

SicherheitsProfi

PERSONENVERKEHR

Das Magazin der  BG Verkehr

Traumatische Ereignisse | 08

Die Angst überwinden

Reportage Ein Klavier kommt selten allein | 16

Rollstuhlbasketball Interview mit einem Nationalspieler | 26



Die Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen ist längst bewiesen.

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.

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.



08

© Fotolia/yberijaminmolte



16

© Heinz E. Studt



22

© Picture Alliance/Inga Kjer/dpa

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Meldungen
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten 13

Sicher & gesund

Traumatisierende Ereignisse
So hilft die BG Verkehr 08

Auch Adleraugen werden älter
Sehschärfe verändert sich 11

Alles an seinem Platz
Ladungssicherung im Pkw 12

Kampagne kommmitmensch
Aus Fehlern lernen 14

Reportage
Klaviertransport – ein Job für starke Männer 16

Keime beim Krankentransport
Studie überprüft Belastung 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



© Gettyimages/valentinnrussanov

Was Busfahrer belastet

Die meisten Busfahrer üben ihren Beruf grundsätzlich sehr gerne aus, sie haben aber mit besonderen Arbeitsbedingungen zu kämpfen. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Instituts für komplexe Gesundheitsforschung an der Hochschule Fresenius in Zusammenarbeit mit DB Regio Bus. Insbesondere Faktoren wie Gehalt, berufliche Perspektiven sowie Zeitdruck tragen zur Frustration bei. Ein Problem haben die Busfahrer damit, dass ihnen laut eigener Aussage wenig Wertschätzung entgegengebracht wird, auch wenn es durchaus positive Erlebnisse mit Fahrgästen gibt. Zu schaffen macht ihnen die sogenannte „Stellvertreterhaftung“: Sind Fahrgäste mit Fahrplänen, Preisen, Ausstattung oder mangelhaften Informationen unzufrieden, bekommen sie oft als erster Ansprechpartner den Unmut zu spüren. Viele Fahrer gaben an, dass unregelmäßige Arbeitszeiten und Schichtwechsel für Müdigkeit und Schlafprobleme sorgen. Bemängelt wird auch, dass die Essenszeiten unregelmäßig sind und die Ernährung aus zeitlichen Gründen schlecht. Gepaart mit dem Bewegungsmangel führt das oft zu Übergewicht, Rückenschmerzen und insgesamt zu einem reduzierten Wohlbefinden. Dagegen kann man etwas tun: Auf den Internetseiten der BG Verkehr gibt es zahlreiche Tipps, Informationen und Seminarangebote zum gesunden und sicheren Arbeiten im Omnibus.

+ www.bg-verkehr.de

Taxiverkehr im Watt

Auch auf der Nordsee gibt es nun einen Taxiservice. Die „Liinsand“ fährt von Husum aus zwischen den Watteninseln. Das „Wattentaxi“ kann bis zu 50 Passagiere und bis zu 15 Fahrräder aufnehmen. Ein Fahrtenkalender, den der Betreiber Watten Fährlinien GmbH eingerichtet hat, zeigt geplante Fahrten und freie Termine, an denen das Wattentaxi für die gewünschte Verbindung gebucht werden kann. Der Preis richtet sich nach der Anzahl der Passagiere und der Streckenlänge. Die Liinsand fährt 16 Knoten. Mit einem Tiefgang von 1,35 Metern soll sie weitgehend unabhängig von den Gezeiten sein.

+ www.wattentaxi.de

© Watten Fährlinien GmbH



© fotolia/m.photo

Neues Seminar: Fahrerassistenzsysteme in Transportern

Um die Notwendigkeit und den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen geht es in einem neuen Seminar, das die BG Verkehr Fahrern und Fahrerinnen von Transportern anbietet. Vermittelt werden die Funktionsweisen der Systeme sowie Aspekte der Arbeitssicherheit rund um den Arbeitsplatz im Transporter. Das Seminar bietet Gelegenheit, den Umgang mit Fahrerassistenzsystemen im praktischen Einsatz zu üben.

+ Weitere Informationen und Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de/seminare

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.



© gettyimages/Thomas Trutschel

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 „komm mit mensch“ 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

Glatte Stufen

An einem regnerischen Abend stellte ein Busfahrer seinen Bus wie immer auf dem Betriebshof ab. Anschließend wollte er zügig aussteigen. Dabei rutschte der Fahrer auf der obersten Stufe weg und schlug mit dem Rücken hart auf die Kante der Stufe. Nach dem Sturz hatte er wochenlang heftige Rückenschmerzen und konnte nicht zur Arbeit gehen.

In Schlägerei verwickelt

Eine Taxifahrerin brachte zwei männliche Kunden zum gewünschten Zielort. Nach dem Kassieren bemerkte sie, dass sich von draußen ein Mann näherte. Er öffnete die hintere Tür und begann, heftig auf die beiden Männer einzureden. Daraus entwickelte sich eine Schlägerei. Als die Taxifahrerin versuchte zu beruhigen, traf sie ein Faustschlag ins Gesicht. Dabei wurde ihre Brille zerstört und das rechte Auge verletzt.

