2/2018 | 31320

SicherheitsProfi

ENTSORGUNG

Das Magazin der BG Verkehr

Gefahrenschwerpunkt | 11

Menschen und Maschinen

Reportage Ein Klavier kommt selten allein | 16

Rollstuhlbasketball Interview mit einem Nationalspieler | 26

© Picture Alliance/Sueddeutsche Zeitung Photo

Liebe Leserin, lieber Leser,

erinnern Sie sich noch an unsere Aktion „Sicher. Für Dich. Für mich“? Nein, vermutlich nicht, sie liegt inzwischen elf Jahre zurück. Unser Ziel war damals, die Verbreitung und Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen in Nutzfahrzeugen voranzubringen. Für uns war ein entscheidender Bestandteil dieser Aktion, dass in einer begleitenden Studie die Wirksamkeit der Systeme gemessen wurde. Die Ergebnisse dieser Studie mit rund 1.000 beteiligten Fahrzeugen war damals eindeutig: Assistenzsysteme verbessern die aktive Sicherheit von Nutzfahrzeugen deutlich. Seitdem setzen wir uns für die Weiterentwicklung und permanente Verfügbarkeit dieser Systeme ein. Es freut mich deshalb sehr, dass einige Bundesländer die Forderung aufgreifen und sich auf ihre Initiative hin der Bundesrat mit dem Thema befasst.

Die Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen ist längst bewiesen.

Dass es unsere gemeinsame Anstrengung sein muss, die Sicherheit zu erhöhen und damit die Unfallzahlen zu senken, wird deutlich, wenn wir einen Blick auf die vorläufigen Unfallzahlen für 2017 werfen. Die Zahl der Arbeitsunfälle ist erneut gestiegen, um 2,3 Prozent. Und auch die Zahl der Unfälle auf dem Weg von und zur Arbeit stieg um 2,7 Prozent. Für einige der bei uns versicherten Branchen wirkt sich das höhere Unfallrisiko spürbar auf den Beitrag aus. Sie haben es den Beitragsbescheiden entnehmen können, die vor einigen Tagen verschickt wurden.

Wir kennen eine ganze Reihe vorbildlicher Betriebe, die viel in Sicherheit investieren, auch in moderne Fahrerassistenzsysteme. Einige dieser Unternehmer treffen wir regelmäßig – auf den Sitzungen der Selbstverwaltung in Vertreterversammlung und Vorstand. Manchmal nehmen dort Aktionen ihren Anfang wie die eingangs erwähnte. Dann braucht man „nur noch“ einen langen Atem. Aber den haben wir. Das Ziel steht ja fest: weniger Unfälle.

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
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:
apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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

© Getty Images/Ulrich Baumgarten

08

© Fotolia/ybenjaminnolte

14

26

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Lebenswichtige Schalter
Die passende Bauart wählen 08

Gefahrenschwerpunkt Betriebshof
Hinweise zur Prävention 11

Traumatisierende Ereignisse
So hilft die BG Verkehr 14

Reportage
Klaviertransport – ein Job für starke Männer 16

Kampagne kommmitmensch
Aus Fehlern lernen 22

Weißer Hautkrebs
Sonnenschutz muss sein 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 25

Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball
Interview mit Nationalspieler Phillip Schorp 26

Digitaler Lohnnachweis
Testphase erfolgreich abgeschlossen 28

Beitragsberechnung 2017
Beitragsfuß sinkt 29

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

© Fotolia/animaflora

Sperrmüll ist kein Restmüll

Sperrmüll darf auch von privaten Gewerbebetrieben gesammelt werden und muss nicht den kommunalen Entsorgungsträgern überlassen werden. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschieden. Geklagt hatte ein gewerblicher Unternehmer im nordrhein-westfälischen Ennepe-Ruhr-Kreis, dem die Sammlung „gemischter Abfall“ – dazu gehört auch Sperrmüll – untersagt worden war. Der Kreis hatte argumentiert, dass gemischte Abfälle der Überlassungspflicht des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers unterliegen. Das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen hatte das bestätigt. Diese Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht nun aufgehoben und festgestellt, dass die Überlassungspflicht an den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger nur für gemischte Abfälle aus privaten Haushaltungen (schwarze beziehungsweise graue Tonne) gilt.

Nun muss die Vorinstanz dem Urteil zufolge noch prüfen, ob Sperrmüllsammlungen durch Private die „Funktionsfähigkeit der Abfallentsorgung des Kreises gefährdet“.

Happy Day für benachteiligte Kinder

Welches Kind träumt nicht davon, einmal in einem Truck mitzufahren? Die von Kraftfahrern gegründete Initiative „Bewegen mit Herz e. V.“ macht dies möglich. Seit 2014 organisiert der Verein mit Sitz in Bad Soden-Salmünster jährlich in einem anderen Bundesland einen „Happy Day of Life“ für benachteiligte und bedürftige Kinder. Lkw-Fahrer holen an diesem Tag Kinder aus verschiedenen Einrichtungen zu einer Fahrt im Konvoi und einem unvergesslichen Tag mit Spielstationen, Unterhaltung, Essen und Trinken auf einem Autohof ab. In diesem Jahr findet „Happy Day of Life“ am 16. Juni auf dem Autohof Wörnitz in Bayern statt. 2017 waren in Mecklenburg-Vorpommern mehr als 100 Trucker und 14 Kindereinrichtungen mit von der Partie.

www.bewegen-mit-herz.de

© www.bewegen-mit-herz.de

© Fotolia/illustrez-vous

EU fordert mehr Recycling

Das Europäische Parlament hat am 18. April das Kreislaufwirtschaftspaket verabschiedet, das neue rechtsverbindliche Ziele für das Abfallrecycling und die Verringerung der Deponierung festlegt. Danach müssen ab 2025 mindestens 55 Prozent der Siedlungsabfälle recycelt werden, ab 2030 gilt das für 60 und ab 2035 für 65 Prozent. Für Verpackungsabfälle beträgt das EU-Recyclingziel 65 Prozent ab 2025 und 70 Prozent ab 2030 mit spezifischen Zielen für Papier und Pappe, Kunststoffe, Glas, Metall und Holz.

© gettyimages/Thomas Trutschel

BG Verkehr: Unfallzahlen gestiegen

Der BG Verkehr liegen die ersten vorläufigen Unfallzahlen für 2017 vor. Demnach stiegen die meldepflichtigen Unfälle um 2,3 Prozent von 79.749 im Jahr 2016 auf 81.591 im Jahr 2017. Darin enthalten sind auch die Unfälle auf dem Weg zur Arbeit und wieder nach Hause (Wegeunfälle). Die Zahl dieser Unfälle stieg von 7.763 auf 7.969. Das ist ein Anstieg um 2,7 Prozent. Die vorläufigen Zahlen, die der Spitzenverband der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen für die gesamte gesetzliche Unfallversicherung veröffentlicht hat, zeigen einen etwas anderen Verlauf. Dort sank die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozent. Einen Anstieg um 2,2 Prozent gab es bei den Unfällen auf dem Weg zur Arbeit und wieder nach Hause. 454 Arbeitsunfälle hatten einen tödlichen Ausgang, das sind 30 mehr als im Jahr zuvor. Bei der BG Verkehr sank die Zahl der tödlichen Unfälle um fast zehn Prozent auf 92 Fälle.

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Austicken ist so Neunziger

Menschen machen Fehler – auch bei der Arbeit. Das war schon immer so. Was passiert, wenn im Arbeitsumfeld kaum Fehler zugelassen werden? Das zeigt ein neuer Social-Media-Clip, den die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen im Rahmen ihrer Präventionskampagne „kommmitmensch“ veröffentlicht haben. „Der Bleistift“ ist der vorerst letzte von insgesamt drei Social-Media-Spots, die die Handlungsfelder der Kampagne aufgreifen. Fehlerkultur ist eines davon.

Film und Informationen gibt es unter:
www.kommmitmensch.de

Brummi kehrt zurück

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung lässt den Brummi wieder rollen. Der einstige Sympathieträger des Straßengüterverkehrs soll zu neuem Leben erweckt werden. Der 1971 eingeführte Brummi entwickelte sich schnell vom Image- zum Sympathieträger. Seit Ende der Neunzigerjahre geriet er aber immer mehr in Vergessenheit. Der Bundesverband hat für den Brummi nun eine eigene Homepage entwickelt. Neben einem Überblick über die Geschichte des Brummis enthält die Homepage ein paar nützliche Links für Fahrer – zum Verein DocStop, zu Räumstationen bei Schnee und Eis, zu Fahrverboten und zu Terminen der Fernfahrerstammtische.

www.brummi.de

Aktuelle Unfallmeldungen

Unsanfte Landung

Ein Lader fuhr ein Stück auf dem Trittbrett mit. Noch bevor das Sammelfahrzeug zum Stehen kam, sprang er aus der langsamen Fahrt heraus ab, um die nächsten Abfalltonnen schneller zu erreichen. Bei der Landung stolperte der Mann über eine Bordsteinkante. Er knickte um und verletzte sich am Fußgelenk.

Behälter trifft Lader

Auf einer Abfallsammeltour mussten mehrmals stark überfüllte 1,1-Kubikmeter-Abfallbehälter geleert werden. Am Unfalltag versuchte ein Lader, einen dieser Behälter so lange zu führen und dabei den Deckel zuzuhalten, bis er sauber von der Kammleiste aufgenommen und durch die Verriegelungsleiste gesichert war. Auch nachdem der Behälter aufgenommen worden war, blieb der Mann im Gefahrenbereich stehen. Plötzlich sprang der Behälter von der Kammleiste und traf danach den Mitarbeiter mit voller Wucht am Oberkörper. Es dauerte Monate, bis die Verletzungen komplett ausgeheilt waren.

© Fotolia/Kadmy

Zange rutscht ab

Ein erfahrener Mitarbeiter wollte einen Pressendraht in die Kanalballenpresse einführen. Dazu benutzte er eine schwere Zange aus Metall. Weil der Draht schwergängig war, versuchte er es mit einem kräftigen Ruck. Die Zange rutschte ab, traf ihn am Oberkiefer und zerschlug zwei Vorderzähne.

eCall in neuen Fahrzeugen Pflicht

Am 31. März ist eine EU-Verordnung in Kraft getreten, nach der alle neuen Pkw-Modellreihen mit einem automatischen Notruf, einem sogenannten eCall (für „emergency call"), ausgestattet sein müssen. Das System erkennt, wenn das Auto in einen Unfall verwickelt ist, alarmiert automatisch die 112 und übermittelt Positionsdaten. Experten gehen davon aus, dass sich durch eCall die Reaktionszeit der Notfalldienste in ländlichen Gebieten um 50 Prozent und in städtischen Gebieten um 40 Prozent reduziert. Laut Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft ist allerdings eine flächendeckende Verbreitung des integrierten eCall-Systems in allen Autos nicht vor dem Jahr 2035 zu erwarten. Wer schon jetzt auf eine schnelle Rettung nicht verzichten möchte, kann sich einen Unfallmeldestecker und die dazugehörige Unfallmelde-App besorgen. Versicherungen, Automobilclubs und Werkstattketten bieten entsprechende Stecker für den Zigarettenanzünder oder die OBD-Schnittstelle an.

Welche Umweltzonen gelten in Europa?

