

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der  BG Verkehr



Training für Zusteller | 23

Konflikte mit Hunden

Seminare Wissen für die Praxis | 14

Reportage Sonderfahrplan zur Weltmeisterschaft | 16



Die „Aktion Abbiegeassistent“ bringt die Sicherheit weiter voran.

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

Leserbriefe:

Sie haben Fragen, Anregungen,
Lob oder Kritik? Schicken Sie
einfach eine E-Mail an:
redaktion@sicherheitsprofi.de

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

Liebe Leserin, lieber Leser,

selten hat eine Aktion eines Bundesverkehrsministers wohl so viel Zustimmung ausgelöst wie vor Kurzem die „Aktion Abbiegeassistent“. Viele haben sich zu Wort gemeldet, kommentiert und unterstützt. Wir auch. Schade ist eigentlich nur, dass diese breite Unterstützung erst jetzt zustande kommt. Es tut gut zu lesen, dass Presse und Öffentlichkeit sehr fair berichten und auf ungerechtfertigte Schuldzuweisungen verzichten. Diese Unfälle sind traurig genug.

Was mich bei diesem Thema wundert: Ich werde immer noch gefragt, warum sich die BG Verkehr so stark engagiert. Die Antwort ist ganz einfach: Zu den Betroffenen gehören immer auch unsere Versicherten. Sie sind es, die beim Rechtsabbiegen nur hoffen können, immer alles im Blick zu behalten. Und sie müssen mit den auch für sie traumatischen Folgen eines Abbiegeunfalls leben. In unserer Berufsgenossenschaft haben wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgebildet, die in diesen Fällen helfen. Diese sogenannten Traumatolten sind erste Ansprechpartner, sie unterstützen und beraten und vermitteln die Betroffenen bei Bedarf unbürokratisch innerhalb einer Woche an spezialisierte Psychotherapeuten. Erst in der letzten Ausgabe unseres Magazins haben wir darüber berichtet.

Die Aktion von Minister Scheuer kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es bei den Abbiegeassistenten noch viel zu tun gibt. Derzeit reicht die Bandbreite der technischen Lösungen noch von einfachen Warngeräten bis hin zu hochkomplexen Radarsystemen. Was wir brauchen, sind klare technische Mindeststandards und eine möglichst rasche Verständigung auf europäischer Ebene. Bis dahin freuen wir uns über alle Unternehmer, die nicht abwarten, sondern sich engagieren – indem sie zum Beispiel an Schulen den toten Winkel demonstrieren oder regional an der Entschärfung von Unfallschwerpunkten mitwirken.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr



08

© Picture Alliance/AP Photo



23

© gettyimages/Johnner RF



28

© gettyimages/PeopleImages

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Meldungen
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten 11

Sicher & gesund

Die letzte Meile der Zukunft
Rückblick auf die Branchenkonferenz 08

Kampagne kommmitmensch
Führen durch Kommunikation 12

Seminarprogramm 2019
Die neuen Angebote der BG Verkehr zur Aus- und Fortbildung 14

Reportage: Sonderfahrplan
Elite Traffic Hamburg fährt Sportler bei der Rollstuhlbasketball-WM 16

Emotionen
Neue Schwerpunktaktion des DVR 22

Konflikte mit Hunden
Körpersprache schützt vor Bissen 23

Gut versichert

Rechtstipp
und Kurzmeldungen 26

Selbstverwaltung
Wie arbeitet ein Rentenausschuss? 27

Gesund im Büro
Tipps für Ihre Gesundheit 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

BG Verkehr für sicherere Busse

Die furchtbaren Bilder des ausgebrannten Busses, in dem im Juli 2017 auf der Autobahn 18 Menschen ums Leben kamen, haben viele noch im Kopf. Den Insassen wurde zum Verhängnis, dass sich nach dem Aufprall im Innenraum des Busses schlagartig Feuer und Rauch ausbreiteten. Leider kein Einzelfall: Auch bei ähnlichen Unfällen in der Vergangenheit war die Zeit für eine Selbstrettung der Fahrgäste oft zu kurz. Die im Innenraum verbauten Materialien schneiden in puncto Brandsicherheit im Vergleich mit Zügen, Schiffen oder Flugzeugen sehr schlecht ab.

Die BG Verkehr fordert deshalb strengere Vorschriften. „Die Materialien, die in Bahnen verbaut werden, haben bereits strenge Sicherheitstests bestanden. Sie sollten zukünftig auch im Innenraum von Bussen genutzt werden“, so Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention bei der BG Verkehr.

© Picture Alliance/Revierfoto/dpa



Die unterschätzte Gefahr

Ein Arbeitsunfall – da entstehen vor dem inneren Auge oft dramatische Bilder, wie das des vom Gerüst in den Tod gestürzten Bauarbeiters, über dessen Schicksal die Lokalzeitung berichtete. Tatsächlich ist ein Großteil der Unfälle, die sich bei der Arbeit ereignen, viel banaler. Rund ein Fünftel aller Arbeitsunfälle rühren in Deutschland daher, dass Menschen in ihrem Job ausrutschen, stolpern oder stürzen. Tagtägliche Missgeschicke, die aber oft zu schmerzhaften Folgen wie Zerrungen, Verstauchungen, Prellungen oder sogar zu Knochenbrüchen und zu längeren Ausfällen führen.

Beschäftigte im Außendienst wie Zusteller sind aus naheliegenden Gründen öfter betroffen als Büroangestellte. Aber gefeilt sind auch diese nicht. Immerhin ereigneten sich laut einer Statistik der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung aus dem Jahr 2015 von den 176.575 Arbeitsunfällen durch Rutschen, Stolpern oder Stürzen alleine 33.174 in einem Verwaltungsgebäude.

Was hilft, solche Unfälle zu verhindern? Zum Beispiel genügend Licht im Treppenhaus, Ordnung im Büro, gutes Schuhwerk für draußen. Und vor allem: Aufmerksamkeit und Konzentration auf den Weg. Gerade im Herbst, wenn Dunkelheit und nasses, rutschiges Laub das Gehen erschweren, hilft dieser nur scheinbar banale Tipp gegen eine nur scheinbar banale Gefahr.

© gettyimages/Proxima13

tipp, tipp, tot

Einen Anruf beantworten, eine E-Mail lesen oder eine SMS tippen – jede Sekunde der Ablenkung ist lebensgefährlich. Die neuen Autobahnplakate warnen mit dem Slogan „tipp, tipp, tot“ davor, während der Fahrt das Handy zu nutzen. Mehr als 700 Plakataflächen entlang deutscher Autobahnen und Rastplätze werden mit den vom Bundesverkehrsministerium und Deutschen Verkehrssicherheitsrat in Auftrag gegebenen Motiven bestückt. Die Berufsgenossenschaften unterstützen die Plakataktion.



+ www.runtervomgas.de

© www.runtervomgas.de

Lärm messen mit der App?

Rund 100 verschiedene Lärm-Apps stehen zum Herunterladen bereit. Für eine seriöse Lärmmessung taugen diese aber nicht, gibt das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung zu bedenken. Der Grund hierfür ist einfach: Handys filtern bestimmte Frequenzen im Geräuschspektrum, damit vor allem Sprache gut verstanden wird und Umgebungsgeräusche weitestgehend ausgeblendet werden. Diese Filterfunktion kann sich zudem mit jedem Handyupdate ändern.

Holländischer Griff schützt Radfahrer

Die Niederlande sind ein Land der Radfahrer. Da überrascht es nicht, dass Autofahrer bereits in der Fahrschule lernen, wie sie ihre radelnden Mitbürger vor sogenannten Doorings-Unfällen (von Englisch „door“ = Tür) schützen können. Fahranfänger sollen es sich zur Gewohnheit machen, die Autotür beim Aussteigen nicht mit der Hand zu öffnen, die der Tür am nächsten ist, sondern mit der anderen. Fahrer öffnen die Tür also mit der rechten Hand, Beifahrer mit der linken. So muss sich der Fahrer nach links drehen und dabei geht sein Blick automatisch nach hinten. Dieser einfache Trick verhindert, dass Fahrradfahrer übersehen werden und durch ruckartig geöffnete Autotüren zu Schaden kommen. Die Stadt Berlin will nun verstärkt für den „holländischen Griff“ werben. Im Rahmen ihrer Aktion

„Rücksicht mit Rückblick“ verteilt sie kostenlose Aufkleber, die Autofahrer im Fahrzeuginneren anbringen können und die sie an den Handgriff erinnern sollen.



© gettyimages/gpointstudio

Orange wirkt besser

Als Warnfarbe ist Orangerot besser als Gelb. Im Gegensatz zu Gelb kommt der orangerote Farbton nämlich in der Natur nur sehr selten vor. Der Mensch erkennt diesen „Fremdkörper“ dadurch schneller. Das zahlt sich vor allem bei starker Sonneneinstrahlung in natürlicher Umgebung aus. Die beste Warnkleidung nutzt aber nichts, wenn sie falsch getragen und verdeckt wird. Pullover oder Regenjacken sollten grundsätzlich nicht über, sondern unter der Warnkleidung getragen werden.



© gettyimages/sergeyryzhov

Aktuelle Unfallmeldungen

Ins Schleudern geraten

Ein neu eingestellter Fahrer übernahm seinen Lkw und machte sich sehr früh morgens auf den Weg zu seinem ersten Einsatzort. Auf dem Rückweg gegen Mittag geriet er auf der Autobahn ohne erkennbaren Grund auf den Seitenstreifen und schleuderte in einen Graben. Das Fahrzeug wurde bei dem Unfall stark beschädigt, der angeschnallte Fahrer kam mit leichten Verletzungen davon. Der Lkw verfügte über einen Spurverlassenswarner, den der Fahrer abgeschaltet hatte.

Stich entzündete sich



© gettyimages/RobertAx

Bei seiner Arbeit am Kabelschacht wurde ein Monteur von einem Insekt in das Handinnengelenk gestochen. Zunächst erschien der Stich unauffällig. Im Laufe des Abends entzündete sich jedoch der gesamte Arm des Mannes. Er musste notfallmäßig im Krankenhaus behandelt werden und war mehrere Tage arbeitsunfähig.

Den Kopf gestoßen

Nachdem er Sendungen in einen Hausbriefkasten geworfen hatte, kehrte ein Zusteller zu seinem Fahrzeug zurück. Beim Einsteigen stieß er mit voller Wucht mit dem Hinterkopf gegen die Mittelsäule. Wegen starker Kopfschmerzen und Übelkeit suchte der Mann einen Arzt auf.



