-Tour – Rock’n’Roll ist ja ein so herrlich dehnbare Begriff. „Schreib was Schönes, sonst komm ich vorbei“, ruft Strauf mir noch zu, bevor sein Truck im Neonwarr der nächtlichen Frankfurter City untertaucht. Aber gerne doch, Tom, denn es war mir ein echtes Vergnügen!

Text und Fotos: Heinz E. Studt
Freier Journalist mit Schwerpunkt Verkehr

Warum sollte sich ein Unternehmer für die betriebliche Gesundheitsförderung einsetzen?

Ungermann: Neben dem Wohl der Mitarbeiter ist natürlich die betriebswirtschaftliche Seite von Bedeutung. Jeder Ausfalltag wegen Krankheit kostet ein Unternehmen mehrere hundert Euro. Außerdem sind gesunde Mitarbeiter in der Regel auch motivierter.

Draxler: Über die Neuerungen im Arbeitsschutzgesetz sind Unternehmen außerdem gefordert, auch psychische Belastungen einzubeziehen. Aus meiner Sicht ein ganzheitliches Gesundheitsthema.

Was raten Sie, wenn jemand noch wenig Erfahrung mit Gesundheitsförderung hat?

Ungermann: Man sollte sich einfach trauen, neue Dinge auszuprobieren. Im Bereich der Gesundheitsförderung gilt: Einfach starten ist auf jeden Fall besser, als nichts zu tun. Als erster Schritt ist ein Gesundheitstag gut geeignet.

Was wünschen Sie sich in Sachen betrieblicher Gesundheitsförderung für die Zukunft?

Draxler: Arbeitssicherheit und betriebliche Gesundheitsförderung sollten in einer einzigen, kraftvollen Säule vereint sein. Ich hoffe, dass Gesundheitsaspekte stärker in die Gefährdungsbeurteilung einfließen.



Die Seminarleiter der BG Verkehr
Dr. Thomas Draxler (links)
und Tobias Ungermann (rechts).

Einfach mal neue Dinge ausprobieren

Tun Arbeitgeber etwas für die Gesundheit ihrer Mitarbeiter, lohnt sich das für alle. Deswegen bietet die BG Verkehr das Seminar Gesundheitsförderung im Betrieb an.

Mobiletelefone ausschalten!“, lautet die erste Aufforderung von Tobias Ungermann. Der Seminarleiter will damit nicht nur für einen störungsfreien Ablauf der nächsten Stunden sorgen, sondern macht gleich zu Beginn auf ein zentrales Thema aufmerksam: Der Anspruch auf ständige Verfügbarkeit in der

modernen Arbeitswelt hat massive Nebenwirkungen und die Zahl der Krankschreibungen wegen psychischer Belastungen steigt seit Jahren. Noch deutlicher wird sein Kollege Dr. Thomas Draxler: „Nur Dienstboten sind immer erreichbar.“ Die Seminarteilnehmer nicken zustimmend. Überhaupt haben sie ein gutes Gefühl dafür, was krank macht und was gesund erhält – wie die meisten Menschen. „Wir müssen also zeigen, wie sich diese Kenntnisse praktisch und systematisch im Betrieb einbringen lassen“, sagt Ungermann. Mit einem einzelnen Ge-

sundheitstag ist es nicht getan, aber das ist ein guter Anfang.

Einfache Übungen mit Wirkung

Acht Stunden bewegungslos still sitzen und sich durch unzählige Präsentationsfolien quälen – für die beiden Seminarleiter ein Unding. Immer wieder werden die Lehreinheiten unterbrochen mit Bewegungsübungen, die sich ohne großen Aufwand in den Arbeitsalltag einbinden lassen, zum Beispiel

- ▶ Fußsohlen massieren mit einem Tennisball,
- ▶ Augen entspannen durch längeres Blinkeln und bewusstes In-die-Ferne-Schauen,
- ▶ Energie tanken durch Massage der Ohren, dabei werden die Ränder der Ohrmuscheln zwischen Zeigefinger und Daumen mit schnellen Bewegungen nach außen gezogen,

Nur Dienstboten sind immer erreichbar!

