2/2018 | 31320

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der BG Verkehr

Traumatische Ereignisse | 12

Die Angst überwinden

Reportage Ein Klavier kommt selten allein | 16

Kampagne kommmitmensch Aus Fehlern lernen | 22

© Gettyimages/GARO/PHANIE

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

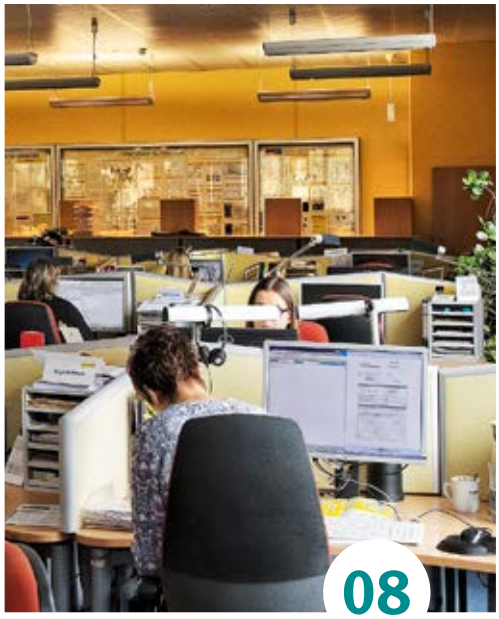
Gestaltung/Herstellung:
mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

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

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

© Heinz E. Studt

16



© Heinz E. Studt

08

28

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Meldungen
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten 11

Sicher & gesund

Call Center war gestern
Ortstermin bei der Deutschen Post 08

Traumatisierende Ereignisse
So hilft die BG Verkehr 12

Alles an seinem Platz
Ladungssicherung im Pkw 15

Reportage
Klaviertransport – ein Job für starke Männer 16

Kampagne kommmitmensch
Aus Fehlern lernen 22

Fahrerassistenzsysteme
Weniger Unfälle durch konsequente Nutzung 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Weißer Hautkrebs
Sonnenschutz muss sein 27

Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball
Interview mit Nationalspieler Phillip Schorp 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

© Fotolia/phpetrunina14

Fahrräder sicher transportieren

Ob auf dem Dach oder am Heck – wie transportiert man auf der Fahrt in den Urlaub Fahrräder sicher? Unbedingt halten sollte man sich an die vom Hersteller der Fahrradträger empfohlene Höchstgeschwindigkeiten von meist 130 km/h. Denn je höher die Geschwindigkeit, desto höher ist die Belastung der Befestigungspunkte. Beim Transport auf dem Dach verlagert sich der Schwerpunkt, das Fahrzeug kann in Kurven instabil werden. Auch der Bremsweg wird länger, besonders wenn Räder mit schwerem E-Antrieb geladen sind. Beim Transport am Fahrzeugheck daran denken: Je mehr Gewicht auf dem Heck lastet, umso mehr wird das Fahrzeug auf der Vorderachse entlastet. Dadurch sinkt die Haftung der Führungsräder und das Fahrverhalten verschlechtert sich. Damit andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden, muss vor Fahrtantritt das abnehmbare Zubehör entfernt werden. Dazu gehören Taschen und Fahrradkörbe, aber auch Luftpumpen, Kindersitze oder Sportzubehör wie Tachometer. Alles, was nicht zur Konstruktion des Fahrrads gehört, kann sich durch den Fahrtwind lösen und zu einem gefährlichen Geschoss werden. Die Batterien von E-Bikes möglichst entfernen. Durch den Fahrtwind kann Feuchtigkeit in das Innere der Batterie gelangen und den Stromspeicher beschädigen.

www.runtervomgas.de

© Deutsche Post DHL Group

Nicht alle profitieren von Handlungsspielräumen

Wer bei der Arbeit viel zu tun hat und unter Zeitdruck steht, profitiert davon, frei über die Arbeitseinteilung entscheiden zu können. 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 könne 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.

Vierfachimpfstoff für die nächste Grippesaison verbindlich

Gesetzlich Krankenversicherte haben in der Grippesaison 2018/2019 Anspruch auf eine Impfung mit einem modernen Vierfachimpfstoff. Das hat der Gemeinsame Bundesausschuss Anfang April festgelegt. Bislang gab es für die gesetzlichen Krankenkassen keine verbindliche Regelung, ob für die Grippeimpfung ein Drei- oder Vierfachimpfstoff zu verwenden ist. Mit der Präzisierung der Schutzimpfungs-Richtlinie folgt der Bundesausschuss der Empfehlung der Ständigen Impfkommission aus dem Januar.

© Thinkstock/iStock/Nastco

© 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

© Thinkstock/iStock/Wavebreakmedia Ltd

Welcher Feuerlöscher für zu Hause?

Ein defektes Elektrogerät oder ein umgekippter Kerzenständer reichen aus, um die Wohnung in Brand zu setzen. Besonders tückisch sind Fettbrände in der Küche. Sie dürfen niemals mit Wasser gelöscht werden, da es dann zu einer gefährlichen Fettexplosion kommen kann.

