

BG KONTAKT

Das Magazin der BG Verkehr für die Sparte Post • Postbank • Telekom

GANZ VERNETZT

Industrie 4.0

GANZ GEFÄHRLICH

Schlaf am Steuer

GANZHEITLICH

Reha-Management

Arbeiten in großer Höhe

Mit Sicherheit
hoch hinaus

Nr. 2 • 2016

[www.bg-verkehr.de]



Liebe Leserin, lieber Leser,

Ist Ihnen bewusst, wie wichtig für unsere mobile Kommunikation die große Anzahl an Funkstandorten und deren einwandfreier Betrieb ist? Mehr dazu erfahren Sie in der Reportage in dieser Ausgabe, bei der wir Mitarbeiter der Deutschen Funkturm auf einen der Arbeitsplätze hoch über den Dächern von Nürnberg begleiten. 27 000 dieser Anlagen betreibt die Deutsche Funkturm in Deutschland. Das Unternehmen war ein Mitgliedsunternehmen der ehemaligen Unfallkasse Post und Telekom (UK PT). Seit der Fusion von UK PT und BG Verkehr im Januar gehört die Deutsche Funkturm zu den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr, und ich bin beeindruckt, welche Arbeit dort in luftiger Höhe geleistet wird und welche umfangreichen Sicherungsmaßnahmen dazugehören.

Beeindruckend ist auch die Geschichte von Kurt Benning. Der Paketzusteller verunglückte bei seiner Arbeit schwer. Trotz einer langen Leidenszeit, mehrerer Operationen, Rückschlägen im Heilungsverlauf und vieler notwendiger Rehabilitationsschritte verlor er nicht seinen Lebensmut und seinen Wunsch, wieder zu arbeiten. Mit tatkräftiger Unterstützung seines Arbeitgebers und unserer Reha-Beraterin, die dem Patienten von Anfang an mit Rat und Tat zur Seite stand, gelang ihm ein beruflicher Wiedereinstieg.

Ein schöner Erfolg, der zeigt, wie viel eine positive innere Einstellung und ein professionelles Engagement bewirken können. Er zeigt auch, dass wir von der BG Verkehr alles daran setzen, dass unsere Versicherten nach einem Arbeitsunfall möglichst wieder ganz gesund werden und an ihren Arbeitsplatz zurückkehren können.

Dass Präventionsarbeit auch Zukunftsarbeit ist, beweisen die Herausforderungen, die die zunehmende Vernetzung der Arbeitswelt mit dem Cyberspace mit sich bringt. Ein weiterer Schwerpunkt unseres Magazins ist daher die Industrielle Revolution 4.0, die unsere Mitgliedsbetriebe, deren Mitarbeiter und die BG Verkehr sicherlich in den kommenden Jahren beschäftigen wird. Seien Sie sicher: Wir sind darauf vorbereitet!

Ihre

S. Kudzielka

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr



Inhalt

Kompakt	3
Fokus	
In großen Höhen: Über den Dächern von Nürnberg	6
Die Deutsche Funkturm ist eine Tochtergesellschaft der Telekom und plant, realisiert und wartet Sendeanlagen. Eine Reportage über einen Betriebsmanager im luftigen Außeneinsatz.	
Interview mit Aufsichtsperson Jens Manthey	10
Gesundheit	
Gesundheit kompakt	12
Verkehr	
Nur das Nickerchen hilft: Müdigkeit hinterm Steuer	14
Beim Autofahren ist Müdigkeit ein unterschätztes Risiko.	
Arbeit	
Wiedereingliederung nach schwerem Unfall	16
Bei der Zustellung wird der Berliner Kurt Benning so schwer verletzt, dass er seinen Beruf nicht mehr ausüben kann. Dank des Reha-Managements der BG Verkehr und seines Arbeitgebers gelingt ihm ein beruflicher Neustart.	
Industrielle Revolution reloaded	19
Die Arbeitswelt der Zukunft ist digital. Die Industrie 4.0 kennzeichnet, dass in zahlreichen Branchen miteinander vernetzt gearbeitet wird. Eine Herausforderung für die Beschäftigten – und für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.	
Serie: Berufsporträt	22
Gewinnspiel	
Gewinnen Sie ein Kofferset	23



Informationen für neue Mitglieder

Für neu versicherte Unternehmen gibt die BG Verkehr eine Broschüre mit den wichtigsten Informationen zur Versicherung heraus. Sie enthält Hinweise zur Übernahme der Haftung sowie zu den Aufgaben und Leistungen. Ein Adressverzeichnis und Auszüge aus der Satzung ergänzen die Inhalte. Die Broschüre mit dem Titel „Leitfaden für Ihre Versicherung bei der BG Verkehr“ steht im Internet als PDF-Datei zum Download zur Verfügung:

www.bg-verkehr.de

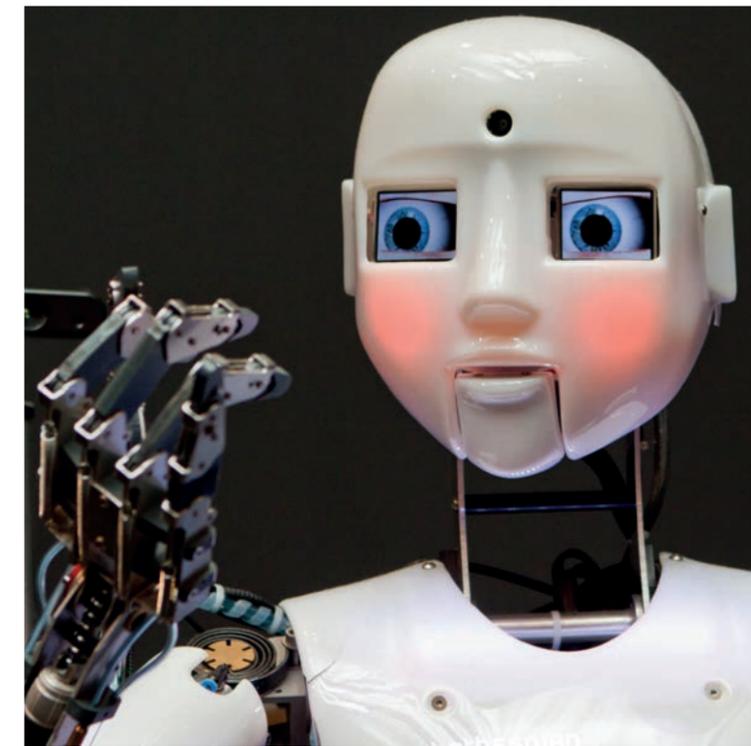
Satzung der BG Verkehr

Zum 1. Januar 2016 hat die Unfallkasse Post und Telekom mit der BG für Verkehrswirtschaft und Transport fusioniert. Für die neue Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik Telekommunikation (kurz BG Verkehr) wurde eine neue Satzung erarbeitet und von der Vertreterversammlung am 12. Januar beschlossen. Eine PDF-Fassung der Satzung ist im Internet in der Rubrik „Bekanntmachungen“ veröffentlicht:

www.bg-verkehr.de

DASA führt durch die Welt der Robotik

Zu einem Streifzug durch die Welt der Roboter lädt die Deutsche Arbeitsschutzausstellung DASA in Dortmund ein. Die Besucher treffen in fünf aufwendig gestalteten Ausstellungsbereichen auf unheimliche mechanische Puppen, fliegende Alleskönner und „Mitarbeiter“ in Fabriken. Aber die Robotik begegnet uns nicht nur in der Arbeitswelt, längst ist sie auch in unserer ganz unmittelbaren Nähe – unter unserer Haut:



Als Prothesen und Implantate wird sie zum Reparieren, Optimieren oder zum Erweitern des menschlichen Körpers eingesetzt. Wie wichtig Robotik für uns ist, ob es uns gefällt, von einem Roboter angesprochen oder nachgeahmt zu werden – auf die Suche nach Antworten kann man in der Ausstellung der DASA gehen.

Infos, Öffnungszeiten und Begleitprogramm zur Ausstellung unter:

www.dasa.de

Kreative Ideen gefragt

Noch bis zum 31. Juni können Jugendliche und junge Erwachsene am Wettbewerb um den diesjährigen Deutschen Jugend-Arbeitsschutz-Preis (JAZ) teilnehmen. Gefragt sind innovative und kreative Ideen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit und des betrieblichen Gesundheitsschutzes im eigenen Unternehmen. Bei der Fachmesse „Arbeitsschutz Aktuell“ vom 11. bis 13. Oktober in Hamburg verleiht die Fachvereinigung Arbeitssicherheit e. V. zum siebten Mal diesen Preis. In diesem Jahr übernimmt die mehrfache Paralympics-Gewinnerin und Leistungsschwimmerin Kirsten Bruhn die JAZ-Patenschaft. Für die ersten drei Platzierungen vergibt die Jury ein Preisgeld in Höhe von insgesamt 6000 Euro.



www.jugend-arbeitsschutz-preis.de



Ein Unfall ändert alles

Der Fahrer war nur einen kurzen Moment abgelenkt. Dann quietschen Bremsen. Das Auto kommt zwar noch rechtzeitig zum Stehen, doch ein Rollerfahrer muss ausweichen und prallt frontal mit einem Radfahrer zusammen. Zum Glück passiert das alles nur im Film.

Der Videoclip begleitet eine Kampagne, die auf das Thema Aufmerksamkeit im Straßenverkehr hinweisen will, denn viele Verkehrsunfälle werden durch Ablenkung verursacht. Produziert wurde das Video von der BG ETEM, die damit ihre Kampagne „Ein Unfall ändert alles – Du bestimmst das Risiko“ fortsetzt. Gedreht wurde der Videoclip in der Frankfurter Innenstadt. Dort wurden kurzzeitig Straßen gesperrt und mehrere Stuntmen eingesetzt.

Der Videoclip ist zu finden unter:

www.ein-unfall-ändert-alles.de

ADAC entwickelt neues Crashtestverfahren

Laut ADAC zeigen die Knautschzonen vieler Autos bei Unfällen, die vom Standard-Crashtest abweichen, große Schwächen. Durch eine verbesserte Karosseriekonstruktion könnten zum Beispiel bei Streifunfällen oder frontalen Baumunfällen die Insassen besser geschützt werden.