Betriebliche Gesundheitsförderung wird nur langfristig angenommen, wenn sie für den Menschen spürbar und für das Unternehmen messbar erfolgreich ist.

Auch wesentlich einfachere Übungen sind ein guter Ausgleich zur Routine am Arbeitsplatz.



Bilder: thinkstock.de/DigitalVision/Kraig Scarbinsky

- ▶ typische Routinen durchbrechen und zum Beispiel eine Besprechung draußen im Gehen statt am Schreibtisch durchführen.

Fazit einer Teilnehmerin: „Als ich herkam, war ich eher ratlos, wie sich das große Thema Gesundheit konkret bei uns verankern ließe. In dem Seminar habe ich viele Denkansätze und konkrete Vorschläge dazu bekommen und gehe jetzt sehr motiviert zurück in den Betrieb“.

Alexander Schneiders
Freier Journalist mit Schwerpunkt Arbeitssicherheit und Gesundheit

- ⊕ **Seminar „Gesundheitsförderung im Betrieb“**
nächster Termin 20. bis 22. November 2017 in Bad Soden-Salmünster
Anmeldung: www.bg-verkehr.de



Die Drohnen kommen ...

Die Nutzung ferngesteuerter Flugobjekte macht rasante Fortschritte. Wissen zu rechtlichen Grundlagen vermittelt eine neue Fachinformation.

Der Begriff „Drohnen“ begegnet uns inzwischen häufiger in den Medien. Wo liegt der Unterschied zwischen oft synonym verwendeten Begriffen wie Multicopter, Drohne, UAS und Flugmodell und unter welchen Voraussetzungen darf man die Geräte einsetzen?

Unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation werden neben dem gewerblichen Einsatz in der Logistik zum Beispiel für Vermessungen, Kontrollflüge, Schädlingsbekämpfung, Foto- und Videoaufnahmen, Bergrettung, Medikamentenversorgung und militärische Zwecke genutzt. Die internationale Bezeichnung lautet Unmanned Aircraft Systems (UAS) (beziehungsweise ULS – unbemannte Luftfahrtsysteme). UAS werden umgangssprachlich auch als Drohnen bezeichnet – jedoch zu Unrecht. Drohne ist vielmehr der Oberbegriff, dazu gehören nicht nur die UAS mit den Multicoptern, sondern auch ferngesteuerte Autos, Boote und Flugzeuge.

Abheben nur mit Erlaubnis

Der Betrieb von UAS ist unabhängig von deren Gewicht erlaubnispflichtig. Für den gewerblichen Betrieb von UAS in Deutschland muss eine Aufstiegserlaubnis beantragt werden. Die Zuständigkeit für die Erteilung der Aufstiegserlaubnis liegt jeweils bei den

Luftfahrtbehörden der Länder. Selbstverständlich gilt als Voraussetzung: Unbemannte Luftfahrtsysteme müssen so betrieben werden, dass sie die öffentliche Sicherheit und Ordnung weder gefährden noch stören. Für den Betrieb von Multicoptern, die in geschlossenen Räumen, Hallen oder Sälen eingesetzt werden, ist keine Aufstiegserlaubnis notwendig.

Unter Federführung der BG Verkehr hat das Sachgebiet „Postsendungen“ der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) in einer neuen Fachinformation die derzeit geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu Starterlaubnis, Haftpflichtversicherung et cetera für UAS zusammengefasst. Fluggeräte zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung gelten als Flugmodelle und werden in dieser Fachinformation nicht behandelt (aber trotzdem sind viele Informationen auch für den Umgang mit den Flugmodellen hilfreich und nützlich).