Wer zu Hause auf Sicherheit setzen will, sollte zumindest zwei Feuerlöschtypen griffbereit haben: in der Küche einen handlichen Fettbrandlöscher und in der Wohnung einen größeren Schaumfeuerlöscher. Der Kurzfilm „Feuerlöscher für zu Hause“ zeigt, worauf es beim Kauf der Löschgeräte ankommt. Herausgeber sind die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin und die Aktion „Das sichere Haus“.

das-sichere-haus.de/sicher-leben/haushalt/filme

Aktuelle Unfallmeldungen

Bohrer abgerutscht

© Fotolia/Christian Camus

Ein Mitarbeiter der Betriebstechnik war damit beschäftigt, ein Loch in eine Metallplatte zu bohren. Plötzlich rutschte der Bohrer ab. Die rotierende Spitze traf den Handballen des Mannes und verursachte eine tiefe offene Wunde.

Paket trifft Frau

Eine Beschäftigte wollte einen Rollbehälter entladen. Sie öffnete die Seitenwand des Behälters. Dabei fiel von oben ein schweres Paket herunter und traf den Oberschenkel und das Knie der Mitarbeiterin. Sie musste mit einem Krankenwagen in die Klinik gebracht werden. Wegen mehrerer Prellungen und Blutergüsse fiel die Beschäftigte zwei Wochen bei der Arbeit aus.

Ungleiche Stufenhöhen

Bei einem Kunden musste ein Außendienstmitarbeiter eine Treppe hinaufgehen. Weil die oberste Stufe höher war als die anderen Stufen der Treffe, stolperte der Mann. Er versuchte, sich mit den Händen abzufangen, fiel aber so unglücklich hin, dass er sich ein Handgelenk brach und Zerrungen zuzog.

© Fotolia/Sabine Teichert

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

© Thinkstock/iStock/PRImageFactory

Reduzierung der Brandgefahr bei Flugreisen

Seit 15. Januar 2018 gilt eine verschärfte Regelung für Gepäckstücke, die eingebaute Lithiumzellen oder -batterien (mit Ausnahme von Knopfzellen) enthalten. Die Regelung gilt für Koffer, Trolleys oder Taschen. Werden solche Gepäckstücke als aufgegebenes Gepäck befördert, müssen die Lithiumzellen beziehungsweise -batterien ausgebaut und gegen Kurzschluss gesichert im Handgepäck mitgeführt werden. Gepäckstücke, bei denen die Lithiumzelle oder -batterie nicht ausgebaut werden kann, sind zur Mitnahme komplett verboten. Dies betrifft auch alle Powerbanks, die im Gepäckstück eingebaut sind. Auch während des Fluges darf eine Powerbank nicht mehr dazu verwendet werden, einem anderen Gerät Strom zur Verfügung zu stellen. Dies ist zumindest auf Langstreckenflügen kein Problem, da sich entweder unter dem Passagiersitz eine Steckdose oder in der Konsole ein USB-Anschluss befindet. Allerdings braucht man je nach Herkunft des Flugzeugs einen Adapterstecker für die Steckdose.

Demografischer Wandel fördert autonomes Fahren

© gettyimages/JP Amet

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.

www.rolandberger.de/pressemitteilungen

© 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

© www.bester-beifahrer.de

FAS 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.

www.bester-beifahrer.de

Plakat gibt Tipps zum Fahrradhelm

Ein Fahrradhelm muss optimal an die Kopfform angepasst sein, um bei einem Sturz bestmöglich schützen zu können. Welche Faktoren außerdem eine Rolle spielen, zeigt das Plakat „Profis fahren mit Helm“. Hier gibt es Tipps, was beim Kauf eines Fahrradhelms beachtet werden sollte. Herausgegeben hat das Plakat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV Information 202-026).

http://publikationen.dguv.de

Fördergelder für die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern

Elektrisch unterstützte Lastenräder können im Lieferverkehr einen merklichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Deshalb fördert das Bundesumweltministerium nun die Anschaffung solcher Räder. Zuschüsse können „elektrisch unterstützte Lastenfahrräder und Lastenradanhänger mit hoher Nutzlast und hohem Transportvolumen für den fahrradgebundenen Lastenverkehr“ erhalten. Förderanträge nimmt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) entgegen. Der Fördersatz beträgt 30 Prozent der Ausgaben für die Anschaffung, maximal jedoch 2.500 Euro pro Lastenfahrrad, -anhänger oder -gespann.

Weitere Informationen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle unter:
www.bafa.de

© Thinkstock/iStock/Markus Mainka

Mut-Tour soll aufklären

Wer sich im Juni, Juli oder August sportlich für einen guten Zweck engagieren möchte, kann sich der Mut-Tour anschließen. Auf Tandems, in Zweierkajaks und zu Fuß wollen die Teilnehmer, die überwiegend persönliche Depressionserfahrungen haben, ganz Deutschland durchqueren und anderen Menschen Mut machen, unverkrampft mit dem Thema Depression umzugehen. Bundesweit gibt es in 60 Orten Infostände und Mitfahraktionen. Trägerin der Aktion ist die Deutsche DepressionsLiga, finanzielle Unterstützung kommt unter anderem von der Deutschen Rentenversicherung.