Stress an der Laderampe

Engpässe an Laderampen und damit verbundene Wartezeiten wirken sich negativ auf die Transportabläufe aus. Lkw-Fahrer und Rampenbetreiber nehmen die Entwicklung der Wartezeiten an Laderampen aber unterschiedlich wahr. Das zeigt eine Befragung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Während fast die Hälfte der befragten Fahrer angab, dass sich die Wartezeiten in den letzten fünf Jahren verlängert haben, meinten dies nur rund 16 Prozent der befragten Rampenbetreiber. Grund für die langen Warte- und Standzeiten an Laderampen sind oft Informationsdefizite und unklare Leistungsverpflichtungen, so das BAG. So gaben 65 Prozent aller befragten Fahrer und rund 32 Prozent aller befragten Rampenbetreiber an, nicht immer zu wissen, ob die Zuständigkeit für die Fahrzeugentladung vertraglich geregelt sei oder nicht. Rund 50 Prozent aller befragten Fahrer wissen im Vorfeld nie oder nur selten, ob sie ihr Fahrzeug selbst entladen müssen. Bei ausländischen Fahrern ist dieser Anteil mit rund 65 Prozent besonders hoch.

➕ Den vollständigen Bericht „Abläufe an der Laderampe verbessern“ gibt es im Internet: www.bag.bund.de

Wanzen im Gepäck

Wer den Verdacht hat, sich auf einer Reise Bettwanzen eingefangen zu haben, kann nun am Flughafen Frankfurt das Gepäck nach der Ankunft überprüfen lassen und so verhindern, dass die winzigen Blutsauger in die eigenen vier Wände gelangen. Dafür stehen Spürhunde des „Bed Bugs Team“ bereit, die speziell für das Aufspüren von Bettwanzen ausgebildet sind. Der Service kostet pauschal 106 Euro und muss bis zu drei Tage vor der Rückkehr per E-Mail angefordert werden. Bei einem positiven Befund kann ein am Flughafen ansässiger Kammerjäger angefordert werden.



Chemische Reaktionen vermeiden

Reinigungsmittel sollten nie miteinander gemischt werden. Andernfalls kann es zu gefährlichen chemischen Reaktionen kommen. Darauf weist die Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege hin. So könne beim Zusammentreffen von säurehaltigen und chlorhaltigen Reinigern giftiges Chlorgas entstehen, das die Atemwege verätzt. Auch im Haushalt sollte man nicht mit Kanonen auf Spatzen schießen. Desinfektionsmittel sind dort oft verzichtbar.

© ASFINAG



Bunter Belag gegen Geisterfahrer

Mit einer optischen Täuschung will die österreichische Verkehrsgesellschaft Asfinag künftig Falschfahrer stoppen. An vier Autobahnauffahrten im Raum Graz soll das mittels 3-D-Markierungen auf dem Asphalt gelingen. Wer in Fahrtrichtung fährt, nimmt die Applikation nur als bunten Belag wahr. In falscher Fahrtrichtung erscheint derselbe Belag aber wie eine hohe Barriere. Die optische Illusion soll dazu führen, dass die Fahrzeugführer, noch bevor sie zum Geisterfahrer werden, bremsen und umdrehen. Der Test soll ein Jahr lang laufen.

Hautschäden werden sichtbar

Zu geringer Sonnenschutz und die häufige Nutzung von Solarien erhöhen das Risiko, an schwarzem Hautkrebs zu erkranken. Mithilfe einer App kann man nun sehen, wie stark die eigene Haut im Lauf der Jahre geschädigt wird. „Die Sunface App zeigt die mittel- und langfristige Realität am eigenen Gesicht“, so Titus Brinker, Assistenzarzt an der Hautklinik Essen, der die App entwickelt hat. Nutzer können ein Selfie schießen, den Hauttyp und eine von drei Verhaltensweisen auswählen: Sonnenschutz, kein Sonnenschutz oder wöchentlicher Solariumsbesuch. Anschließend zeigt die App, wie das Gesicht in fünf oder 25 Jahren aussehen kann. Gleichzeitig wird berechnet, wie stark sich – je nach Verhalten – die Wahrscheinlichkeit erhöht, Hautkrebs zu bekommen.



Die App gibt es kostenlos für iPhones und Android-Smartphones.

Bewegung wirkt

Büroangestellte sitzen im Schnitt elf Stunden pro Tag. Das kann zu Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems, Übergewicht und Muskel-Skelett-Beschwerden führen. Haben Beschäftigte die Möglichkeit, sich im Büro zum Beispiel auf einem Deskbike zu bewegen, wirkt sich das dagegen positiv auf die Gesundheit und Stimmung aus. Das zeigt eine Studie, die das Institut für Arbeitsschutz und die Deutsche Sporthochschule gemeinsam mit der Deutschen Telekom AG durchgeführt haben. Allerdings hängen die positiven Effekte der Geräte von der Trainingshäufigkeit ab.

www.dguv.de/ifa | Webcode d1181565

© Christoph Papsch/BG Verkehr



Parken in zweiter Reihe bald teurer?

Parken oder Halten in zweiter Reihe könnte bald stärker sanktioniert werden, wenn dadurch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Die Verkehrsminister der Länder haben die Bundesregierung aufgefordert, Bußgelder für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial zu erhöhen. Dies betrifft etwa Raser, Drängler und Falschparker. Bislang liegt die Strafe bei 20 Euro. Allerdings könnten Paket- und Lieferdienste durch die schärferen Sanktionen Probleme bekommen, weil sie oft keine andere Möglichkeit haben, als in zweiter Reihe zu halten.

Starthilfe vom Taxi

Wenn das Auto nicht anspringt, können sich Fahrer auch ein Taxi für die Starthilfe rufen. Viele Taxiunternehmen in Deutschland bieten nach Angaben des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes diesen Zusatzservice an. Danach vermitteln örtliche Taxizentralen in wenigen Minuten einen Taxifahrer, der Starthilfe leistet. Je nach Stadt kostet der Service zwischen 15 und 25 Euro. Für alle, die nicht Mitglied in einem Automobilklub sind und auch keinen Schutzbrief von der Versicherung haben, ist das die preiswertere Variante, so der Ratgeber „Finanz-tipp“. Denn sonst kostete die Pannenhilfe oft mehr als 100 Euro.



© gettyimages/Don Mason/Blend Images LLC

Aktualisierte Satzung

Am 9. Mai 2018 hat die Vertreterversammlung der BG Verkehr den dritten Nachtrag zur Satzung vom 12. Januar 2016 beschlossen. Die vom Bundesversicherungsamt genehmigte Fassung trat am 19. Juli 2018 in Kraft. Die Satzung enthält Anpassungen an die Regelungen zum Mindest- und Höchstjahresarbeitsverdienst (§§ 37, 48 sowie 53) und eine Änderung in den Voraussetzungen für den Anschluss von Unternehmen an den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (§ 43). Darüber hinaus enthält die Satzung verschiedene redaktionelle Anpassungen.

Die neue aktuelle Fassung der Satzung finden Sie auf der Homepage der BG Verkehr.

www.bg-verkehr.de | Webcode 18302108

Die letzte Meile im Wandel

Zusteller werden auch in Zukunft unerlässlich sein. Aber ihre Arbeit verändert sich, wie eine Branchenkonferenz der BG Verkehr zeigte.

Die BG Verkehr bietet mit ihren Branchenkonferenzen eine Plattform zum Austausch über aktuelle Themen und Entwicklungen einer Branche. Am 14. Juni lud sie zur ersten Branchenkonferenz für die Kurier-, Express- und Postdienste (KEP) ein. Die Veranstaltung zum Thema „Auslieferung auf der letzten Meile im Wandel – Chancen für den Arbeitsschutz“ stieß auf großes Interesse.

Die KEP-Branche durchläuft einen tiefgreifenden Veränderungsprozess, der viele Bereiche umfasst – Technik, Organisation der Zustellung und letztendlich auch die Marktverhältnisse. Doch bei allen Veränderungen: Die letzte Meile braucht weiterhin den Menschen. Er kann am besten auf die spezifischen Bedingungen bei der Übergabe von Brief- und Paketlieferungen an den Kunden und auf dessen Bedürfnisse eingehen. Welche Rolle aber werden die Zusteller in der Zukunft einnehmen? Welche Chancen und Risiken sind mit den Veränderungen verbunden? Dies diskutierten die Teilnehmer der Branchenkonferenz.

Vor allem die rasante Zunahme der Paketsendungen und die Vielfalt der Sendungsarten sind Treiber für Veränderungen. Gleichzeitig haben es die Unternehmen mit geänderten Ansprüchen ihrer Kunden zu tun, die Zeit und Ort der Lieferung zunehmend selbst bestimmen wollen. Die Unternehmen antworten auf diese Nachfrage mit neuen Angeboten: Zustellung zu Wunschzeiten, Kofferraumzustellung, Paketboxen. Eine immer wichtigere Rolle spielen auch ökologische Fragen, Aspekte der Nachhaltigkeit und die Kostensituation in einem stark vom Wettbewerb gekennzeichneten Umfeld.

Die Branche treibt die Innovationen mit Nachdruck voran.

Die Branche treibt die Innovationen mit Nachdruck voran. Großes Potenzial besonders in der städtischen Zustellung bieten Lastenfahräder, ob mit Elektromotor oder

Brennstoffzellenantrieb. Damit Beschäftigte dieses Hilfsmittel gefahrlos nutzen können, sind allerdings einige Bedingungen zu beachten. Auch die Transportkapazität ist beim Lastenrad naturgemäß begrenzt, sodass weitere Strategien für die letzte Meile notwendig sind. Zustellfahrzeuge auf Elektrobasis wie der Streetscooter oder teilautonom fahrende Fahrzeuge, die zum Beispiel im Nahbereich dem Zusteller „folgen“, können Alternativen sein. So ermöglichen Letztere, dass Zusteller weniger häufig aus- oder einsteigen müssen. Ein positiver Nebeneffekt wäre, dass es dadurch weniger Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle gäbe.

Nicht immer sind die möglichen Auswirkungen der Innovationen eindeutig. So können Zustellungen zu verkehrsärmeren Zeiten der Belastung entgegenwirken, die Zusteller angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte in den Städten empfinden. Geplante Zustellungen auf Kundenwunsch oder eine Abendzustellung zwischen 18 und 21 Uhr verbessern die Möglichkeit, den Kunden anzutreffen. Gleichzeitig erschwert die da-

Die Rolle des Zustellers wird sich verändern

Eine Lösung für die Briefzustellung?
Der Roboter folgt der Zustellerin
auf ihrer Tour und entlastet sie
vom Gewicht der Sendungen.

Technische Neuerungen bieten Chancen, um Belastungen zu reduzieren.

mit verbundene größere Flexibilität es den Beschäftigten aber, Familie und Beruf zu vereinbaren. Der Einsatz von Exoskeletten kann bestimmte Hebe- und Tragevorgänge erleichtern, den Arbeitsalltag aber auch im wahren Sinne des Wortes durch die zusätzlich am Körper getragene Last „erschweren“. So werden viele der technischen Neuerungen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen nehmen. Im besten Fall bieten sie Chancen, um Belastungen, Gefährdungen und Unfälle zu reduzieren. Im schlechtesten Fall generieren sie neue Risiken.



© Fabian Haas

Auf der Branchenkonferenz stellte die Firma Rytle ein Lastenfahrrad mit Anfahrhilfe und spezieller Rahmenkonstruktion vor.

Pakete werden immer schwerer – wie kann man die Zusteller entlasten?