© www.green-zones.eu

Einen Überblick über Umweltzonen in Europa, regionale Besonderheiten und Ausnahmen bietet ein Informationsportal der Firma Green Zones. Hier findet man eine Zusammenstellung, welche Umweltplaketten und -vignetten in welchem Land erforderlich sind. Über die Internetseite können die Plaketten auch bestellt werden.

www.green-zones.eu

© gettyimages/Monty Rakusen

Noch freie Seminarplätze

Wir bieten eine Fülle von Seminaren mit hohem Branchen- und Praxisbezug an. Für Kurzentschlossene hier einige Termine in den nächsten Monaten, die noch gebucht werden können.

- Seminar für sachkundige/befähigte Personen: Prüfung von Kipp- und Absetzbehältern (Seminarnummer: RAP2-18-012) vom 10. bis 11. September 2018 in 16868 Bantikow
- Arbeitsschutz für Betriebs- und Personalräte (Seminarnummer: RAP5-18-068) vom 6. bis 8. November in 36251 Bad Hersfeld

www.bg-verkehr.de/seminare
Zur Seminaranmeldung gelangen Sie über die jeweiligen Seminartermine. Bitte wählen Sie aus dem Seminarangebot im Bereich Ihrer Regionalabteilung Prävention aus. Erfahrungsgemäß sind die Seminare der BG Verkehr schnell ausgebucht. Ein kleiner Trost, falls Sie keinen Platz erhalten: Im Herbst erscheint das neue Seminarprogramm mit einer Übersicht über alle Angebote 2019.

Programm 2019 ab Herbst!

Nicht alle profitieren von Handlungsspielräumen

Wer bei der Arbeit viel zu tun hat und unter Zeitdruck steht, profitiert davon, wenn er frei über die Arbeitseinteilung entscheiden kann. Handlungsspielräume im Job können aber auch schaden, wie eine Studie des Leibniz-Instituts für Arbeitsforschung an der Technischen Universität Dortmund zeigt. „Bei emotional belastenden Tätigkeiten, beispielsweise im Service- und Verkaufsbereich, können Richtlinien helfen, das Wohlbefinden des Personals zu steigern", so Studienautorin Anne-Kathrin Konze. Denn es kann Beschäftigte zusätzlich belasten, wenn sie in anspruchsvollen Situationen wie beim Umgang mit Kundenbeschwerden ad hoc selbst über eine Vorgehensweise entscheiden müssen. Vorgegebene Verhaltensstrategien für solche Situationen könnten hingegen entlasten.

© Thinkstock/iStock/kirisa99

Arbeitsunfähigkeit kostet 75 Milliarden Euro

Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) fielen 2016 etwa 675 Millionen Erwerbstage durch Arbeitsunfähigkeit aus. Dies führte zu einem Produktionsausfall anhand der Lohnkosten von 75 Milliarden Euro. Durch den Verlust an Arbeitsproduktivität gingen der deutschen Volkswirtschaft damit rund 133 Milliarden Euro an Bruttowertschöpfung verloren. Größten Anteil an den Ausfalltagen haben Muskel-Skelett-Erkrankungen. Sie machen knapp ein Viertel (22,8 Prozent) der Krankschreibungen aus. Psychische und Verhaltensstörungen kamen mit 16,2 Prozent auf Rang zwei, gefolgt von Krankheiten des Atmungssystems mit 13,5 Prozent.

Bericht „Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit“ der BAuA:
www.baua.de/publikationen

© Fotolia/Ramona Heim

Mehr Müll durch Kaffeekapseln

Der Verkauf von Kaffeekapseln ist nach Angaben der Deutschen Umwelthilfe (DUH) von 2014 bis 2016 um fast 20 Prozent angestiegen. 3,1 Milliarden Kaffeekapseln jährlich verursachen in Deutschland 8.000 Tonnen Verpackungsabfall aus Kunststoff und Aluminium, hat die Umwelthilfe berechnet. Das entspricht laut DUH einem Müllberg von 8.000 Tonnen Verpackungen aus Aluminium und Kunststoff sowie zusätzlich 5.000 Tonnen Papier.

Ringtonnen in Mönchengladbach

Die Stadt Mönchengladbach wird ab dem kommenden Jahr die bislang verwendeten Ring- durch Rolltonnen mit Volumina von 60, 120 und 240 Litern ersetzen. Vorausgegangen war der Entscheidung eine Anordnung der BG Verkehr, weil der Umgang mit Ringtonnen für die Müllwerker wesentlich belastender ist als der mit Rolltonnen und nicht den Regeln des Arbeitsschutzes entspricht. Mönchengladbach ist eine der letzten Städte in Deutschland, in der noch Ringtonnen im Einsatz sind.

© Fotolia/mitifoto

Interviewpartner gesucht!

Für ein Forschungsprojekt zu psychischen Belastungen in kleinen Betrieben sucht die BG Verkehr Interviewpartner. Sie haben einen Betrieb mit weniger als 50 Beschäftigten? Sie sind der Meinung, dass in der Debatte um psychische Belastungen die Realität und die Arbeitsbedingungen in kleinen Unternehmen vernachlässigt werden? Darüber würden wir gerne mehr erfahren, um spezifische Angebote für Sie zu entwickeln. In dem circa 45-minütigem Gespräch geht es um psychische Belastungen von Unternehmern und Beschäftigten in kleinen Betrieben.

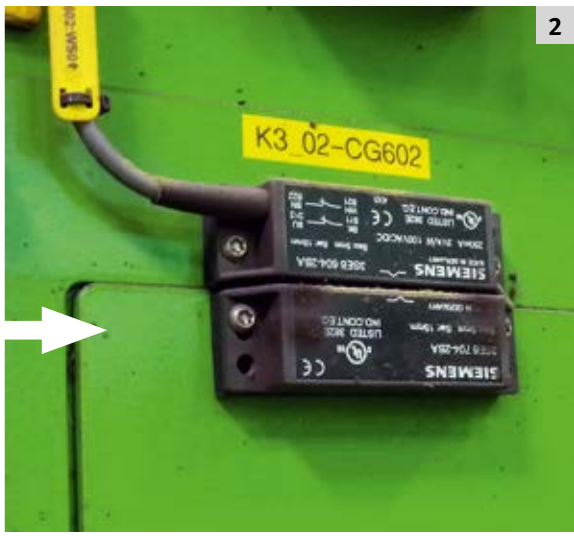
Bei Interesse oder für weitere Informationen melden Sie sich gerne bei unserer Arbeitspsychologin Dr. Eva Winkler.

Telefon: 040 3980-1961
E-Mail: Arbeitspsychologie@bg-verkehr.de

Wiederaufbereitung lohnt sich

Die professionelle Wiederaufbereitung eines einzigen Smartphones spart 14 Kilo Primärressourcen und 58 Kilo Treibhausgasemissionen ein. Bei einem Tablet sind es 58 Kilo Primärressourcen, der Ausstoß schädlicher Klimagase wird um 139 Kilo vermindert. Zu diesem Ergebnis kommt das Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT in einer Studie im Auftrag der Interseroh Dienstleistungs-GmbH. Allein im vergangenen Jahr kauften Verbraucher in Deutschland rund 24 Millionen Smartphones und 6,6 Millionen Tablets. Zugleich ersetzen sie Altgeräte in immer kürzeren Abständen durch neue.

www.umsicht.fraunhofer.de



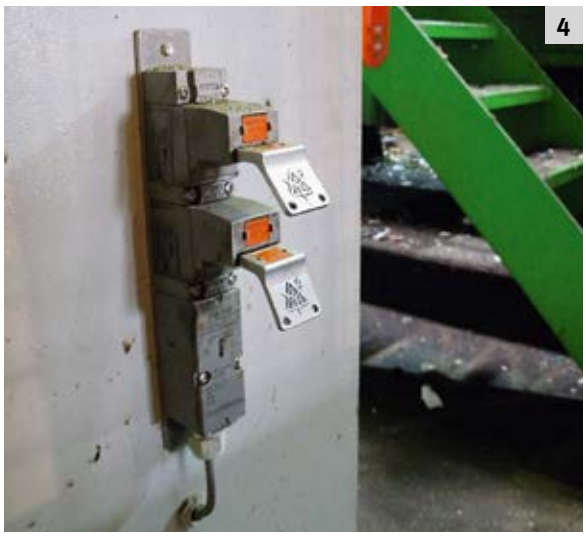
Lebenswichtige Schalter

Sicherheitsendschalter verhindern, dass Maschinen im falschen Moment anlaufen. Aber wenn sie nicht gegen Verschmutzungen geschützt sind, kann es zu gefährlichen Funktionsstörungen kommen. Welche Bauart ist geeignet?

1 2 An der Schutztür der Sortiermaschine ist ein gekapselter Sicherheitsschalter der Bauart vier montiert. Beim Öffnen der Schutztür sorgt dieser in die Steuerung der Maschine integrierte Schalter für den Stopp der gefahrbringenden Maschinenbewegungen.

3 An dieser Schutztür wurde der Sicherheitsschalter der Bauart zwei, der immer noch vorhanden, aber außer Funktion ist, bereits durch einen gekapselten Bauart-vier-Schalter ersetzt.

4 5 Die Bilder 4 und 5 zeigen ein Schlüsseltransfersystem mit Zuhaltung für raue Umgebungsbedingungen. Wird die Schaltzunge (4) von dem Schalter entnommen, so werden alle Maschinenbewegungen gestoppt. Die Zuhaltung der Schutztür (5) lässt sich nur mit der entnommenen Schaltzunge entriegeln und öffnen.



4

5

Der Mitarbeiter starb beim Versuch, eine Störung an der Abfallpresse zu beseitigen. Plötzlich war die Presse wieder angelaufen – sein Kollege konnte sich noch durch einen Sprung retten, aber für ihn kam jede Hilfe zu spät. Wie kann so etwas passieren? Die Betriebsvorschriften fordern, vor jeder Störungsbeseitigung die Maschine mit dem Hauptschalter (Netztrenneinrichtung) auszustellen und gegen das Wiedereinschalten zu sichern. Darauf verzichteten die Männer, weil sie irrtümlich annahmen, dass der Sicherheitsendschalter an der Schutztür den Arbeitsprozess sicher unterbrechen würde. Um in die Presskammer der Maschine zu gelangen, öffneten sie eine Stahltür, die mit einem Sicherheitsendschalter überwacht wird. Bei offenen Türen unterbricht der Schalter die gefahrbringende Bewegung der Presse. Diese Schutzvorrichtung war jedoch defekt und signalisierte der Maschinensteuerung „Tür geschlossen“. Die beiden Männer, für die dieser Defekt nicht erkennbar war, wähnten sich in trügerischer Sicherheit. Aber tatsächlich war der Arbeitsprozess aktiv, die Maschine stand quasi auf „Stand-by“ und die Presse lief während der Störungsbeseitigung plötzlich wieder an.

Verschmutzung beschädigt Mechanik

Sicherheitsschalter (elektromechanische Positionsendschalter oder Näherungsendschalter) haben die Aufgabe, die Stellung trennender Schutzeinrichtungen wie Schutztüren, Schutzklappen für Wartungsöffnungen oder ähnlicher Vorrichtungen zu überwachen. Werden so überwachte Türen, Abdeckungen oder Klappen geöffnet, verriegeln die in die Steuerung des Arbeitsmittels integrierten Sicherheitsschalter den Anlauf der Maschine oder schalten die gefahrbringende Bewegung ab (etwa an automatisierten Lagereinrichtungen, Abfallbehandlungsanlagen, Förderanlagen, Verpackungsmaschinen etc.). An der Kanalballenpresse im Unfallbeispiel wurde ein Sicherheitsendschalter der Bauart zwei verwendet. Bei diesem sind der Betätiger (die kodierte Schaltzunge) und der Schalter zwei getrennte Bauteile. Beim Öffnen der Schutztür wird der Betätiger aus dem Gehäuse herausgezogen und beim Schließen der Schutztür wieder hineingesteckt. Während dieses Vorgangs können Schmutzpartikel, Stäube, Späne oder Feuchtigkeit in die Betätigungsöffnung des Sicherheitsschalters eindringen. Im ungünstigsten Fall wird die Mechanik dadurch so stark geschädigt, dass sie, wie im Unfallbeispiel, ausfällt.