© gettyimages/Tomml



Abgestürzt bei Reparaturarbeiten

Ein Mechaniker, der auch als Busfahrer eingesetzt wurde, stellte sein Fahrzeug über der Arbeitsgrube ab, um eine Reparatur am Heck des Busses durchzuführen. Der Mechaniker stand bei der Arbeit auf einem Rost, der allerdings die Grube nicht vollständig abdeckte. Als er nach einer Weile einen Schritt rückwärts machte, stürzte er in die Grube. Wegen eines Beckenbruchs war er erst nach Monaten wieder voll einsatzfähig.

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 Automobilen nicht vor dem Jahr 2035 zu erwarten.

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



Freie Seminarplätze im Herbst

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.

- ▶ Sicherheitsbeauftragte in Omnibusbetrieben (Seminarnummer: RAP7-18-107) vom 22. bis 25. Oktober in 63628 Bad Soden-Salmünster
- ▶ Arbeitsschutz in Fahrschulen (Seminarnummer: RAP7-18-111) vom 21. bis 23. November in 63628 Bad Soden-Salmünster
- ▶ Sicherheit im Taxigewerbe: Praxisseminar (Seminarnummer: RAP2-18-010) vom 4. bis 5. September in 18119 Rostock/Warnemünde

+ 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!**

Demografischer Wandel fördert autonomes Fahren

Fahrerlose Busse auf festen Routen in Kombination mit ebenfalls automatischen Fahrzeugen können vor allem älteren Menschen helfen, am sozialen Leben weiter teilzunehmen. Dies ist das Ergebnis einer Studie der Unternehmensberatung Roland Berger. In Deutschland sind bereits über 22 Prozent der Bewohner ländlicher Räume über 65 Jahre alt. Gerade auf dem Land sind viele von ihnen für ihre Wege zum Arzt, zu Behörden oder für den Einkauf auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Doch diese sind in ländlichen Regionen oft unzureichend oder gar nicht vorhanden.



© gettyimages/J.P. Armet

+ www.rolandberger.de/pressemitteilungen

Arbeitsunfähigkeit kostet 75 Milliarden Euro

Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) fielen 2016 etwa 675 Millionen Erwerbstätige 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



© Thinkstock/iStock/kirisa99

In London fahren jetzt E-Taxis

In London sind nun erste E-Taxis unterwegs. Wegen der hohen Feinstaubbelastung gelten in der englischen Metropole für alle ab diesem Jahr neu zugelassenen Taxis strengere Emissionsauflagen. Die neuen, geräumigen „Black

Cabs“ bieten Platz für sechs Passagiere. Rollstühle oder Kinderwagen passen ungefoldet hinein. Gebaut werden die Taxis von einem chinesischen Hersteller. Wie die Firma gegenüber der Süddeutschen Zeitung äußerte, sollen die E-Taxis von Sommer an auch in Deutschland verkauft werden, zunächst in Berlin, Stuttgart und München.



© www.levic.com

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-minütigen 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

Zuwachs bei Bus- und Bahnkunden



© gettyimages/Hero Images

Fahrgäste nutzten im Jahr 2017 in Deutschland den Liniennah- und -fernverkehr mit Bussen und Bahnen erstmals über 11,5 Milliarden Mal. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen mitteilt, entspricht das einem Anstieg um 1,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Durchschnittlich wurden im vergangenen Jahr pro Tag 31,5 Millionen Fahrgäste im Linienverkehr befördert. Die Zahl der Reisenden in den Fernzügen der Eisenbahn stieg 2017 um 2,3 Prozent auf 142 Millionen. Der Linienfernverkehr mit Omnibussen hatte nach dem starken Wachstum der Vorjahre erstmals einen leichten Rückgang zu verzeichnen: 2017 wurden fast 23 Millionen Fahrgäste befördert, 0,8 Prozent weniger als im Vorjahr.



© www.bester-beifahrer.de

Medientipp: Fahrer- assistenzsysteme verstehen

Eine Neuauflage der Broschüre „Fahrerassistenzsysteme verstehen“ gibt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat heraus. Die 16-seitige Broschüre enthält einen Überblick über die verschiedenen Systeme und bietet gleichzeitig eine Orientierungshilfe, welches Fahrerassistenzsystem für welchen Autofahrer passend ist.

+ www.bester-beifahrer.de

Wenn die Seele schnelle Hilfe braucht

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

„Nach einem Konzert war an der Bushaltestelle viel mehr los als normalerweise. Als ich vorsichtig anfuhr, stürzte in dem Gedränge plötzlich eine junge Frau auf die Fahrbahn. Trotz Vollbremsung habe ich sie überrollt. Ich werde dieses Erlebnis einfach nicht los, das läuft wie ein Film immer wieder vor meinem inneren Auge ab.“

Diese Schilderung ist typisch für eine traumatisierte Person. Im Beispiel ist der Betroffene nicht selbst das Unfallopfer, sondern er hat eine Unbeteiligte getötet. Das ist ein traumatisierendes Ereignis. In den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr ereignen sich die meisten schweren Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. So ist es nicht verwunderlich, dass schwere psychische Verletzungen am häufigsten nach schweren Verkehrsunfällen auftreten, also zum Beispiel nach einem Frontalzusammenstoß oder nach einem Unfall, bei dem das eigene Fahrzeug von der Fahrbahn abgekommen ist oder sich überschlagen hat.