Radetzki: Zustellung ist ein körperlich anspruchsvoller Job. Neben den Gewichten müssen die Zusteller häufig auch einige Höhenmeter erklimmen. Aus diesem Grund versuchen wir die Zusteller mit gängigen Betriebsmitteln, wie beispielsweise Sack-Karren auszustatten. Zudem forschen wir auch an neuen Unterstützungsmitteln aus der Robotik. Zum einen testen wir aktuell verschiedene Exoskelette, die über der Kleidung getragen werden und die Bewegungen des Zustellers unterstützen. Insbesondere werden hier die unteren Rückenmuskeln beim Heben und Tragen entlastet. Auch Begleitroboter, wie der PostBOT, dienen dazu, die Belastung beim Transport von Sendungen zu reduzieren; körperlich anstrengendes Schieben und Ziehen entfällt vollständig.

Kundenwünsche ändern sich, der Kostendruck steigt. Welche Innovationen können da helfen?

Radetzki: Es werden intelligente Tourenplanungs-Algorithmen mit höherer Flexibilität notwendig, die die Kundenwünsche besser berücksichtigen – zum Beispiel Instant-, Same-Day-, Wunschzustellung, Re-Routing. Gleichzeitig müssen sie die Auslastung und Fahreigenschaften insbesondere von Elektrofahrzeugen berücksichtigen. Was wir brauchen, ist ein intelligenter Mix verschiedener Fahrzeugtypen, also zum Beispiel E-Transportern und E-Lastenfahrrädern. Und wir brauchen Robotiklösungen für die „letzte Meile“ in Kombination mit Mikrodepots und anderen Ablagestellen, die neue und effizientere Zustellkonzepte ermöglichen.

Und welche Rolle spielt dabei die Digitalisierung?

Radetzki: Die Digitalisierung ist eine wesentliche Voraussetzung, um

die verschiedenen Anforderungen und Wünsche der Kunden, Städte und Zusteller zusammenzubringen. Hierzu müssen die einzelnen Bausteine einer intelligenten Zustellung digital angeschlossen und vernetzt werden. Beispielsweise müssen Kundenpräferenzen genauso digital erfasst werden wie die für die Zustellung relevanten Informationen. Das umfasst Datenanalysen und Vorhersagen, Verkehrs- und Adressdaten, Paketinformationen, Fahrzeugdaten etc. Nur mit dieser breiten Datenbasis lässt sich Zustellung neu denken und neu erfinden. Auch der digitale Anschluss der Zustellfahrzeuge und Robotiklösungen sind hierfür essenziell.

Wie wird sich die Rolle des Zustellers verändern?

Radetzki: Zusteller werden in Zukunft immer mehr von Algorithmen sehr präzise zu den jeweiligen Adressen gelotst werden. Die Rolle des Zustellers wird sich zudem von der „letzten Meile“ auf den „letzten Meter“ verändern. Der Kontaktpunkt zum Kunden rückt in den Fokus, vor allem im Umgang mit dem Unerwarteten. Hier wird der Zusteller seine menschlichen Fähigkeiten – eine neue Situation schnell zu erfassen und darauf adäquat zu reagieren – ausspielen, beispielsweise wenn eine neue Baustelle den Zugang zum Haus und Kunden verändert, der Kunde spezielle Rückfragen hat oder eine Lebensmittellieferung hinter die Haustür geliefert werden soll.



Dr. Uwe Radetzki

Vice President Robotics and Innovation
bei Deutsche Post DHL

Hermes hat im vergangenen Herbst in Hamburg einen Lieferroboter getestet.

Was bedeutet das?

- ▶ **Mikrodepots:** kleine Lager wie zum Beispiel Container, in denen Zustelldienste kurzfristig Pakete ablegen, bevor sie von Zustellern per Lastenfahrzeug oder zu Fuß zum Kunden gebracht werden; in Berlin wird seit Kurzem so ein auch Mikrohub genannter Umschlagplatz von fünf Lieferdiensten gemeinsam genutzt
- ▶ **Tourenplanungsalgorithmen:** intelligente Software zur schnellen Berechnung möglichst optimaler Zustellrouten
- ▶ **Same-day delivery:** Auslieferung am selben Tag der Bestellung
- ▶ **Instant delivery:** Sofortzustellung
- ▶ **Exoskelett:** ein am Körper getragener „Roboteranzug“, der die Bewegungen des Trägers unterstützt und beim Heben schwerer Lasten hilft
- ▶ **Re-Routing:** während der Zustellung angepasste, dynamische Streckenführung
- ▶ **Last-Mile-Roboting:** Roboterunterstützung in der Logistik vom Depot bis zur Übergabe der Sendungen
- ▶ **Crowdworking:** die Auslagerung von Teilaufgaben an eine nicht dem Unternehmen angehörige Gruppe, die sich häufig digital vernetzt

© otzipka.de

Veränderungen wird es nicht nur durch technische Innovationen geben. Angesprochen wurden auf der Konferenz auch Marktveränderungen. Marktanteile zwischen bestehenden Anbietern und den neu auf den Markt eintretenden verschieben sich. Mehr Kleinunternehmen oder Crowdworking können weitere Trends darstellen. Auch hier sind die Richtung und die damit verbundene Möglichkeit der Einflussnahme offen.

Einig waren sich die Teilnehmer der Konferenz aber, dass die Veränderungen als Chancen genutzt werden sollten. Wichtig ist es, im Gespräch zu bleiben und gemeinsam an Lösungsvorschlägen zu arbeiten, sei es über runde Tische oder andere Austauschplattformen. Die Branchenkonferenz KEP hat hier einen ersten wichtigen Schritt zum Austausch geboten, den es nun zu verstetigen gilt. Dabei sollten sowohl große Unternehmen wie auch die mittelständischen und kleinen Unternehmen der Branche eingebunden werden. (rb)

Elektromobilität wird sich in breiter Form durchsetzen

Mit Mikrodepots, Paketrobotern und Drohnen gibt es neue Lösungen für die Zustellung auf der letzten Meile. Wo liegen ihre Vorteile, wo stoßen sie an Grenzen?

Vastag: Paketroboter und Drohnen eignen sich vor allem für spezielle Anwendungsbereiche. Ihre Vorteile sind gegeben, allerdings meist verbunden mit hohen Kosten. Noch sind sie nicht wirtschaftlich einsetzbar. Mikrodepots stellen schon eine allgemeinere Lösung dar, die ein breites Anwendungsfeld ermöglicht.

Wo sehen Sie vielversprechende Ansätze für die Zustellung der Zukunft?

Vastag: DHL hat beispielsweise mit dem Einsatz des Streetscooter demonstriert, dass Elektromobilität in der Zustellung möglich und sinnvoll ist. Ich rechne damit, dass mittel- bis langfristig ausschließlich E-Lkw in der (Paket-)Zustellung in der Stadt eingesetzt werden.

Elektromobilität wird sich in breiter Form durchsetzen. Vielversprechend ist meines Erachtens auch die geräuscharme Nachtlogistik, das heißt die Zustellung nach 20 Uhr oder vor 8 Uhr. Durch eine Verschiebung der Zustellung in verkehrssärmere Zeiten lassen sich Effizienzgewinne von 20 bis 40 Prozent der Zeit und circa 20 Prozent weniger Emissionen realisieren. Der Einsatz von E-Lkw wird die Emissionen noch weiter reduzieren.

Wo liegt in der städtischen Logistik das größte Potenzial?

Vastag: Zunächst brauchen wir bessere bzw. schnellere Datennetze. Sie sind das erforderliche Fundament für innovative Geschäftsmodelle. Schließlich wird das autonome Fahren uns zu völlig anderen Mobilitätsangeboten führen.

Auf dem Markt wirken immer mehr Kleinunternehmen mit. Welche Chancen und Risiken sehen Sie in dieser Entwicklung?

Vastag: Chancen liegen sicherlich in dem Aufkommen neuer Geschäftsideen und Dienstleistungen, die stärker an den Kundenbedürfnissen orientiert sind. Hier sind beispielsweise spezielle Lieferdienste für Lebensmittel zu nennen. Aber ein Risiko sehe ich in den Arbeitsbedingungen der Menschen bzw. im Aufweichen des Mindestlohnes.

Ein Blick in die Zukunft: Wie sieht die Paketlieferung in zehn Jahren aus?

Vastag: Die wird sicherlich überwiegend automatisiert ablaufen. Eine Lieferung innerhalb von zwei Stunden an fast jeden Ort in Deutschland mit garantierter Zustellung ist nicht unrealistisch.



Prof. Dr. Alex Vastag

Leiter Verkehrslogistik am Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik

Vorsicht in der Erntezeit

Im Herbst rollen vermehrt Traktoren von Feldern auf die Straße. Sie hinterlassen oft Erdklumpen auf dem Asphalt. Kommt Regen hinzu, verwandelt sich die Straße in eine Rutschbahn. Autofahrer und Biker sollten an Ein- und Ausfahrten bewirtschafteter Felder besonders achtsam sein. Denken Sie auch daran, dass Brems- und Schlusslichter oder

Blinker des Erntefahrzeugs oft von Schlammspritzern oder überstehenden Ladeteilen verdeckt und nicht zu sehen sind.

+ runtervomgas.de

Besser nicht mit Sonnenbrille

Eine tief stehende Sonne führt im Straßenverkehr zu erheblichen Blendungen. Einige Fahrer greifen da zur Sonnenbrille. Davon rät der ADAC entschieden ab: Wenn die Sonne tief am Himmel steht, erscheint die Umgebung meist recht dunkel. Die Sonnenbrille würde das restliche Licht zusätzlich schlucken. Die Folge: Das Unfallrisiko steigt eher, als dass es sinkt. Bei tief stehender Sonne die Sonnenblende nutzen, immer ausreichend Abstand halten und besonders konzentriert fahren.

Reifendruckkontrollsystem: verschärfte Regelung

Seit 2014 müssen Neuwagen mit einem Reifendruckkontrollsystem (RDKS) ausgestattet sein. Das System informiert darüber, ob der Reifendruck innerhalb der eingestellten Grenzwerte liegt und warnt, wenn er fällt. RDKS, die nicht funktionsfähig sind, werden seit Mai bei der Hauptuntersuchung als erheblicher und nicht mehr als geringer Mangel eingestuft. Darauf weist die Initiative Reifenqualität hin. Der Reifendruck hat Einfluss auf die Länge des Bremsweges. Schon eine Differenz von 0,5 bar kann den Bremsweg um zehn Prozent verlängern. Bei einem zu niedrigen Reifendruck tragen die Schultern der Reifen die Hauptlast, die Mitte der Lauffläche hat weniger Bodenkontakt. Das vermindert die Fahrstabilität und verlängert den Bremsweg. Bei zu hohem Reifendruck liegt die Hauptlast auf der Mitte der Lauffläche. Da ein schlechterer Bodenkontakt besteht, ist auch hier der Bremsweg länger und die Kurvenstabilität geringer.