Die Fachinformation wird 2018 durch eine DGUV Information „Sicherer Umgang mit UAS“ komplettiert, in der die Aspekte der Arbeitssicherheit im Fokus stehen. Zum Betrieb von Drohnen hat das Bundeskabinett eine neue Drohnen-Verordnung verabschiedet, die noch der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Annemarie Debarnot

Referentin im Geschäftsbereich Prävention

PAKETKOPTER FLIEGT ZUM ENDKUNDEN

Nach dem Jungfernflug des ersten DHL-Paketkopters 2013 in Bonn folgte 2015 der Einsatz zwischen dem Festland und der Nordseeinsel Juist. Im Frühjahr 2016 flog eine technologisch verbesserte Version vom Skiort Reit im Winkel zum Bergplateau der Winklmoosalm. Durch die Verbindung mit der dortigen DHL-Packstation „Skyport“ kann die Be- und Entladung vollautomatisch erfolgen. Damit flog weltweit erstmalig ein Paketkopter bis zum Endkunden. Das Forschungsprojekt wurde Ende 2016 mit dem Deutschen Mobilitätspreis ausgezeichnet.



+ DGUV Fachinformation „Unbemannte Luftfahrtsysteme – UAS (Drohnen)“
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16329859



Noch betrunken am Morgen danach

Den Abbau von Alkohol im Blut kann man nicht beschleunigen. Wer abends sehr viel trinkt, hat morgens noch mehr Restalkohol im Körper, als die Polizei erlaubt.

Bis weit nach Mitternacht feiern und ordentlich trinken, dann ein paar Stunden schlafen, kalt duschen und einen starken Kaffee nehmen: Viele Menschen glauben, auf diese Weise wären sie am Morgen wieder nüchtern. Oft reicht ihnen dafür das subjektive Gefühl – aber das täuscht, denn mehr als 0,1 Promille pro Stunde schafft die Leber nicht. „Es kann gut sein, dass sich jemand völlig nüchtern fühlt, aber trotzdem mehr als 0,3 Promille Alkohol im Blut hat“, warnt Dr. Birger Neubauer. Er leitet bei der BG Verkehr das Referat Arbeitsmedizin und Arbeitspsychologie und bekräftigt: „Es spielt überhaupt keine Rolle, in welcher Form der Alkohol aufgenommen wird, ob es sich um Whisky pur oder Pralinen handelt. Und Sie haben auch keine Chance, die Wirkung durch frische Luft oder Schwitzen zu dämpfen oder den Abbau von Alkohol im Blut ir-

Wer trinkt, fährt nicht – wer fährt, trinkt nicht!

gendwie zu beschleunigen.“ Wer allerdings ans Trinken gewöhnt ist, hat subjektiv die Empfindung, er könne mehr vertragen. Ein Irrtum: Es stimmt zwar, dass sich der Körper an den Suchtstoff gewöhnt, aber das hat objektiv keinen Einfluss auf die Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit. Wer sich mit 1,0 Promille noch nüchtern fühlt, ist trotzdem in seiner Aufmerksamkeit eingeschränkt und reagiert deutlich langsamer als normalerweise. Dabei spielt auch die Tagesform eine Rolle, denn Schlafmangel verstärkt die Wirkung des Alkohols. Nach einer durchzechten Nacht heißt es also abwarten und Tee trinken. Wer trinkt, fährt nicht – und wer fährt, trinkt nicht. Wenn man sich an diesen simplen Grundsatz hält, ist man immer auf der sicheren Seite. (dp)

+ www.dvr.de/alkohol

Wie ist die Gesetzeslage?

- ▶ Ein absolutes Alkoholverbot gilt beim gewerblichen Transport von Personen, von Gefahrstoffen und generell für junge Fahrer (unter 21 Jahren).
- ▶ Im Arbeitsrecht gibt es kein absolutes Alkoholverbot für Berufskraftfahrer, Piloten oder Seeleute. Dies wird immer durch ein betriebliches Verbot geregelt. Wer sich nicht daran hält, muss mit deutlichen Konsequenzen bis hin zur fristlosen Kündigung rechnen.
- ▶ Wenn bei der Untersuchung eines Arbeitsunfalls deutlich wird, dass ein beteiligter Mitarbeiter zu viel getrunken hatte, führt das nicht automatisch zum Ausschluss eines Versicherungsfalles. Wenn allerdings die Trunkenheit die alleinige Ursache des Unfalls ist, liegt kein Arbeitsunfall vor.
- ▶ Schon ab 0,3 Promille kann bei auffälligem Fahrverhalten der Führerschein entzogen werden, ab 0,5 Promille gibt es Strafpunkte in Flensburg und der Führerschein ist für vier Wochen weg. Wer mit 1,1 Promille fährt, ist den Führerschein für ein halbes Jahr los und muss eine hohe Geldstrafe zahlen.