www.mut-tour.de/sei-dabei

Logistik: UPS will eigene Elektrolieferwagen bauen

Auch der Paketdienstleister UPS will den Bau eigener elektrisch betriebener Zustellfahrzeuge vorantreiben. In Kooperation mit der amerikanischen Firma Workhorse sollen elektrisch betriebene Zustellfahrzeuge entwickelt werden. Laut UPS soll bei gleichen Anschaffungskosten die Energieeffizienz 400 Prozent höher sein als bei konventionell angetriebenen Modellen. Zunächst planen die Partner einen Feldtest mit 50 Fahrzeugen in den USA.

www.vision-mobility.de

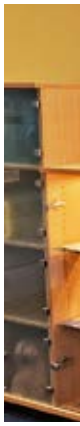
Call Center war gestern

Am Rand der Stadt Weiden in der Oberpfalz betreibt die Deutsche Post eines der modernsten Call Center Deutschlands. Ein Vorzeigemodell für die gesamte Branche.

Gleich zu Beginn des Rundgangs sorgt Sieglinde Ostermeier für Klarheit: „Natürlich verwenden wir im täglichen Sprachgebrauch ab und zu noch den Begriff Call Center. Doch de facto sind wir hier in Weiden weit mehr als das – wir sind das Customer Contact Center der Zukunft."

Kontakt auf allen Kanälen

Von Weiden aus werden gut 1,3 Millionen Kunden weltweit betreut – in allen wichtigen Sprachen sowie über alle medialen Kanäle unserer Zeit. Sieglinde Ostermeier spricht von „touchpoints" und meint damit Telefon, Fax, E-Mail, SMS, Facebook, WhatsApp oder den Onlinechat. Ein über Jahrzehnte gewachsener Kundenstamm von Briefmarkenliebhabern sowie Privat- und Geschäftskunden findet in den 180 Mitarbeitern des Customer Contact Centers gut ausgebildete Gesprächspartner aller Altersgruppen. Jeder neue Mitarbeiter bekommt einen persönlichen Coach, um in die faszinierende Welt der Philatelie einzutauchen. Übrigens nicht nur zu Postwertzeichen von damals und heute. Auch historische wie aktuelle Münzen und Sonderprägungen, ja sogar Bücher, Kalender, Büroartikel, Blechspielzeug und die Star-Trek-Staffeln eins bis drei auf 23 DVDs werden von hier aus in die Welt verkauft. Geschäftskunden können seit Neuestem auch „Warenpost National" ordern. Die Konfektionierung und der Versand der Bestellungen erfolgen unmittelbar aus dem benachbarten Logistikzentrum, denn die Betriebsräume liegen in dem 2002 gegründeten Service- und Versandzentrum der Deutschen Post. Zum Aufgabengebiet gehört außerdem die Betreuung der über 13.600 Pakethops in ganz Deutschland. Von der Ersteinrichtung der Technik bis zur logistischen und thematischen Betreuung im Alltagsgeschäft bekommen sie sechs Tage die Woche von sieben bis 20 Uhr Hilfestellung. „Und zehn Philateliemessen in ganz Deutschland managen wir pro Jahr auch noch", ergänzt Ostermeier mit Stolz. Gemeinsam mit vielen Kollegen hat sie die Philatelie in Weiden zu einer eigenständigen internationalen Marke gemacht.



Mitarbeiterstimmen

Marianne Schwindl (58), Schwerpunkt Paketshop-Betreuung

Das Betriebsklima ist schon sehr gut hier, zudem macht mir die Betreuung der Postkollegen draußen im Land richtig Spaß – und das, obwohl einzelne Telefonate mehrere Stunden dauern können.

Martin Tkotz (33), ehemals Postzusteller, jetzt Schwerpunkt Paketshop-Betreuung

Die Zeiten, in denen ich bei Wind und Wetter draußen sein musste, vermisse ich gar nicht. Die nötige Bewegung hole ich mir abends beim Sport oder am Wochenende.

Blick in eines der Großraumbüros mit ausgeklügelter Licht- sowie Klimatechnik, ergonomischen Arbeitsplätzen und „warmen“ Farben.

Dem Datenschutz verpflichtet

Die Kundenverbindungen im Bereich Philatelie bestehen vielfach seit Jahrzehnten. Premiumkunden haben ihren persönlichen Ansprechpartner, mit dem sie auf Augenhöhe über ihre Leidenschaft kommunizieren können. Das bedingt eine umfassende Speicherung relevanter Kundendaten, deren Schutz für Ostermeier ein ganz besonderes Anliegen ist. Die aktuellsten Datenschutzbestimmungen werden hierbei penibel eingehalten. „Unsere Agents sehen auf dem Bildschirm die Bestellhistorie der letzten zwei Jahre“, erklärt sie. „Das ist wichtig für die kompetente Beratung im Tagesgeschäft.“ Weiter zurückliegende Daten oder Details über die Sammlungen und Vorlieben des Kunden sind nur dem persönlichen Betreuer zugänglich.

Das Klima stimmt

In den Großraumbüros stehen 160 nahezu identische, ergonomisch gut ausgestattete Bildschirmarbeitsplätze bereit. Im Zwei-Schicht-Betrieb von 7 bis 20 Uhr sind hier rund 180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt (der Männeranteil liegt bei rund 15 Prozent). Gerne würde Ostermeier mehr Personal einstellen, aber es fehlt an geeigneten Bewerbern.