+ reifenqualitaet.de

Gurtmuffel zahlen einen hohen Preis

Jährlich kostet das Nichtanschnallen 200 Pkw-Insassen das Leben und führt zu rund 1.500 Schwerverletzten. Dies ist das Ergebnis einer Auswertung der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Zwar fahren 98 Prozent aller Pkw-Insassen angegurtet. Aber von den Todesopfern im Straßenverkehr trug fast ein Drittel keinen Sicherheitsgurt! Am häufigsten getötet oder schwer verletzt wurden nicht angeschnallte Fahrer, gefolgt von Rücksitzinsassen und Beifahrern. Mehr als zwei Drittel der Opfer waren männlich.

+ udv.de





Direkte Kommunikation: Alexander Rapp und Chef Christopher Schuldes (r.) klären ein praktisches Detail.

© Grubenglueck/BG Verkehr

Führen durch Kommunikation

Die Kampagne **kommmit**mensch wirbt für gute Kommunikation – was damit gemeint ist, zeigen wir am Beispiel der Spedition Schuldes.

Sie waren uns schon vor Jahren aufgefallen, die gelben Lkw mit dem Smiley der Spedition Schuldes. Liegt das am vielfältigen Leistungsspektrum? Oder am guten Fahrstil der jungen Fahrer, die im eigenen Ausbildungszentrum gelernt haben? In der Spedition Schuldes lächeln aber auch die Menschen. Der Grund dafür ist nicht direkt greifbar, mehr ein „Spirit“, der im Unternehmen herrscht, die entspannte Atmosphäre, der Umgangston vielleicht, die Kommunikation auf Augenhöhe – oder alles zusammen ...

Miteinander reden

Ein Aufenthaltsraum mit einem runden Tisch, eine Kaffeemaschine, die der „Juniorchef“ Christopher Schuldes eigenhändig bedient, und Zeit für ein Gespräch ermöglichen diese Kommunikation auf Augenhöhe. Gespräche sind ihm wichtig. Überhaupt der Kontakt zu den Mitarbeitern. Nur wenn man miteinander redet, weiß man, wo es eventuell Probleme gibt oder Unterstützung gebraucht wird. „Probleme und Unstimmigkeiten, egal ob im Berufs- oder Privatleben, können sich negativ auf das Arbeitsverhalten und die Sicherheit auswirken. Wir versuchen deshalb, bei der Lösung von Problemen zu unterstützen, oder motivieren die Mitarbeiter, sie zu lösen“, erklärt Christopher Schuldes. „Ein im Bedarfsfall spontan angebotener freier Tag kann da zum Beispiel schon viel bewirken.“

Zeitgemäß kommunizieren

Kommunikation ist der Schlüssel zu vielem, das betont auch die Kampagne **kommmit**mensch. Kommunikation umfasst nahezu alle Bereiche des Arbeitslebens. Die persönliche Begrüßung der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Frage nach dem Befinden, ein Schwatz, auch über persönliche Dinge – Wertschätzung wird durch Aufmerksamkeit deutlich. Eigentlich ganz einfach.

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Die Unterweisungen und eine gute Aus- und Fortbildung sind Christopher Schuldes ebenfalls wichtig. Die Spedition hat ein eigenes Aus- und Weiterbildungszentrum. Dort stehen nicht nur Lenk- und Ruhezeiten auf dem Plan, sondern auch Themen wie „Fahrer als Imageträger des Unternehmens“. Dazu erläutert Schuldes: „Unsere Fahrer können nur dann das Unternehmen positiv repräsentieren, wenn sie sich hier bei uns wohlfühlen und die Unternehmensziele auch als ihre eigenen Ziele angenommen haben.“

Damit die Kommunikation mit dem Kunden reibungslos läuft, müssen zum Beispiel nicht immer die Fahrer ran. Wenn ein Lkw im Stau steht und sich der Liefertermin verzögert, führt das schnell zu Ärger beim Kunden – und zu Stress beim Fahrer. Es entlastet enorm, wenn jemand aus der Dispo beim Kunden anruft und erklärt, warum es zu der Verzögerung gekommen ist und wann unter den neuen Bedingungen mit der Lieferung zu rechnen ist.

Bedürfnisse erkennen

In seiner Funktion als Assistent der Geschäftsführung hat Schuldes nicht nur die betriebswirtschaftlichen Zahlen im Blick, sondern auch die simple Frage: Was kann ich tun, damit sich meine Mitarbeiter wohlfühlen? „Das sind nicht immer spektakuläre Dinge“, sagt er, „und es muss auch nicht viel kosten.“ An zwei Beispielen wird deutlich, was er damit meint. Rückenschmerzen sind auch für Berufskraftfahrer ein Thema. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Eine gute Matratze kann manchmal Abhilfe schaffen, also warum nicht die Standardmatratze im Fahrzeug, dort wo es sinnvoll ist, durch ein Spezialmodell mit bestimmten Unterstützungsfunktionen ersetzen?

Offene Kommunikation schafft Vertrauen und fördert die gute Zusammenarbeit im Betrieb.

Wenn Currywurst oder Schnitzel mit Pommes zu oft den Gemüseintopf oder Salatteller verdrängen, kann Übergewicht im Berufskraftfahrertag schnell zum Problem werden. Aber auch wenn jemand aus medizinischen Gründen eine bestimmte Ernährungsweise einhalten muss, wäre es sinnvoll, am Wochenende Vorräte zu besorgen und im Lauf der Woche davon zu zehren. Aber wie frisch halten? Ein größerer Kühlschrank im Fahrzeug hilft dem Mitarbeiter, sich gesünder zu ernähren. Kleinigkeiten? Sicherlich, aber im Einzelfall eine große Unterstützung und ein eindeutiger Hinweis, dass die Mitarbeiter dem Chef wichtig sind.



Wie geht es Ihnen heute?

Um noch genauer zu wissen, wie die Stimmung im Betrieb ist, hat die Spedition Schuldes auch den sogenannten Happyguard erprobt. In eine Tabelle, die mit Smileys unterlegt ist, gibt jeder Mitarbeiter zu Beginn und am Ende des Arbeitstages anonym eine Bewertung zu den Attributen Gesundheit, Zufriedenheit und Motivation ein. Die Führungsverantwortlichen sehen, wie die Stimmung im Betrieb ist, und können auf Veränderungen reagieren. „Der Happyguard ist ein guter Gradmesser, er bietet einen schnellen Überblick, wie es im Unternehmen gerade aussieht. Aber natürlich ersetzt er nicht die direkte Kommunikation“, betont Christopher Schuldes. Ein kurzes Gespräch vor der Abfahrt oder beim Zurückkommen, ein paar Worte bei einer Tasse Kaffee oder auch das gemeinsame Engagement bei der Feuerwehr zeigen, dass man an einem Strang zieht und gemeinsam etwas erreichen will und kann.

Dafür steht auch die Kampagne komm mit mensch: Sicherheit und Gesundheit sind Werte für alle Menschen und alle Unternehmen und Institutionen – und Maßnahmen in diesem Bereich tragen zum Unternehmenserfolg bei. (rb)

www.kommmitmensch.de

Wissen für die Praxis

Die Seminare der BG Verkehr erfreuen sich jedes Jahr großer Beliebtheit. Informieren Sie sich also am besten frühzeitig über das breite Angebot.

Kultur der Prävention – das Motto ist durch die Kampagne **kommit**mensch derzeit in aller Munde: Wie kann es gelingen, Sicherheit und Gesundheit als wesentliche Werte zu verinnerlichen und ganz selbstverständlich im täglichen betrieblichen Handeln zu berücksichtigen?

Das Thema berührt verschiedene Unternehmensbereiche und hat viele Facetten. Diese finden Sie auch in unseren Seminaren wieder. Die Dozentinnen und Dozenten sind erfahrene Aufsichtspersonen der BG Verkehr oder externe und interne Fachleute. Sie vermitteln Ihnen einen guten Überblick über aktuelle rechtliche, technische und wissenschaftliche Entwicklungen im Arbeitsschutz. Dabei setzen sie moderne Methoden der Erwachsenenbildung ein.

Sie selbst haben in den Seminaren die Möglichkeit, konkrete Fragestellungen aus der Praxis zu bearbeiten und sich mit anderen Akteuren des Arbeitsschutzes über wirkungsvolle Prävention auszutauschen.

Wie melden Sie sich an?

Unser Seminarangebot für 2019 ist ab Anfang Oktober 2018 online. Im Internet finden Sie alle Termine, Informationen zu den Inhalten und zur Anmeldung. Ebenfalls Anfang Oktober erscheint die Druckversion des Seminarprogramms.

Bitte prüfen Sie bei der Auswahl, ob Sie zur genannten Zielgruppe gehören. Entscheiden Sie sich bitte aus Kostengründen für einen Seminarort in Ihrer Nähe. Ihre Anmeldung leiten Sie in der Regel über Ihre Personalstelle an uns weiter. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für das Seminar, Unterbringung, Verpflegung, Seminarunterlagen und die Reisekosten nach den geltenden Bestimmungen.

 www.bg-verkehr.de/seminare

Eine kleine Auswahl unseres Seminarangebotes

Die Führungskraft im Spannungsfeld zwischen Management und Betriebsgeschehen

Führungskräfte tragen umfangreiche Schutz- und Fürsorgepflichten für ihre Mitarbeiter. Wenn sie nah am operativen Geschehen arbeiten, bewältigen sie häufig einen Spagat zwischen Zeitdruck, wirtschaftlichen Zielvorgaben und Arbeitsschutz. Ziel des Seminars ist es, sie bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung im Arbeitsschutz zu unterstützen. Es werden Wege aufgezeigt, wie in einer deregulierten Rechtslandschaft zielführend und rechtssicher gehandelt werden kann. Themen sind auch die Schutzzielphilosophie und die zentrale Bedeutung der Gefährdungsbeurteilung.

Zielgruppe: Führungskräfte, zum Beispiel Personen, die Teams oder Zustellstützpunkte leiten

Arbeitsschutz erfolgreich kommunizieren

Für Menschen, die im Arbeitsschutz tätig sind, ist Kommunikation allgegenwärtig: Sie beraten, geben Hinweise für sicherheitsgerechtes Verhalten, machen auf Mängel aufmerksam und schlagen Verbesserungen vor. Wie diese Kommunikationsprozesse konstruktiv und erfolgreich gestaltet werden können, ist Thema des Seminars. Die Teilnehmer besprechen die Grundlagen guter Kommunikation und erhalten praktische Hinweise für eine gezielte Gesprächsvorbereitung. Sie lernen Techniken für eine erfolgreiche Gesprächsführung kennen und wenden sie in Praxisübungen an.

Zielgruppe: Sicherheitsbeauftragte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Sachbearbeiter für Arbeitsschutz

Weniger belehren, mehr erreichen: wirksame Unterweisungen gestalten

Eine Unterweisung ist mehr als ein lästiges Übel – sie kann eine Chance sein, wirklich wichtige Arbeitsschutzthemen zu vermitteln und so Unfälle zu verhüten. Wie das gehen kann, ist Gegenstand des Fachmoduls. Im Zentrum stehen dabei die Fragen, was eine Unterweisung relevant macht und wie Beschäftigte besser beteiligt werden können. Im Seminar werden die rechtlichen Grundlagen geklärt und verschiedene Wege vermittelt, um Unterweisungen im Kontext großer Unternehmen durchzuführen. Zudem haben die Teilnehmer die Möglichkeit, ihren eigenen Stil weiterzuentwickeln und praktisch zu erproben.