Mit einem neu entwickelten Crashtestverfahren lassen sich laut ADAC bei Frontalzusammenstößen zweier Pkw deutlich realitätsnähere Unfallkonstellationen abbilden. Der Club empfiehlt aufgrund der Testergebnisse eine Nachbesserung des bestehenden Standard-Crashtests nach EuroNCAP. Im Gegensatz zum Standard-Crashtest fährt das Fahrzeug beim neu definierten Frontalcrash nicht mit Tempo 64 gegen eine am Betonblock montierte Barriere, sondern mit 50 Kilometer pro Stunde gegen einen gleichschnellen Barrierewagen. Die Barriere, an der ein Aluminiumkörper mit Wabenstruktur angebracht ist, simuliert einen rund 1,4 Tonnen schweren Wagen der unteren Mittelklasse. Das Auto wird beim Zusammenstoß seitlich versetzt, mit einer Überdeckung von fünfzig Prozent, getroffen. Nach dem Crash gibt der Abdruck auf dem Aluminiumblock Aufschluss darüber, wie es um die Sicherheit der Fahrzeuginsassen steht. Dank eines neuartigen digitalen Bewertungssystems wird auch erkannt, wie sicher die Konstruktion der Fahrzeugfront für den Unfallgegner ist. Weitere Infos unter www.adac.de

www.adac.de

Gegen Stromunfälle im Garten

Wo Strom im Garten verwendet wird, sollte ein FI-Schutzschalter (auch RCD genannt) nicht fehlen. Der FI-Schalter schützt den Menschen vor einem elektrischen Schlag. Die herkömmliche Haushaltssicherung schützt lediglich die Geräte und Leitungen. Bei einem elektrischen Gerät fließt der benötigte Strom über das Kabel zum Gerät hin und – normalerweise – in gleicher Stärke wieder zurück.

Berührt ein Mensch ein ungenügend isoliertes Gerät, fließt durch seinen Körper ein mehr oder weniger starker Strom (= Fehlerstrom) zur Erde. Ein FI-Schutzschalter misst den Strom ständig und registriert die kleinste Differenz zwischen zu- und abfließendem Strom schon im Milliampere-Bereich.

Ein Relais schaltet den überwachten Stromkreis und damit das Gerät blitzschnell ab. Der Mensch spürt dabei nur ein leichtes Kribbeln.

Tipps gibt die Broschüre „Den Garten genießen. Sicher gärtnern“.

Kostenloser Download unter:

www.das-sichere-haus.de



Arbeiten 4.0 – Filmfestival zur Arbeitswelt von morgen gestartet

Unter der Bezeichnung Arbeit 4.0 verbergen sich viele Überlegungen und Erwartungen zur zukünftigen Gestaltung der Arbeitswelt. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat zu diesen Fragen einen Prozess des Dialoges gestartet, der von einem Filmfestival begleitet wird. Bis November werden in 25 Städten jeweils sieben Filme gezeigt.

Unter dem Titel „Futurale“ werden auf dem Festival ausschließlich Filme vorgeführt, die sich mit der Zukunft der Arbeit beschäftigen. Im Anschluss an jeden Film wird mit Expertinnen

und Experten diskutiert – in insgesamt 175 Veranstaltungen. Das Ministerium will den Fragen rund um das Thema Arbeiten 4.0 breiten Raum geben. Die Ergebnisse des Dialogs mit Unternehmen, Beschäftigten, Sozialpartnern, Wissenschaft und Politik sollen in einem Weißbuch zusammengefasst Ende 2016 erscheinen.

Die Termine der „Futurale“ und weitere Informationen gibt es unter

www.futurale-filmfestival.de



Sommerreifen getestet

Ist ein teurer Reifen ein besserer Reifen? Die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) hat 14 Reifen zwischen 210 und 430 Euro pro Satz getestet. Klarer Sieger mit der Wertung „sehr empfehlenswert“ ist ein Reifen, der mit 390 Euro im oberen Preissegment liegt. Im Vergleich mit den anderen Modellen punktete er mit dem kürzesten Bremsweg auf nasser Fahrbahn. Auch auf den Plätzen zwei bis vier landeten eher teurere Reifen zwischen 370 bis 410 Euro. Die Reifen auf den vorderen Rängen schnitten vor allem bei der Griffigkeit und Fahrsicherheit gut ab. Als eine echte Gefahr bei Nässe erwiesen sich laut GTÜ drei Pneus aus chinesischer Produktion. Zwar kosten die Billigreifen im Vergleich zu den Premium-Reifen nur rund die Hälfte. Wer beim Reifenkauf jedoch meint, sparen zu müssen, setzt bewusst auf volles Risiko, warnen die GTÜ-Experten. Für eine Vollbremsung aus Tempo 100 benötigte ein Reifen mit ganzen 66,9 Metern bis zum Stillstand viel zu lange. Bei minderwertigeren Reifen muss man mit einem bis zu 70 Prozent längeren Bremsweg als bei Qualitätsreifen rechnen. Mehr zu den Ergebnissen des Sommerreifen-Tests finden Sie auf der Website der Gesellschaft für Technische Überwachung unter:

www.gtue.de

Wegweiser Berufsumstieg

Nur etwa die Hälfte aller Berufstätigen kann sich vorstellen, die aktuelle Berufstätigkeit bis zum Rentenalter auszuüben. Welche Möglichkeiten für einen Wechsel gibt es in der Arbeitswelt von heute? Wann kommt eine berufliche Umorientierung für Beschäftigte, die aus gesundheitlichen Gründen nicht bis zum Renteneintrittsalter in ihrem Beruf weiterarbeiten können, in Frage?

Eine neue Internetseite des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) bietet Informationen rund um das Thema und beschreibt Erfolgsgeschichten, wie ein Umstieg in eine neue berufliche Laufbahn gelingen kann.

Unternehmer müssen sich bei der strategischen Personalplanung an der neuen Situation orientieren. Dafür stehen auf der Website verschiedene Werkzeuge wie der Demografie-Kompass oder der IHK-Demografierechner zur Verfügung, die sich für die Analyse der betrieblichen Personalsituation nutzen lassen.

www.wegweiser-berufsumstieg.de

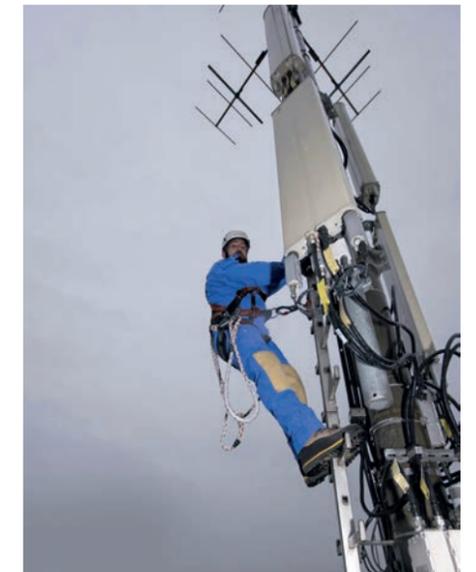


Über den Dächern von Nürnberg



Der Mobilfunkmarkt wächst immer weiter – und damit auch der Bedarf an Sendeanlagen. Die Deutsche Funkturm (DFMG), eine Tochtergesellschaft der Deutschen Telekom, plant, realisiert und vermarktet die Funkstandorte. Wir haben einen Betriebsmanager beim Einsatz in Nürnberg begleitet.

Heftige Regenschauer prasseln gegen die milchig-trüben Scheiben. Rolf Gross beginnt, sich in 40 Metern Höhe in der Kanzel des Funkstandortes über Nürnbergs Altstadt umzuziehen. Der mit Gore-Tex-Membran ausgestattete Arbeitsoverall und spezielle Unterwäsche schützen den Betriebsmanager der Deutschen Funkturm vor nasskaltem Wetter. Darüber kommt ein spezielles Gurtzeug für Steiger, das im Gegensatz zu herkömmlichem Bergsteiger-Equipment deutlich mehr Sicherheitselemente enthält. „Deshalb reden wir bei unserem Job auch ganz bewusst nicht vom Klettern, sondern →



Unser Titelfoto: Rolf Gross auf der Turmkanzel. Höhenangst war für ihn noch nie ein Thema. Um körperlich in Form zu bleiben, geht der begeisterte Kraftsportler jeden Tag vor Arbeitsbeginn für 60 Minuten ins Fitness-Studio.

→ vom Steigen“, erläutert der 35-Jährige und deutet auf die Halte-, Brust- und Rückenösen des Gurtzeuges. Der extrabreite Haltegurt hat die Aufgabe, in der Halteposition die Kräfte auf eine möglichst breite Fläche zu verteilen, um Einschnidungen im Lendenbereich zu vermeiden. Natürlich hat er auch Schutz- und Wärmefunktionen im Lendenbereich.

Immer mindestens zu zweit

Für Rolf Gross ist es längst Alltag, das Gurtzeug korrekt anzulegen und vom Kollegen überprüfen zu lassen. Heute übernimmt diese Aufgabe Jens Manthey, der als Aufsichtsperson der BG Verkehr am Standort Regensburg Betriebe der ehemaligen Unfallkasse Post und Telekom betreut. Gemeinsam werden die beiden gleich auf das Dach der Funkturmkanzel klettern, um die verschiedenen Antennenträger zu begutachten.

„Die Vier-Augen-Kontrolle des Gurtzeuges und das korrekte Einklinken und Verschrauben des Fangkarabiners sind nur zwei Argumente dafür, warum wir bei der Deutschen Funkturm niemals allein einen Funkstandort besteigen“, sagt Gross, „allerdings bedeutet mindestens zu zweit nicht, dass ich mit jedem steige!“ Denn Betriebsmanager mit Außendienst ist ein Job für Spezialisten: Schwindelfreiheit sowie die gesundheitliche Höherentauglichkeit sind wesentliche Voraussetzungen, die ein Arbeitsmediziner alle ein bis drei Jahre attestiert. Außerdem sind der Abschluss einer speziellen Sicherheitsschulung (ASiR-Seminar, ASiR = Absturzsicherungs- und Rettungsmaßnahmen) und die Teilnahme an betrieblichen Unterweisungen erforderlich. Körperliche Fitness ist ein Muss in diesem Beruf, macht ihn aber nicht zu einem männlichen Privileg. Bereits acht Kolleginnen arbeiten bundesweit im Bereich der Technik und besitzen alle Qualifikationen als Steigerin.