Unterschiedliche Bauarten

Grundsätzlich unterscheidet man zwischen elektromechanischen Schaltern und Näherungsschaltern, jeweils kodiert oder unkodiert. Eine Kodierung erschwert die Manipulation mit einfachen Mitteln. Der Hersteller muss im Rahmen einer Risikobeurteilung eine geeignete Verriegelung zur Absicherung von Gefahrenstellen auswählen. Dabei sollte er auf die Forderungen und Hinweise in harmonisierten Normen (zum Beispiel DIN EN ISO 14119) und in den DGUV Informationen 203-079 und 203-087 achten. Wer Maschinen und Anlagen beschafft, muss neben vielen anderen Aspekten auch die Umgebungsbedingungen am Einsatzort berücksichtigen. Darüber sollte sich der Unternehmer mit dem Hersteller austauschen.

Verantwortung des Unternehmers

Eine Selbstverständlichkeit vorweg: Der Unternehmer muss sicherstellen, dass jeder, der eine Anlage bedient, eine umfassende Un-

6 Das Bild 6 zeigt beispielhaft einen Schalter der Bauart zwei, also derselben Bauart, die in der Kanalballenpresse des Unfallbeispiels verwendet wurde.

7 Das Bild zeigt berührungslos wirkende Bauart-drei-Schalter, die zwar robust, aber relativ einfach manipulierbar sind.

8 Bild 8 zeigt elektromechanische Bauart-eins-Schalter, die relativ einfach manipulierbar sind.

7

8

© Thomas Seifert/BG Verkehr

terweisung, auch zum Verhalten bei Störungen (Betriebsanweisung, Hauptschalter benutzen etc.), erhält. Damit allein ist es jedoch nicht getan! Wie das Unfallbeispiel zeigt, sind Verriegelungseinrichtungen störanfällig. Dem muss der Betreiber mit geeigneten Maßnahmen begegnen.

Besondere Bedeutung hat dabei die Gefährdungsbeurteilung. Hier muss der Betreiber einer Maschine oder Anlage geeignete Maßnahmen bei der Störungsbeseitigung und insbesondere den Stand der Technik berücksichtigen (siehe Betriebssicherheitsverordnung). Wichtig: Das Vorhandensein einer CE-Kennzeichnung an einem Arbeitsmittel entbindet nicht von der Pflicht zur Durchführung einer Gefährdungsbeurteilung!

Die geeigneten Maßnahmen sollten sich an dem bewährten TOP-Prinzip orientieren (technische vor organisatorischen und persönlichen Maßnahmen). Betrachtet man im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung nur die Einrichtungen zur Verriegelung von Arbeitsmitteln, so müssen mindestens folgende Fragen beantwortet werden:

- Besteht die Gefahr, dass Verschmutzungen die Funktion der Schalteinrichtung stören?
- Funktioniert die gesamte Schutzeinrichtung, zum Beispiel Schutztür inklusive Schalter und Betätiger?
- Sind Schalter, Betätiger und Leitungen richtig befestigt und unbeschädigt?
- Sind Schalter, Betätiger oder sonstige Schutzeinrichtungen häufig Ursache von Betriebsstörungen?
- Müssen Sicherheitsschalter und Betätiger häufig getauscht werden?
- Werden Sicherheitsendschalter und/oder Betätiger vom Bedienpersonal manipuliert?
- Können ungeeignete oder störanfällige Verriegelungseinrichtungen der Bauart zwei durch Verriegelungseinrichtungen der Bauart vier ersetzt werden?
- Wurde der Stand der Technik ausreichend berücksichtigt?
- Ist die Anbringung eines Schlüsseltransfersystems mit Zuhaltung aus technischer und organisatorischer Sicht sinnvoll einsetzbar?
- Ist die Prüffrist des Arbeitsmittels ausreichend bemessen?
- Wie und in welchen Zeitintervallen werden die Verriegelungseinrichtungen geprüft?

Fachkunde ist entscheidend

Die oben genannten Fragen können oft nur Fachleute beantworten, die mit den Anlagen vertraut sind, etwa Bedien- und Instandhaltungspersonal, Fachkräfte für Arbeitssicherheit oder Maschinenhersteller. Die Erfahrungen aus Betriebsbesichtigungen und auch das Unfallgeschehen zeigen, dass in den Gefährdungsbeurteilungen wichtige Aspekte oft gar nicht oder nur unzureichend berücksichtigt werden. Das betrifft vor allem die Frage nach dem Stand der Technik, die Instandhaltung von Arbeitsmitteln, die Beseitigung von Störungen, die Eignung von Schutz- und Verriegelungseinrichtungen und die Vermeidung von Manipulationen an den Maschinen.

Dipl.-Ing. Thomas Seifert | Aufsichtsperson der BG Verkehr

© picture alliance/dpa

Wiederkehrende Prüfung von Anlagen und Arbeitsmitteln

Die Überprüfung von Sicherheitseinrichtungen, wie zum Beispiel Verriegelungseinrichtungen an Schutztüren oder Not-Halt-Einrichtungen, gehört zum Umfang der wiederkehrenden Prüfung gemäß Betriebssicherheitsverordnung. Die zur Prüfung befähigte Person muss vom Unternehmer bestimmt werden. Hierbei sollte er unbedingt die technische Regel für Betriebssicherheit TRBS 1203 beachten. Darin sind die Anforderungen an die zur Prüfung befähigten Personen beschrieben. Hinweis: Schalter der Bauart zwei sind in aller Regel nicht für Verriegelungseinrichtungen in rauen Betriebsumgebungen geeignet. Besteht Verschmutzungsgefahr, sollten die robusten und widerstandsfähigen Schalter der Bauart vier nachgerüstet werden. Eventuell ist auch ein Schlüsseltransfersystem mit Zuhaltung geeignet.

www.beuth.de
DIN EN ISO 14119 „Sicherheit von Maschinen – Verriegelungseinrichtungen in Verbindung mit trennenden Schutzeinrichtungen – Leitsätze für Gestaltung und Auswahl“

publikationen.dguv.de
DGUV Information 203-079 „Auswahl und Anbringung von Verriegelungseinrichtungen“

DGUV 203-087 „Auswahl und Anbringung von Schlüsseltransfersystemen“

kompendium.bg-verkehr.de
Technische Regeln für Betriebssicherheit 1111, 1112, 1201 und 1203

Bekanntmachungen zur Betriebssicherheit 1113 und 1114

www.stop-defeating.org
„Manipulation von Schutzeinrichtungen an Maschinen verhindern“

Bewegte Gefahr

Überall, wo sich Menschen und Maschinen auf engem Raum bewegen, droht Gefahr. So auch bei Anlieferung und Transport in Abfallbehandlungsanlagen.

© DGUV

Pro Jahr produziert jeder Deutsche im Schnitt 485 Kilogramm Hausmüll, so berichtet ein großes deutsches Magazin im April. Gesammelt und zu einem großen Teil getrennt in bis zu vier verschiedenen Abfalltonnen. Denn Müll ist nicht nur Abfall, sondern immer häufiger auch Grundlage für neue Produkte. Früher wurde ein großer Teil dieses Abfalls von Hand sortiert; dies ist heute die Ausnahme, zunehmend übernehmen diese Aufgabe zunächst Maschinen. Überbandmagnete, die Metalle herausziehen, Gebläse, die Folien heraussaugen, Nahinfrarotkameras, die Kunststoffarten unterscheiden und selektieren. Mit Monitoren werden die Anlagen überwacht, Menschen kontrollieren, sortieren nach und beseitigen, wenn nötig, Störungen. Was geblieben ist, sind die Anlieferung per Fahrzeug und das Umfüllen und Beschicken der Anlagen in den Anlieferungsbereichen. Und dies ist nicht ungefährlich, wie ein Blick in die Unfallmeldungen zeigt.

Schwierige Arbeitsbedingungen

Beim Einfahren mit dem Müllfahrzeug in die Anlieferungshalle für Leichtverpackungsabfälle übersah Stefan K. einen Beschäftigten der Anlage und erfasste ihn. Der Beschäftigte wurde schwer verletzt ins Krankenhaus gebracht. So oder so ähnlich lauten oft die Unfallschilderungen, denn bei der Anlieferung oder beim innerbetrieblichen Transport in Abfallbehandlungsanlagen kommt es immer wieder zu Unfällen. Die Arbeitsumgebungsbedingungen in den Abfallbehandlungsanlagen sind schwierig. Es ist laut und stickig. Witterungs- und Umgebungsverhältnisse können zu rutschigem oder glitschigem Boden führen. Hitze, Kälte und ausdünstende Abfallanhäufungen schaffen ein unangenehmes Klima. Staub verschlechtert die Sicht und belastet die Atemwege, Schimmelpilzsporen können zu Erkrankungen führen. Die ungünstigen Lichtverhältnisse in überdachten Bereichen und starke Helligkeitswechsel beim Betreten beziehungsweise Befahren der Hallen aus dem hell erleuchteten Umfeld heraus schaffen zusätzliche Gefahren.

Verkehrswege festlegen

Die größte Unfallgefahr besteht darin, dass sich bei der Anlieferung oder beim innerbetrieblichen Transport verschiedene Partner auf zum Teil engem Raum bewegen: Lkw, Bagger, Radlader und dazwischen auch immer wieder Fußgänger. Die Sichtverhältnisse sind schwierig, wenn man aus dem Hellen in eine dunkle, spärlich beleuchtete Halle einfährt. Dazu kommt, dass die Rundumsicht aus einer Radladerkabine nicht immer optimal ist und dass sehr oft rückwärts gefahren wird. Hier besteht die Gefahr des Angefahren- oder Umgefahrenwerdens – und diese Unfälle können tödlich enden.

Die Sichtverhältnisse sind schwierig, wenn man aus dem Hellen in eine dunkle, spärlich beleuchtete Halle einfährt.

Hier setzen auch gleich die wichtigsten Maßnahmen an: Sorgen Sie möglichst für eine Trennung von Personen- und Fahrverkehr sowie für eine Trennung von innerbetrieblichem und Anlieferungsverkehr. Legen Sie Verkehrswege fest und kennzeichnen Sie diese. Vermeiden Sie Kreuzungen und Gegenverkehr. Eine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge im Freigelände und in den Hallen erhöht die Sicherheit.

Dieser Teleskopradlader mit Schutzbelüftung transportiert Abfälle auf dem Betriebsgelände. Nicht immer sind die Sichtverhältnisse optimal und die Hallen gut ausgeleuchtet. Eine strikte Trennung der Verkehrswege für Fußgänger und Fahrzeuge trägt deswegen sehr zur Sicherheit der Beschäftigten bei.

Gefahrenschwerpunkte rechtzeitig erkennen

Besondere Vorsicht ist beim Rückwärtsfahren geboten. Sinnvoll sind vor allem bauliche Maßnahmen, um das Rückwärtsfahren möglichst zu vermeiden. Wenn hier alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, sind organisatorische Regelungen notwendig.