Zielgruppe: Personen, die Unterweisungen durchführen oder verantworten, zum Beispiel Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, mit Arbeitsschutz beauftragte Personen

Mobilität im Blick: betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit und Risikominimierung

Rund um das Verkehrsgeschehen gibt es viele Risiken – sowohl auf Wegen von und zur Arbeit als auch auf Dienstfahrten. Das Seminar vermittelt, welche Einflussfaktoren Unfälle begünstigen und welche Ansätze es zur verhaltens- und verhältnispräventiven betrieblichen Verkehrssicherheitsarbeit gibt. Dabei geht es auch um die eigenen Handlungsmöglichkeiten im Betrieb und den Transfer der Seminarinhalte in die Praxis.

Zielgruppe: Führungskräfte, Sicherheitsbeauftragte, Mitglieder von Betriebsvertretungen und weitere mit Aufgaben der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes beauftragte Personen

Sonderfahrplan zur WM

Mitte August fand in Hamburg die Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball statt. Unser Mitgliedsunternehmen Elite Traffic fuhr die Sportler zu den Spielen.





Die iranische Herrenmannschaft macht vor dem Training ein Gruppenfoto mit Busfahrer Ahmad Baratzaneh.

Die brasilianischen Sportlerinnen sind früh zum Treffpunkt vor dem Hotel gekommen. Gut gelaunt warten sie auf den Bus, der sie zu ihrem ersten Spiel fahren wird.



Nein, der da vorne ist Iran“, ruft André Krüger laut. Während die Sportler begleitet von fetziger Musik fröhlich singend zu dem roten Hybridbus rollen, winkt Krüger auf der Straße bereits den nächsten Bus in die Parkbucht vor dem Hotel. Das ungeduldige Hupen eines Pkw ignoriert er. Derweil fragt sein Assistent Wadim Kajl ins Handy: „Wo bist du gerade? Wir haben eine Änderung.“ Kajl gibt die neuen Zeiten durch und berät sich anschließend mit Hans-Jürgen Bäumer. Der Koordinator für die Belegung der Hallen hat sich ehrenamtlich ganz dem Rollstuhlsport verschrieben: Außerhalb der Weltmeisterschaft pfeift er als Schiedsrichter bei der Bundesliga und bietet im Jugendstrafvollzug Basketballtrainings an. Bäumer schreibt auf den farbig ausgedruckten Tagesplan mit Kugelschreiber neue Zeiten, die er anschließend per WhatsApp an die Teamleiter der Mannschaften weitergibt. „Unsere Gruppe heißt übrigens Pünktlichkeit“, sagt er mit einem feinen Lächeln.

Rückblick: erster Besuch bei Elite Traffic

„Wir sind bereit.“ Diesen Eindruck vermittelten Betriebsleiter Sebastian Reimers und der Disponent André Krüger beim ersten Besuch im April. Ihr Auftrag: Sie sollen 16 Herren- und zwölf Damenteams, das sind 336 Spielerinnen und Spieler aus 19 Nationen, pünktlich zu den 94 Weltmeisterschaftsspielen, zum Training oder zu besonderen Veranstaltungen

und wieder zurück ins Hotel transportieren. Es ist die bisher größte Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball. Man rechnet mit Zehntausenden von Zuschauern. Die Sportler wohnen im Zentrum Hamburgs („wenig Platz zum Parken“) und trainieren und spielen im Stadtteil Wilhelmsburg („im Berufsverkehr ist auf den Zufahrtswegen einiges los“). Pro Bus fährt immer nur eine Mannschaft mit, die Belegung wechselt. Persönliche Betreuer begleiten die Spieler. Die Busfahrer bedienen Rampe oder Lift für die Rollstühle und unterstützen bei Bedarf beim Ein- und Aussteigen.

Elite Traffic fährt 28 Mannschaften aus 19 Nationen zu den 94 Weltmeisterschaftsspielen.

Die Flotte von Elite Traffic Hamburg verfügt über vier eigene Niederflurfahrzeuge und wird mit Bussen und Personal von Partnerunternehmen aufgestockt. 22 Busse und 28 Fahrer sind vorgesehen, um den Betrieb zwischen sieben Uhr morgens und ein Uhr nachts abzudecken. Während der Weltmeisterschaft gilt bei Elite Traffic eine Urlaubssperre, der Werkstattdienst hat Notbereitschaft. „Falls es eng wird, können wir uns auch selbst ans Steuer setzen“, ergänzt Reimers, ist aber zuversichtlich, dass es so weit



Der Tagesplan für die Fahrer ändert sich ständig.



Hans-Jürgen Bäumler (li.) und Wadim Kajl vergleichen die Zeiten.

nicht kommen wird. „Allerdings warten wir immer noch auf den definitiven Terminplan vom Auftraggeber“, sagt er mit einem Anflug von Besorgnis in der Stimme.

Die Spannung steigt

„Jeden Tag gibt es neue Änderungen!“ Eine Woche vor dem Anpfiff sitzen Krüger und Reimers leicht genervt am Konferenztisch und berichten, dass der Fahrplan immer noch nicht steht, obwohl die Zeit mehr als knapp ist. Drei Tage hat der Disponent mit seiner Kollegin gebraucht, um die Touren für jeden Bus exakt zu planen und im System zu hinterlegen. Gerade heute waren erneut fünf Stunden fällig, um zusätzliche Daten einzugeben. Und die Busse der Partnerunternehmen stehen schon alle auf dem Hof? Betriebsleiter

Die Werkstatt hat Notbereitschaft, für alle Fahrer gilt eine Urlaubssperre.

Reimers lacht kurz ob so viel Unwissenheit. Die kommen natürlich erst kurz vor dem Einsatz. Im Moment ist Hochsaison, da wird jeder Fahrer gebraucht. Die Gastfahrer wohnen im selben Hotel wie die Sportler, dort können sie sich in den Pausen verpflegen und ausruhen. Ach ja, alle Fahrzeuge werden natürlich noch mit dem ZA-DONK-Logo der Weltmeisterschaft geschmückt. Eine Flagge im Bus soll anzeigen, für welche Mannschaft er gerade fährt. Die



Der Disponent André Krüger ist ständig im Einsatz. Er ist für die Gesamtplanung verantwortlich und während der Weltmeisterschaft als Problemlöser vor Ort. Als „Mädchen für alles“ unterstützt er beim Einsteigen und setzt sich bei Bedarf auch selbst ans Steuer.



Elke Frerichs fährt seit zwei Jahren Bus und liebt ihren Job.



Die deutschen Basketballerinnen gelten bei Insidern als starke Mannschaft mit Chancen auf eine Medaille.

Schulungen für alle Fahrer müssen auch noch eingeplant werden. Die Kollegen von außerhalb – vier kommen sogar vom Stammsitz aus Schweden – müssen rechtzeitig die Strecke kennenlernen. Am ersten Spieltag ist der erste Schultag nach den Hamburger Sommerferien, man rechnet mit lebhaftem Verkehr. Auf der B 75 gibt es eine Baustelle, die zu Verzögerungen führen wird. Außerdem finden ausgerechnet am ersten Sonntag der Weltmeisterschaft die Cyclastics statt, das ultimative Radsportereignis in Hamburg. Wie sich die Straßensperrungen auf die Fahrstrecke auswirken, wissen Krüger und Reimers noch nicht. „Müssen wir mit der Polizei klären. Wir haben für die Strecke, die eigentlich in weniger als 30 Minuten zu schaffen ist, immer eine Stunde kalkuliert“, bekräftigt André Krüger, „das muss reichen“.

Die Stimmung ist glänzend, viele Sportler lachen und singen auf dem Weg zum Bus.

Wer braucht schon einen Plan?

Es wird ernst. Ab heute, zwei Tage vor der offiziellen Eröffnung der Weltmeisterschaft am 16. August, fahren die Busse. „Wir sind maximal flexibel“, hatte Disponent Krüger im April gesagt. Das stellt er bereits am ersten Tag des Einsatzes unter Beweis. Sein Job besteht jetzt darin, Lösungen für unerwartete Situationen zu finden. An denen herrscht kein Mangel: Die Mannschaften sollen vom Flughafen abgeholt und zum Hotel gebracht werden – aber nicht alle landen wie vorgesehen in Hamburg. Die ersten

Teams haben Termine fürs Training, manche wollen aber früher, später oder gar nicht zur Sporthalle. Dann ändert sich der gesamte Spielplan und damit auch der Busfahrplan ein weiteres Mal, weil die Japaner ihre Spiele live im Fernsehen übertragen wollen. Bei einem internationalen Wettkampf dieser Größenordnung gibt es immer wieder Überraschungen. Die Profis von Elite Traffic nehmen die Herausforderung sportlich, aber die Anspannung ist spürbar.

Anpiff

Sieben Uhr morgens, die ersten Sportler kommen aus dem Hotel. Im Schatten ist es noch kühl, aber für mittags sind bei wolkenlosem Himmel knapp 30 Grad vorhergesagt. Die Stimmung im Organisationsteam ist trotz der kurzen Nacht glänzend. Jeder will, dass diese besondere Veranstaltung ein Erfolg wird. André Krüger unterhält sich kurz mit dem Fahrer Ahmad Baratzaneh. Der spricht nicht nur fließend Deutsch und Russisch, sondern auch Farsi wie seine Muttersprache und übernimmt deswegen die Herrenmannschaft aus dem Iran. Die Spieler sind von diesem besonderen Service begeistert, im Bus wird gesungen und rhythmisch geklatscht. „Man tut, was man kann“, sagt Krüger mit einem Augenzwinkern.

Auf der roten Bank vor dem Hotel sitzt Wadim Kajl mit Hans-Jürgen Bäume zusammen. Um 9:00 Uhr spielen die Damen aus China gegen Argentinien, in der zweiten Halle sollten eigentlich um 9:30 Uhr die Damenmannschaften aus den Niederlanden und Spanien aufeinandertreffen. Aber die zweite Halle kann noch nicht benutzt werden, weil der neue Boden nicht abgenommen wurde. Das Spiel wird in Halle eins verlegt und fängt später an. „Okay“, nickt Kajl



und trägt die neuen Zeiten ein. Normalerweise ist er bei Elite Traffic als Busfahrer beschäftigt, aber jetzt assistiert er bei der Disposition, als würde er das jeden Tag machen. Bäumers Handy klingelt schon wieder. Auch deutsche Fernsehsender wollen jetzt live übertragen. Dazu müssen die Anfangszeiten der Spiele geändert werden. Dass die Herren aus Spanien, die eigentlich das Damenteam unterstützen wollten, gerade die Abfahrtszeit des Busses verschlafen haben, ist in diesem Zusammenhang eine Lappalie.