Gross und Manthey klettern nacheinander durch eine kaum schulterbreite Luke hinaus auf das technikbewehrte Dach der Kanzel. Reflexartig klinken beide Männer ihre am Gurtzeug befestigten Sicherheitsseile an den Anschlagpunkten der Kanzelkonstruktion ein. Diese Punkte sind gleichmäßig rund um den Turmaufbau verteilt und gut sichtbar blau markiert, das bedeutet „geprüft und zugelassen“. Erst jetzt betreten Gross und Manthey das Kanzeldach, das nur mit Gitterrosten



Die Karabinerhaken werden in die Rückenöse des Gurtzeuges eingeklinkt. Dieser Karabiner ist mit einem Falldämpferseil verbunden, das sehr leicht ist und für kurze Auffangstrecken und geringe Fangstöße sorgt. Gesichert wird an den blau markierten Anschlagpunkten.



bedeckt ist und keine Randabsicherung hat. Hoch über den Dächern beginnen sie gut gesichert und völlig entspannt, nach arbeitsschutztechnischen Vorgaben die Schadensmeldung des Standortes abzuarbeiten.

Begutachtung des Standortes

Alle Funkstandorte der Deutschen Funkturm brauchen eine regelmäßige Begutachtung, bei der zum Beispiel auch die Aufzugsanlagen kontrolliert werden. Mögliche Schäden werden von Fachfirmen beseitigt.

Die Funknetzbetreiber verantworten ihre funktechnischen Anlagen. Gross als ausgebildeter Kommunikationselektroniker mit langjähriger Erfahrung als Betreuer moderner Funk-Systemtechnik kennt sich aufgrund seiner Ausbildung auch mit diesen Systemen aus. Heute überprüft Gross abgeschlossene Arbeiten einer Umbaumaßnahme sowie die mit einem Steigschutz versehene Leiter. Eher eine Routinetätigkeit. Das ist rasch erledigt. Zu guter Letzt klinkt er sein Gurtzeug in die Sicherungsschiene ein und steigt testweise zügig hinauf zur Mastspitze.

Ganz Nordbayern als Einsatzort

Die Deutsche Funkturm vermarktet und betreibt seit ihrer Gründung im Jahr 2002 circa 27 000 Funkstandorte. Allein vom Nürnberger Standort aus haben Gross und zwei Kollegen 2584 Funkstandorte in ganz Nordbayern unter ihrer Kontrolle. Angefangen vom „Nürnberger Ei“, dem 1977 erbauten und mit 292 Metern dritthöchsten Fernsehturm Deutschlands, über herkömmliche Masten auf Hausdächern, freistehende oder abge-spannte Stahlgittermasten bis hin zu Sonderkonstruktionen.

Funktstandorte sind heutzutage besonders wegen der immer kleinzelligeren Netze wichtiger denn je. Ebenso deren ausfallsicherer Betrieb. „Wir rüsten alle Funkstandorte baulich so aus, dass sie sämtliche technischen Anforderungen unserer Funkkunden nachhaltig erfüllen“, sagt Gross.

Alle Funkstandorte erfüllen die gesetzlichen Anforderungen. Sind Servicearbeiten im direkten Strahlungsfeld einer Antennenanlage nötig, wird sie für diese Zeit abgeschaltet, denn Sicherheit und Gesundheit der Angestellten haben stets absoluten Vorrang. „Wie ernst die Deutsche Funkturm ihre Fürsorgepflicht nimmt, zeigt sich auch daran, dass →

→ es zum Beispiel in Nordbayern seit 1986 keine nennenswerten Unfälle mehr gegeben hat“, erläutert Jens Manthey.

Der Wind bläst inzwischen wieder kräftiger und peitscht den Regen auf Gesichter, Brillengläser und Kameralinsen. Gross und Manthey beenden zügig die Inspektion und schälen sich in der Turmkanzel aus Gurtzeug und Overall. Rasch verstauen sie die nassen Sachen in großen Seemannsäcken und versperren sorgfältig den Zugang für die Anlage.

Ein beispielhafter Dachzugang

Jeder Standort der Deutschen Funkturm ist ein Unikat. Auf dem mit mächtigen Lüftungsanlagen vollgepflasterten Dach eines Gewerbezentrums führen breite Wege aus rutschsicheren und dämpfenden Gummimatten im

Zickzack über das Flachdach. Sie sind zur Kante hin abgezäunt und werden in der Dämmung beleuchtet.

Stabile Trittleitern mit Handläufen und sauber verlegte Laufgitter vervollständigen das Bild des Vorzeigedaches. Aus einem abluftgekühlten Container schlängeln sich mächtige Kabelstränge zu hoch aufragenden Antennenträgern. Unter anderem auf Wunsch der Deutschen Funkturm hat der Eigentümer diesen sicherheitstechnisch beispielhaften Zugang gelegt.

Jeder Funkturm ist baulich und technisch einmalig – nicht nur deshalb sind Außentermine wie heute für Rolf Gross das „Sahnehäubchen“ seiner abwechslungsreichen Arbeit. Ganz gleich, bei welchem Wetter.

Sicherheit vom Feinsten: Auf diesem Flachdach gibt es für die Techniker breite Wege aus rutschsicheren und dämpfenden Gummimatten, stabile Trittleitern mit Handläufen und sauber verlegte Laufgitter und bei Bedarf auch eine Beleuchtung.



Foto links: Etwa 50 Außeneinsätze pro Jahr nimmt Gross wahr. Den größten Teil seiner Aufgaben erledigt der Betriebsmanager allerdings mit Computer und Telefon an seinem Schreibtisch in der Regionalvertretung der Deutschen Funkturm in Nürnberg.



Foto rechts: Jeder Zugang zum Betriebsraum eines DFMG-Standortes hat eigene Schlüssel. Je nach Standort können zudem Voranmeldungen oder die Einschaltung von Sicherheitspersonal nötig sein.

Drei Fragen an ...

... Jens Manthey, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr mit einer Qualifikation als Steiger



Sie sind einer der Präventionsexperten der BG Verkehr, der die Sicherheit auf hoch gelegenen Arbeitsplätzen prüft. Was heißt denn eigentlich „Steiger“?

Viele Menschen kennen diesen Begriff noch aus dem Bergbau. Dort ist der Steiger (auch) eine Aufsichtsperson. Er trägt die Verantwortung für einen Teil des Bergwerks und die ihm unterstellten Personen. Der Name wird abgeleitet von der früheren Tätigkeit des Steigers, dem Steigen aus und dem Einfahren in die Gruben. Bei unserer Berufsgenossenschaft hat dieser Begriff allerdings eine andere Bedeutung. Einige Aufsichtspersonen mit einer Zusatzqualifikation kümmern sich um Arbeitsplätze mit Absturzgefahr und Tätigkeiten mit höhenbedingten Gefährdungen – und dafür steigen wir eben auch auf Türme, Masten und Dächer.

Worauf achten Sie dort oben auf den Funktürmen genau?

Von Funktürmen sprechen wir eigentlich nicht. Der Oberbegriff ist der Funkstandort, davon gibt es bundesweit mehr als 27 000. Unsere „Großobjekte“ sind dabei die Fernmeldetürme und großen Stahlgittermasten, die bis zu 300 Meter hoch sind. Dann gibt es viele mittlere Masten in Beton und Stahl, die im Wesentlichen zwischen 30 und 60 Meter hoch sind. Den mit Abstand größten Anteil haben die Dachstandorte. Diese befinden sich auf Wohnhäusern und Industriegebäuden, in Kirchtürmen, auf Silos sowie

an Schornsteinen und Strommasten. Bei allen diesen Standorten achten wir besonders auf sichere Wege in jeder Form. Unsere Versicherten arbeiten an den Antennen und der Sendetechnik der Funkstandorte – und sie müssen dort ja hinkommen. Es kann beispielsweise die Gefahr des Stolperns oder des Ausrutschens bestehen, oft in Verbindung mit einer Absturzgefahr. Ebenso spielen Witterungseinflüsse und die körperliche Belastung eine Rolle. Außerdem haben wir es mit Funk zu tun, das heißt, es geht auch oft um die Sicherheit bei elektromagnetischen Feldern.

Welche Qualifikation brauchen Sie für diese Tätigkeit?

Voraussetzung für die Tätigkeit als Steiger ist natürlich zunächst einmal die gesundheitliche Eignung, denn wenn man beispielsweise an einem großen Stahlgittermast etwa 200 Meter bis zur obersten Antennenplattform steigt, braucht das einen langen Atem – und einen belastbaren Kreislauf. Die Eignung muss nach bestimmten Grundsätzen von einem Betriebsarzt bestätigt werden. Dabei geht es auch noch um Dinge wie Sehleistung, Gleichgewichtssinn etc. Außerdem muss jeder Steiger ausgebildeter Ersthelfer sein, denn bei abgelegenen Standorten ist die Erste Hilfe besonders wichtig. Gestiegen wird übrigens nie alleine. Eine weitere wichtige Voraussetzung ist die Teilnahme an einem Seminar über Absturzsicherungen und Rettungsmaßnahmen und eine jährliche Unterweisung mit praktischen Übungen, um für den Ernstfall vorbereitet zu sein. \



Viel Akzeptanz für Kampagne zur Rückengesundheit

Rund 170 000 Unternehmen und Einrichtungen haben sich nach Angaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung im Zuge der Präventionskampagne „Denk an mich. Dein Rücken“ beraten lassen.