Viele schwere Unfälle ereignen sich, weil die rückwärtige Sicht nicht gegeben ist und Fußgänger sich der Gefahr nicht bewusst sind und den Gefahrenbereich kreuzen – so geschehen in der Anlieferungshalle eines Mitgliedsbetriebes. Wichtig ist auch ausreichende Beleuchtung. *Beim Durchqueren der Anlieferungshalle für Leichtverpackungsabfälle wurde der Schichtleiter, Holger N., in der Sortieranlage von einem Radlader angefahren. Der Fahrer hatte ihn beim Rückwärtsfahren übersehen.*

Treffen Sie hier bewusst Vorsichtsmaßnahmen. Sinnvoll sind vor allem technische Regelungen. Die Sicht aus den Radladern muss erforderlichenfalls durch Nachrüstung mit Kamera-Monitor-Systemen ermöglicht werden, daneben sind organisatorische Maßnahmen wichtig. Die Unterweisung betriebsfremder Anlieferer spielt dabei eine entscheidende Rolle. Je nach Geräuschpegel reicht dies aber auch nicht aus und es können Absperrungen notwendig werden. Das Tragen von Warnkleidung und eine ausreichende Beleuchtung erhöhen die Sicherheit. Es kann zu Stolper- und Rutschunfällen kommen, wenn Abfallreste herunterfallen und nicht beseitigt werden.

An den Schüttkanten von Tiefbunkern besteht Absturzgefahr. Generell sollen hier keine Arbeiten stattfinden. Für notwendige Tätigkeiten an diesen Absturzstellen sind flexible Absturzsicherungen Stand der Technik. Sorgen Sie außerdem dafür, dass sich während des Anliefer- und Abkippvorgangs keine Personen am Fahrzeug aufhalten und dass nicht abgekippte oder vor der Entladestelle heruntergefallene Abfallreste möglichst gefahrlos mit Hilfsmitteln wie Schaufeln oder Besen in die Aufnahmereinrichtung gebracht werden.

Flurförderzeuge, die zum innerbetrieblichen Transport genutzt werden, können umkippen, wenn die Last falsch aufgenommen oder zu hoch beladen wurde. Und diese Unfälle gehen für Fahrer, die keine Rückhaltevorrichtungen benutzen, kaum glimpflich aus. Auch wenn Kurven zu schnell gefahren werden, kann es zum Umkippen kommen oder Teile der Last können herunterfallen und andere Beschäftigte treffen.

Flurförderzeuge dürfen nur von ausgebildeten und unterwiesenen Personen bedient werden. Sie müssen dafür gesondert beauftragt werden. Durch Abziehen des Schlüssels, Verwendung von Codes oder Transpondern muss sichergestellt sein, dass Unbefugte Gabelstapler nicht nutzen können.

© DGUV

Neben der mechanischen Gefährdung bestehen durch den Betrieb von Fahrzeugen in Abfallbehandlungsanlagen auch andere Gesundheitsgefährdungen. Eine Quelle sind die Abgase dieselmotorbetriebener Fahrzeuge. Treffen Sie beim Betrieb in Hallen eine entsprechende Maschinen- und Fahrzeugauswahl, setzen Sie vorzugsweise elektro- oder gasbetriebene Fahrzeuge ein. Für die Bandaufgabe per Bagger haben sich elektrische Geräte bewährt. Beim Betrieb von Dieselmotoren in Hallen gelten besondere Anforderungen des Gefahrstoffregelwerks. Wenn der Einsatz nicht vermeidbar ist, müssen die Immissionen durch ein Maßnahmenbündel minimiert werden, zum Beispiel zeitgemäße Abgasreinigungstechnik, minimierte Motorlaufzeiten und geeignete Hallenbelüftung.

Eine weitere Gesundheitsgefährdung kann aus der Ladung entstehen: Stäube, Gefahrstoffe in der Ladung, Fehlwürfe, Ausscheidungen von Tieren et cetera. So sollten gesundheitsgefährdende Stäube direkt an der Schüttstelle abgesaugt oder durch Wassernebel gebunden und niedergeschlagen werden. Wird in geschlossenen Hallen umgeladen, sollen nur Betriebsfahrzeuge mit einer Schutzbelüftung eingesetzt werden. Sorgen Sie außerdem für eine regelmäßige Reinigung der Anlagen und Betriebsgebäude und stellen Sie einen Reinigungs- und Hygieneplan auf. Zur Hygiene sind auch Maßnahmen gegen Ratten und Mäuse, gegen Tauben und Insekten zu nennen. Sinnvoll sind auch Regelungen, wie mit Fehlwürfen umgegangen werden soll, und die Bereitstellung geeigneter Hilfsmittel, damit diese geborgen und entsorgt werden können.

Das Umladen sollte nur bei ausreichender Belüftung stattfinden, denn auch organischer Abfall kann gefährliche Stäube entwickeln.

© DGUV

Beim Betrieb von Dieselmotoren in Hallen gelten besondere Anforderungen des Gefahrstoffregelwerks.

Planung, Kommunikation, Absprachen

Auch Reinigungsarbeiten müssen vorbereitet werden und sollten sinnvollerweise nicht im laufenden Betrieb erfolgen. ***Melanie W. führte nach Schichtende Reinigungsarbeiten im Auswurfbereich einer Kanalballenpresse durch. Sie befand sich im Verkehrsbereich eines Flurförderzeugs, dessen Fahrer mit der maschinellen Reinigung beschäftigt war. Als das Fahrzeug zurücksetzte, wurde sie erfasst, stürzte zu Boden und wurde überrollt – ein Bein musste amputiert werden.*** Notwendig wäre eine Trennung der beiden Beschäftigten und der Tätigkeiten gewesen. Die Kehrarbeiten hätten erst durchgeführt werden dürfen, nachdem die maschinellen Reinigungsarbeiten beendet waren. Eine Verständigung zwischen Gabelstaplerfahrer und Reinigungskraft wäre notwendig gewesen. Durch entsprechende gesonderte Beauftragung und regelmäßige Unterweisungen können Sie sicherstellen, dass Ihre Beschäftigten die Gefahren kennen und sich entsprechend verhalten.

Am Zugang zum Betriebsgelände findet in der Regel eine Eingangskontrolle statt und die Abfallmengen werden gewogen. Hier sind die Beschäftigten der Witterung und der UV-Strahlung ausgesetzt, deshalb sollte der Aufenthaltsbereich des Personals klimatisiert und gegen UV-Strahlung geschützt sein.

Wichtig ist die Kommunikation zwischen Stammpersonal und Anlieferungspersonal. Machen Sie gegenüber Betriebsfremden die Sicherheits- und Verhaltensregelungen bekannt (Aushang, Infoblatt oder Ähnliches). Und versetzen Sie Ihr Stammpersonal in die Lage, die Regelungen auch durchsetzen zu können. Dazu gehört eine klare Aufgabenzuweisung und Verantwortung. Auf Ihrem Gelände hat Ihr Personal Weisungsbefugnis gegenüber den anliefernden Personen. Kommunizieren Sie dies eindeutig. (rb)

www.bg-verkehr.de/medienkatalog

DGUV Regel 114-602
Branche Abfallwirtschaft – Teil II:
Abfallbehandlung
Unterweisungskarten zur Abfallbehandlung: E6, E8, E9, E10

Wenn die Seele schnelle Hilfe braucht

Bei manchen Menschen hinterlässt ein Unfall oder eine Gewalttat deutliche psychische Spuren. Die BG Verkehr bietet Unterstützung an.

„Vor meinen Augen wurde mein Kollege in der Abfallpresse getötet. Seit dem Unfall ist alles anders. Ich funktioniere nur noch und mache das Nötigste und auch Fehler. Ich kann die Gerüche und Geräusche in der Halle kaum ertragen. Ich fühle mich innerlich leer, wie tot und kann mich für nichts mehr interessieren. Äußerlich lasse ich mir nichts anmerken, ich habe niemanden, mit dem ich offen reden kann.“

Diese Schilderung ist typisch für eine traumatisierte Person. Im Beispiel ist der Betroffene nicht aktiv am Unfall beteiligt, sondern er muss hilflos miterleben, wie jemand getötet wird. Auch ein Fahrer, der zum Beispiel einen Fußgänger beim Rückwärtsfahren überrollt oder einen Kollegen auf dem Betriebshof anfährt, kann diese Erfahrung sehr selten allein bewältigen.

Angst, Hilflosigkeit, Entsetzen

Traumatische Ereignisse sind definiert als unberechenbare Situationen außergewöhnlicher Bedrohung oder katastrophenartigen Ausmaßes. Oft sind die Betroffenen in tödlicher Gefahr, sie werden schwer verletzt, sind sexueller Gewalt ausgeliefert oder erleben den Tod anderer. Das sind oft Erfahrungen, die bei fast jedem eine tiefe Verzweiflung hervorrufen würden. Die natürliche Reaktion des Menschen auf bedrohliche Situationen, denen man nicht ausweichen kann, ist Entsetzen, Angst oder ein Hilflosigkeitsgefühl. Nur ein kleiner Teil der Unfälle, die schwere psychische Folgen verursachen, wird

Weitere Informationen
Traumalotsen der BG Verkehr
www.bg-verkehr.de Webcode | 16238205

DGUV Information 206-017
„Gut vorbereitet für den Ernstfall“
DGUV Grundsatz 306-001 „Traumatische Ereignisse – Prävention und Rehabilitation“
publikationen.dguv.de

Unterweisungskarte A10:
Traumatisierende Ereignisse
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Seminare
Bewältigung von Extremereignissen
Ausbildung von Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen
www.bg-verkehr.de/seminare

als Arbeitsunfall gemeldet. Möglicherweise ist nicht ausreichend bekannt, dass wir den Begriff Arbeitsunfall nicht nur auf ein Ereignis beziehen, das den Körper verletzt, sondern dass ein Arbeitsunfall auch dann vorliegt, wenn jemand zwar körperlich unversehrt ist, aber unter den seelischen Folgen eines Unfalls leidet. Wer meint, früher seien die Leute doch auch ohne Hilfe zurechtgekommen, verschließt die Augen vor den Fakten: Beschäftigte in der Branche Güterkraftverkehr, die ein traumatisierendes Erlebnis hatten und auch gemeldet haben, sind im Mittel 40 Tage arbeitsunfähig; 16 Prozent werden länger als ein Jahr krankgeschrieben.

Verarbeitung von Extremereignissen

Alle traumatischen Situationen haben gemeinsam, dass sie in irgendeiner Weise psychisch auf die Betroffenen einwirken. Jeder verarbeitet solche Erlebnisse anders. Manche haben ein großes Bedürfnis, über die Geschehnisse zu sprechen, andere möchten sich überhaupt nicht weiter damit auseinandersetzen. Die Verarbeitung von Extremereignissen ist ein sehr individueller Prozess, der sich in starken Emotionen oder Verhaltensänderungen (von Überaktivität bis zu sozialem Rückzug) äußern kann. Die meisten Menschen können traumatische Ereignisse in kurzer Zeit mit ihren Methoden und Selbstheilungskräften bewältigen. Je nach Schwere des Ereignisses und den individuellen Bewältigungsmöglichkeiten können sich allerdings akute Reaktionen verstetigen. Es treten zum Beispiel Ängste, Schlafprobleme oder auch häufiges Wiedererleben der Situation auf. Falls der Betroffene spürt, dass es ihm schwerfällt, ein extremes Ereignis zu verarbeiten, sollte er sich frühzeitig professionelle Unterstützung suchen.