Bilder: thinkstock.de/iStock/igoshi, Wavebreak Media/ Wavebreak Ltd.

Ihre Frage:

Auf dem Arbeitsweg zum Arzt gehen. Ist das versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein, wer auf dem Weg zur oder von der Arbeit noch schnell einen Arztbesuch einschleift, ist bei einem Unfall nicht versichert. Das ergibt sich aus einem Urteil des Bundessozialgerichts (BSG). In dem Fall war ein Beschäftigter auf dem Weg von seinem Hausarzt zu seiner Arbeitsstelle mit dem Fahrrad verunglückt. Er hatte mit seinem Chef abgesprochen, dass er wegen dieses Arzttermins später als üblich mit der Arbeit beginnen durfte. Das BSG hat entschieden, dass der Unfall kein Arbeitsunfall war, weil der Arztbesuch nicht in Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit steht, sondern im Eigeninteresse des Verunfallten erfolgt ist. Nach dem Sozialgesetzbuch ist zwar neben der Arbeit selbst auch der „unmittelbare Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit“ unfallversichert. Der Weg zur Arbeit kann auch an einem sogenannten dritten Ort beginnen. Doch im Streitfall galt die Praxis nicht als dritter Ort, weil der 40-minütige Aufenthalt dort zu kurz war. Der Aufenthalt hätte mindestens zwei Stunden dauern müssen, so das Gericht (Urteil des BSG vom 5. Juli 2016, Az. B 2 U 16/14 R).



Bild: gettyimages/Henglein and Steets

Besonders häufig sind Verletzungen am Fuß



Bild: gettyimages/Fertnig

Rund 77.100 Unfälle verzeichneten die BG Verkehr und die frühere Unfallkasse Post und Telekom 2015. In der Verletzungsstatistik sind mit rund 20 Prozent die Verletzungen an Fuß und Knöchel besonders häufig. Damit stehen Unfälle durch Stolpern, Rutschen und Stürzen

weiterhin an der Spitze der Unfallursachen. Diese Unfälle sollte man nicht auf die leichte Schulter nehmen, denn sie verursachen oft lange Ausfallzeiten und bleibende Schäden. Ein typisches Beispiel: Beim Schließen der Lkw-Plane rutscht die Leiter weg und der Fahrer stürzt zu Boden. Die Diagnose: doppelter Fersenbeinbruch. Infolge des Unfalls ist der Fahrer 430 Tage arbeitsunfähig. Die Behandlungs- und Rehabilitationskosten betragen rund 37.000 Euro. Für die verbleibende Gehstörung erhält der Fahrer aufgrund einer Minderung der Erwerbsfähigkeit eine Rente von monatlich 309 Euro.

Arbeitgeberportal Sozialversicherung

Wie melde ich mein Unternehmen an? Was muss ich bei einer Neueinstellung beachten? Was mache ich bei Änderungen im laufenden Geschäftsbetrieb? Auf solche Fragen gibt das neue „Arbeitgeberportal Sozialversicherung“ Antworten. Das gemeinsame Angebot der deutschen Sozialversicherer soll vor allem Existenzgründern sowie kleinen und mittelständischen Unternehmen helfen, sich im Meldewesen der Sozialversicherung besser zurechtzufinden.

 www.informationsportal.de

Friedenswahl bei der BG Verkehr

Der Wahlausschuss der BG Verkehr hat die eingereichten Vorschlagslisten zugelassen. Die Voraussetzungen für eine Friedenswahl liegen vor.