Drei Jahre, von 2013 bis Ende des vergangenen Jahres, warben die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung dafür, Rückenbelastungen bei der Arbeit, in der Schule und in der Freizeit zu verringern. Mehr als 3500 Betriebe wurden bei Aktions- und Gesundheitstagen zur Rückengesundheit unterstützt, rund 12 000 Seminare und Seminarmodule zur rückengerechten Arbeitsgestaltung angeboten.



Für dieses Engagement erhielt die Kampagne im Februar zwei „German Stevie Awards“. Mit diesen Wirtschaftspreisen zeichnet eine Jury aus Wirtschafts- und Branchenexperten deutsche Unternehmen aus, die in verschiedenen Bereichen Herausragendes geleistet haben. In der Kategorie „Marketing-

Kampagne des Jahres im Bereich Gesundheit, gesundheitliche Bildung und Aufklärung“ gab es für „Denk an mich. Dein Rücken“ Silber. Die begleitende Social-Media-Kampagne „Deutschland bewegt Herbert“ bekam in der Kategorie „Kommunikations- oder PR-Kampagne im Bereich Social Media basierte PR“ sogar Gold.

Betriebe und Bildungseinrichtungen können die Veranstaltungsmodule der Kampagne noch bis Ende 2016 ausleihen über

www.deinruecken.de

Zu viel Speisesalz erhöht den Blutdruck

Wer wie die Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland viel Salz zu sich nimmt, hat ein erhöhtes Risiko für Bluthochdruck. Darauf weist die Deutsche Gesellschaft für Ernährung (DGE) in ihrer Stellungnahme „Speisesalzzufuhr in Deutschland, gesundheitliche Folgen und resultierende Handlungsempfehlung“ hin. Bluthochdruck gehört zu den wichtigsten Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Krankheiten. Aus diesem Grund erhöht sich mit einem hohen Speisesalzkonsum indirekt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten, die mit knapp 40 Prozent die häufigste Todesursache in Deutschland sind.

Nach Angaben der DGE konsumieren etwa 70 Prozent der Frauen und 80 Prozent der Männer täglich mehr als sechs Gramm Salz. Diese Menge gilt als Orientierungswert und entspricht in etwa einem Teelöffel. Bei 39 Prozent der Frauen und 50 Prozent der Männer liegt die Speisesalzzufuhr sogar bei mehr als zehn Gramm pro Tag. Verantwortlich für den hohen Salzkonsum sind vor allem die verarbeiteten Lebensmittelgruppen Brot, Fleisch, Wurst und Käse.

Auch der Verzehr außer Haus zubereiteter Speisen ist ein wesentlicher Faktor. Die DGE rät stattdessen zu mehr unverarbeiteten Lebensmitteln wie Gemüse und Obst. Zum Würzen sollten Gewürze und Kräuter bevorzugt werden.

Mehr zur Stellungnahme der DGE und Fragen und Antworten zu Speisesalz gibt es im Internet unter www.dge.de



Viele Azubis sind nicht fit

Auszubildende haben öfter gesundheitliche Beschwerden, als aufgrund ihres Alters zu erwarten wäre. Das zeigt eine repräsentative Befragung des Wissenschaftlichen Instituts der AOK. Zwar schätzen vier von fünf Auszubildenden ihren allgemeinen Gesundheitszustand selbst als gut oder sehr gut ein. Gleichzeitig berichten aber mehr als die Hälfte (56,5 Prozent) über häufige körperliche und 46,1 Prozent auch über psychische Beschwerden. So klagt jeder vierte Auszubildende über häufige Kopfschmerzen, mehr als jeder fünfte leidet oft an Rückenschmerzen und Verspannungen. Bei wiederholt auftretenden psychischen Beschwerden wurden vor allem Müdigkeit, Lustlosigkeit, Ausgebranntsein, Reizbarkeit und Schlafstörungen genannt.

Viele Befragte gaben zudem an, sich oft nicht gerade gesundheitsförderlich zu verhalten. Zu wenig Bewegung, schlechte Ernährung, wenig Schlaf, Suchtmittelkonsum oder übermäßige Nutzung der digitalen Medien gab jeder fünfte Auszubildende zu. Rund ein Viertel treibt nie oder nur einmal pro Monat Sport. Ein knappes Drittel schläft weniger als sieben Stunden pro Nacht. \

Mit einem Klick gefährliche Produkte finden

Ob Kleidung, Schokoriegel oder Fahrradhelm - immer wieder kommen Produkte auf den Markt, die ihre Nutzer gefährden können. Die neue Datenbank Produktsicherheit der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) informiert jetzt schnell und unkompliziert über gefährliche Produkte. Der Nutzer hat hierbei die Möglichkeit, die Datensätze frei zu durchsuchen oder die Ergebnisse nach Meldeverfahren und Produktkategorie zu filtern. Alle produktbezogenen Daten und Informationen aus den Meldeverfahren finden sich übersichtlich strukturiert in einem Datenblatt. Bei den Meldungen handelt es sich um Produktrückrufe, deren Bekanntmachung im Produktsicherheitsgesetz geregelt ist. Daneben werden rechtswirksame und veröffentlichte Untersagungsverfügungen der deutschen Marktüberwachung aufgegriffen und einzelne Meldungen des Schnellwarnsystems RAPEX der Europäischen Kommission übersetzt und veröffentlicht. So können sich z. B. Sicherheitsfachkräfte, gewerbliche Einkäufer und nicht zuletzt Verbraucher schnell, umfänglich und unkompliziert über gefährliche Produkte informieren.

Um die Sicherheit von technischen Produkten zu gewährleisten, regelt das Produktsicherheitsgesetz die sicherheitstechnische Beschaffenheit vom Spielzeug bis hin zur Großmaschine. Eine wirksame europaweite Marktüberwachung soll den Verbraucher vor fehlerhaften, gefährlichen Produkten schützen. Die BAuA ist durch das Produktsicherheitsgesetz beauftragt, die für die Marktüberwachung zuständigen Behörden der Bundesländer bei dieser Tätigkeit zu unterstützen und über die Sicherheit von Gebrauchsgegenständen und Arbeitsmitteln zu informieren. Die Datenbank Produktsicherheit gibt es im Internet unter den Adressen

www.baua.de/produktueckrufe oder

www.rueckrufe.de

Gefahr durch Zika-Viren

Eine Verbreitung der Zika-Viren ist derzeit in Mittelamerika, Teilen Südamerikas, den pazifischen Inseln in Ozeanien, Kap Verde sowie sporadisch in Regionen Südostasiens bekannt. Vor einer beruflichen Reise sollten vor allem Schwangere in jedem Fall rechtzeitig mit dem zuständigen Betriebsarzt Kontakt aufnehmen. Kinder und immungeschwächte Personen sowie Schwangere sollten vor Reiseantritt in diese Gebiete den Rat eines Reise- beziehungsweise Tropenmediziners einholen. Die BG Verkehr hat ein Merkblatt zum Krank-

heitsbild, zur Behandlung und Vorbeugung veröffentlicht. Es ist in deutscher und englischer Sprache verfügbar und kann unter dem Stichwort „Zika“ im Internet abgerufen werden unter

www.bg-verkehr.de



Doping im Job nimmt zu

Nahezu drei Millionen Deutsche haben 2015 verschreibungspflichtige Medikamente genutzt, um am Arbeitsplatz leistungsfähiger zu sein oder um Stress abzubauen. Für eine repräsentative Studie untersuchte die DAK, ob und wie Erwerbstätige ohne medizinische Notwendigkeit zu verschreibungspflichtigen Medikamenten greifen (pharmakologisches Neuro-Enhancement). Die Zahl der Arbeitnehmer, die entsprechende Substanzen zum Doping missbraucht haben, ist in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Vor allem Beschäftigte mit einfachen Tätigkeiten oder unsicheren Jobs gehören laut DAK zu den Risikogruppen für den Medikamentenmissbrauch. \



Wenn Autofahrer die Anzeichen beginnender Müdigkeit ignorieren, können sie plötzlich in einen Sekundenschlaf fallen. In dieser Phase von einer bis zu fünf Sekunden sind zwar die Augen offen, der Fahrer ist aber nicht in der Lage zu reagieren. Bei einem Tempo von 100 Kilometern pro Stunde legt ein Fahrzeug dann bis zu 140 Meter unkontrolliert zurück – quasi im Blindflug.

Risiko Schlaf am Steuer

Nur das Nickerchen hilft

Niemand glaubt, dass er beim Fahren einschlafen könnte. Fakt ist allerdings, dass mindestens ein Fünftel der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang auf das Konto von ungewolltem Einschlafen am Steuer gehen. Das bedeutet: Etwa 700 Menschen müssen jedes Jahr sterben, weil sie selbst oder andere zu wenig geschlafen haben.