Die Weltmeisterschaft ist eröffnet

Am Nachmittag geht es dann richtig zur Sache: Um 16 Uhr findet in der großen Halle die offizielle Eröffnungsfeier statt, an der alle Mannschaften teilnehmen. Einige sind schon vor Ort, der Rest wird vom Training oder im Hotel abgeholt. Dort wird es um 14:15 Uhr auf dem kleinen Vorplatz vor der Eingangstür allmählich voller. Mehrere Mannschaften sind startklar, ein Bus nach dem anderen rollt vor. Elke Frerichs, die einzige Fahrerin an diesem Tag, rangiert rückwärts präzise an die niedrige Bordsteinkante, sodass die kanadischen Damen dank „Kneeling“ (Absenken des Busses) bequem einsteigen können. Gelassen manövriert sie anschließend durch die Hamburger Innenstadt und weicht ortskundig auf eine Nebenstrecke aus, um den Berufsverkehr zu vermeiden. „Jeder Fahrer entscheidet selbst, welche Strecke er nimmt“, erläutert sie, „und hier ist um diese Zeit weniger los.“

Um 15:30 Uhr sollen alle Mannschaften vor Ort sein, damit sie pünktlich in alphabetischer Reihenfolge in die Halle einrollen können. Aber daraus wird nichts. „Ist Algerien überhaupt schon losgefahren?“, fragt Bäumeer ins Handy. Kurze Zeit später kommen ganz entspannt die noch fehlenden Damen an. Sie haben die vereinbarte Abfahrtszeit am Hotel nicht ganz wörtlich genommen – als hätten sie schon gewusst, dass die Zeit reichen wird. Denn die Sportler warten noch rund eine Stunde, bis sie von dem begeisterten Publikum in der Halle gefeiert werden. Hans-Jürgen Bäumeer verabschiedet sich mit den Worten: „Jetzt verschieben sich natürlich auch die Spiele und Trainings von heute Abend. Ich muss den neuen Plan mit Elite Traffic besprechen.“

Text: Dorothee Pehlke
Fotos: Gerald Hänel



Die Eröffnung der Rollstuhlbasketball-Weltmeisterschaft in Hamburg: Sportler und Zuschauer freuen sich auf zehn spannende Tage.



Einfühlen statt ausrasten

Mit Humor, Geduld und einer gewissen Distanz zu den Dingen des Alltags bleibt man auch in stressigen Situationen souverän.

Der neue Themenschwerpunkt des Deutschen Verkehrssicherheitsrats konzentriert sich auf Emotionen. Wie immer gibt es zur Aktion ein attraktives Gewinnspiel.

Wer im Straßenverkehr seine Emotionen nicht unter Kontrolle hat, gefährdet sich und andere. Problematisch wird es vor allem, wenn sich jemand angegriffen fühlt und deswegen völlig unangemessen reagiert. Wenn zum Beispiel auf der Autobahn ein Fahrzeug dicht auffährt, kann der andere Fahrer entweder den Fahrstreifen wechseln oder selbst schneller werden. In so einer Situation entwickelt sich leicht ein Machtkampf. Da die Menschen in den unterschiedlichen Fahrzeugen nicht einfach miteinander reden können, schaukeln sich die Gefühle hoch: Man bleibt vielleicht länger auf der linken Spur, als es nötig wäre. Das wiederum reizt die dicht auffahrende Person möglicherweise zu einer Verstärkung ihres Verhaltens. Aus dem anfänglichen Ärger wird leicht Wut: Man ist nicht mehr in der Lage, sich selbst zurückzunehmen, denn jetzt geht es um die Frage der Macht. Wer

ist stärker, mein Gegenüber oder ich? Ein Mensch, der wütend ist, fühlt sich gleichzeitig hilflos. Dagegen will er sich wehren und so wird aus der Wut schließlich Aggression. Wer aggressiv ist, verliert die Kontrolle über sein Handeln – das kann im Straßenverkehr lebensgefährlich werden.

Profis am Steuer haben ihre Emotionen im Griff.

Wer fährt, hat die Verantwortung

Wenn alle Verkehrsteilnehmer gelassen und souverän handeln würden, gäbe es viel seltener schlimme Unfälle. Leicht gesagt, schwerer getan. Ruhe bewahren, sich nicht provozieren lassen, trotz Stress die Selbstbeherrschung wahren – das gelingt selbst

sehr ausgeglichenen Menschen nicht jeden Tag gleich gut. Muss es ja auch nicht. Aber egal wie temperamentvoll jemand ist, den souveränen Umgang mit stressigen Situationen kann man üben! Zum Beispiel, indem man die Perspektive wechselt und versucht zu verstehen, warum sich jemand auf eine bestimmte Art und Weise verhält. Wer sich in die Lage anderer hineinversetzen und Verständnis entwickeln kann, dem fällt es auch leichter, im Straßenverkehr Rücksicht zu nehmen. (dp)

+ Gewinnspiele bis zum Februar 2019: Leserinnen und Leser der „Emotionen“-Printmedien und Besucher der Onlineseite können an einem Gewinnspiel teilnehmen. Mitmachen lohnt sich. Zu gewinnen gibt es eine Reise, ein Pedelec und moderne Kommunikationsgeräte, wie Tablets und Smartphones.

www.risiko-check-emotionen.de/gewinnspiel



Viele Zustellerinnen und Zusteller haben schon schlechte Erfahrungen mit Hunden gemacht. Beim Training der BG Verkehr lernen sie, wie man Konflikte entschärfen kann.

Einfach ignorieren

Mit Nervenstärke und der richtigen Körpersprache kann man Konflikte mit aggressiven Hunden oft entschärfen. Wie man das macht, lernen Zusteller bei Trainings der BG Verkehr.

Sie können schneller laufen, besser hören und höher springen als wir. Ihre scharfen Zähne tragen sie allzeit einsatzbereit mit sich herum. Und wenn sie angreifen, meinen sie es ernst. Darum sind Hunde seit Jahrtausenden die besten Freunde des Menschen. Sie jagen mit ihm, beschützen ihn vor Gefahren und sind ohne zu zögern bereit, für ihren geliebten Rudelchef zu sterben.

Anspringen, zwicken, beißen

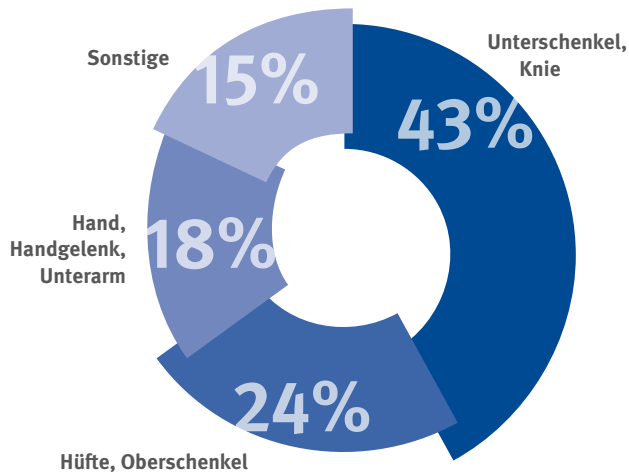
Millionen von Hunden leben in Deutschland und die allermeisten haben noch nie einen Menschen ernsthaft verletzt. Haben sie ihr Revier in Besitz genommen, verteidigen sie es zwar gegen Eindringlinge, aber für einen gut erzogenen Hund, der artgerecht gehalten wird, ist der Besuch eines Zustellers kein Problem. Dennoch trifft es regelmäßig Postzusteller – im Jahr 2017 wurden mehrere Hundert von ihnen eine Woche und länger krankgeschrieben, weil sie bei der Arbeit von einem Hund angegriffen wurden. Warum? „Hunde haben



Hundetrainer Michael Pfaff ist sich sicher, dass keine Rasse von sich aus aggressiv ist: „Jeder Hund kann erzogen werden – das Problem ist immer der Mensch.“

Wohin werden Zusteller gebissen?

Auswertung der Unfallmeldungen aus dem Jahr 2017



eine sogenannte territoriale Aggressivität“, erklärt Michael Pfaff, der Trainer der BG Verkehr, der auch für die Polizei Schutzhunde ausbildet. „Bei manchen Hunden fangen diese Aggressionen klein an, werden aber immer stärker, wenn sie durch falsche Reaktionen des Zustellers bestätigt werden. Eigentlich sollte man den Hund einfach ignorieren.“ Nun ist dieser Rat, wenn sich der „Gegner“ bellend nähert, nicht gerade leicht zu befolgen. Zum Beispiel für Manuela Steller. Die Zustellerin mag zwar Hunde, gibt aber auch offen zu, dass sie Angst vor ihnen hat. Beim Training für Zusteller der Deutschen Post in Gummersbach spielt der Belgische Schäferhund Reno bei Bedarf den schlecht erzogenen Vierbeiner. Und das macht er ziemlich überzeugend. „Bisher habe ich laut geschrien und bin weggelaufen, wenn ein Hund auf mich zukam“, erzählt Steller. „Aber in dem Training heute habe ich gelernt, dass es wichtig ist, Ruhe zu bewahren und meine Körpersprache und die Stimme richtig einzusetzen.“ Und ihr Kollege Martin Armbruster bestätigt: „Ich hätte nie gedacht, dass Hunde darauf so stark reagieren.“

Spannungen abbauen

Der naheliegende Plan, sich mit einem knurrigen Hund anzufreunden, indem man ihm Leckerli gibt, geht selten auf. „Hunde sollten grundsätzlich nicht vom Zusteller gefüttert werden“, warnt Michael Pfaff. „Dadurch wird eine Erwartungshaltung beim Hund geschaffen,



Der freundliche Reno hat sich auf Kommando in einen beißwütigen Hund verwandelt, aber die Teilnehmer lassen sich nicht einschüchtern.

die zu Fehlreaktionen bei ängstlichen Zustellern führen kann. Man sollte sich auch nie mit dem Kopf zu einem scheinbar entspannten Hund herabbeugen, um ihn zu streicheln. Dabei kommt es zu schwersten Bissverletzungen im Gesicht.“

Wenn ein aggressionsbereiter Hund sich nähert oder knurrend und zähnefletschend auf den Zusteller wartet, sollte man bewusst an ihm vorbeischaun, die Arme hängen lassen, Drohgebärden vermeiden und sich langsam zurückziehen. Zusteller Martin Friedrich hat es im Praxisteil mit dem „wütenden“ Reno ausprobiert und bestätigt. „Es ist interessant, wie Hunde auf Körpersprache reagieren, wenn man sich zum Beispiel wegdreht. Das werde ich bei der nächsten Tour gleich ausprobieren.“ Hat sich ein Hund trotzdem in die Kleidung verbissen, zieht der Betroffene meist spontan in die andere Richtung. Das motiviert den Hund aber nur, seinerseits ebenfalls stärker zu ziehen. Deshalb gilt auch hier: In der Ruhe liegt die Kraft.

Unbekannte Hunde sollte man nur kurz anschauen und den Blick dann wieder abwenden, um zu signalisieren, dass man friedlich ist und sie nicht bedrohen will.