Die Räume sind in hellen, warmen Farbtönen gehalten, durch die Fenster kommt viel Tageslicht herein, die Raumtemperatur liegt bei 22 Grad, die Luftfeuchtigkeit zwischen 40 und 50 Prozent. „Das ist das perfekte Arbeitswohlfühlklima“, erklärt die studierte Wirtschaftspsychologin Ostermeier, „das haben unzählige Studien ergeben.“ Die modernen 22-Zoll-Monitore sind entspiegelt, halbhohe Trennwände schaffen persönlichen Raum, erlauben aber gleichzeitig den Blickkontakt mit Kolle-

Sieglinde Ostermeier
1987 kam Sieglinde Ostermeier (57) als Diplom-Betriebswirtin zur Post, durchlief mehrere Stationen im Ruhrgebiet, bevor es sie im Jahr 2000 zur Philatelie nach Weiden zog. Ab 2002 leitete sie dort den Aufbau des Versandzentrums samt Kundenservice, 2004 übernahm sie die Leitung des Call Centers, 2012 absolvierte sie erfolgreich das berufsbegleitende Studium der Wirtschaftspsychologie.

Marina Völkl (27), Coaching und Wissensmanagement

Als Coach ist mir die fundierte Ausbildung meiner Kolleginnen und Kollegen sehr wichtig. Das reicht von der intensiven Einarbeitung bis zur Pflege unserer riesigen Wissensdatenbank, auf die jeder von uns direkt am Arbeitsplatz während des Kundenkontakts Zugriff hat.

Jasmin Stein (28), Customer Contact Agent

Wenn mich mal ein nicht so rund gelaufener Kundenkontakt doch bis in den Abend verfolgt, dann gehe ich Musik machen – richtig laute Musik. (Sie spielt E-Gitarre in der Rockband eXcage, Anmerkung der Redaktion)

Sabrina Ladenthin (23) und Julia Ausserer (24), Betreuung Onlinekunden

Wir müssen uns innerhalb von Sekunden auf den Kunden und seine Stimmung einstellen. Aber richtig belastende Telefonate gibt es selten. Selbst Kunden, die wir an ihren Zahlungsverzug erinnern, sind meistens sehr nett und oftmals handelt es sich nur um ein Versehen.

gen und fördern das Gemeinschaftsgefühl. Jeder Mitarbeiter darf ein persönliches Ausstattungsstück an den Arbeitsplatz mitbringen. Auch Getränke am Platz sind erlaubt, Mineralwasser ist frei. Essen hingegen wie auch eigene Sitzmöbel oder Topfpflanzen sind absolut tabu. Alle für das Wohlfühlraumklima aufgestellten Pflanzen stecken in hygienischer Hydrokultur, um die Ausbreitung von Keimen zu minimieren.

Gesundheit ist für Sieglinde Ostermeier ein zentrales Thema: Ein hoher sechsstelliger Betrag wurde allein in die ergonomische Bestuhlung der Arbeitsplätze investiert. In Zusammenarbeit mit der Barmer Ersatzkasse werden jährlich kostenlose Grippeschutzimpfungen als Prävention angeboten. Natürlich freiwillig und mit Vierfachschutz. Etliche Mitarbeiter besuchen die Kurse, die zu Themen wie Rückengesundheit, richtigem Sitzen, Stimmtraining und Stimmpflege oder Gymnastik am Arbeitsplatz angeboten werden. Rege nachgefragt ist außerdem der eigens eingerichtete Ruheraum mit gedämpftem Licht, plätscherndem Zimmerbrunnen und leiser Musik, den jeder nutzen kann, um zwischendurch „herunterzufahren“. Zwei Minuten je Arbeitsstunde sind frei, selbstverständlich kann auch pro Schicht gesammelt werden.

Das alles in Kombination mit gemeinsamen Freizeitaktivitäten führt zu einem besonderen Arbeitsklima. Und das ist genauso messbar wie das Wohlfühlklima im Raum: „Wir bekommen bei unabhängigen Befragungen nicht nur ein ‚gut bis sehr gut‘ von unseren Kunden,“ bringt es Sieglinde Ostermeier beim Abschied auf den Punkt, „sondern wir liegen auch bei der Mitarbeiterzufriedenheit deutlich über 80 Prozent und haben fast keine Fluktuation.“

Text und Fotos: Heinz E. Studt
Journalist mit Schwerpunkt Transport und Logistik

Branchenregel für Call Center:
DGUV Regel 115-402
publikationen.dguv.de

Mitarbeiter, die sich am Arbeitsplatz wohlfühlen, sprechen ganz anders mit Kunden.

Der Ruheraum ist auch optisch mit stets geschlossenen Jalousien vom Großraumbüro getrennt, leise Musik und gedämpftes Licht fördern Entspannung und Erholung.

Jens Manthey, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Ich habe das Call Center in Weiden viele Jahre betreut. Die Betriebsleitung ist sehr aufgeschlossen für Maßnahmen zum Gesundheitsschutz. Wir haben zum Beispiel gemeinsam die Einrichtung verändert, sodass die Arbeitsplätze ergonomisch optimal gestaltet sind. Außerdem haben wir ein umfangreiches Stimmtraining für die Mitarbeiter angeboten.