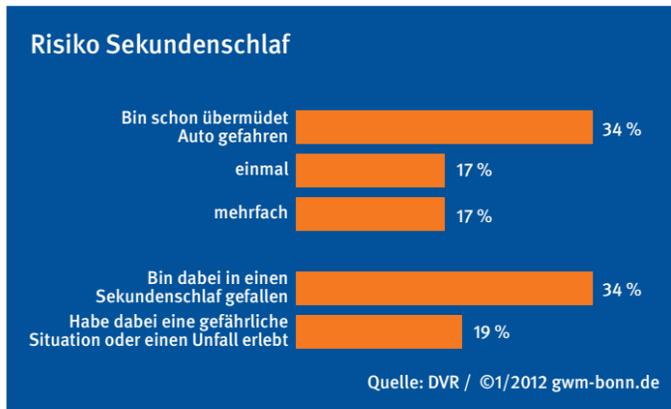
Typische körperliche Warnsignale für Müdigkeit sind brennende Augen, häufiges Zwinkern, Gähnen, Verspannung der Nackenmuskeln, Kopfschmerzen, Frösteln und Blendempfindlichkeit. Mit der Müdigkeit stellen sich auch Fahrfehler ein, etwa schlechtes Spurhalten oder ständiges Fahren am Mittelstreifen, unregelmäßige Ge-

schwindigkeit, häufiges Verschalten und unangemessen heftige Bremsmanöver. Dazu kommt die Gefahr, kurz einzunicken. Sekundenschlaf komme nicht mit einem Schlag, so Jürgen Zulle, Schlafforscher aus Regensburg. Er kündige sich mit den genannten Symptomen an. Dazu

gehört, dass die Gedanken abschweifen und die Fahrbahn sich zu verengen scheint. Der bedeutendste Risikofaktor für den Sekundenschlaf ist laut Zulle die Tageszeit. „Die meisten Unfälle passieren zwischen drei und vier Uhr nachts“, sagt der Schlafforscher. Sie häuften sich auch, wenn jemand mehr als zehn Stunden täglich fahre oder wenn es sich um besonders monotone Strecken handle. Um gegenzusteuern, gibt es seit einigen Jahren bei verschiedenen Fahrzeugherstellern den Müdigkeits- oder Aufmerksamkeitsassistenten als Option oder Serie. Dieser erfasst neben Geschwindigkeit, Beschleunigung zum Beispiel auch Lenkradbewegungen, Blinker- und Pedalbetätigungen sowie bestimmte Bedienhandlungen und äußere Einflüsse wie Seitenwind oder Fahrbahnunebenheiten. Als besonders aussagekräftig hat sich die Beobachtung der Lenkbewegungen erwiesen, denn ein übermüdeter Fahrer hat Mühe, die Spur präzise einzuhalten. Intensive Tests von Mercedes mit mehr als 550 Testpersonen zeigten, dass dieser Effekt bereits in einer frühen

Fakten zur Müdigkeit

- Reaktionszeit:** Schlafmangel vermindert das Reaktionsvermögen ähnlich drastisch wie Alkohol: 17 Stunden ohne Schlaf entsprechen 0,5 Promille.
- Unfallrisiko:** Das Unfallrisiko verdoppelt sich nach vier Stunden Fahrzeit. Nach sechs Stunden steigt es um mehr als das Achtfache.
- Unfallstatistik:** Etwa 20 Prozent aller Verkehrsunfälle werden vermutlich durch Müdigkeit verursacht. Bei den tödlichen Unfällen bis zu 30 Prozent.
- Schlafapnoe:** Die Schlafstörung sorgt für kurzfristige nächtliche Atemaussetzer. Weil sie die Tiefschlafphasen stört, muss sie bei Kraftfahrern unbedingt erkannt und behandelt werden. Der Behandlungserfolg ist gut.
- Biorhythmus:** Besonders kritisch ist die Zeit zwischen zwei und fünf Uhr morgens, weil der Körper in diesen Stunden eigentlich auf tiefen Schlaf eingestellt ist.



Phase der Müdigkeit auftritt und so das System typische Indikatoren für Übermüdung erkennen und den Autofahrer warnen kann. Bisher sind diese Systeme allerdings weder für Nutzfahrzeuge noch für Pkw vorgeschrieben. Bei der Auswahl solcher Systeme ist es wichtig, dass nicht ständig falscher Alarm ausgelöst, andererseits aber Schläfrigkeit in einem frühen Stadium sicher detektiert wird. Dann muss aber sofort reagiert und die Fahrt unterbrochen werden. „Ein wenig zu schlafen ist dann die beste Strategie“, sagt Zulle. Außerdem könne Bewegung an der frischen Luft helfen, den Kreislauf wieder in Gang zu bringen. Koffein habe nur eine begrenzte Wirkung, denn nach kurzer Zeit kehre die Müdigkeit meist zurück. Fatal ist es, sich mit Hilfe eines Assistenzsystems an die Einschlafgrenze heranzufahren. Das Problem Übermüdung lässt sich damit nicht in den Griff bekommen. Dagegen hilft nur eins: Schlafen!

Quelle: SicherheitsProfi 7/2015

Erfolgreiche Wiedereingliederung nach schwerem Unfall

Kurt Bennings Berufsleben 2.0

Bei der Zustellung von Paketpost wird der Berliner Kurt Benning schwer verletzt. Seinen Beruf kann er nicht mehr ausüben. Mit Unterstützung seiner Reha-Beraterin und seines Arbeitgebers kann Kurt Benning nach einer langen Leidenszeit wieder arbeiten.

Es ist der 25. Januar 2013. Ein frostig-kalter Tag in Berlin. Kurt Benning ist in seinem Zustellbezirk in Tempelhof unterwegs, sein Arbeitstag ist fast zu Ende. Der Paketzusteller will gerade seine Handkarre hinten im Fahrzeug verstauen, da kracht ein Kleinlaster in dessen Heck. Die Beine von Kurt Benning werden zwischen dem Transporter und dem Trittbrett des Post-Lieferwagens eingeklemmt. Passanten alarmieren sofort den Rettungsdienst. Kurt Benning wird in die Charité gebracht. Die erste Untersuchung macht das Ausmaß der Verletzungen klar: Der 45-Jährige hat an beiden Unterschenkeln offene Brüche und mehrere Knochenabsplitterungen erlitten. Noch am selben Tag wird Kurt Benning operiert. Eine zweite OP erfolgt zwei Tage später.

Viele Komplikationen

Für den Zusteller beginnt eine lange Leidenszeit. „Die massive offene Wunde am rechten Unterschenkel wollte einfach nicht verheilen“, erinnert sich Steffi Grünert, Reha-Beraterin bei der BG Verkehr. Sie betreut Kurt Benning von Anfang an. Ihr „Schützling“ muss in eine andere Klinik verlegt werden, die auf plastische und rekonstruktive Mikrochirurgie spezialisiert ist. Die dortigen Ärzte entscheiden sich für einen Eingriff, bei dem die Wunde mit einem Hautlappen vom Oberschenkel abgedeckt wird.

Aber auch hier gibt es Komplikationen. Die Haut heilt nicht ein. Den Kopf hängen lässt Kurt Benning dennoch nicht. Er will wieder fit werden. Umso mehr, als seine Lebensgefährtin gerade das zweite Kind zur Welt gebracht hat.

Noch einmal kommt Kurt Benning unters Messer. Diesmal verläuft die Hauttransplantation zufriedenstellender. Endlich kann im Juli die berufsgenossenschaftliche stationäre Weiterbehandlung eingeleitet werden. Dabei organisiert die gesetzliche Unfallversicherung für ihre Versicherten bei bestimmten Verletzungen unmittelbar im Anschluss an die Akutbehandlung eine stationäre Rehabilitation.

Mehr als ambulante Leistungen

Das Spektrum umfasst eine intensive physiotherapeutische Behandlung unter ärztlicher Leitung und je nach Bedarf weitere Behand-



Kurt Benning kann nach seinem schweren Unfall wieder arbeiten.

lungen, wie muskuläres Aufbautraining, Ergotherapie oder Logopädie. „Davon profitieren vor allem solche Verletzten, bei denen die ambulanten Leistungen zur medizinischen Rehabilitation nicht ausreichen“, erläutert Steffi Grünert.

So wie bei Kurt Benning. Mehr als vier Monate dauert sein stationärer Reha-Aufenthalt, für den er erneut das Krankenhaus wechseln muss. „Wegen der langen Liegezeit konnte die Muskulatur erst langsam wieder aufgebaut werden“, erinnert er sich. Dennoch bleiben Schäden zurück. Der rechte Fuß lässt sich nicht mehr strecken und beugen. Die Unterschenkelmuskulatur ist geschädigt, Funktionsstörungen am Knie und Sprunggelenk schränken die Beweglichkeit zusätzlich ein. „Mehr als einen Kilometer kann ich nicht mehr gehen. Treppensteigen fällt mir schwer“, so Kurt Benning.

Aber er will wieder zurück in den Beruf. Nichts tun? Für Kurt Benning keine Alternative. Er ist hoch motiviert. Doch fest steht: Seine bisherige Tätigkeit kann der Zusteller nicht mehr aufnehmen. Den ganzen Tag auf den Beinen, das viele Treppensteigen mit schweren Paketen – nach seinem Unfall ist Kurt Benning den körperlichen →



Frank Curgol (links) hat sich als Vorgesetzter mit darum gekümmert, dass die Wiedereingliederung des ehemaligen Zustellers gelingt.

Drei Fragen an ...

... Andreas Hamm, Leiter des Bereichs Reha-Management



Schwerverletzte werden bei der BG Verkehr vom Reha-Management betreut. Speziell ausgebildete Reha-Berater kümmern sich intensiv um diese Versicherten. Andreas Hamm leitet bei der Sparte Post, Postbank, Telekom der BG Verkehr den Bereich.

Was sind die Aufgaben eines Reha-Beraters?

Ein Reha-Berater plant und koordiniert die medizinische Rehabilitation und die Maßnahmen, die notwendig sind, damit ein Versicherter nach einem schweren Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit wieder ins Berufsleben zurückkehren und am Leben in der Gemeinschaft teilhaben kann. Er steht unseren Versicherten bei Fragen und Problemen beratend zur Seite. Eine enge und partnerschaftliche Kooperation mit behandelnden Ärzten, Therapeuten, dem Betroffenen selbst und auch seinem Arbeitgeber soll ein möglichst optimales Rehabilitationsergebnis erzielen.

Welche Fälle kommen in das Reha-Management?

Die Einschaltung eines Reha-Beraters ist abhängig von der Art und Schwere der Verletzung. Wenn sich bei der medizinischen, beruflichen oder sozialen Rehabilitation Probleme abzeichnen, prüfen wir, ob der Fall ins Reha-Management kommt und der Versicherte dann von unserem Team betreut wird. Wir unterstützen einerseits Schwerstunfallverletzte, die in mehreren Bereichen des täglichen Lebens vorübergehend oder dauerhaft Hilfe benötigen. Andererseits betreuen wir Versicherte, die aufgrund ihrer Verletzung zeitweise auf Unterstützung angewiesen sind, zum Beispiel bei der beruflichen Wiedereingliederung.

Was leistet das Reha-Management über die normale Unfallsachbearbeitung hinaus?