Von Einschüchterungsversuchen hält Michael Pfaff bei problematischen Hunden gar nichts: „Eigentlich sollte man nur tief durchatmen und ganz passiv bleiben“, sagt er. „Wenn es trotzdem zu einem Angriff kommt, sollte der Zusteller möglichst einen Gegenstand vor sich halten, in den der Hund beißen kann – Briefe, Pakete oder seine Mütze. Von Pfefferspray oder Ähnlichem kann ich nur abraten, da der Zusteller, der in der Situation panisch oder unkontrolliert reagiert, sich eher selbst schaden kann, weil er zum Beispiel die Windrichtung nicht beachtet.“

Ruhe bewahren hilft auch dann noch, wenn man beim Angriff eines großen Hundes zu Boden fällt. Wenn eine Person regungslos daliegt, verliert der Hund das Interesse, sagen die Fachleute. Darum sollte das Opfer sich möglichst einrollen, den Nacken mit den Händen schützen und ganz still liegen bleiben. Wer von einem Hund verletzt wurde, muss auf jeden Fall erkunden, ob das Tier gegen Tollwut geimpft ist, und beim Arzt abklären, ob die eigenen Impfungen gegen Tollwut und Tetanus ausreichend sind.

Konflikten aus dem Weg gehen

Wenn ein Hund gefährlich ist oder man den Eindruck hat, der Besitzer hat nicht genug Kontrolle, ist Vorsicht der beste Schutz. In so einem Fall ist niemand gezwungen, die Post zuzustellen. Ein Eintrag auf der „Hundekarte“ warnt die Kollegen, bis mit dem Besitzer eine sichere Lösung gefunden wurde. „Und wenn der Kontakt zwischen Zusteller und Hundebesitzer nicht optimal ist, sorgen wir auch für ein Gespräch zwischen dem Kunden und unserem Qualitätsmanager“, ergänzt Holger Demuth, der als Leiter des Zustellstützpunkts Gummersbach ebenfalls an dem Training teilgenommen hat. (dp)



Info Zustelltraining

Wie sind die Trainings aufgebaut?

Zuerst erfahren die Teilnehmer etwas über typische Verhaltensweisen von Hunden, danach folgen praktische Übungen.

Wie laufen die praktischen Übungen ab?

Als Trainer stehen bundesweit erfahrene Diensthundausbilder der Polizei mit ihren Hunden zur Verfügung. Sie zeigen den Zustellern konkret, wie sie sich in möglichen Konfliktsituationen mit aggressionsbereiten Vierbeinern richtig verhalten bzw. wie sie solche Situationen vermeiden können.

Kostet die Teilnahme etwas?

Die Trainings sind für Zusteller der Deutschen Post AG kostenlos. Wer in seiner Niederlassung eine Schulung durchführen möchte, wendet sich bitte an die BG Verkehr.

 www.bg-verkehr.de | Webcode: 16404964
E-Mail: post-logistik@bg-verkehr.de

Ihre Frage:

Ist man eigentlich bei allen Tätigkeiten im Betrieb unfallversichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Nein. Zwar sind Beschäftigte während ihrer Arbeit gesetzlich unfallversichert. Der Versicherungsschutz im Betrieb besteht allerdings nicht „rund um die Uhr“. Versichert sind nur solche Tätigkeiten, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Arbeit stehen. Sogenannte eigenwirtschaftliche, das heißt private Verrichtungen wie zum Beispiel Essen, Trinken oder Rauchen können den Unfallversicherungsschutz unterbrechen. Persönliche Tätigkeiten wie auch die



hierfür notwendigen Wege sind nicht versichert. Auch das Aufsuchen der Toilette weist grundsätzlich keinen inneren Zusammenhang zur Arbeit auf.

Über einen Unfall im Toilettenraum hatte kürzlich das Sozialgericht Heilbronn zu entscheiden. Ein Mechaniker war beim Händewaschen auf dem nassen, seifigen Boden ausgerutscht. Dabei schlug er mit dem Kopf gegen das Waschbecken und musste mit einer

Nacktenprellung und Gehirnerschütterung vier Tage ins Krankenhaus. Obwohl das Missgeschick während der Arbeit geschah, verweigerte die zuständige Berufsgenossenschaft die Anerkennung als Arbeitsunfall. Das Sozialgericht schloss sich dem an. Nach Auffassung der Richter ist der Aufenthalt auf der Toilette grundsätzlich nicht unfallversichert. Versichert sei lediglich der Weg zu und von der Toilette.

(Urteil vom 27.12.2017, Az. S 13 U 1826/17)

© gettyimages / DenBoma

© BG Universitätsklinikum Bergmannsheil



Erste Unfallklinik der Welt

Die erste Unfallklinik der Welt gab es 1890 in Bochum. Im „Bergmannsheil“ wurden Bergleute betreut, die sich bei ihrer Arbeit unter Tage verletzt hatten. Bochum galt damals als die größte Kohlestadt des Kontinents und Zentrum des Ruhrbergbaus. Entsprechend groß war der Bedarf an medizinischer Betreuung der Kumpel. Als eines der ersten Krankenhäuser überhaupt hatte das Bergmannsheil ein „Röntgen-Cabinet“. Heute ist das Berufsgenossenschaftliche Universitätsklinikum Bergmannsheil eine Klinik der Maximalversorgung. Hier werden jährlich rund 90.000 Patienten ambulant und stationär versorgt.

Gut beraten

Die Aufsichtspersonen der gesetzlichen Unfallversicherung beraten und beaufsichtigen Unternehmen in Fragen der Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. In Deutschland sind 2.289 Aufsichtspersonen bei den Unfallversicherungsträgern beschäftigt. Für die BG Verkehr sind 123 Aufsichtspersonen im Einsatz. Sie führten 12.755 Betriebsbesichtigungen durch, berieten 21.280-mal vor Ort und 25.798-mal telefonisch. Im Jahr 2016 haben die Aufsichtspersonen der BG Verkehr 624 Unfälle untersucht und 909 Ermittlungen in Berufskrankheitenverfahren vor Ort durchgeführt. Zudem leiteten sie 234 Lehrgänge oder Seminare mit insgesamt 4.272 Teilnehmern.



© BG Verkehr

Wir machen es uns nicht leicht

Bei der BG Verkehr gibt es 14 Rentenausschüsse der Selbstverwaltung. Die gewählten Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter erfüllen eine wichtige Aufgabe.



© BG Verkehr

Hans-Peter Mehlau (links) arbeitet bei der Lufthansa Technik und war lange Jahre Gesamtbetriebsratsvorsitzender. Er ist seit 19 Jahren Mitglied des Vorstandes der BG Verkehr und seit 2017 Vorsitzender des Präventionsausschusses. Zusammen mit dem Arbeitgebervertreter Heinz Nobel (rechts im Bild) gehört er seit 1999 dem Rentenausschuss I der Bezirksverwaltung Hamburg an.

Die BG Verkehr berichtet regelmäßig über Beschlüsse der Selbstverwaltung in Vertreterversammlung und Vorstand. Eher im Stillen arbeiten die Rentenausschüsse der Selbstverwaltung. Sie tagen regelmäßig und ihre Arbeit ist herausfordernd. Hier werden alle Fälle vorgetragen, in denen es um wichtige Entscheidungen geht: erstmalige Rentenleistungen und Pflegebedürftigkeit, laufende Beihilfen, Abfindungen und Gesamtvergütungen. Ohne die Unterschrift des Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreters verlässt kein Leistungsbescheid die BG Verkehr.

Die Ausschüsse arbeiten in den Bezirksverwaltungen, insgesamt sind es zwölf. Dazu kommen ein maritimer Rentenausschuss in Hamburg und ein Rentenausschuss der Sparte Post, Postbank, Telekom in Tübingen. Informationsveranstaltungen zu aktuellen Rechtsfragen und Entwicklungen in Medizin und Rehabilitation sorgen dafür, dass die Ausschussmitglieder für ihre Aufgabe gut gerüstet sind.

Über seine Erfahrungen im Rentenausschuss in Hamburg sprachen wir mit Hans-Peter Mehlau.

Herr Mehlau, wie würden Sie ihre Rolle im Rentenausschuss beschreiben?
Nun, der Rentenausschuss ist ein Kontroll-

und Entscheidungsorgan innerhalb der Selbstverwaltung und so verstehe ich auch meine Aufgabe und Rolle.

Worauf kommt es bei dieser Aufgabe besonders an?

Ich halte es für wichtig, einen emotionslosen Blick auf den Fall zu werfen, um am Ende eine Entscheidung treffen zu können. Nicht aus dem Bauch heraus für den Versicherten, sondern eine, die der oft komplexen Sachlage gerecht wird. Das ist nicht immer einfach, denn hinter jedem Fall steht auch ein Mensch.

Kommen Sie immer zu einer Entscheidung?

Ja, eigentlich immer, manchmal aber erst nach Diskussionen zwischen mir und Herrn Nobel oder mit der Verwaltung. Im Zweifel,

indem wir uns die Akte intensiv vornehmen, uns das Gutachten ansehen und die Fakten noch einmal durchgehen. Wir machen es uns nicht leicht. Ich finde es aber am Ende auch nicht wirklich hilfreich, die Entscheidungen anderen zu übergeben, weil man sich nicht entscheiden kann, auch wenn diese Möglichkeit laut Satzung besteht.

Kommen Ihnen Ihre Erfahrungen im Präventionsausschuss und im Vorstand zugute?

Wichtig und nah an der Praxis der jeweiligen Branche arbeiten bei der BG Verkehr vor allem die Präventionsfachausschüsse. Damit sich die Unfallzahlen rückläufig entwickeln, klären wir dort, wie die Präventionsarbeit gestaltet werden kann und muss. Dazu gehört auch die Unfallanalyse, aber weniger der einzelne Fall, der im Rentenausschuss relevant ist. (uk)

Schreibtische und andere Täter

In jedem Unternehmen dürften heute mindestens ein Schreibtisch und Computer stehen. Ein vergleichsweise ungefährlicher Arbeitsplatz – der beim Arbeitsschutz trotzdem Aufmerksamkeit verdient!