Unterstützung der BG Verkehr

Auch wenn jemand körperlich völlig unverletzt ist, wird das Erleben der traumatischen Situation als Arbeitsunfall eingestuft. Nach der Meldung an die BG Verkehr erhalten die Betroffenen sehr schnell, meist innerhalb einer Woche, einen Termin bei einem spezialisierten Psychotherapeuten. Es zeigt sich, dass frühzeitige geeignete Maßnahmen oftmals die Entstehung ernsthafter psychischer Erkrankungen verhindern können. Damit eine Therapie schnell und unbürokratisch in die Wege geleitet werden kann, gibt es bei der BG Verkehr sogenannte Traumalotsen. Sie können als erste Ansprechpartner kompetent Auskunft geben und beraten, kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeuten. Bei Bedarf können sich Vorgesetzte und Betroffene telefonisch an die Traumalotsen in der zuständigen Bezirksverwaltung wenden. Die Kontaktadressen und weitere Informationen finden Sie auf den Internetseiten der BG Verkehr.

Dr. Eva Winkler
Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr

Auswirkungen traumatischer Erlebnisse

Körperliche Symptome

Sofort oder kurz danach

- Herzrasen
- Atemnot
- Schweißausbrüche
- Zittern
- Übelkeit
- Schwitzen
- Weiche Knie

Später

- Schlafstörungen (Schlaflosigkeit, Angstträume)
- Kopfschmerzen, Migräne
- Unwohlsein, Übelkeit
- Schwitzen
- Funktionelle Störungen

Psychische Symptome

Sofort oder kurz danach

- Gefühle der Unwirklichkeit
- Gefühl des Neben-sich-Stehens
- Angst- und Panikzustände
- Unnatürliche Gelassenheit

Später

- Gefühle emotionaler Taubheit
- Nachhallerinnerungen („Flashbacks“)
- Wahrnehmungs-, Konzentrations- und Gedächtnisstörungen
- Vermeidungsverhalten
- Unruhe, Überaktivität oder Apathie
- Wut, Schuld- oder Hassgefühle
- Selbstvorwürfe über eigenes Verhalten
- Angst, verrückt zu werden
- „Überlebensschuld“

© Fotolia/ybenjaminnolte

232

Ganz schön schwer.

Wer Klaviere und Flügel tragen will, braucht gut trainierte Muskeln und eine perfekte Technik. Wir haben den Profis beim Laden und Liefern über die Schulter geschaut.

Das Messezubehör kommt meist in stabilen Rollkoffern.

Straff verzurrt und auf beiden Ebenen mit gepolsterten Sperrstangen gesichert, geht es auf Tour.

Nur wenige Hersteller liefern Klaviere derart umfangreich verpackt.

Auf die Frage nach einem sportlichen Ausgleich für das lange Sitzen hinter dem Lenkrad beginnt René Fiedler (54) herzhaft zu lachen: „Wenn mein Kollege und ich am Tag 20 Klaviere ausgeliefert haben, brauche ich abends keinen Kraftsport mehr!“ Was eigentlich niemanden wundert, reden wir hier doch über ein Gewicht von mindestens 200 Kilogramm pro Klavier.

Verladesamstag

Mehr als 25.000 Klaviere und Flügel bewegt die Spedition Piano-Express alljährlich durch Europa, die meisten direkt von den Herstellern zum Fachhandel. Für die Auslieferung an die Geschäfte vor Ort arbeitet die Disposition für die mit zwei Fahrern besetzten Züge eine Route aus. In der Regel endet sie jeweils Donnerstagabend mit einem leeren Fahrzeug. Am Freitag werden dann neue Flügel und Klaviere direkt vom Hersteller oder aus den europäischen Frachthäfen abgeholt und bis zur endgültigen Auslieferung im Piano-Express-Zentrum im oberfränkischen Lichtenfels zwischengelagert. Samstags hat René Fiedler alle zwei Wochen Verladetag in Lichtenfels, sonntags haben alle Fahrer frei und sind daheim bei ihren Familien. „Vor Ort in Paris oder Brüssel entscheide ich im direkten Kundenkontakt, in welcher Reihenfolge wir ausliefern“, erzählt Fiedler. Die Verständigung klappt mit Deutsch, Englisch und wenn nötig auch Handzeichen. Die Fahrer des Piano-Expresses gehören zu den wenigen Truckern, die meistens ohne Zeitdruck arbeiten und über Tarif bezahlt werden. Trotzdem ist Nachwuchs in der Branche Mangelware, denn Klaviertransport ist ein echter Knochenjob (den wohl ausschließlich Männer ausüben).

An diesem Verladesamstag steht die internationale Musikmesse in Frankfurt an, die Fiedler und seine Kollegen mit insgesamt 13 Zügen beliefern. Der Auftrag: gut 200 Klaviere, Flügel und Messeutensilien pünktlich abladen, auspacken, aufstellen und für die wenig später eintreffenden Klavierstimmer vorbereiten. Das alles in einem auch vom Veranstalter

vorgegebenen recht straffen Zeitplan. Dennoch bleibt Profi Fiedler tiefenentspannt. Nach über 30 Jahren im Geschäft kein Wunder.

Erfahrung ist unbezahlbar

Das Beladen beginnt mit dem Transport der Instrumente aus dem Lager zur Laderampe. Dazu müssen die Klaviere oder Flügel zunächst auf stabile Rollbretter gestellt werden. Zwischen 200 und 550 Kilogramm Gewicht werden dazu kurz angehoben, immer rückenschonend aus den Knien heraus. Sicherheitsschuhe sind Pflicht, für die reine Lagerarbeit auch spezielle Schnittschutzhandschuhe mit Noppenbeschichtung. Die schützen nicht nur vor Verletzungen an scharfkantigen Holz- oder Aluprofilen, sie verhindern auch, dass die Instrumente aus den Händen gleiten.

An den Rampen warten die Piano-Express-Züge mit ihren speziellen Aufbauten. Sowohl die Wechselkoffer der Zugmaschinen als auch die luftgefederten Hänger besitzen ein firmeneigenes Doppelstockladesystem, mit dem auf der oberen Ebene Klaviere in nahezu allen Größenordnungen geladen und sicher verzurrt werden können. Doch zunächst einmal bekommen die empfindlichen Instrumente wattierte Spezialhüllen – ebenfalls eine firmeneigene Entwicklung. Die Hülle verhindert wirkungsvoll Kratzer und Beschädigungen und hält die Temperatur stabil, denn schnelle Wechsel zwischen warm und kalt können hässliche Risse in der Beschichtung verursachen. Jeder Lkw von Piano-Express besitzt deswegen zusätzlich eine Propangasheizung, die den verschlossenen Laderaum auch an kältesten Wintertagen auf mindestens fünf Grad aufheizt. Klaviertransport ist ein Saisongeschäft und läuft von Herbst bis Frühling am besten. Die Neumöbellogistik sorgt für zusätzliche Auslastung der Lkw-Flotte.

Verantwortung für die kostbare Ware

Ein hochwertiger Konzertflügel kostet mehrere Hunderttausend Euro. Nicht nur deswegen nimmt Fiedler seine persönliche Verantwortung für die Ladungssicherung sehr ernst. In das „Erdgeschoss“ der beiden Ebenen des Laderaums passen Flügel aller Größenordnungen. Sie sind in Pappe, Polsterung und Decken gehüllt und hochkant auf speziellen Holzschlitten verschraubt. Dieses Hilfsmittel erleichtert das Handling und erlaubt einen recht platzsparenden Transport.

Die Musikmesse Frankfurt gehört zu den großen europäischen Treffen der Branche und ist ein Pflicht-

Für die Musikmesse Frankfurt waren 13 Lkw-Züge im Einsatz, 60 hat die Firma insgesamt. Bei Piano-Express sind 80 Fahrer und gut 130 Mitarbeiter beschäftigt. Das Aufstellen eines Flügels ist stets Teamarbeit.

René Fiedler ist Maschinenbauingenieur und stammt aus Dresden. Er fing 1990 beim Klaviertransportspezialisten Kraus & Pabst in Lichtenfels an, seit 2014 arbeitet er beim Rechtsnachfolger Piano-Express. Dort ist er vor allem verantwortlich für die Liefertouren Richtung Frankreich und Benelux.

Wenn ein neuer Flügel heil aufgestellt ist, spendieren die Kunden zum Dank Kaffee und Kuchen.

termin auch für namhafte Klavierhersteller. Die strengen Zufahrtsregeln der Messe mit klar definierten Zeitfenstern verlangen eine detaillierte Entladeplanung, bei der alle Mann anpacken müssen. Nach und nach werden die Züge geleert, Klaviere, Flügel und Zubehör in die Messehalle 11 geschoben. Dort werkeln immer noch Hunderte Messebauer, weichen aber sofort aus, wenn Fiedler und sein Fahrerkollege Schneider mit schwerer Fracht anrollen.

Sechs Flügel und 13 Klaviere einer der weltweit ältesten Pianofortefabriken aus Braunschweig müssen Fiedler und Schneider aus ihrem Zug entladen. Zuerst sind die Flügel dran. Eine Standskizze zeigt exakt, wo und wie jedes Instrument stehen soll. Dazu müssen die drei Beine des Instruments sowie dessen „Lyra“ – die Pedale des Flügels – montiert werden. Obwohl die Unterseite der allermeisten Flügel identisch und recht simpel konstruiert ist, muss dabei eine exakt vorbestimmte Reihenfolge eingehalten werden: Zuerst montiert man das rechte, dann das hintere Bein und die Lyra. Danach wird der Flügel sanft aufgerichtet und kurz abgestellt. Zu guter Letzt schrauben die Klavierprofis das fehlende linke Bein fest und entfernen den sogenannten Schlitten samt äußerer Verpackung. Damit ist der Lieferauftrag erledigt und der Flügel bereit für den Klavierstimmer.

Nachdem der Messestand beliefert ist, laden Fiedler und Schneider noch drei Flügel für die Auslieferung in Paris aus dem Hänger eines Kollegen in ihr Fahrzeug um. Danach ist Zeit für eine Stärkung: Die Firma hat Gulaschsuppe, Kartoffelsalat und Würstchen zum Mittagsessen organisiert. Doch viel Zeit für Gespräche mit Kollegen und den stets ebenso kräftig zupackenden Chefs gibt es nicht. Das Zeitfenster für den genehmigten Aufenthalt auf dem Messegelände schließt sich demnächst. Und so heißt es, irgendwo einen Parkplatz für einige Stunden Ruhepause zu suchen und anschließend auf die Autobahn Richtung Basel und Paris einzuschwenken. Dort wird René Fiedler bestimmt schon sehnlich erwartet: mit 40 Klavieren und fünf Flügeln in seinen Koffern.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Service bis ins Wohnzimmer

Auch Privatkunden schätzen den Piano-Express. In Großstädten kommen auf der „letzten Meile“ wendige Kleintransporter samt Ladebordwand zum Einsatz, mit denen man selbst in zugeparkten Altstadtlagen noch ohne allzu große Verkehrsbehinderung ausliefern kann. Getragen wird durch jegliche Art von Treppenhäusern und Wendeltreppen, über alle Stockwerke hinweg. Klaviere lassen sich dabei mit speziellen Gurtsystemen sowie viel Muskelkraft in der Balance halten und ohne Verzug des Rahmens transportieren. Treppengeländer, Fensterbänke und Mauervorsprünge werden vorher sicherheitshalber großflächig in Decken gehüllt. Falls große Flügel nicht mehr durch das Treppenhaus passen, stehen Hebe- und Arbeitsbühnen sowie Kräne für den Transport über die Außenwand bereit.