„Ich hatte zwei Fahrgäste in meinem Taxi. Als ich kassieren wollte, fing der eine an, mich übel zu beschimpfen, der andere hat mich geschlagen und wollte, dass ich ihm Geld gebe. Ich bin dann irgendwie aus dem Auto gestürzt und weggelaufen. Seitdem stehe ich ständig unter Strom und werde das Gefühl nicht los, jeder will mir an den Kragen. Dabei hat mir der Job früher echt Spaß gemacht.“

In Berufen mit Kundenkontakt erleben die Beschäftigten ein erhöhtes Gewalt- und Aggressionspotenzial. Verbale Konflikte mit Fahrgästen gehören zum Alltag, darauf sind die Fahrerinnen und Fahrer im öffentlichen Nahverkehr oder in Taxis auch vorbereitet. Kommt unvermittelt körperliche Gewalt hinzu, werden sie gedemütigt oder verletzt, fällt es einigen schwer, das Erlebnis alleine zu verarbeiten und wieder in den normalen Alltag zurückzufinden.

Angst, Hilflosigkeit, Entsetzen

Traumatische Ereignisse sind definiert als unberechenbare Situationen außergewöhnlicher Bedrohung oder katastrophentypischer Ausmaße. 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 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 vorliegt, wenn jemand zwar körperlich unversehrt ist, aber unter den seelischen Folgen leidet. Wer meint, früher seien die Leute doch auch ohne Hilfe zurechtgekommen,

verschließt die Augen vor den Fakten: Bus- und Taxifahrer, die ein traumatisierendes Erlebnis hatten, sind im Mittel 23 Tage arbeitsunfähig, sechs Prozent werden länger als ein Jahr krankgeschrieben (Zahlen für das Jahr 2015).

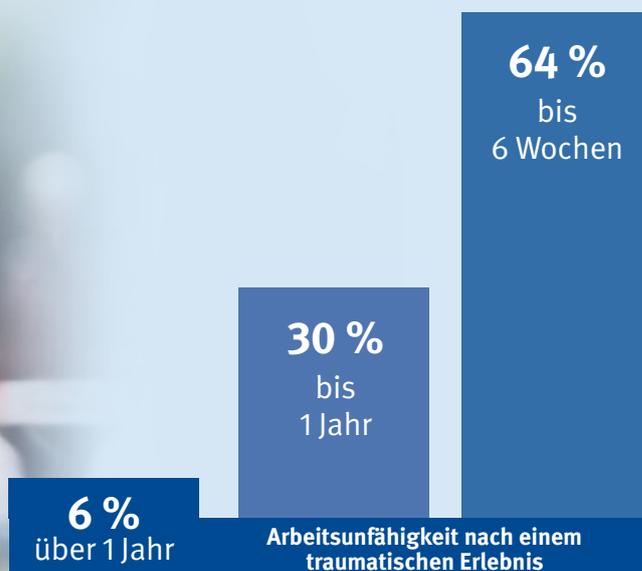
Auswertung für das Jahr 2015

Um einen Überblick über die traumatischen Vorfälle in den bei uns versicherten Branchen zu erhalten, wurden die gemeldeten Arbeitsunfälle (ohne Wegeunfälle) des Jahres 2015 rückblickend ausgewertet. Für diesen Zeitraum lassen sich verlässliche Aussagen zur Behandlungsdauer machen. Insgesamt wurden der damaligen BG Verkehr und der Unfallkasse Post und Telekom (im Jahr 2015 waren wir noch nicht fusioniert) 430 Arbeitsunfälle mit Schockzuständen gemeldet.

Im Bereich Bus wurden 105 Fälle, im Bereich Taxi 49 Fälle gemeldet. Bei den traumatisierenden Ereignissen im Omnibus sind die meisten Fälle Verkehrsunfälle, wohingegen im Taxibereich aggressive Handlungen, Raubüberfälle und se-