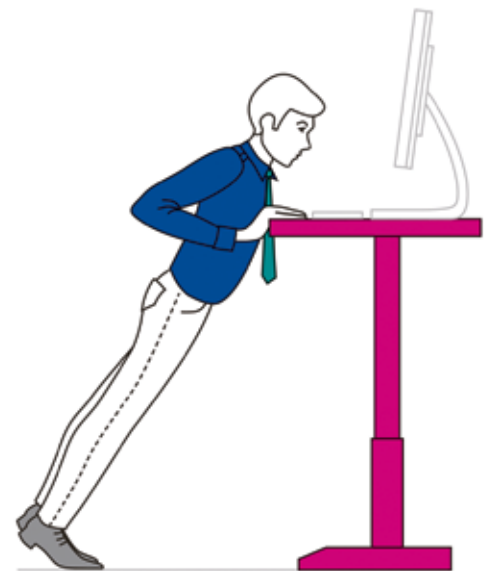
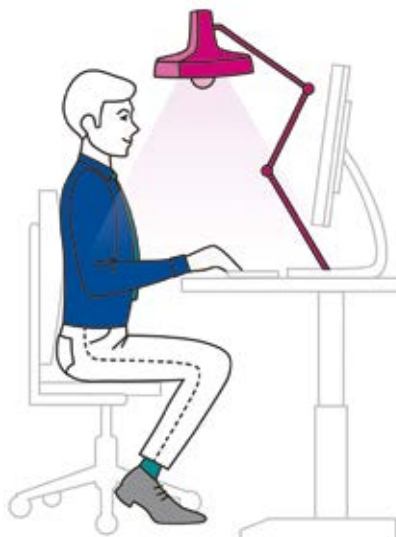


Wohlfühlen ist subjektiv

Arbeitsschutzexperten empfehlen für Büroräume eine Temperatur von 22 Grad. Unter 20 Grad darf das Thermometer im Büro auch im Winter nicht fallen. Wenn sich im Sommer der Raum auf mehr als 26 Grad aufheizt, sollte gehandelt werden. Die Technische Regel für Arbeitsstätten (ASR A3.5) listet Maßnahmen auf: eine effektive Steuerung des Sonnenschutzes und der Lüftungseinrichtungen, Lüften in den noch kühlen Morgenstunden, organisatorische Schritte wie Gleitzeitregelungen und die Lockerung der Bekleidungsregelungen sowie die Versorgung mit geeigneten Getränken. Beträgt die Außentemperatur allerdings mehr als 26 Grad, darf die Raumtemperatur auch höher liegen, aber nur wenn geeignete Sonnenschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Stimmungsmacher Kelvin

Natürliches Licht ist in Büroräumen erste Wahl. Bei künstlicher Beleuchtung spielen die Lichtstärke, gemessen in Lux, und die Farbtemperatur, gemessen in Kelvin (K), eine Rolle. Die ASR A3.4 schreibt Mindestbeleuchtungsstärken für Schreiben, Lesen und Bildschirmarbeit von 500 Lux und für den Umgebungsbereich von 300 Lux vor. Verwenden Sie in einem Raum nur Lampen mit gleicher Lichtfarbe. Für die Standardbeleuchtung im Büro werden Farbtemperaturen von 3300 K (Warmweiß) bis 5300 K (Tageslichtweiß) empfohlen. Warmweiße Lampen erzeugen eine etwas wohnlichere, neutralweiße eine sachlichere Stimmung. Vermeiden Sie große Hell-Dunkel-Unterschiede, störende Reflexionen und Blendungen auf dem Bildschirm.



Langes Sitzen ist Gift für den Rücken

Neigen Sie dazu, vor lauter Konzentration starr in einer Position vor dem Computer zu verharren? Dann versuchen Sie, für mehr Dynamik beim Sitzen zu sorgen: mal vorgeneigt sitzen, mal aufrecht, mal zurückgelehnt. Noch besser ist ein Wechsel zwischen Sitzen, Stehen und Gehen. In sehr vielen Büros gibt es höhenverstellbare Schreibtische oder Stehpulte. Telefonieren, Lesen, Ablage oder Besprechungen – all dies lässt sich leicht auch im Stehen erledigen. Aber auch dafür gilt: Bleiben Sie nicht zu lange in einer Position. Stehphasen sollten nicht länger als 20 bis 30 Minuten betragen.



Das geheime Innenleben der Tastatur

Wer seine Tastatur schon einmal ausgeschüttelt hat, hat sich vielleicht gewundert, was da so alles herausrieselt: jede Menge Staub, Büroklammern, Krümel und Essensreste. Im Laufe der Zeit sammelt sich einiges in den Spalten zwischen den Tasten. Dies kann außerdem zur Ausbreitung von Mikroorganismen führen. In den meisten Fällen reicht es, mit einem Spülmittel feucht über die Tastatur zu wischen. Das hilft, die Mikroorganismen weitgehend zu entfernen. Allerdings sollte man das regelmäßig tun.

Wenn es komisch riecht

In frisch renovierten Räumen riecht es oft wochenlang unangenehm „nach Chemie“. Manche Menschen reagieren darauf mit Kopfschmerzen, Reizhusten oder ähnlichen Symptomen. Die Ausdünstungen aus heute üblichen Baustoffen, Möbeln und Bodenbelägen dürften in normal belüfteten Büroräumen keinen gesundheitlichen Schaden verursachen. Empfohlen wird eine Stoßlüftung (circa drei bis zehn Minuten) in regelmäßigen Abständen. In Büroräumen sollte einmal in der Stunde eine Stoßlüftung durchgeführt werden.



Beinfreiheit muss sein

Laut Arbeitsstättenverordnung muss ein Einzelbüro mindestens acht bis zehn Quadratmeter groß sein. Für Großraumbüros gilt ein Richtwert von zwölf bis 15 Quadratmetern pro Arbeitsplatz. Wichtig ist eine ausreichende Bewegungsfläche von mindestens 1,5 Quadratmetern, wobei Breite und Tiefe mindestens einen Meter betragen müssen.

Fachleute der BG Verkehr beraten

Die Aufsichtspersonen der BG Verkehr beraten in Fragen der Ergonomie am Arbeitsplatz. Bei Bedarf ist auch eine Messung vor Ort möglich, wie zum Beispiel zur Luftqualität, zum Klima und zur Arbeitsplatzumgebung (Temperatur, Feuchte, Luftgeschwindigkeit). Aus den Messergebnissen ergeben sich Hinweise auf gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen.

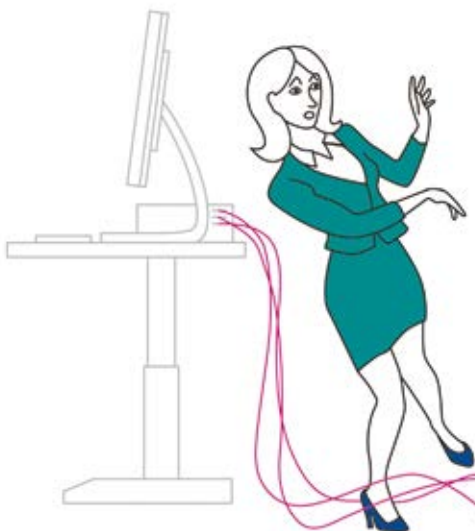
➕ **Ansprechpartner:** www.bg-verkehr.de

➕ Eine neue Branchenregel (DGUV Regel 115-401 „Branche Bürobetriebe“) gibt Hinweise zum Arbeitsschutz in Bürobetrieben.

Kostenloser Download:
<http://publikationen.dguv.de>

Ordnung schützt vor blauen Flecken

Im Vergleich zum Straßenverkehr ist die Gefahrenlage im Büro zwar überschaubar. Aber auch hier ereignen sich Unfälle – mehr, als man vielleicht vermutet. Scheinbar banal sind die Ursachen: Da liegen Gegenstände auf dem Boden und Kabel bilden eine Stolperfalle, an einer offen gelassenen Schublade holt man sich einen blauen Fleck, der Büroarbeitsstuhl wird als Trittleiter missbraucht. Deshalb: Halten Sie Ordnung und den Boden frei. Kabel sollten nicht quer im Raum herumliegen. Kabelkanäle sorgen für Sicherheit. Und: Nutzen Sie Ihren Büroarbeitsstuhl ausschließlich zum Sitzen. Gerade in kleinen Büros kann man sich leicht an scharfen Schreibtischkanten verletzen. Hier kann ein Eckenschutz helfen. (ba)



Der Arbeitsweg

Ein Weg, den Sie vermutlich öfter gehen oder fahren als alle anderen. Ein Weg, den Sie so gut kennen wie Ihre Westentasche. Formell beginnt er, wenn Sie die Außentür Ihres Wohnhauses hinter sich schließen, und er endet an der Außenpforte Ihres Betriebes. Sie ahnen es – der Arbeitsweg. Er birgt viele Gefahren, da er meist im gefährlichsten Lebensbereich stattfindet, den wir bei uns kennen, dem Straßenverkehr. Vielleicht gerade deshalb, weil wir glauben, ihn quasi im Schlaf zu beherrschen. Und das tun in der Tat viele Beschäftigte, die sich fünf Minuten nach dem Weckerklingeln bereits am Steuer ihres Autos beziehungsweise am Lenkrad ihres Motorrads, Fahrrades oder Pedelects befinden. Morgens noch nicht fit, abends

vielleicht erschöpft und mit den Gedanken bereits am Fahrtziel, fehlt es oft an der nötigen Konzentration. Vielleicht fehlt es aber auch an der nötigen Ausstattung, wie einem Fahrradhelm oder adäquater Motorradbekleidung. Auf jeden Fall ist es sinnvoll, den Arbeitsweg mit in die Gefährdungsbeurteilung aufzunehmen, denn ganz ohne Einflussmöglichkeiten ist das Unternehmen nicht. Und Beschäftigte, die den Weg zur Arbeitsstätte nicht geschafft haben, fehlen – meist im wahrsten Sinne des Wortes – schmerzlich. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat übrigens ein nützliches Instrument online zur Verfügung gestellt: GUROM. Vielleicht passt es auch für Ihren Betrieb. Probieren Sie es zumindest mal aus.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention



Von Kindern lernen


Menschen sind dafür geboren, sich zu bewegen. Sobald Kinder das Laufen gelernt haben, nutzen sie diese wunderbare Fähigkeit überglücklich aus. Erwachsene dagegen sitzen stundenlang, sei es im Beruf oder in der Freizeit. Regelmäßige Bewegung ist eine wichtige Voraussetzung für körperliche Gesundheit, wirkt vorbeugend gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Übergewicht.

Menschen, die oft Sport treiben oder einfache Aktivitäten in den Alltag integrieren, fühlen sich zufriedener und ausgeglichener. Viele Unternehmer wissen das, sie unterstützen den Besuch im Fitnessstudio, bieten Sportkurse oder Gesundheitstage an. Führungsverantwortliche sollten dabei mit gutem Beispiel vorangehen, wobei „gehen“ durchaus wörtlich gemeint ist: Schon Treppensteigen hat einen positiven Effekt!

Unser Webtip:

Satzung der BG Verkehr

Wer sich ganz genau über die Aufgaben der BG Verkehr und die Rechte und Pflichten der Mitgliedsunternehmen informieren will, schaut am besten in die Satzung. Sie setzt die Bestimmungen für die Unfallversicherung aus dem Sozialgesetzbuch um. Die Satzung wird von der Vertreterversammlung, dem höchsten Gremium der Selbstverwaltung, beschlossen. Die aktuelle Fassung und Nachträge dazu stehen im Bereich „Die BG Verkehr – Aufgaben und Satzung“ zum kostenlosen Download bereit.

 www.bg-verkehr.de
Webcode 16544248

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 **1. Dezember 2018**

© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Hinweis für Abonnenten:

Für den Versand des SicherheitsProfi verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des Magazins genutzt. Unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten finden Sie auf unserer Website.

+ www.bg-verkehr.de
Webcode 18709008



**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**