Fehlerkultur im Unternehmen

Was hat die Kampagne kommmitmensch mit dem Alltag im Unternehmen zu tun? Mehr, als Sie denken.

Der Chef ist genervt: nette Idee, die sich irgendwer ausgedacht hat, eine Kampagne mit dem Namen kommmitmensch. Beschäftigt sich mit Betriebsklima, Kommunikation, Fehlerkultur und so neumodischem Gedöns – aber was hat das mit dem realen Alltag in einem Unternehmen zu tun? Hier kommt es doch darauf an, dass der Laden läuft und die Zahlen stimmen. Betriebsklima und Kommunikation sind nette Zugaben. Und Fehler können wir schon gar nicht gebrauchen.

Fehler macht jeder

Wo Menschen arbeiten, passieren auch Fehler. Entscheidend ist, wie man im Unternehmen damit umgeht. Wir haben uns eine typische Situation in einem Logistikunternehmen angeschaut und den Bezug zwischen betrieblichem Alltag und den Handlungsfeldern der Kampagne hergestellt. Die Firma Roadvinum hat sich auf den Transport von Wein und Spirituosen spezialisiert. Zu diesem Zweck betreibt sie ein Lager und setzt dort auch Gabelstapler ein. Am Morgen nimmt ein Gabelstaplerfahrer seine Arbeit auf, fährt los und stellt bei der Fahrt durch Gang B fest, dass die Bremse nicht funktioniert. Um die drohende Kollision mit einem Kollegen zu vermeiden, weicht er aus und fährt in eine Palette mit Weinkartons, die zur Abfahrt bereitstehen. Etliche Flaschen gehen zu Bruch, die restlichen müssen in neue Kartons umgepackt werden. Die Auslieferung verzögert sich, der Stress ist groß, der Kunde verärgert.

Ursachen erkennen

Schauen wir uns das Unfallbeispiel einmal genauer an – wie konnte es so weit kommen? Verschiedene Möglichkeiten sind denkbar.

Alternative 1: Gestern war der Stapler noch in Ordnung, der Defekt ist plötzlich aufgetreten – kann passieren, da kann man nichts machen. Oder hätte es vorher auffallen können oder müssen? Wie? Wird das Fahrzeug regelmäßig gewartet und kontrolliert? Wer kümmert sich darum? Wer ist verantwortlich? Gab es vor Arbeitsaufnahme einen Funktionstest, wäre das Problem dabei aufgefallen. Sind solche Tests verbindlich vorgeschrieben, gibt es dafür Vorgaben oder Checklisten, wird stichprobenartig kontrolliert? Haben die Mitarbeiter dafür genügend Zeit?

Alternative 2: Der Defekt fiel bereits am Vorabend auf. Der Kollege, der den Stapler gestern nutzte, stellte ihn zum Arbeitsende ab, ohne auf das Problem aufmerksam zu machen. Gibt es auch dafür Gründe? Der Mitarbeiter wollte keinen Ärger („Wenn ich das melde, muss ich wieder erklären, wann der Defekt aufgetreten ist, was der Grund dafür war und, und, und. Und immer bei mir – wie stehe ich dann da?“) oder ihm war es gleichgültig („Das Bremsen war heute zwar nicht ideal, ist aber doch noch immer gut gegangen, warum hätte ich da was sagen sollen?“). Denkbar ist aber auch, dass der Kollege den Defekt zwar melden wollte, aber er nicht wusste, wo, bzw. niemand da war, bei dem er es hätte tun können. Dann ging er eben, ohne Meldung …

Meldewesen senkt Unfallrisiko

Das dargestellte Problem kann verschiedene Folgen haben. Ein im defekten Zustand abgestellter Gabelstapler kann beim nächsten Einsatz nicht genutzt werden, es kommt zu Verzögerungen bei einer wichtigen Beladung. Die Folge ist Stress oder Ärger mit dem Kunden. Oder der Gabelstapler wird wie in unserem Fall mit einem Mangel betrieben und es wird deswegen ein Unfall oder Sachschaden verursacht. Im dargestellten Szenario gab es zum Glück nur Scherben – und Ärger mit dem Kunden. Aber es hätte leicht jemand angefahren oder durch den umfallenden Stapel getroffen und unter Umständen schwer verletzt werden können.

Mit einem geordneten Meldewesen wäre der Fall anders gelaufen: Damit wäre die Reparatur gleich eingeleitet worden, größere Schäden hätten verhindert werden können, der Einsatz des Gabelstaplers wäre am nächsten Tag wie geplant problemlos möglich ge-

wesen. In Betrieben mit einem geordneten Meldewesen sinkt das Risiko für Unfälle mit Körperschaden, das ist bekannt.

Und was hat das mit der Kampagne zu tun?
Die Kampagne kommmitmensch möchte erreichen, dass Beschäftigte und Vorgesetzte bei allen Aktionen im Arbeitsleben Sicherheit und Gesundheit mitdenken. Diese Werte sollen selbstverständlich werden. Das beginnt mit der Wartung der Arbeitsmittel und den regelmäßigen Funktionschecks und geht über das Meldewesen bis zu den Mitarbeitern. Die Menschen müssen einbezogen werden. Die Organisation des Arbeitsschutzes ist zwar eine wichtige Voraussetzung, aber die Kampagne geht noch einen Schritt weiter: Sie will in die Köpfe aller Beteiligten.

Wer Sicherheit immer mitdenkt, der organisiert sie und schafft die Voraussetzungen für ein unfallfreies Arbeiten. Dazu gehört, dass Fehler weder vertuscht noch ignoriert werden, sondern dass man aus ihnen lernt, indem die Probleme oder Missstände im Unternehmen benannt und zur Verbesserung genutzt werden. Im geschilderten Fall hätte der Funktionstest den Schaden am Gabelstapler gezeigt, oder eine Meldung am Vortag hätte dazu geführt, dass der Stapler rechtzeitig repariert worden wäre. Beide Themen berühren Handlungsfelder der Kampagne: Kommunikation, Betriebsklima und Fehlerkultur. Deren Voraussetzung ist Vertrauen. Mitarbeiter müssen sich sicher sein, dass ihnen keine Nachteile drohen, wenn sie einen Fehler eingestehen. Sie müssen wissen, dass sie nicht mit Vorwürfen konfrontiert werden oder Druck bekommen, wenn sie einen Mangel melden, egal, ob sie selbst ihn verursacht haben oder eine andere Person. Dieses Vertrauen muss sich entwickeln, auf dem Weg dahin ist ein anonymes Meldewesen eine Alternative. Es braucht Zeit, bis sich Verhaltensweisen ändern: Machen Sie den ersten Schritt und versuchen Sie, das eine oder andere umzusetzen. Die Kampagne kommmitmensch unterstützt Sie dabei. (rb)

www.kommmitmensch.de

© Gettyimages/CasarsaGuru

Risikofaktor: Weißer Hautkrebs

UV-Licht ist die Hauptursache für die Entstehung vieler Hautkrebsarten. Bekannt ist das schon seit langem. Trotzdem bekommen jedes Jahr viele Erwachsene einen Sonnenbrand.

Anfangs sieht der weiße Hautkrebs aus wie ein harmloser roter Fleck oder ein kleiner Pickel. Später wird daraus eine raue oder schuppige Stelle, die nicht abheilt, eventuell auch blutet. Wird die Gefahr früh erkannt, sind die Heilungsaussichten sehr gut. Man unterscheidet zwei Formen des „weißen Hautkrebses“: das Plattenepithelkarzinom (PEK), das auch Tochtergeschwülste (Metastasen) bildet, und das Basalzellkarzinom (Basaliom), das so gut wie nie metastasiert, sondern nur lokal destruktiv wächst.

Die UV-Belastung ist in der Mittagszeit zwischen 11 und 15 Uhr am stärksten.

Wird das Basaliom nicht rechtzeitig bemerkt und behandelt, wächst es. Langsam wird aus der harmlosen kleinen Stelle eine großflächige Wucherung. Manchmal wächst der Tumor auch tief in das Gewebe hinein, bis in die Knochen. Auch das kann man noch operieren. Aber das Risiko ist ungleich höher und die Narben bleiben.

Die Haut vergisst nichts

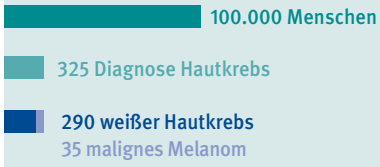
Seit 2015 können bestimmte Formen des hellen Hautkrebses, die durch Sonneneinstrahlung verursacht wurden, als Berufskrankheit anerkannt werden. Besonders Menschen, die viel im Freien arbeiten, sind häufig betroffen. Allerdings ist es oft schwer nachweisbar, ob die Erkrankung durch die Berufstätigkeit oder in der Freizeit entstanden ist. In der Regel hat der Hautkrebs eine lange Vorgeschichte. Deswegen sind auch Menschen betroffen, die aktuell sehr auf Sonnenschutz achten, aber früher nicht aufgepasst haben. Für diese Krebsart ist es typisch, dass sie langsam über Jahre und Jahrzehnte wächst. Daher erkranken Menschen über 60 Jahre besonders oft.

Meistens sind die „Sonnenterrassen“ betroffen, das sind vor allem die Nase, Ohren und Unterlippe, der Nacken oder die Glatze, aber auch die Hände. Menschen mit heller Haut und hellen Haaren sind stärker gefährdet und müssen besonders auf Sonnenschutz achten. Und auch die Augen leiden unter der UV-Strahlung, deshalb sollte man frühzeitig eine gute Sonnenbrille (UV Schutz 400) aufsetzen! (dp)

Sonnenschutz bei Arbeit und Freizeit

- In den Mittagsstunden in Gebäuden oder im Schatten aufhalten
- Konsequent die Haut mit langärmliger Kleidung und langen Hosen schützen
- Kopfbedeckung mit breiter Stirnblende und Krempe tragen
- Sonnenschutzcreme mit hohem Lichtschutzfaktor (mindestens 30) an den Körperstellen verwenden, die nicht von Kleidung bedeckt sind, und mehrmals täglich großzügig auftragen

Statistik



Weitere Informationen:
DGUV Information 203-085
„Arbeiten unter der Sonne“
http://publikationen.dguv.de

Auch Ferienaushilfen sind versichert

Wenn andere ihre Koffer packen, geht für die Ferienjobber die Arbeit erst richtig los. Vor allem Schüler und Studenten nutzen die Urlaubszeit, um Geld zu verdienen oder Berufserfahrung zu sammeln. Und wenn dann etwas passiert? Auch Aushilfen sind automatisch über die gesetzliche Unfallversicherung geschützt. Bei Arbeits- und Wegeunfällen übernehmen die Berufsgenossenschaften oder Unfallkassen die Kosten und steuern die eventuell notwendige Rehabilitation.

Wer neu oder aushilfsweise an einen Arbeitsplatz kommt, hat ein höheres Unfallrisiko als alte Hasen. Deshalb sind Umsicht und eine gute Einweisung hier besonders wichtig. Das gilt vor allem beim Einsatz von technischen Geräten und Maschinen.