Zentrales Unterscheidungsmerkmal ist die persönliche Betreuung vor Ort. Wir begleiten unsere Versicherten beispielsweise in fachspezifische Rehabilitationseinrichtungen und zu Gesprächen beim Arbeitgeber. Die Kolleginnen und Kollegen des Reha-Managements suchen die Betroffenen auch zu Hause auf, um Probleme zu lösen, die etwa dadurch entstehen, dass der Versicherte nach dem Unfall keine Treppen mehr steigen kann. Wir prüfen dann, ob und welche Umbauten sinnvoll sind.

Die Planung und Koordination des gesamten Reha-Prozesses und die ausführliche Beratung haben beim Reha-Management also einen sehr hohen Stellenwert. Die Betroffenen haben ja einen schweren Unfall erlitten und in vielen Fällen haben sie lebenslang unter den Folgen zu leiden. Wir setzen deshalb alles daran, bestmögliche Unterstützung in dieser schwierigen Phase zu leisten.

→ Belastungen in der Paket-Zustellung nicht mehr gewachsen. „In solchen Fällen kümmern wir uns zusammen mit dem Betroffenen und seinem Arbeitgeber darum, einen anderen Arbeitsplatz zu finden“, sagt Steffi Grünert. Hier kommt es auf das enge Zusammenspiel zwischen ihr, dem Versicherten und dem Arbeitgeber an. Im Rahmen des Betrieblichen Eingliederungsmanagements der Deutsche Post AG kann in Gesprächen mit der Personal-Abteilung, dem Betriebsrat, der Schwerbehindertenvertretung und der Reha-Beraterin ein geeigneter Arbeitsplatz gefunden werden. In seinem früheren Zustellstützpunkt soll Kurt Benning kleinere Pakete bis maximal fünf Kilo einscannen und weiter an die Packstationen transportieren. Zunächst wird vereinbart, dass Kurt Benning hier eine stufenweise Wiedereingliederung in Form einer Arbeits- und Belastungserprobung absolviert. Ziel ist es, ihn langsam wieder an die Arbeitsanforderungen heranzuführen und festzustellen, ob er diese bewältigen kann. „Und er kann!“, freut sich Steffi Grünert. „Herr

Benning war hoch motiviert, beruflich bei der Post wieder integriert zu werden. Aber auch sein Arbeitgeber hat sich stark dafür eingesetzt, dass er weiterbeschäftigt werden kann, und eigens diesen Arbeitsplatz für ihn eingerichtet.“

Gestaffelte Arbeitszeiten

Für ihren Klienten ist es ein Neustart, sozusagen das Berufsleben 2.0. Kurt Bennings Arbeitszeit wird dabei gestaffelt: In den ersten drei Wochen arbeitet er täglich zwei Stunden, dann jeweils zwei Wochen lang drei beziehungsweise vier Stunden. Heute ist er 20 Stunden in der Woche beschäftigt.

Um die unfallbedingte Erwerbsminderung auszugleichen, hat Kurt Benning einen Anspruch auf eine Rente von der BG Verkehr.

Er hat immer an sich geglaubt und daran, wieder ins Berufsleben integriert zu werden. „Ich bin froh“, sagt der Post-Mitarbeiter, „wieder arbeiten zu können!“



Kurt Benning imponiert mit seiner positiven Einstellung und Motivation seiner Reha-Beraterin und seinem Chef. „Wie er trotz vieler Rückschläge immer weiter kämpfte, hat mich sehr beeindruckt und verdient höchste Anerkennung und meinen vollen Respekt“, sagt Steffi Grünert von der BG Verkehr.

Industrie 4.0

Industrielle Revolution reloaded

Die Arbeitswelt der Zukunft ist digital. In zahlreichen Branchen werden Arbeitsabläufe miteinander vernetzt und elektronische Hilfsmittel eingeführt. Das bringt Veränderungen für die Beschäftigten mit sich – aber auch Herausforderungen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

Der Gasschnüffler. Vergessen. Der Meteor. Längst Vergangenheit. Nur zwei Berufe, die der technische Fortschritt überflüssig gemacht hat. Der Gasschnüffler, der Anfang des vergangenen Jahrhunderts durch die Gassen streifte und undichte Leitungen an den Gaslaternen erschnupperte, ist genauso Opfer des technischen Fortschritts wie der Meteor, der bis Ende des vergangenen Jahrhunderts den Zeitungsbleisatz anfertigte. Dazwischen veränderte zuerst die industrielle, dann die digitale Revolution die Arbeitswelt radikal.

Das Ende? Noch nicht absehbar. Aber die Folgen schon. Der Automechaniker ist längst zum Mechatroniker geworden, Fehler am Motor werden per Wisch am Tablet „ausgelesen“ statt mit öligen Fingern erfüllt.

Experten sprechen inzwischen von „Industrie 4.0“, wenn es um den nächsten Schritt in der Arbeitswelt geht. „Das ist, kurz gefasst, die Vernetzung von Maschinen“, erläutert Werner Diedrich, Präventionsexperte der BG Verkehr, „Maschinen und Produkte stimmen sich miteinander ab und organisieren sich so selbst.“ Beispiele dafür gibt es bereits: Ein Werkstück etwa, das in der Fabrik selbsttätig die nächste freie Maschine zur Bearbeitung ansteuert oder das Windrad, das „selbstständig“ den Ver-



Sieht aus wie eine ganz normale Brille – aber darin steckt der Zugriff aufs Netzwerk und auf ein Lagerprogramm.

schleiß eines Getriebeteils feststellt – und Ersatz ordert.

Mittendrin

Das zeigt: Die vierte industrielle Revolution ist keine Vision: Wir sind mittendrin. „Diese Revolution wird die Arbeitswelt erheblich verändern“, sagt Diedrich. Er erinnert daran, wie drastisch sich zum Beispiel die täglichen Kommunikationsgewohnheiten mit Handys, Smartphones und Tablets verändert haben. „Das Lesen von Texten am Bildschirm ist von einem Scannen abgelöst worden“, beschreibt der Präventionsexperte nur eine der Folgen.

In der Arbeitswelt wird der Einsatz von Informationstechnologie bei Produktion und Logistik schon deswegen vorangetrieben, weil er den Kostenfaktor Nummer eins vieler Betriebe ersetzt: den Menschen. Anlagen und Systeme kommunizieren über das Internet, da stört der Beschäftigte nur, könnte die Formel dafür lauten. Sie stimmt aber nur begrenzt. Tatsächlich ist die Digitalisierung von Arbeitsabläufen auch geeignet, gefährliche, laute, belastende oder schmutzige Tätigkeiten überflüssig zu machen.

Vor allem drei Entwicklungen stehen im Mittelpunkt der „industriellen Revolution

reloaded“: Es sind zum einen die cyber-physischen Systeme. Das sind Systeme, bei denen informations- und softwaretechnische mit mechanischen beziehungsweise elektronischen Komponenten verbunden sind. Die cyber-physischen Systeme sind mittels digitaler Netze untereinander verbunden, nutzen weltweit verfügbare Dienste und verfügen über Mensch-Maschine-Schnittstellen. Beispiel: Car-to-X-Communication. Hierbei sind Fahrzeuge untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur über Informationsnetze verbunden.

Kluger Kühlschrank

Nummer zwei ist das Internet der Dienste. Dies ist der Teil des Internets, der Dienste und Funktionalitäten in Form von Software-Komponenten zur Verfügung stellt. Beispiel: Ambient Computing. Ein Computer ist in den Kühlschrank eingebaut und teilt automatisch Informationen mit, was zu besorgen ist.

Zum Dritten geht es um das Internet der Dinge. Hier werden reale Objekte mit der virtuellen Welt des Internets verknüpft. Beispiel: Die Verknüpfung der Heizung mit dem Smartphone. Damit ist nicht nur der Energieverbrauch im Blick, sondern die Heizung wird über die App gesteuert, die →

→ erkennt, wo der Nutzer ist. Nur wenige Beispiele für den Einsatz moderner Technologie im Alltag. Doch die Anwendungen sind enorm vielfältig. Logistikdienstleister nutzen längst das Internet, um Disposition, Betriebsdatenerfassung und GPS-Ortung von Fahrzeugen und Containern miteinander zu vernetzen.

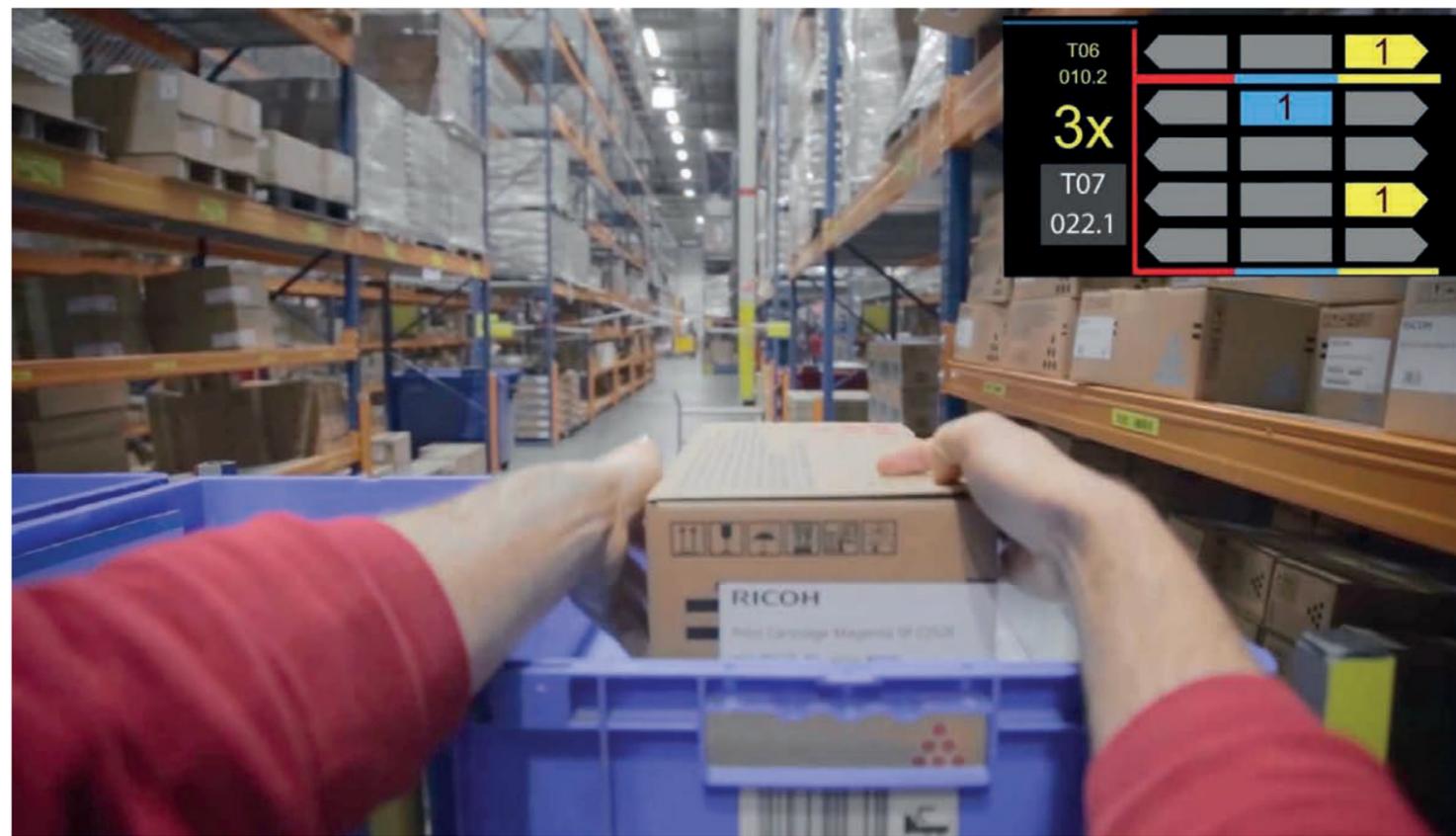
Die Waren sind elektronisch gekennzeichnet und in ein Sendungsverfolgungssystem (Tracking and Tracing) eingebunden. Das freut den Kunden, wenn er weiß, wo sich die Sendung befindet, doch viel mehr freut es den Logistiker, der seine Beschäftigten, Lagerkapazitäten und Fahrzeuge noch effizienter einsetzen kann.