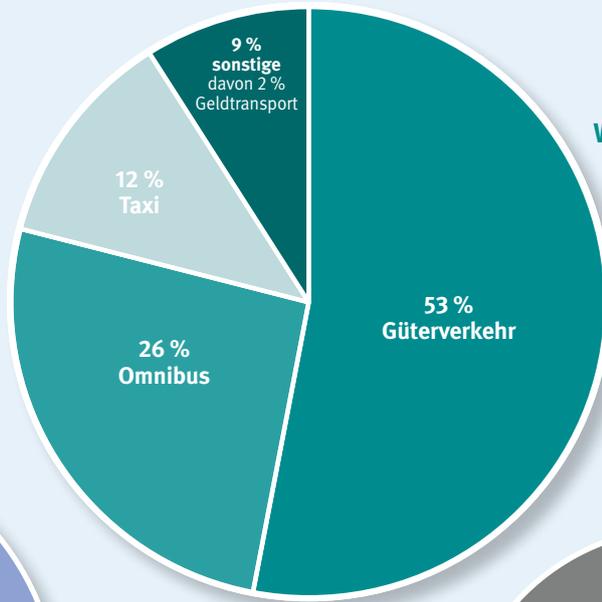
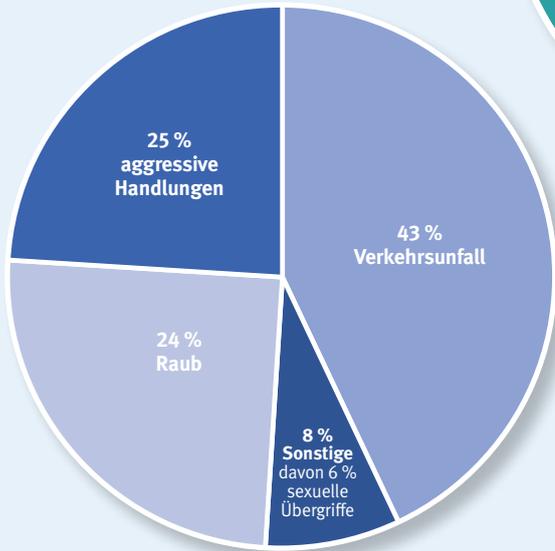
© Fotolia/benjaminolte

Je früher sich ein Psychotherapeut um den Betroffenen kümmert, desto kürzer ist die Behandlungsdauer.



UNFALLHERGÄNGE IN TAXIUNTERNEHMEN

Aggressionen und Kriminalität sind Hauptauslöser für psychische Belastungen.

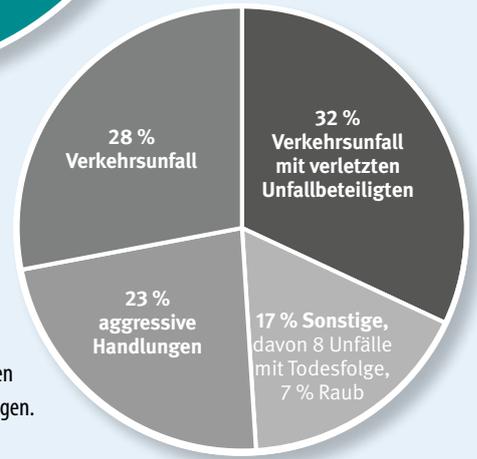


VERTEILUNG NACH BRANCHEN

In 98 Prozent der Fälle (392 Personen) war die psychische Verletzung die Primärverletzung. Bei 38 Prozent (152 Personen) lagen auch körperliche Schäden vor.

UNFALLHERGÄNGE IN BUSUNTERNEHMEN

Schwere Verkehrsunfälle führen am häufigsten zu psychischen Gesundheitsfolgen.



xuelle Belästigung eine genauso große Rolle spielten. 53 Prozent der Betroffenen nahmen das Angebot einer Psychotherapie wahr.

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 einer 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. Zu den Faktoren, die die Verarbeitung von Extremereignissen erschweren, zählen beispielsweise psychische Vorerkrankungen, stressige rechtliche Auseinandersetzungen und mangelnde Unterstützung vom Arbeitgeber. Bei den Versicherten der BG Verkehr kommt oft hinzu, dass manche große Angst haben, wieder allein ein Fahrzeug zu steuern. In einer Psychotherapie werden solche Fahrer langsam wieder an das Fahren herangeführt, zum Beispiel in Fahrsimulatoren.

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

+ 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

Auch Adleraugen werden älter

Berufskraftfahrer müssen sich auf ihre Augen verlassen können. Aber im Laufe des Lebens kann sich die Sehkraft verschlechtern.

Alle fünf Jahre findet für Berufskraftfahrer eine Augenuntersuchung im Rahmen der Untersuchung zur Verlängerung der Fahrerlaubnis statt. Überprüfungen der Deutschen Verkehrswacht zeigen allerdings, dass viele Verkehrsteilnehmer ihr Sehvermögen überschätzen. Wer den Verdacht hat, dass die Augen schwächer werden, sollte sie deswegen rechtzeitig überprüfen lassen. Eine erste orientierende Untersuchung kann der Betriebsarzt vornehmen, der dann entscheidet, ob weitere Untersuchungen beim Facharzt erforderlich sind. Ein Sehtest aus dem Internet reicht zur Abklärung von Sehschärfe, räumlichem Sehen, Gesichtsfeld, Farberkennung, Dämmerungssehen und Reaktionsvermögen auf keinen Fall.