© Gettyimages/Portishead1

© BG Kliniken Bergmannstrost Halle (Saale)/Jan Pauls

Hohe Patientenzufriedenheit in BG Kliniken

Die Patienten der BG Kliniken sind sehr zufrieden mit der Fachkompetenz ihrer Ärzte, Pflegekräfte und Therapeuten und würden die Kliniken jederzeit weiterempfehlen. Zu diesem positiven Ergebnis kommt eine Umfrage der Kliniken der gesetzlichen Unfallversicherung. Befragt wurden 15.000 Patienten, die sich zur Akutbehandlung oder Rehabilitation in einer der neun Akutkliniken, einer Klinik für Berufskrankheiten oder einer BG Ambulanz aufgehalten hatten.

Film über die Besonderheiten der BG Kliniken der gesetzlichen Unfallversicherung:
www.bg-kliniken.de/medien/film

Ihre Frage:

Kann ein Arbeitsunfall noch anerkannt werden, wenn er schon Jahre zurückliegt?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

© Gettyimages/BraunS

Ja. Für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls gibt es keine gesetzliche Ausschlussfrist. Zwar ist der Unternehmer verpflichtet, der Berufsgenossenschaft die Anzeige binnen drei Tagen zu erstatten, nachdem er von dem Unfall Kenntnis erlangt hat. Das bedeutet aber nicht, dass bei einer späteren Meldung ein Arbeitsunfall nicht mehr als solcher anerkannt werden kann. Der Unfall muss vom Versicherten aber zweifelsfrei nachgewiesen werden. Gibt es keine Unterlagen, sind die Aussagen von Zeugen wichtig. Das kann in weit zurückliegenden Fällen aber schwierig sein. Nicht so in einem vom Sozialgericht Dresden entschiedenen Fall. Dort hatte ein ehemaliger Gleisbauhelfer nach über 50 Jahren auf Anerkennung eines Arbeitsunfalls geklagt. 1966 habe er sich bei Gleisbauarbeiten einen kleinen Finger so stark gequetscht, dass dieser später amputiert werden musste. Unterlagen über den Unfall waren nicht mehr vorhanden, deshalb hatte der zuständige Unfallversicherungsträger den 2011 gestellten Antrag auch abgelehnt. Im Verfahren war dann die Aussage eines ehemaligen Arbeitskollegen entscheidend, der bei dem Unfall damals direkt neben dem Verletzten stand. Ein Arzt bestätigte außerdem, dass der Gesundheitsschaden auf einen Arbeitsunfall zurückgeführt werden könne. Folglich kam das Gericht zu der Überzeugung, dass sich der Unfall wie vom Kläger geschildert zugetragen hatte.

Es ist einfach ein megageiler Sport

Phillip Schorp ist Mitglied im deutschen Nationalteam der Rollstuhlbasketball-WM. Er redet hier offen über seinen Unfall und seinen Weg in die Nationalmannschaft.

Was dachtest du, als dir klar wurde, dass du nicht mehr laufen kannst?
Phillip: Direkt nach dem Unfall war ich kurz weggetreten. Das Erste, was ich machen wollte, war aufstehen, was aber nicht ging. Ich hatte mir aber, da ich früher schon BMX-Rad gefahren bin, schon manchmal ausgemalt, was denn passieren würde, wenn ich im Rollstuhl sitzen würde.

Echt? Wie muss man sich das vorstellen?
Phillip: Nun, ich hatte dieses Bild eines Menschen im Kopf, der vom Hals ab gelähmt ist und weder Arme noch Beine bewegen kann. Das war auch mein erster Gedanke nach dem Unfall. Ein richtiger Schock.

Wie ging's weiter?
Phillip: Nachdem ich fünf Tage auf der Intensivstation verbracht hatte und zu mir gekommen war, haben sich meine Ängste und Sorgen relativ schnell verflüchtigt. Ich habe in der Reha andere Rollstuhlfahrer und Betroffene gesehen und kennengelernt, die sich trotz Unfall und Querschnittslähmung noch bewegen konnten. Es hat aber etwa zwei Wochen gedauert, bis ich so richtig mit dem Rollstuhl unterwegs war.

Welchen Querschnitt hast du?
Phillip: Ich habe TH 5/6 komplett. Das heißt, dass ich von der Brust an abwärts komplett gelähmt bin. Ich muss auch ehrlich sagen, dass ich ganz schön erleichtert war, dass sich meine Horrorszenarien nicht voll bewahrheitet haben. Ich kann mich immer noch gut bewegen und es gibt zum Glück nur wenige Muskelgruppen, die ich überhaupt nicht ansteuern kann.

Wie wichtig sind Reha und Sport für dich?
Phillip: Ich war schon immer ein sehr sportlicher Typ. Aber Sport und Reha sind auch wichtig, weil du Kontakt zu anderen Verletzten hast. Das hat mich schon ein Stück weit aus meinem Loch herausgeholt, da ich so eigenständig wie möglich leben wollte. In der BG Klinik Tübingen gab es aber auch im positiven Sinn verrückte Pfleger, die waren psychologisch wichtig. Diesen Menschen kann ich eigentlich nur ein großes Dankeschön sagen. Sie machen einen tollen Job.

Fünf Fakten zum Sportrollstuhl

- Ein guter maßgeschneiderter Sportrollstuhl kostet – je nach Ausstattung – zwischen 6.000 und 8.000 Euro.
- Manche Reifen können mit bis zu 20 bar gefahren werden. Im Vergleich dazu: Ein handelsüblicher Autoreifen wird mit 2,4 bar gefahren.
- Die Räder eines Sportrollstuhls sind schräg gestellt. Dadurch ist er wendiger als ein ganz normaler Rollstuhl.
- Am hinteren Teil des Sportrollstuhls sind – je nach Vorliebe des Spielers – ein oder zwei zusätzliche Rollen angebracht. Sie verhindern beim Zurücklehnen ein Umkippen.
- Rollstuhlbasketballer „strappen", also schnallen sich im Sportrollstuhlfest fest, da sie dadurch mehr Kontrolle über ihr Sportgerät haben.

In seinem Element: Phillip Schorp im EM-Länderspieleinsatz gegen Spanien

© wrs (2017)

Termine

SPIELPLAN
Sowohl die deutschen Damen als auch die Herren starten am 16. August gegen die jeweiligen Afrikameister ins Turnier.

Die Termine der Vorrundenspiele der deutschen Teams:

Herren: 16.08. | Marokko, 18.08. | Iran und 19.08. | Kanada.

Damen: 16.08. | Algerien, 17.08. | Argentinien, 18.08. | Frankreich, 19.08. | USA, 22.08. | China.

TITELVERTEIDIGER
Bei den Damen gewann 2014 Kanada, Deutschland belegte den zweiten Platz vor den Niederlanden. Bei den Herren ist Australien Titelverteidiger, die USA belegte den zweiten, die Türkei den dritten Platz.

SPIELSTÄTTE
Gespielt wird in der Heimspielstätte der Hamburg Towers und der BG Baskets Hamburg: edeloptics.de Arena (Kurt-Emmerich-Platz 10 – 12, 21109 Hamburg). Eine zweite temporäre Halle wird für die WM neben der Arena errichtet.

EINTRITTSKARTEN
Bis ca. 17 Uhr ist in beiden Hallen der Eintritt frei. Davon ausgenommen ist der Eröffnungs- und Finalspieltag. Die Abendpartien in der edel-optics.de Arena kosten fünf Euro, am Eröffnungs- und Finalspieltag beträgt der Eintritt zehn Euro.

RAHMENPROGRAMM
Ein großes Rahmenprogramm begleitet die Meisterschaften: Inklusiver Sport, Kultur und Musik zum Ausprobieren und zum Mitmachen sorgen für ein volles Programm für die Besucherinnen und Besucher. Mit einem eigenen Informationsprogramm werden die gesetzlichen Unfallversicherungen die WM ebenfalls begleiten.

www.2018wbwc.de

Schon während der Reha bist du dann mit dem Rollstuhlbasketball in Berührung gekommen. Erzähl mal.
Phillip: Wir hatten in der BG Klinik zweimal am Tag eine halbe Stunde Sport. Basketball, Handball und anderes. Das hat mich in meinem Zustand damals total gefordert, aber auch auf die richtige Spur gebracht. Die Herrschaften haben sich schon was einfallen lassen, um uns auf Trab zu halten.

Aber beim Rollstuhlbasketball bist du hängen geblieben?
Phillip: Genau. Ich bin zum Rollstuhlbasketball gegangen beziehungsweise gerollt, weil es dort auch zwei, drei Jungs in meinem Alter gab, was natürlich super gepasst hat. Von deren Erfahrungen konnte ich profitieren.

Was hat dich an dem Sport gereizt?
Phillip: Ich fand diese gesunde Aggressivität und Abwechslung immer klasse. Auch dass die Rollstühle ineinandergekracht sind. Nach meiner ersten Saison 2011/2012 bin ich schon zum Landeskaderlehrgang eingeladen worden. Dort habe ich mitgezogen und mir den letzten Startplatz erkämpft, sodass ich in die U23-Nationalmannschaft gerückt bin.

Was hat dich am Sport gereizt und was für Ziele hast du?
Phillip: Ich liebe Sport. Sportler haben den Ehrgeiz und wollen immer die Besten sein. Darum will ich unbedingt einmal zu den Paralympischen Spielen! Einfach mal dabei sein und alles aufsaugen, was da passiert.

Zuerst stehen aber die Rollstuhlbasketball-Weltmeisterschaften in Hamburg an.
Phillip: Das ist natürlich super. Vor allem im eigenen Land.

Dein persönlicher Wunsch für die WM?
Phillip: Ich kämpfe dafür, dass ich so viel Einsatzzeit wie möglich bekomme und mich auf dem Spielfeld gut präsentieren kann. Und natürlich gebe ich alles, um eine Medaille mit meiner Mannschaft abgreifen zu können.

Zum Abschluss noch eine ganz andere Frage. Viele Menschen haben noch nie ein Rollstuhlbasketballspiel gesehen – warum sollten sie hingehen?
Phillip: Es ist einfach ein megageiler Sport, auch für die Zuschauer. Dort stehen, um es mal despektierlich auszudrücken, keine fünf Behinderten pro Team auf dem Parkett, die sich den Ball zuwerfen. Vielmehr geht's mächtig zur Sache. Fast noch mehr als bei anderen Sportarten. Die Leute sollen auf jeden Fall vorbeikommen und sich ein eigenes Bild von dieser fantastischen Sportart machen.

Ich drück' schon jetzt beide Daumen – vielen Dank für das Gespräch!

Das Gespräch führte Martin Schenk, Herausgeber des Rollstuhlbasketballmagazins „Rollt"

Phillip Schorp
Der 24-jährige Nationalspieler ist U23-Rollstuhlbasketball-Weltmeister. Er lebt und trainiert in Hannover.

© Thintsock/StockRocket

Kurz vor dem Ziel

Der Lohnnachweis in digitaler Fassung läuft fehlerfrei. In den kommenden Wochen klärt die BG Verkehr letzte Differenzen aus dem Parallelbetrieb.

Unternehmen, die Mitarbeiter beschäftigen, melden jedes Jahr Löhne und Gehälter, Arbeitsstunden und die Anzahl ihrer Beschäftigten an ihre Berufsgenossenschaft. Dieser Lohnnachweis ist die Grundlage für die Berechnung des Beitrages und wurde vom Gesetzgeber in das DEÜV-Meldeverfahren integriert. Seit 2017 führen die Berufsgenossenschaften das neue elektronische Meldeverfahren ein: den digitalen Lohnnachweis.