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

© Gettyimages/Eric Audras

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.

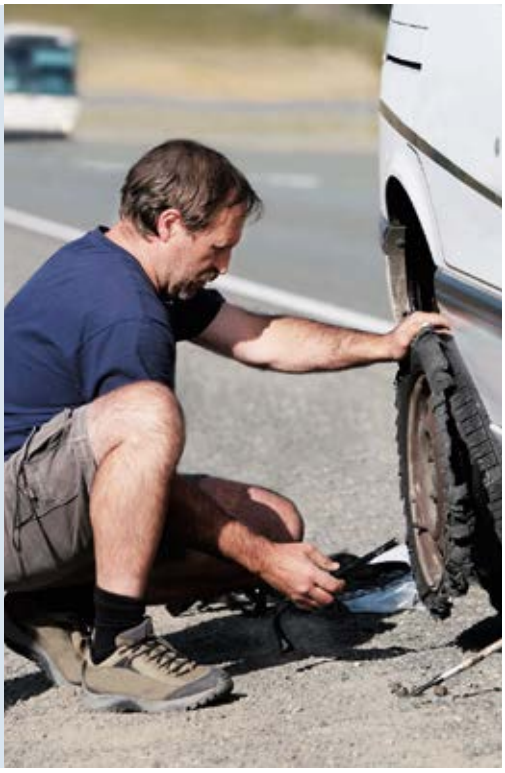
Welche Bußgelder in Urlaubsländern drohen, hat der ADAC zusammengestellt: www.adac.de

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

Wenn die Seele schnelle Hilfe braucht

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

„Als vor meinen Augen auf der Kreuzung der Radfahrer überfahren wurde, war ich erst wie gelähmt. Ich kann mich gar nicht mehr richtig erinnern. Aber dann bin ich hingelaufen. Er lebte noch. Irgendwann kam endlich der Rettungswagen. Auch um mich hatte sich dann jemand gekümmert. Ich werde dieses Erlebnis einfach nicht los! Immer wieder läuft es wie ein Film vor meinem inneren Auge ab.“

Diese Schilderung ist typisch für eine traumatisierte Person. Im Beispiel ist der Betroffene nicht aktiv am Unfall beteiligt, sondern er muss miterleben, wie jemand getötet wird. Das ist ein traumatisierendes Ereignis. Auch ein Fahrer, der zum Beispiel einen schweren Verkehrsunfall verursacht, kann diese schlimme Erfahrung selten allein bewältigen.

In den Mitgliedsbetrieben der BG Verkehr ereignen sich die meisten schweren Arbeitsunfälle im Straßenverkehr. So ist es nicht verwunder-

lich, dass tiefe 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.

„Plötzlich rannte laut bellend ein großer Hund auf mich zu. Er sprang an mir hoch und schnappte nach meinem Gesicht. Als ich versuchte, ihn abzuwehren, hat er sofort zugebissen. Der Besitzer hat nur gelacht. Wenn ich jetzt auf meiner Tour ein lautes Bellen höre, erschrecke ich und bekomme Herzrasen. Ich habe dann furchtbare Angst, alles könnte wieder passieren."

In Berufen mit Kundenkontakt erleben die Beschäftigten ein hohes Gewalt- und Aggressionspotenzial. Verbale Konflikte gehören zum Alltag, darauf kann man sich vorbereiten. Die Erfahrung, bedroht, verletzt oder gedemütigt zu werden, belastet dagegen so stark, dass es vielen Betroffenen schwerfällt, 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 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 Ereignisse, 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 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 im Bereich „Post, Postbank, Telekom", die ein traumatisierendes Erlebnis hatten und gemeldet haben, sind im Mittel 28 Tage arbeitsunfähig, 14 Prozent werden länger als ein Jahr krankgeschrieben (Zahlen für das Jahr 2015).