**Im Straßenverkehr werden
90 Prozent aller Informationen
über die Augen aufgenommen.**

Wann zum Augenarzt? Behandlungsbedürftig sind auf jeden Fall Verletzungen nach einem Unfall oder durch Gewalteinwirkung, bei der das Auge betroffen war, zum Beispiel stumpfe Gewalt, Verätzungen, Verbrennungen oder Fremdkörper im Auge. Weitere Veränderungen, die dringend vom Arzt abgeklärt werden sollten, sind eine plötzliche Verschlechterung der Sehkraft, Störungen wie Lichtblitze oder starke Eintrübungen, die nicht innerhalb einer Stunde wieder verschwinden, heftige Rötungen oder starke Schmerzen. Da sich aber bei den meisten Menschen die Sehkraft im Laufe des Lebens schleichend verschlechtert, ist die regelmäßige Kontrolle beim Betriebsarzt durchaus sinnvoll.

Dr. Birger Neubauer
Referatsleiter Arbeitsmedizin bei der BG Verkehr



Schnelle Hilfe bei brennenden Augen

Wenn wir kräftig gähnen und dabei die Augen schließen, werden die Augen mit Tränenflüssigkeit befeuchtet. Das natürliche Gähnen stellt sich schnell von selbst ein, wenn Sie ein paar mal den Mund kräftig aufreißen und so tun als ob.

Alles an seinem Platz

Ob Handy, Hund oder Handtasche – Gepäck muss im Auto so fixiert werden, dass es bei einem Unfall nicht herumfliegt.

Platzieren Sie schwere Gegenstände auch im Innenraum unten, möglichst direkt an den Rücksitzlehnen. Transportgüter, die verrutschen oder in den Fußraum rollen, könnten den Fahrer ablenken und so zur Unfallgefahr werden. Flaschen und Kleinteile sollten deswegen nie auf dem Boden, schon gar nicht auf der Fahrerseite liegen, denn sie können hinter die Pedale rutschen und diese blockieren. Verstauen Sie Kleinteile möglichst im Handschuhfach. Glasflaschen gehören in den Kofferraum. Auf den Rücksitzen können Sie die Sicherheitsgurte wie zusätzliche Zurrgurte nutzen.

Falls es sich nicht vermeiden lässt, über die Höhe der Rücksitzlehne zu laden, sollten Sie in die oberen Bereiche nur leichte und gut gesicherte Ladegüter legen. Zur Abtrennung des Fahrgastraums eignet sich ein stabiles Laderaumgitter oder ein Gepäcknetz.

Wird ein Pkw gewerblich zum Transport von Ladung genutzt, gilt deswegen unter anderem die Unfallverhütungsvorschrift für Fahrzeuge. Die Fahrzeuge müssen für den Transport der Güter geeignet und entsprechend ausgestattet sein. Eine Trennwand ist ein wichtiger Basisschutz

vor Ladungsbewegungen. Ist der Kombi damit nicht ausgestattet, weil die hinteren Sitze genutzt werden, ist zumindest ein stabiles Laderaumgitter notwendig. Ferner sollten die Fahrzeuge über Ösen zum Befestigen von Zurrgurten sowie Netze und Antirutschmatten verfügen. (rb)

+ Weitere Informationen:
DGUV Vorschrift 70 „Unfallverhütungsvorschrift Fahrzeuge“, dort § 22 „Fahrzeugaufbauten, Aufbauteile, Einrichtungen und Hilfsmittel zur Ladungssicherung“



© picture alliance/blickwinkel

- ▶ Die Sicht muss frei bleiben.
- ▶ Die Rücksitzlehne hat die Funktion einer Trennwand, möglichst nicht umklappen.
- ▶ Schwere Gegenstände kommen nach unten, formschlüssig direkt an die Rückseite der Rückbank.
- ▶ Gepäck gleichmäßig verteilen und mit Zurrgurten, Netzen oder Abdeckung sichern.
- ▶ Antirutschmatten bieten zusätzlichen Halt.
- ▶ Ladelücken auffüllen.
- ▶ Warnwesten, Warndreieck und Verbandskasten nicht unter die Ladung packen, sondern an einem leicht zugänglichen Ort aufbewahren.
- ▶ Für Tiere gibt es spezielle Transportboxen, die fest im Auto verbaut sein sollten.
- ▶ Zulässige Gesamtmasse des Pkw beachten, der Maximalwert steht in den Fahrzeugpapieren.
- ▶ Die Beladung kann sich auf die Fahreigenschaften des Pkw auswirken, zum Beispiel kann eine unausgewogene oder zu hohe Beladung die Schleudergefahr erhöhen.
- ▶ Scheinwerferhöhe anpassen.

Black Box im Auto?

Ein Drittel der Fahrer ist dafür, dass Unfalldatenspeicher verpflichtend in Autos eingebaut werden. Dies ergab eine Befragung im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. 42 Prozent der Befragten sprach sich dagegen aus. Die Geräte erfassen permanent fahrdynamische und fahrtechnische Daten, ähnlich wie die Black Box in Flugzeugen. Die Daten werden automatisch nach wenigen Sekunden gelöscht. Kurz vor, während und unmittelbar nach einem Unfall bleiben sie aber erhalten. Die Befürworter des Einbaus sehen als wesentliche Vorteile, dass der Unfalldatenspeicher zur besseren Analyse von Unfällen beiträgt und die Klärung der Schuldfrage erleichtert. Die Gegner befürchten vor allem eine Verletzung des Datenschutzes sowie technische Manipulationsmöglichkeiten.