Das neue Verfahren ist eine große Herausforderung für alle Beteiligten. In der zweijährigen Testphase haben die Unternehmen den digitalen Lohnnachweis und zusätzlich den herkömmlichen Entgeltnachweis im Online- oder Papierverfahren übermittelt. Die Übergangsregelung stellt sicher, dass der Beitrag der Unternehmen auch in Zukunft korrekt berechnet wird. Ab 1. Januar 2019 erfolgt die Meldung für das Meldejahr 2018 ausschließlich mit dem digitalen Lohnnachweis.

Die Testphase für den digitalen Lohnnachweis ist erfolgreich abgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass die zertifizierten Lohnabrechnungsprogramme und die Ausfüllhilfe SVnet fehlerfrei arbeiten. Bei der BG Verkehr hat die überwiegende Mehrheit der Unternehmer den Lohnnachweis für 2017 auch in der neuen Form abgegeben. Die darin enthaltenen Zahlen wurden mit den Zahlen aus dem alten Verfahren verglichen. In den meisten Fällen stimmen die Meldungen überein.

Differenzen bei einigen Unternehmen

Bei einigen Unternehmen sind Differenzen zwischen dem digitalen Lohnnachweis und dem herkömmlichen Entgeltnachweis aufgetreten. Dabei handelt es sich um zu hohe oder zu niedrig angesetzte Zahlen oder um die fehlerhafte Zuordnung von Entgelten zu den Gefahrtarifstellen. In den kommenden Wochen werden diese Unternehmen von der BG Verkehr kontaktiert, um diese Differenzen zu klären. Unternehmen, die bisher die Lohnachweise noch nicht nach beiden Verfahren übermittelt haben, werden außerdem angeschrieben und an die Abgabe erinnert.

Ralf Schäfer
Projektmitarbeiter in der
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Digitaler Lohnnachweis: Fragen und Antworten

Auf der Homepage der BG Verkehr finden Sie Informationen zu dem neuen UV-Meldeverfahren im Bereich Mitgliedschaft und Beitrag. Ein kurzer Erklärfilm zeigt, wie das neue Verfahren funktioniert.

www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft-beitrag.de
Webcode: 16488979

Hotline der BG Verkehr:
Sollten Sie Hilfe beim Einreichen des neuen digitalen Lohnnachweis benötigen, wenden Sie sich gern an unsere Hotline: 040 3980 1218.

Eine detaillierte Beschreibung des neuen Verfahrens mit allen Informationen und wichtigen Terminen zum neuen UV-Meldeverfahren erhalten Anwender auf den Seiten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV). Dort finden Sie auch Hilfe beim Stammdatenabruf und zum Erstellen des digitalen Lohnnachweises.

www.dguv.de/de/versicherung/uv-meldeverfahren

Allgemeine Fragen zu den Meldepflichten der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber gegenüber den einzelnen Zweigen der Sozialversicherung beantwortet ein neues Informationsportal:

www.informationsportal.de

Beitragsberechnung 2017

Ein sinkender Beitragsfuß und höhere Gefahrklassen bestimmen die Beitragsentwicklung bei der BG Verkehr.

Am 12. April 2018 traf sich der Vorstand der BG Verkehr, um den Beitragsfuß für das Umlagejahr 2017 festzusetzen. Dieser Wert ist maßgebend für die Beitragsberechnung und sinkt von 3,40 auf 3,10.

Vorschuss- und Beitragsberechnung

Die Ausgaben des laufenden Geschäftsjahres bestreitet die BG Verkehr durch Vorschusszahlungen ihrer Mitgliedsunternehmen. Die Abrechnung erfolgt im Nachfolgejahr über den eigentlichen Beitragsbescheid, der zusammen mit der neuen Vorschussrechnung versandt wird. Erst dann zeigt sich, ob die Leistungen für Unfälle und Berufskrankheiten durch die im laufenden Jahr gezahlten Vorschüsse gedeckt waren.

Neben der Kostenentwicklung im Gesundheitssektor wirken weitere Komponenten auf die Ausgaben der BG Verkehr ein und beeinflussen damit den Finanzbedarf. Steigt zum Beispiel die Zahl der Unfälle, steigen auch die Kosten. Der Finanzbedarf ist außerdem abhängig von der Entwicklung der Entgelte in den Unternehmen und vom Beitragsaufkommen im Vorjahr. Wichtig ist auch 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.

Gute Konjunkturlage

Den Ausschlag für die vom Vorstand beschlossene Senkung des Beitragsfußes von 3,40 auf 3,10 gaben in diesem Jahr die im Vergleich zu 2016 erneut gestiegenen Gesamtentgelte, die für die weiterhin gute Konjunkturlage sprechen. Sie stiegen um rund drei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf Seite fünf wird über die vorläufigen Unfallzahlen der BG Verkehr berichtet. Demnach stieg die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle bei der BG Verkehr. Ob auch das Unfallrisiko gestiegen ist – also die Zahl der Unfälle bezogen auf die Zahl der Beschäftigten –, wird sich herausstellen, sobald die Unfallstatistik abschließend erstellt werden kann.

25. Gefahrtarif

Ein wichtiger Faktor für die Beitragsberechnung ist der Gefahrtarif. Die darin enthaltenen Gefahrklassen sind Verteilerschlüssel bei der Berechnung der Beiträge und spiegeln das Unfallrisiko der jeweiligen Branche wider. Bereits 2017 haben wir über die Auswirkungen des neuen 25. Gefahrtarifs berichtet. Damals wirkte er sich auf die Vorschussberechnung aus. Dieses Jahr wurde nun auch die eigentliche Beitragsberechnung auf dieser Basis berechnet. Je nach Entwicklung in den einzelnen Branchen ergaben sich aus dem 25. Gefahrtarif für die Branchen Veränderungen in der Beitragshöhe. Die im neuen Gefahrtarif zum Teil höher angesetzten Gefahrklassen, die für höhere Beitragseinheiten sorgten, wirken sich jedoch positiv auf die Entwicklung des Beitragsfußes aus.

Höhere Beiträge im Entsorgungsbereich

Für Unternehmen mit gegenüber 2016 gestiegenen Entgelten steigt der Beitrag schon aufgrund des Entgeltzuwachses. In einigen Gefahrtarifstellen, und dazu gehört auch die Entsorgungsbranche, führen gestiegene Gefahrklassen ebenfalls zu einer höheren Belastung. (uk)

Lastenverteilung nach Entgelten

Eine deutliche Anhebung ist leider bei der Lastenverteilung nach Entgelten erforderlich: Der Beitragsfuß wurde vom Vorstand auf 2,40 angehoben, einen Wert, der in vergleichbarer Höhe bereits in früheren Jahren festgesetzt wurde. Bei der Lastenverteilung handelt es sich um einen Finanzausgleich zwischen den Berufsgenossenschaften zur Entlastung der von Strukturveränderungen besonders betroffenen Branchen. Bis zu einem Lohnsummenfreibetrag von 214.500 Euro besteht für die Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr bei dieser Umlage keine Beitragspflicht. Damit werden kleinere Unternehmen vor dieser zusätzlichen finanziellen Belastung geschützt.

© Thinkstock/iSTock/kzenon

Verletzungen

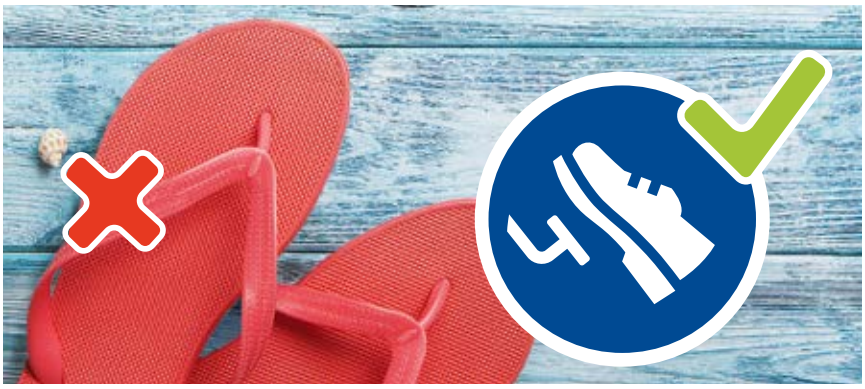
Die Geldbotin, die in den Lauf einer Waffe blicken musste, der Lkw-Fahrer, der beim Abbiegen ein Kind übersehen und schwer verletzt hat, die Angestellte, die von einem Kollegen sexuell bedrängt wurde, aber auch der Busfahrer, der morgens im Streit mit seiner Ehefrau aus dem Haus gegangen ist – sie alle gehen mindestens mit einem Gefühl der Unsicherheit an ihren Arbeitsplatz, vielleicht sogar mit nicht beherrschbaren Ängsten.

Keine gute Voraussetzung für einen sicheren und gesunden Tagesablauf. Solche Ereignisse hinterlassen Wunden in der Seele, bei manchen verheilen sie schnell, bei anderen nie. Sie brauchen ebenso Behandlung wie eine körperliche Verletzung. Dabei ist ein einfühlsames Gespräch der Verband, eine umfassende traumatherapeutische Behandlung die Operation. Und wir erkennen, dass sich bei vielen psychischen Belastungen die Arbeitswelt und das persönliche Umfeld nicht sicher trennen lassen, weder in ihren Ursachen noch in ihren Auswirkungen. Viele seelische Verletzungen verändern das Leben für immer. Deshalb geht es auch hier nicht ohne Prävention, Pflichtprogramm für alle, die Verantwortung für Menschen tragen. Wenn noch nicht geschehen, machen Sie sich damit vertraut – bald!

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention



© Thinkstock/iStock/evtushenko_ira; Nastco; Icon_Craft_Studio

Bequem? Sicher!

Wer im Sommer im privaten Pkw barfuß oder in Flipflops erwischt wird, braucht zwar kein Bußgeld zu befürchten, riskiert aber, dass er bei einem Unfall wegen Verletzung der Sorgfaltspflicht haftet. Für alle, die beruflich unterwegs sind, gelten strengere Regeln. Beim Fahren sind Schuhe Pflicht, die den gesamten Fuß fest umschließen. Egal, wie warm es ist – Badelatschen, Gartenclogs, Pantoffeln oder nur Strümpfe sind tabu. Grund: Der Bremsweg wird länger, weil die Fahrer leicht verzögert reagieren! Eine Studie der Universität Lüneburg und der BG Verkehr zeigte außerdem, dass die Fahrer in Flipflops bei überraschenden Bremsmanövern oft vom Pedal abrutschen, hängen bleiben oder sich verhaken.

Unser Webtipp: geprüfte Produkte

Zum Arbeitsschutz im Betrieb gehört auch, dass Beschäftigte nur an sicheren und gesundheitsgerechten Maschinen und Geräten arbeiten. Doch oft haben Unternehmer Schwierigkeiten, die Qualität eines Produktes beim Kauf richtig einzuschätzen. Bei der Auswahl hilft eine Datenbank der Prüf- und Zertifizierungsstellen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Für die Produktsuche im Bereich Verkehr gibt es auf unserer Webseite einen Schnelleinstieg.

www.bg-verkehr.de
Webcode: 16814371

So erreichen Sie die BG Verkehr

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

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© 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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **10. September 2018**

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Leserbriefe

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

redaktion@sicherheitsprofi.de

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de
Unser Newsletter bietet Wissenswertes zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aktuelles aus der Verkehrsbranche, Termine sowie Links zu Hintergrundmaterial.
Ein Klick
und Sie wissen mehr

BG Verkehr