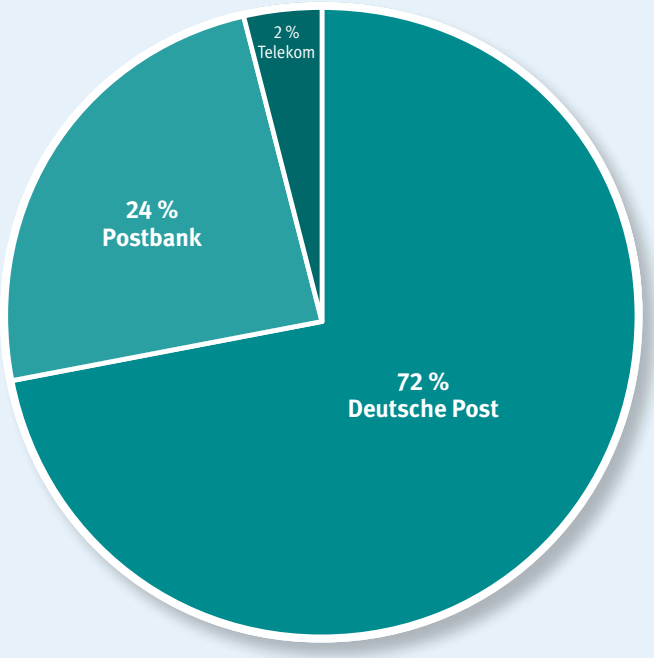
Auswertung für das Jahr 2015

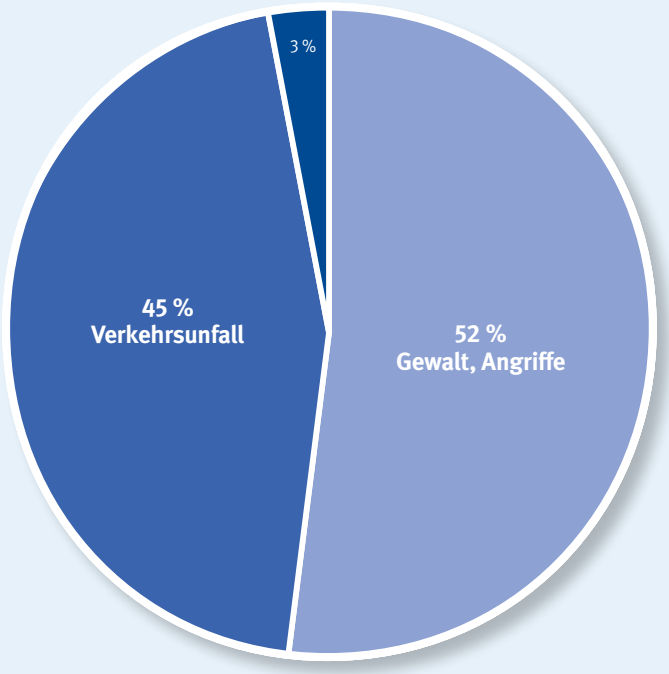
Um einen Überblick über die traumatischen Vorfälle in den bei uns versicherten Branchen zu erhalten, wurden die Arbeitsunfälle (ohne Wegeunfälle) des Jahres 2015 rückblickend ausgewertet. Für diesen Zeitraum lassen sich verlässliche Aussagen zur Behandlungsdauer machen. Insgesamt wurden der damaligen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

© Fotolia/ybenjaminnolte

AUSWERTUNG NACH BETRIEB (2015)

Aus dem Bereich „Post, Postbank, Telekom“ wurden 29 Arbeitsunfälle nach einem traumatischen Ereignis gemeldet. Fünf Personen hatten neben der psychischen auch eine körperliche Verletzung.





UNFALLHERGÄNGE

Verkehrsunfälle (keine Wegeunfälle, sondern Unfälle im Dienst) und das Erleben von Gewalt sind die Hauptursachen für die psychische Verletzung.

Bei der ehemaligen Unfallkasse Post und Telekom wurden 29 Fälle gemeldet, die sich in 45 Prozent Verkehrsunfälle und 52 Prozent Gewaltvorfälle aufteilen lassen. Raubüberfälle kamen vor allem in Bankfilialen vor, aggressive Handlungen, Hundebisse und Verkehrsunfälle bei der Brief- und Paketzustellung. Die Hälfte der Betroffenen (52 Prozent) nahm das Angebot einer Psychotherapie wahr.

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. Zu den Faktoren, die die Verarbeitung von Extremereignissen erschweren, zählen beispielsweise psychische Vorerkrankungen, stressige rechtliche Auseinandersetzungen und mangelnde Unterstützung vom Arbeitgeber.

Damit eine Therapie schnell und unbürokratisch in die Wege geleitet werden kann, sollten sich Betroffene als Erstes an die betriebsinternen Sozialberater wenden. Alle wichtigen Informationen zum Umgang mit traumatisierenden Ereignissen sowie Vordrucke zur Meldung des Unfalls finden Sie in der „Notfallmappe“, die im Medienkatalog der BG Verkehr erhältlich ist.

Dr. Eva Winkler
Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr

Weitere Informationen:
Notfallmappe – traumatisierende Ereignisse
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

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

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

Seminare für die Mitgliedsunternehmen Post, Postbank Telekom:
Ausbildung von Sozialberatern zu Erstbetreuern nach psychisch traumatisierenden Ereignissen
www.bg-verkehr.de/seminare | Webcode: 16807514

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 71 „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.

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 gewesen. 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)

Seminare der BG Verkehr zum Thema Führung:
www.bg-verkehr.de/seminare

Auszug aus dem Seminarprogramm:
- Verkehrswirtschaft: Kompetent unterweisen
- Gesundheitsförderung im Betrieb
- Post, Postbank, Telekom: Die Führungskraft im Spannungsfeld zwischen Management und Betriebsgeschehen

www.kommmitmensch.de

FAS konsequent nutzen

Fahraufgaben werden immer komplexer und anspruchsvoller. Der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen ist die logische Konsequenz – dennoch schalten Fahrer sie oft aus. Die BG Verkehr plädiert für ein Umdenken.