Unterwegs mit der intelligenten Brille

Eine der technischen Revolutionen in der Arbeitswelt hat zwei Bügel: eine Brille. Eine Brille allerdings, die vollgestopft mit Sensoren, Kameras und Software ist. Die industriell eingesetzten Datenbrillen sind mit einem Computer verbunden. Solche Hightech-Geräte werden in der Arbeitswelt erprobt, um eine erweiterte Realität zu erzeugen, die Augmented Reality, kurz AR. Es geht darum, dass sich der Mensch von der „intelligenten Brille“ anleiten lässt.

Etwa Servicetechniker bei einer Reparatur. Das Deutsche Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) in Kaiserslautern hat zum Beispiel eine Brille entwickelt, die es einem Techniker ermöglicht, Maschinen zu reparieren, die er noch nie zuvor gesehen hat: Schritt für Schritt leitet ihn die Brille zu den richtigen Handgriffen. Wer so eine Datenbrille trägt, braucht kein Handbuch und ist schneller. Didier Stricker, Leiter des DFKI-Forschungsbereichs Erweiterte Realität, verweist auf Tests, bei denen erfahrene Praktiker zwischen 30 und 40 Prozent schneller Aufgaben erledigten, die sie vorher nicht geübt hatten. Parallel sei ihre Fehleranfälligkeit gesunken. „Augmented Reality hilft dem Servicetechniker in Situationen, in denen jeder Fehler lebensgefährlich ist, zum Beispiel in Energieanlagen“, sagt Stricker.

DHL hat in einem Distributionszentrum in den Niederlanden erfolgreich den Einsatz von Datenbrillen und Augmented-Reality-Anwendungen getestet. Die Technologie wurde für die unterstützte Kommissionierung (Vision Picking) im Lagerbetrieb eingesetzt. Datenbrillen blendeten schrittweise Arbeitsanweisungen ein. „Die AR-gestützte Kommissionierung kommt ohne überflüssige Handgriffe aus und ist erheblich produktiver“, sagt Jan-Willem de Jong, Business Unit Director Technology bei DHL Supply Chain, Benelux. Effizienzsteigerung: 25 Prozent.



Mit der Datenbrille sieht der Lagerist, wo er hin soll – und behält sein Umfeld im Blick. Die Paketinfos werden eingescannt, das dazugehörige Regal wird am Rand der Brille ins Sichtfeld eingespielt.

Die Antwort: Prävention 4.0 Eine elektronische Unterstützung ohne Brille haben die Telekom-Tochter T-Systems und Airbus gemeinsam mit Fraunhofer-Forschern entwickelt: eine App für Tablets und Smartphones, die Servicetechnikern die Flugzeugwartung erleichtern soll. Der Techniker läuft um das Flugzeug herum und filmt es. Diese Bilder werden digital angereichert. An manchen Stellen haften dann virtuelle Post-it-Notes, die signalisieren: Hier muss der Techniker eingreifen.

Die Industrie 4.0 hat längst angefangen, die Arbeitswelt kräftig umzukrempeln. Doch welche Auswirkungen hat das auf Arbeitssi-

cherheit und Gesundheitsschutz? „Die Antwort auf Industrie 4.0 muss Prävention 4.0 sein“, bringt es BG Verkehr-Experte Diedrich auf den Punkt.

Die Prävention umfasse unmittelbare und mittelbare Aspekte. Die Anforderungen an Arbeitsschutz und Betriebssicherheit sind bei vernetzten IT-gestützten Systemen erheblich aufwendiger und komplexer als bei einfachen mechanischen Systemen. Besondere Aufmerksamkeit ist etwa bei der Neuzusammenstellung von bestehenden Anlagen und Maschinen beziehungsweise Teilen davon notwendig.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert daher derzeit für drei Jahre das Verbundprojekt „Prävention 4.0“. Es untersucht die Auswirkungen des Internets der Dinge auf die Möglichkeiten einer produktiven, sicheren und gesunden Gestaltung der Arbeitswelt. Dabei geht es um Fragen wie: Was verändern der „Kollege“ Roboter und smarte Arbeitsmittel in der Arbeitsgestaltung? Wie wandeln sich Arbeitsprozesse, wenn Produktion, Dienst-

leistung oder ein Auftrag über das Internet gesteuert werden? Welche neuen Kompetenzen und Qualifizierungen benötigen Beschäftigte und Führungskräfte? Welche neuen Belastungen treten in der Arbeit 4.0 auf? Welchen Einfluss haben Führung und Unternehmenskultur auf digitalisierte Produktionssysteme?

Gefahren nicht unterschätzen

Nicht zu unterschätzen ist auch die „Achillesferse“ der großen, weiten Datenwelt: Der Schutz von Daten und Diensten in IT-Systemen gegen Missbrauch, wie unbefugten Zugriff, Veränderung oder Zerstörung, ist elementar wichtig.

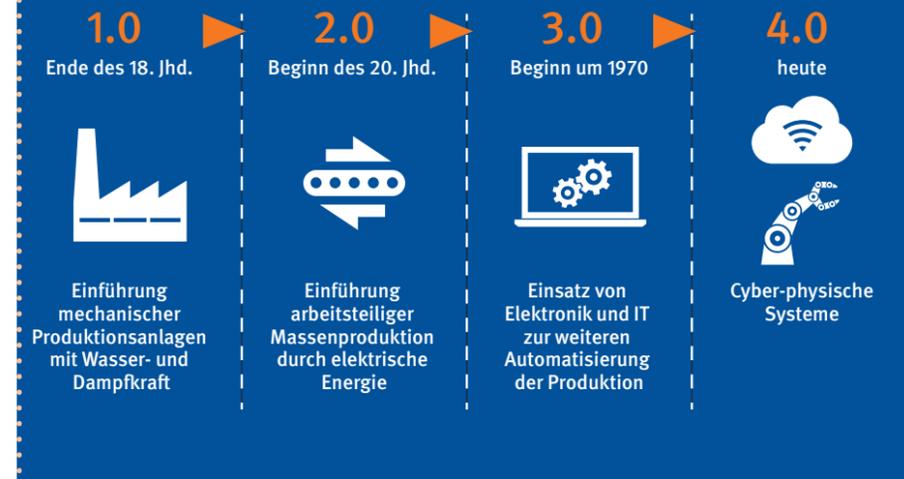
Betriebssicherheit und Angriffssicherheit sind wie kommunizierende Röhren. So kann mangelhafte Sicherheit vor Cyberangriffen dazu führen, dass eine Maschinensteuerung manipuliert wird und Schutzfunktionen ausfallen. Verbunden mit einer möglichen Gefahr für die Beschäftigten.

Im Blick sein muss auch, welche Anforderungen die Digitalisierung an das Kön-

Die Revolutionen 1 bis 4 im Überblick

Der Begriff „Industrie 4.0“ wurde im Jahr 2011 bei der Hannover Messe erstmals öffentlich registriert. Er bezieht sich auf die unterschiedlichen Epochen der industriellen Revolution in Europa: Die erste industrielle Revolution entsprang der Mechanisierung mit Dampf- oder Wasserkraft im 18. Jahrhundert. Im 19. Jahrhundert folgte die zweite industrielle Revolution mit der Nutzung elektrischer Energie, die auch Massenfertigung ermöglichte. Die dritte industrielle Revolution startete in den 1980er Jahren, als Informationstechnologie und elektronische Steuerungen die Automatisierung vorantrieben. Die vierte industrielle Revolution beschreibt die Vernetzung von Maschinen und mobilen Endgeräten in allen Bereichen ihrer Nutzungsmöglichkeiten. Mit ihr werden Abläufe sowohl im betrieblichen als auch im privaten Umfeld effizienter gestaltet und damit Arbeits- und Geschäftsprozesse oder das persönliche Umfeld der Menschen verbessert, beschleunigt oder automatisiert. \

Von Industrie 1.0 bis 4.0



nen der Beschäftigten stellt. Entwicklung, Programmierung, Einrichtung, Betrieb und Instandhaltung vernetzter, IT-gestützter Systeme fordern hohe kognitive Fähigkeiten von Entwicklern, Benutzern und Servicekräften. Und: „Wenn Zeiten geringer Anforderungen, wie Bereitschaftszeiten, und Zeiten hoher Anforderungen, wie der Störungsbeseitigung schlagartig wechseln, kann das Beanspruchungen bei den Beschäftigten mit sich bringen“, weiß Diedrich.