© Thinkstock/iStock/tommaso79

Handyverbot gilt europaweit

Seit dem 1. Februar gilt auch in Schweden ein Handyverbot am Steuer von Kraftfahrzeugen. Wer während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert oder Nachrichten schreibt, dem droht eine Geldbuße von 160 Euro. Schweden war das letzte europäische Land, in dem der Gebrauch von Mobiltelefonen während der Fahrt erlaubt war. Am teuersten wird es in Großbritannien mit bis zu 1.100 Euro Bußgeld und in Estland, das mindestens 400 Euro Geldbuße vorsieht.



© Gettyimages/Eric Audras

+ Welche Bußgelder in Urlaubsländern drohen, hat der ADAC zusammengestellt: www.adac.de

Im Notfall immer 112

Ob in Paris, Prag oder in der Toskana: Benötigen Menschen Hilfe, können sie die 112 wählen. Die länderübergreifende Notrufnummer wurde schon 1991 von der Europäischen Union eingeführt. Sie gilt mittlerweile in allen Mitgliedstaaten der EU und in 16 weiteren Ländern Europas wie Island oder Serbien – zusätzlich zu den nationalen Notrufnummern.

Richtig reagieren bei geplatztem Reifen

Ein Horrorszenario: Mit 140 km/h unterwegs und plötzlich platzt der Reifen. Der erste Impuls ist, kräftig auf die Bremse zu treten. Ganz falsch, sagen Profis, denn dann besteht die Gefahr, dass sich das Fahrzeug überschlägt. Auch mit einem Platten lässt sich das Auto noch einigermaßen kontrollieren. Ist ein Vorderreifen betroffen, wirkt sich das weniger auf das Fahrverhalten aus als bei den hinteren Reifen. Hier bricht der Wagen leichter aus. Was also tun? Halten Sie das Lenkrad fest und machen Sie keine heftigen Lenkbewegungen. Mit geplatztem Reifen wird der Wagen in eine Richtung gezogen; das gleicht der Fahrer aus, indem er kontrolliert gegensteuert und behutsam bremst. Selbst ein komplett platter Reifen schafft in der Regel noch kleinere Distanzen im Schritttempo. Die meisten Unfälle, bei denen eine Reifenpanne die Ursache war, sind auf einen ungenügenden Reifendruck zurückzuführen. Der Reifendruck sollte deswegen am besten bei jedem zweiten Tankstopp oder alle 14 Tage überprüft werden.



© Gettyimages/Pixel+Pic

Fehlerkultur im Unternehmen

Was hat die Kampagne **kommmit** mensch 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 **kommmit** mensch. 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 **kommmit**mensch 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. De-

ren 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 **kommmit**mensch unterstützt Sie dabei. (rb)





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 verzurt 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) herzlich 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 Verladetag 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 rückschonend 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.

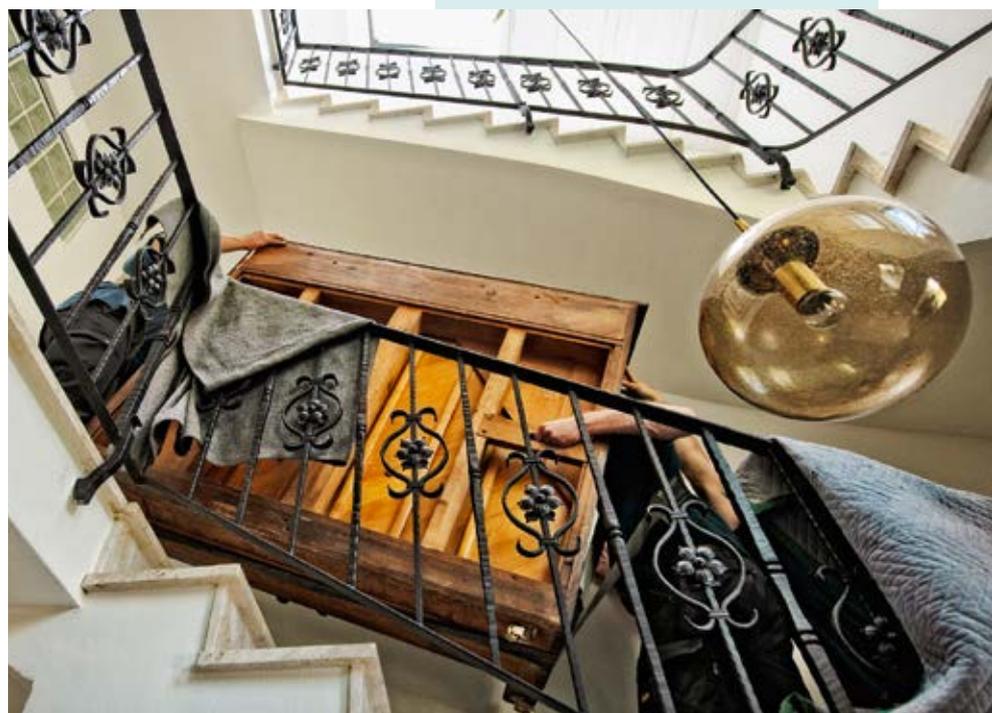
termin auch für namhafte Klavierhersteller. Die strengen Zufahrtsregeln der Messe mit klar definierten Zeitfenstern verlangen eine detaillierte Entladeplanung, bei der alle Mann anpacken müssen. Nach und nach werden die Züge geleert, Klaviere, Flügel und Zubehör in die Messehalle 11 geschoben. Dort werkeln 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 sehnsüchtig erwartet: mit 40 Klavieren und fünf Flügeln in seinen Koffern.