Fahrerassistenzsysteme (FAS) unterstützen bei der Fahraufgabe und gleichen innerhalb physikalischer und technischer Grenzen Fahrfehler aus. Sie tragen deutlich zur Unfallvermeidung und Minderung von Unfallfolgen bei. In der Unfallstatistik der BG Verkehr sind die häufigsten Ursachen für tödliche Lkw-Unfälle im Straßenverkehr das Auffahren auf andere Fahrzeuge und das Abkommen von der Fahrbahn. In Untersuchungsberichten stehen oft die Begriffe unangepasste Geschwindigkeit, Ablenkung und Müdigkeit. Ein weiterer auslösender Faktor dafür dürfte oft Stress (bei der Arbeit oder im Privatleben) oder auch Nacht- beziehungsweise Schichtarbeit sein.

Ein wichtiger Schritt war die EU-weite Verpflichtung zum Einbau eines elektronischen Stabilitätsprogramms im Jahr 2009 sowie eines Notbremsassistenten und eines Spurverlassenswarners bei der Erstzulassung schwerer Nutzfahrzeuge im November 2015. Notbremsassistenten der zweiten Generation könnten laut Berechnungen der Unfallforschung der Versicherer die Anzahl der Lkw-Auffahrunfälle halbieren. Laut Kraftfahrt-Bundesamt wurden im Jahr 2016 über 30.000 Fahrzeuge mit diesen Systemen neu zugelassen. Das ist ein Grund zum Optimismus – allerdings kann auch die modernste Technik nur dann arbeiten, wenn sie eingeschaltet ist. Und daran scheitert es in der Praxis leider häufig.

Typische Unfälle, die FAS verhindert hätten

In den letzten Jahren waren Auffahrunfälle und Abkommen von der Fahrspur die häufigsten Unfallursachen bei tödlichen Unfällen im Zuständigkeitsbereich der BG Verkehr. Dabei ereignen sich Auffahrunfälle fast ausschließlich auf Autobahnen. Häufig wird ungebremst auf ein Stauende aufgefahren. Kommen Fahrzeuge von der Fahrbahn ab, kippen sie um, überschlagen sich beziehungsweise prallen gegen ein Hindernis. Beim Verlassen der Fahrspur geraten die Fahrzeuge unter Umständen in den Gegenverkehr, da diese Unfälle häufig auf Landstraßen verursacht werden.

Die Folgen sind in allen Fällen verheerend. Tote, Schwerverletzte und trauernde Hinterbliebene sind das furchtbare Resultat dieser schweren Unfälle. Darüber hinaus bedeutet dies auch eine hohe Belastung für die Beitragszahler der BG Verkehr. Die Versorgung eines Schwerverletzten oder die unter Umständen jahrzehntelange Rentenzahlung an Verletzte und Angehörige verursacht Kosten im hohen sechsstelligen Bereich.

Verantwortung beim Abschalten von FAS

Stellen Fahrer die Assistenten ab, könnte nach einem Unfall der Verdacht auf grobe Fahrlässigkeit bestehen. Unter Umständen kommen Forderungen der Versicherung, Regressforderungen oder auch ein Bußgeld auf die Betroffenen zu. Die BG Verkehr empfiehlt den Fahrern dringend, die Fahrerassistenzsysteme eingeschaltet zu lassen. Für Unternehmer empfiehlt sich, eine Dienstanweisung zur Aktivierung von FAS zu erlassen.

Es kann Situationen geben, in denen Systeme sich selbst abschalten beziehungsweise abgeschaltet werden, zum Beispiel bei überlagerten Markierungen in Baustellen. In diesem Fall genügt die Deaktivierung des Spurhalteassistenten, andere Systeme können in der Regel angeschaltet bleiben. Nach der Baustelle ist es wichtig, die FAS wieder zu aktivieren – was leider oft vergessen wird! Darum fordert die BG Verkehr, dass sich FAS nach einer bestimmten Zeit automatisch reaktivieren. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Systeme im Notfall zur Verfügung stehen und Unfälle vermeiden. Vom Pkw bis zum schweren Nutzfahrzeug gibt es unterschiedliche FAS, deren

Fahrerassistenzsysteme könnten viele schwere Lkw-Unfälle verhindern.

© Gettyimages/Sean Gallup/Staff

Einbau zwar nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, aber dennoch je nach Fahraufgabe und Anforderungsprofil entscheidende Vorteile bringt. Wer den Zugewinn an Sicherheit und Komfort kennengelernt hat, verzichtet nur noch selten darauf. Beim Kauf von Neufahrzeugen sind Einweisungen für die Fahrer direkt beim Hersteller von großem Nutzen. Fahrer lernen so aus erster Hand, wie die Systeme funktionieren, zum Beispiel, dass der adaptive Tempomat nicht die Funktion eines Notbremsassistenten erfüllt.

Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs der BG Verkehr, betont: „Das Können der Berufskraftfahrer will niemand infrage stellen, ganz im Gegenteil: Die gut ausgebildeten und erfahrenen Profis auf der Straße sind unersetzlich. Aber genauso wie ein Chef im Büro von guten Mitarbeitern profitiert, sollte sich der Chef am Steuer gute Assistenten leisten."

Hans Heßner
Referent für Straßenverkehr bei der BG Verkehr

Statistik der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Die BG Verkehr erfasst nur die Unfälle der Mitgliedsunternehmen. Die Unfallforschung der Versicherer in Deutschland erhebt eigene Daten, die sie uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat. Alle Zahlen beziehen sich auf Lkw der EU-Typklasse N3 (Güterkraftfahrzeuge mit über zwölf Tonnen zulässiger Gesamtmasse).