Zur Prävention in Zeiten von Industrie 4.0 gehört, die geeigneten Arbeitsmittel auszuwählen, dabei die Beschäftigten einzubinden, sie zu qualifizieren und Ressourcen zur Unterstützung bereitzustellen. Zum Beispiel IT-Berater, eine Hotline oder IT-gestützte Hilfsmittel.

Die Beschäftigten müssen sich immer wieder auf Neuerungen einstellen – das fordert. Dazu können Ängste kommen, etwa die Veränderungen nicht zu bewältigen oder die Stelle zu verlieren.

Fest steht: Die Industrie 4.0 bringt für die Beschäftigten eine Menge Neues mit sich. Und für die BG Verkehr und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung die Herausforderung, Arbeitssicherheitskonzepte 4.0 zu entwickeln, um Arbeitern und Angestellten der digitalisierten Arbeitswelt den notwendigen Schutz zu bieten. Denn die bestehen nicht aus Bits und Bytes, sondern aus Körper und Geist. \ Mehr zum Thema

www.arbeitenviervnull.de

Serie: Was macht eigentlich ein ...? Berufe im Porträt

Paketzusteller mit Innendienstaufgaben in einer MechZB

Die Berufe unserer Versicherten sind so vielfältig wie die Unternehmen, für die die BG Verkehr zuständig ist. In dieser Serie stellen wir Menschen und ihre Arbeitsgebiete vor. Heute: Martin Sternhagen, Paketzusteller mit Innendienstaufgaben in einer neuen mechanisierten Zustellbasis. Dr. Thomas Draxler hat ihn besucht.

Wer bekommt schon seine Pakete von einem Zusteller mit einem Staatsexamen in Deutsch und Geschichte für Lehramt gebracht? In Kassel und Umgebung ist dies der Fall, denn dort arbeitet Martin Sternhagen.

Auf Umwegen kam er zur Post. Der gebürtige Oberpfälzer absolvierte nach seinem Abitur 1998 den Wehrdienst, verpflichtete sich bei der Bundeswehr und schloss dann ein Lehramtsstudium an. Nach dem Staatsexamen in Deutsch und Geschichte 2008 in Erlangen fügte sich das Referendariat in einem Gymnasium in Uslar an – und die Entscheidung, noch einmal etwas ganz anderes auszuprobieren.

Das ganz andere war 2011 der Einstieg bei der Deutschen Post AG im Paketzentrum Staufenberg als Paketzusteller. „Der Postkonzern ist

klasse, hier fühle ich mich wohl“, sagt Martin Sternhagen. Als Mann der ersten Stunde war er im Oktober 2014 in Nordhessens erster mechanisierter Zustellbasis (MechZB) dabei. Dafür pendelt er täglich vom niedersächsischen Friedland bei Göttingen, wo er wohnt, über die Landesgrenze nach Hessen.

Aufwendige Verteiltechnik

Auf rund 15 000 Quadratmetern ist dieses Verteilzentrum Modell für bundesweit mehr als 50 künftige Standorte. Diese kleinen regionalen Zentren bilden neben den eigentlichen Paketzentren die zweite wichtige Säule des Paketkonzepts der Deutschen Post DHL.

Die aufwendige Verteiltechnik ordnet automatisch die Sendungen dem entsprechenden Zusteller in Kastenrutschen zu, die bis zu 200 Sendungen fassen. In den einfachen Zustellbasen erfolgt, was hier automatisch geschieht, alles noch per Hand.

So werden täglich 11 500 bis 13 000 Paketsendungen auf Rutschen, Rollbehältern und Fahrzeugen bewegt und dann dem Kunden zugeführt. In der MechZB gibt es einen Drei-Schichten-Betrieb. „Ich arbeite in allen drei Schichten, von 5 bis 14 Uhr, von 7.30 bis 16 Uhr und von 12 bis 20 Uhr“, berichtet der 37-jährige Postler Sternhagen und ergänzt mit einem Lachen: „Aber nicht alle an einem Tag!“

Mit der Feldpost verbunden

Wenn er nicht auf Zustellung ist, nimmt Martin Sternhagen Aufgaben im Innendienst wahr: Einteilung der 55 Beschäftigten, Verlustnachforschung, Beschwerdebearbeitung, Erfassen der Zollsendungen und Gestellung beim Zollamt.

2014 hat sich der Leutnant der Reserve zudem für einen Auslandseinsatz bei der Feldpost beworben, die Soldaten im Auslandseinsatz mit Post versorgt. Weil keine Offiziersstellen frei waren, wurde er in den erweiterten Führungskreis der Feldpost aufgenommen. „Die Feldpost ist eine Brücke zur Heimat und diese Brücke wurde von der preußischen Armee 1716 mit der Einrichtung des ersten Feldpostamtes gebaut“, weiß der studierte Historiker, der auch schon mal über die 300-jährige Geschichte dieser Institution referiert.

In seiner Freizeit sind Lesen, Schwimmen und Laufen das gesunderhaltende „Dreigestirn“ von Martin Sternhagen. \



Martin Sternhagen

Mitmachen & gewinnen!

Gut untergebracht – das sollte nicht nur für den Arbeitsplatz gelten, sondern auch für Ihr Gepäck. Denn es geht bei Koffern nicht nur um den reinen Stauraum, ein gutes Gepäckstück ist clever konzipiert, leicht, formschön und ergonomisch sinnvoll gestaltet.

Wir verlosen ein Kofferset von Travelite mit zwei Trolleys und einer Bordtasche!

Dazu müssen Sie eine Frage richtig beantworten:

Was ist Vision Picking?

- A: Augmented-Reality-Anwendung beim Kommissionieren
- B: Such-App für spontane Singletreffs



Die Antwort schicken Sie bitte mit ausreichend frankierter Postkarte an:

BG Verkehr, Stichwort Gewinnspiel, Postfach 2780, 72017 Tübingen oder eine E-Mail mit der Lösung an: gewinner-tuebingen@bg-verkehr.de
Einsendeschluss ist der 3. Juni 2016 (Datum des Poststempels/ Absendekennung der E-Mail). Und vergessen Sie nicht Ihre Adresse, Ihre Telefonnummer, Ihre Beschäftigungsstelle und den Beschäftigungsort. Übrigens: Mitarbeiter der BG Verkehr können leider nicht teilnehmen.

Die Antwort auf die Frage im Heft 1/2016 war „B“: Die BG Verkehr hat 1,8 Millionen Versicherte.

Das hat Alfred Schmidt, Deutsche Telekom Accounting GmbH, Simmern, gewusst. Er wurde unter den Einsendern mit der richtigen Antwort ausgelost und gewann ein Wochenende für zwei im Lagovida Resort am Ufer des Störnthaler Sees im Neuseenland südlich von Leipzig. Herzlichen Glückwunsch!

Impressum

Magazin der BG Verkehr für die Sparte Post, Postbank, Telekom Körperschaft des öffentlichen Rechts

Herausgeber und Verleger: BG Verkehr, Hamburg

Verantwortliche Redakteurin: Gitta Angenendt
Stellvertreter: Annemarie Debarnot, Werner Diedrich

Redaktion: Claudia Albrecht, Waltraud Kodytek, Wolfgang Laske, Arne Lücking

Sekretariat: Gerlinde Trautmann

Redaktionelle Beratung: Frankfurter Societäts-Medien GmbH: Stefan Sochatzy
Stefan.Sochatzy@fs-medien.de

Layout: Dorota Wojcicki-Wehnert

Anschrift: BG Verkehr
Redaktion: „BG-Kontakt“
Europaplatz 2
72072 Tübingen

Postanschrift: Postfach 27 80
72017 Tübingen
Telefon: 07071 933-0
Fax: 07071 933-4398
Internet: www.bg-verkehr.de
Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

Erscheinungsweise: Vierteljährlich

Bezugspreis/Bestellung und Abbestellung: Der Bezugspreis ist für Mitglieder der BG im Mitgliedsbeitrag enthalten. Für andere Bezieher: Jährlicher Bezugspreis sind 6,20 Euro zzgl. Versandkosten. Bestellungen und Abbestellungen richten Sie bitte schriftlich bis sechs Wochen vor Jahresende an die Redaktion.

Gesamtherstellung und Anzeigen: Frankfurter Societäts-Medien GmbH
Frankenallee 71-81
60327 Frankfurt am Main

Corporate Publishing: Andreas Fiebiger
Telefon: 069 7501-4837
Andreas.Fiebiger@fs-medien.de

Anzeigenverwaltung: Societäts-Medien, Anzeigenservice
Telefon: 069 7501-4253
Fax: 069 7501-4502
anzeigenservice@fs-medien.de

Anzeigenverkauf: .RODAS. Marketing GmbH
Daniela Weitzel
Telefon: 069 53055530
Fax: 069 53055529
weitzel@rodas-marketing.de

Bildnachweis: Titel: BG Verkehr (Stutt);

BG ETEM; BG Verkehr (Stutt, Draxler); DASA, Deutsche Post DHL; DVR; fotolia; Africa Studio, Karelnoppe, nechaevkon, Andrey Popov, Sea Wave; SEB Oliver/Cultura RF/Vario images; Sven Hobbiesiefken; VIN/Verkehrsinstitut Nord GmbH.

Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der schriftlichen Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung, insbesondere keine Verpflichtung zur Veröffentlichung, übernommen.

Mehr Leistung von Anfang an

Gute Gründe für Azubis, die Deutsche BKK zu wählen

- Gesundheitskonto mit 160 € Startguthaben im Jahr
- Bonus von 100€ Zuschuss zu privaten Krankenzusatzversicherungen
- Sicherheit ohne Grenzen durch unseren Auslandsreiseschutz zum Nulltarif

Scannen und
Mitglied werden!