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 zugewinkelten 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 sicherheitsvoller 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.



Text und Fotos: Heinz E. Studt

Studie zu Keimen

Ausgerechnet in Krankenhäusern entwickeln sich Erreger, gegen die kein Antibiotikum mehr hilft. Was bedeutet das für Taxifahrer, die Patienten transportieren?

Das Bundesgesundheitsministerium geht von jährlich 10.000 bis 15.000 Todesfällen aus, die durch sogenannte multiresistente Erreger (MRE) verursacht werden. Betroffen sind vor allem Patienten im Krankenhaus, aber auch Bewohner von Pflegeheimen, deren Gesundheit bereits geschwächt ist. Der bekannteste resistente Erreger heißt abgekürzt MRSA (für methicillin-resistenter *Staphylococcus aureus*) – bedrohlich ist er vor allem, weil er zu Lungenentzündung, eitrigen Entzündungen der Haut oder Blutvergiftungen führen kann. Bereits im Jahr 2015 hat das Ministerium einen Zehn-Punkte-Plan verabschiedet, um die Ausbreitung der gefährlichen Keime einzudämmen. Im Vordergrund stehen dabei Hygienemaßnahmen für medizinisches Personal in den Krankenhäusern.

In Zusammenarbeit mit der BG Verkehr hat das Universitätsklinikum Eppendorf in einer Studie untersucht, ob Taxifahrer, die Krankenhauspatienten transportieren, besonderen Risiken ausgesetzt sind. Denn selbst wenn bekannt ist, dass ein Patient von MRE betroffen ist, veranlasst das nicht automatisch

einen qualifizierten Krankentransport. Wir konzentrieren uns deswegen in diesem Artikel auf den nicht qualifizierten Krankentransport im Taxi, denn dafür bestehen keine verbindlichen Hygienestandards. Die Studie sollte die Frage beantworten, ob Taxifahrerinnen und -fahrer häufiger MRE-Keime in sich tragen als die übrige Bevölkerung. Dazu wurden Abstriche aus der Nase entnommen, die im Labor untersucht wurden.

Hygiene ist entscheidend

An der Studie nahmen 102 Hamburger Taxifahrer teil, die in ihren Fahrzeugen nicht qualifizierte Krankenfahrten durchführen. Die Ergebnisse erläutert Dr. Christoph Caumanns, Arbeitsmediziner bei der BG Verkehr: „Bei den untersuchten Fahrern wurden verhältnismäßig selten multiresistente Keime festgestellt. Es besteht für diese Berufsgruppe also kein Grund zu besonderer Sorge. Aber, und das möchte ich hier deutlich betonen: Es ist unerlässlich, dass die gängigen Hygienestandards konsequent eingehalten werden. Dazu gehört besonders das Händewaschen vor und nach dem Kontakt mit Patienten.“



Dieser Hinweis deckt sich mit einem weiteren Ergebnis der Befragung: Ein Großteil der Fahrer (97 Prozent) gab an, wissentlich Patienten mit MRSA transportiert zu haben, aber nur sieben Prozent dieser Gruppe berichteten, dass es in ihrem Betrieb Arbeitsanweisungen für den Transport von Fahrgästen mit MRSA gab.

Gesunde Menschen können die Erreger in sich tragen, ohne es zu bemerken.

Hier sollten die Arbeitgeber gegensteuern, indem sie zum Beispiel in den Unterweisungen der Fahrer entsprechende Verhaltensvorgaben zur persönlichen Hygiene und Reinigung der Fahrzeuge machen. In Studien aus Deutschland, die die Erregerlast in den Fahrzeugen untersuchten, wurde vor allem an den Türgriffen, Gurten und Kopfteilen MRSA nachgewiesen.

Verantwortung ernst nehmen

Für einen gesunden Menschen ist die Gefahr, durch einen multiresistenten Erreger zu erkranken, sehr gering. Deswegen kann

man, ohne es zu wissen, diese Erreger in sich tragen und damit andere infizieren. Das ist besonders beim Transport von Patienten und alten, geschwächten Menschen eine ernst zu nehmende Gefahr. Taxifahrer, die die Risiken kennen und den Infektionsschutz ernst nehmen, tragen dazu bei, eine Ausbreitung der Keime zu verhindern. An erster Stelle steht ganz klassisch die Sauberkeit: oft und sorgfältig die Hände waschen und nach Kontakt mit Betroffenen auch desinfizieren, Hautpflegeprodukte verwenden (schützt die Hautoberfläche und verhindert das Eindringen der Bakterien), für ein sauberes Arbeitsumfeld sorgen, Handtücher, Waschlappen und Geschirr regelmäßig heißer als 60 Grad waschen, denn das tötet die meisten Keime ab.