Die Mitglieder der Selbstverwaltung der BG Verkehr werden alle sechs Jahre neu gewählt. Für die Wahlen 2017 lief am 17. November 2016 um 18.00 Uhr ein wichtiger Termin ab. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Vorschlagslisten für die Vertreterversammlung beim Wahlausschuss eingereicht sein. Anhand der eingereichten Vorschlagslisten entscheidet sich, ob es eine Wahlhandlung geben oder ob eine sogenannte Friedenswahl stattfinden wird.

Voraussetzung für eine Friedenswahl ist, dass von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite auf den Vorschlagslisten so viele Namen als Kandidaten für die Vertreterversammlung eingereicht werden, wie laut Satzung der BG Verkehr vorgegeben sind. Werden auf beiden Seiten je 30 Kandidaten auf den Vorschlagslisten zur Wahl eingereicht, sind die Voraussetzungen erfüllt und es ist keine Wahlhandlung erforderlich.

Am 17. November 2016 lagen für die Gruppe der Arbeitgeber eine Vorschlagsliste des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V. und eine Vorschlagsliste des Verbandes der Deutschen Reeder mit insgesamt 30 Kandidatinnen und Kandidaten vor. Die bei der BG Verkehr versicherten Branchen sind dort im Wesentlichen vertreten.

Vertreterversammlung und Vorstand sind Parlament und Regierung der BG Verkehr.

Für die Gruppe der Versicherten reichten ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft und die Interessengemeinschaft Versicherter im Transport und Verkehrswesen e.V. (IVTV e.V.) je eine Liste mit insgesamt 30 Bewerberinnen und Bewerbern ein.

Der Wahlausschuss der BG Verkehr hat in seiner Sitzung am 5. Januar 2017 die Vorschlagslisten zugelassen und das Wahlergebnis festgestellt.

Veröffentlichungen

Die Namen der Bewerber sowie die ihrer Stellvertreter sind im Internet auf der Homepage der BG Verkehr veröffentlicht. Die Bewerber gelten mit Ablauf des Wahltages, des 31. Mai 2017, als gewählt.

Die konstituierende Sitzung der Vertreterversammlung, auf der auch der Vorstand gewählt wird, findet am 5. Oktober 2017 in Hamburg statt. Anschließend wird die endgültige Liste mit den Namen der Mitglieder der Selbstverwaltungsorgane und der Vorsitzenden der Vertreterversammlung und des Vorstandes auf der Homepage der BG Verkehr veröffentlicht.

www.bg-verkehr.de



Bis zur konstituierenden Sitzung im Amt: Ulrich Bönders und Prof. Dr. Michael Rachow (von links), die alternierenden Vorsitzenden der Vertreterversammlung, rechts im Bild: Sabine Kudzielka, Vorsitzende der Geschäftsführung.

Bild: Adele Marschner/BG Verkehr



Bild: gettyimages/Westend61

Aktuelle Informationen

Nach bisher vorliegenden Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass der Beitrag für Unternehmen der Luftfahrt relativ konstant bleiben wird. Aktuelle Informationen zum Beitrag erhalten Sie über den kostenlosen Newsletter und auf den Internetseiten der BG Verkehr.

➕ [www.bg-verkehr.de/
mitgliedschaft-beitrag](http://www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft-beitrag)

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

Fahrplan für den 25. Gefahrтарif

Zur Ausgabenfinanzierung erhebt die BG Verkehr Beiträge für das abgelaufene Jahr und Vorschüsse für das laufende Jahr. Daraus ergibt sich für den neuen 25. Gefahrтарif ein fester Fahrplan.

Ende 2016

Die Unternehmen haben die Bescheide über die Veranlagung nach dem neuen, 25. Gefahrтарif erhalten. Der neue Gefahrтарif ist gültig für die Berechnung der Beiträge ab dem 1. Januar 2017.