ANZAHL DER SCHWEREN UNFÄLLE

Sonderauswertung der amtlichen Unfallstatistik für das Jahr 2014: Schwere Nutzfahrzeuge waren in Deutschland in 2.556 Unfälle mit Schwerverletzten und in 475 Unfälle mit Getöteten verwickelt. Die Unfälle verteilten sich zu ungefähr je einem Drittel auf Innerortsstraßen (35 %), Landstraßen (34 %) und Autobahnen (31 %). In die insgesamt 9.919 Unfälle mit Personenschaden (also Unfälle sowohl mit der schwersten Unfallfolge „getötet", „schwer verletzt" als auch „leicht verletzt") waren 4.310 Sattelzugmaschinen mit inländischer und 1.784 mit ausländischer Zulassung verwickelt.

TOTE UND SCHWERVERLETZTE

2014 wurden laut amtlicher Statistik bundesweit 499 Menschen bei Unfällen mit schweren Lkw getötet. Darunter waren 49 Lkw-Insassen. 3.248 Menschen wurden schwer verletzt, darunter 560 Insassen von Lkw.

AUFFAHRUNFÄLLE

Die Auffahrunfälle werden in der amtlichen Statistik nicht separat erfasst. Die UDV hat 2016 im Rahmen eines Forschungsprojekts eine Totalerhebung im Land Brandenburg durchgeführt. Darin machten Auffahrunfälle durch den Lkw auf vorausfahrende oder stehende Fahrzeuge 17 Prozent aller schweren Unfälle aus. Sie haben oft sehr gravierende Auswirkungen, ein Drittel der Unfalltoten mit Beteiligung von N3-Lkw geht darauf zurück.

ABKOMMEN VON DER FAHRBAHN

2014 gab es laut amtlicher Statistik bundesweit 191 Unfälle ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer mit Schwerverletzten und acht Alleinunfälle mit Todesfällen. In der Regel sind dies Unfälle, bei denen das Fahrzeug nach links oder rechts von der Fahrbahn abgekommen ist.

Im Jahr 2016 ereigneten sich in Brandenburg 20 Unfälle dieser Art mit schweren Unfallfolgen, 22 Lkw-Insassen wurden dabei schwer verletzt, getötet wurde niemand. Von den 20 Alleinunfällen geschahen acht in den Nacht- und frühen Morgenstunden, zwischen 18 und 6 Uhr.

SONSTIGE UNFALLURSACHEN

Dazu zählen Abbiegevorgänge wie das Rechtsabbiegen innerorts, vor allem Unfälle mit Radfahrern sowie das Linksabbiegen außerorts, bei dem entgegenkommender Verkehr nicht beachtet wird. Abbiegeunfälle sind damit bei N3-Güterkraftfahrzeugen deutlich überrepräsentiert. Fahrunfälle, etwa durch Verlust der Kontrolle über den Lkw, sind hingegen im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern deutlich unterrepräsentiert.

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.

© Deutsche Post DHL Group

© 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.

© 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

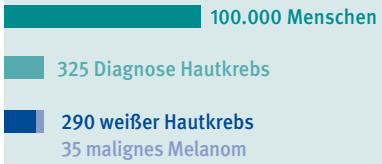
Seit 2015 können bestimmte Formen des hellen Hautkrebses, die durch Sonneneinstrahlung verursacht wurden, als Berufskrankheit anerkannt werden. Besonders Menschen, die viel im Freien arbeiten, sind häufig betroffen. Allerdings ist es oft schwer nachweisbar, ob die Erkrankung durch die Berufstätigkeit 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

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.

Verletzungen

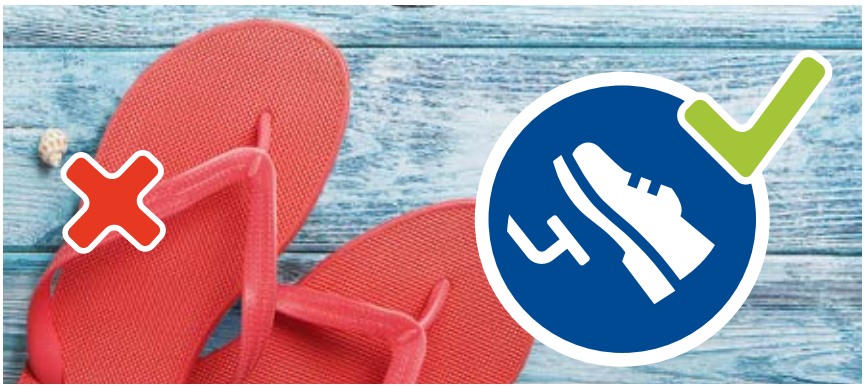
Die Geldbotin, die in den Lauf einer Waffe blicken musste, der Lkw-Fahrer, der beim Abbiegen ein Kind übersehen und schwer verletzt hat, die Angestellte, die von einem Kollegen sexuell bedrängt wurde, aber auch der Busfahrer, der morgens im Streit mit seiner Ehefrau aus dem Haus gegangen ist – sie alle 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