Dr. Caumanns ergänzt: „Werden Patienten im normalen Taxi befördert, wäre es wünschenswert, den Trägerstatus für multiresistente Keime zu kennen, um geeignete Schutzmaßnahmen treffen zu können. Hier besteht bei der Abstimmung zwischen Krankenhäusern und Transportunternehmen noch Verbesserungspotenzial, damit die Fahrer alle relevanten Informationen erhalten.“ (dp)

Was sind multiresistente Keime?



© Gettyimages/Science Picture Co

Bakterien sind nicht grundsätzlich gefährlich, ganz im Gegenteil: In unserem Körper leben Billionen dieser Kleinstlebewesen, die sehr nützlich sind, zum Beispiel im Darm, auf der Haut oder den Schleimhäuten. Unser Immunsystem schützt uns vor vielen Krankheitserregern. Reicht die körpereigene Abwehr nicht mehr aus, stoppt normalerweise ein Antibiotikum die Vermehrung der Bakterien oder tötet sie ab.

Probleme entstehen, wenn die Bakterien „dazulernen“ und ganze Bakterienstämme widerstandsfähig gegen einen bestimmten Stoff werden. Zunächst können die Ärzte dann auf ein anderes Antibiotikum ausweichen. Doch mittlerweile gibt es sogenannte multiresistente Erreger, die gegen alle bekannten Medikamente Widerstand leisten und deren Ausbreitung sich nicht stoppen lässt. Dadurch wird dann zum Beispiel eine Lungenentzündung oder eine infizierte Wunde schwer behandelbar. Die resistenten Krankheitserreger sind besonders gefährlich für bereits geschwächte Personen, also vor allem für Patienten im Krankenhaus. Ein gesunder Organismus kann die multiresistenten Keime genauso gut abwehren wie „normale“ Erreger. Damit die Verbreitung der Keime gestoppt wird, müssen Hygienemaßnahmen konsequent umgesetzt werden.



© Picture Alliance/Inga Kjer/dpa



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.

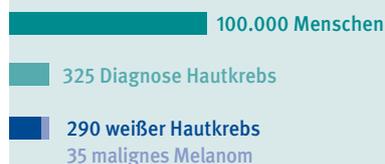
Die Haut vergisst nichts

Seit 2015 können bestimmte Formen des hellen Hautkrebses, die durch Sonneneinstrah-

Sonnenschutz bei Arbeit und Freizeit

- ▶ In den Mittagsstunden in Gebäuden oder im Schatten aufhalten
- ▶ Konsequenterweise die Haut mit langärmeliger 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



lung 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)

+ 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:

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



© Gettyimages/Braun S

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 zu-

ständige 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

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.

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.



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

© wfs(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 mit-

gezogen 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.



**LOHN
NACHWEIS
DIGITAL**

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](http://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](http://www.dguv.de/de/versicherung/uv-meldeverfahren)

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

+ www.informationsportal.de

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.

abrechnungsprogramme 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 Gehaltstarifstellen. In den kommenden Wochen werden diese Unternehmen von der BG Verkehr kontaktiert, um diese Differenzen zu klären. Unternehmen, die bisher die Lohnnachweise noch nicht nach beiden Verfahren übermittelt haben, werden außerdem angeschrieben und an die Abgabe erinnert.

Die Testphase für den digitalen Lohnnachweis ist erfolgreich abgeschlossen. Es hat sich gezeigt, dass die zertifizierten Lohn-

Ralf Schäfer
Projektmitarbeiter in der
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

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. Gefahrarif

Ein wichtiger Faktor für die Beitragsberechnung ist der Gefahrarif. 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. Gefahrarifs 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. Gefahrarif für die Branchen Veränderungen in der Beitragshöhe. Die im neuen Gefahrarif zum Teil höher angesetzten Gefahrklassen, die für höhere Beitragseinheiten sorgten, wirken sich jedoch positiv auf die Entwicklung des Beitragsfußes aus.

Beitrag für Omnibusunternehmen steigt, Taxibetriebe werden spürbar entlastet

Für Unternehmen mit gegenüber 2016 gestiegenen Entgelten steigt der Beitrag schon aufgrund des Entgeltzuwachses. In einigen Gefahrarifstellen, dazu gehören auch Omnibusunternehmen, führen gestiegene Gefahrklassen jedoch zu einer höheren Belastung beim Beitrag zur Berufsgenossenschaft. Taxiunternehmen werden bei der BG-Umlage aufgrund des neuen Gefahrarifs dagegen spürbar entlastet. (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.



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

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

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 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



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**