April 2017

Am 7. April tagt der Vorstand der BG Verkehr und legt den Beitragsfuß für das abgelaufene Jahr 2016 und für das Vorschussjahr 2017 fest. Der Beitragsfuß ist maßgeblich für die Berechnung der Beiträge beziehungsweise Vorschüsse. Im Anschluss erhalten die Unternehmen die Beitragsbescheide für das abgelaufene Beitragsjahr 2016 auf der Basis der Gefahrklassen des 24. Gefahrтарifs. Gleichzeitig informiert die BG Verkehr über den Vorschuss für das laufende Jahr 2017. Er wird auf der Basis des neuen, 25. Gefahrтарifs berechnet.

April 2018

Die Mitgliedsunternehmen erhalten die Beitragsbescheide für das abgelaufene Beitragsjahr 2017. Die Beitragsbescheide für das Jahr 2017 und den Vorschuss für 2018 basieren auf den Gefahrklassen des 25. Gefahrтарifs.

Der Beitrag zur Berufsgenossenschaft hängt von verschiedenen Faktoren ab. Die Gefahrklassen allein sagen nicht unmittelbar etwas darüber aus, wie hoch die individuellen Beiträge ab 2017 tatsächlich sein werden. Der Finanzbedarf der BG Verkehr ist abhängig von der Entwicklung der Entgelte in den Unternehmen und vom Beitragsaufkommen im Vorjahr. Wichtig sind auch das Unfallgeschehen und der auf die BG Verkehr entfallende Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften. All diese Faktoren bilden die Grundlage für die Festsetzung des Beitragsfußes, der für die Berechnung des Beitrages herangezogen wird. (kr)



Die BG Kliniken: Spitzenmedizin für die Versicherten.

BEITRÄGE ZAHLEN DIE ARBEITGEBER

Weil sie von der zivilrechtlichen Haftung freigestellt sind, kommen für die Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung ausschließlich die Arbeitgeber auf. Das ist ein wesentlicher Unterschied zur Renten-, Kranken- oder Arbeitslosenversicherung. Für die Unternehmen rechnet sich das dennoch, denn ein schwerer Arbeitsunfall kann leicht mehrere hunderttausend Euro kosten. Ohne die Absicherung durch die BG Verkehr könnte das gerade für kleinere Unternehmen existenzbedrohend sein.

Wir haften für Sie

In vielen Ländern können Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten zu teuren Schadenersatzforderungen führen. In Deutschland ist das anders.

Alle Unternehmen in Deutschland sind Mitglied bei einer Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse. Geschieht ein Arbeitsunfall oder erleidet ein Beschäftigter eine Berufskrankheit, werden die Kosten nicht von einzelnen Unternehmen getragen, sondern von der Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse. Als Mitglied müssen Unternehmen keine Schadenersatzansprüche ihrer Mitarbeiter fürchten. Das gibt finanzielle Sicherheit.

Ein Arbeitnehmer, der in einem Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr arbeitet, hat im Schadensfall Ansprüche gegen diese und nicht gegen seinen Arbeitgeber. Haftungsablösung heißt das Prinzip. Die Unternehmen geben ihr Haftungsrisiko an

die BG Verkehr ab und zahlen dafür einen Beitrag, der nach dem Unfallrisiko und der von ihnen gezahlten Lohnsumme berechnet wird. Anders als bei privaten Versicherungen geht es dabei nicht darum, Gewinne zu erzielen oder Kunden durch Marketing zu gewinnen.

Sie übernehmen die Verantwortung – wir die Haftung!

Das spart Kosten. Sicherheit bringt diese Praxis auch für die Versicherten. Wer im Betrieb oder auf dem Weg zur Arbeit bei einem Unfall verletzt wird oder eine

Berufskrankheit erleidet, wird von der BG Verkehr umfassend betreut. Die Leistungen in der Rehabilitation gehen häufig weit über die der Krankenkassen hinaus. Ihr Ziel besteht darin, den Versicherten wieder ins Berufsleben beziehungsweise in sein soziales Umfeld zu integrieren. „Mit allen geeigneten Mitteln“ lautet deshalb der Leitsatz der gesetzlichen Unfallversicherung. Dazu gehören je nach Fall die medizinische Behandlung, die Rehabilitation, Verletztengeld, eine Rente oder Berufshilfe. Von der Haftungsablösung profitieren letzten Endes Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen. Die BG Verkehr übernimmt die Haftungsrisiken für die Unternehmen und sie trägt dazu bei, dass die Versicherten im Schadensfall möglichst schnell wieder gesund werden. (ba)

Neustart

Traditionell ist es oft der Jahresbeginn, an dem Neuerungen eingeführt werden. Seien es neue Strukturen, Verfahren oder Maschinen – selbst wenn sich nur Kleinigkeiten ändern, kommen jahrelange Gewohnheiten aus dem Takt. Das ist natürlich völlig unabhängig von der Jahreszeit, in jedem Fall aber ein Grund, sehr sorgfältig zu prüfen, welche Konsequenz die Änderung für den Betriebsablauf hat. Ich meine natürlich nicht, dass man sich an einen anderen Wochentag für eine Besprechung gewöhnen muss. Aber die Erweiterung einer bestehenden Anlage, die Verlegung oder Änderungen von Schalteinrichtungen, neue Verkehrswege auf dem Betriebshof oder eine

Modifikation des Materialflusses erfordern bereits bei der Planung eine sorgfältige Überlegung, welche Konsequenzen dies für die Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben könnte. Dabei spielen Ergonomie, aber auch das zu erwartende menschliche Verhalten und Fehlverhalten eine wichtige Rolle. Spätestens bei der Umsetzung wird deutlich, dass der Mensch ein Gewohnheitstier ist. Es könnte sich als unzureichend erweisen, nur in der Frühbesprechung kurz darauf hinzuweisen, dass eine Verkehrsregelung geändert oder ein Notausschalter verlegt worden ist. Verfahren verbessert, aber Mitarbeiter verletzt – das passt nicht zusammen.



Bild: Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

Nachtarbeit ist Schwerarbeit



Bild: gettyimages/Marco Prosch

Unser Körper ist nachts nicht so leistungsfähig wie tagsüber, denn er ist darauf ausgelegt, sich in den dunklen Stunden zu regenerieren. Durch einen festen Schlafrhythmus wird das Immunsystem gestärkt und der Stoffwechsel kann optimal arbeiten. Wer unregelmäßige Arbeits- und Schlafzeiten hat oder häufig nachts arbeitet, sollte zum Ausgleich besonders auf gesunde Lebensführung mit viel Bewegung im Freien achten und bewusst seine sozialen Kontakte pflegen. Absprachen und kluge Organisation im Betrieb helfen ebenfalls, die zusätzliche Belastung in Grenzen zu halten.

Nützliche Infos für Ihre Branche

Für die schnelle und zielgenaue Information zu Themen des Arbeitsschutzes gibt es spezielle Branchenseiten auf unserer Website. Die Angebote orientieren sich an den besonderen Gegebenheiten in den Betrieben. Unter „Arbeitssicherheit und Gesundheit“ finden Beschäftigte der Branchen Post-Logistik, Telekommunikation und Finanzdienstleistungen viele nützliche Tipps und Arbeitshilfen.

 www.bg-verkehr.de
Webcode: 16144745

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

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

SicherheitsProfi bestellen

Kostenlose Ausgaben
des SicherheitsProfi
bestellen Sie per
Fax: 040 3980-1040
oder per E-Mail:
medienversand@bg-verkehr.de



Die Hauptverwaltung der
BG Verkehr in
Hamburg-Ottensen.

Bild: Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



Die nächste
Ausgabe des
SicherheitsProfi
erscheint am
2. Juni 2017

Leserbriefe

Sie haben Fragen,
Anregungen, Lob oder
Kritik? Wir sind gespannt
auf Ihre Reaktion.
Schicken Sie einfach
eine E-Mail an:

redaktion@sicherheitsprofi.de

Ein Klick und Sie wissen mehr

Unser Newsletter bietet kompakte Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aktuelles aus der Verkehrsbranche, Termine sowie Links zu Hintergrundmaterial.

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de