

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Arbeitssicherheit | 08

Gewitterschutz auf dem Vorfeld

Reportage Ein Klavier kommt selten allein | 16

Rollstuhlbasketball Interview mit einem Nationalspieler | 26



Die Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen ist längst bewiesen.

Liebe Leserin, lieber Leser,

erinnern Sie sich noch an unsere Aktion „Sicher. Für Dich. Für mich“? Nein, vermutlich nicht, sie liegt inzwischen elf Jahre zurück. Unser Ziel war damals, die Verbreitung und Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen in Nutzfahrzeugen voranzubringen. Für

uns war ein entscheidender Bestandteil dieser Aktion, dass in einer begleitenden Studie die Wirksamkeit der Systeme gemessen wurde. Die Ergebnisse dieser Studie mit rund 1.000 beteiligten Fahrzeugen war damals eindeutig: Assistenzsysteme verbessern die aktive Sicherheit von Nutzfahrzeugen deutlich. Seitdem setzen wir uns für die Weiterentwicklung und permanente Verfügbarkeit dieser Systeme ein. Es freut mich deshalb sehr, dass einige Bundesländer die Forderung aufgreifen und sich auf ihre Initiative hin der Bundesrat mit dem Thema befasst.

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

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

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Impressum

Herausgeber:

Berufsgenossenschaft
Verkehrswirtschaft
Post-Logistik
Telekommunikation
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel.: 040 3980-0

Gesamtverantwortung:

Sabine Kudzielka, Vorsitzende
der Geschäftsführung

Prävention:

Dr. Jörg Hedtmann,
Leiter des Geschäftsbereichs

Redaktion:

Dorothee Pehlke (dp), Birgitta
Angenendt (ba), Renate Bantz
(rb), Ute Krohne (uk)
redaktion@sicherheitsprofi.de

Gestaltung/Herstellung:

mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105, 10969 Berlin

Druckerei und Verlag:

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3, 64295 Darmstadt

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



10

© BG Verkehr



16

© Heinz E. Studt



26

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Gewitterschutz auf dem Vorfeld
Gute Abstimmung ist entscheidend 08

Luftfahrt-Bodengeräte
EU-Normen sorgen für Sicherheit 10

Kampagne kommmitmensch
Aus Fehlern lernen 12

Traumatisierende Ereignisse
So hilft die BG Verkehr 14

Reportage
Klaviertransport – ein Job für starke Männer 16

Schneller denken durch Gehirnjogging
Kognitives Training im Alltag 22

Weißer Hautkrebs
Sonnenschutz muss sein 24

Gut versichert

Rechtstipp
und Kurzmeldungen 25

Weltmeisterschaft im Rollstuhlbasketball
Interview mit Nationalspieler Phillip Schorp 26

Digitaler Lohnnachweis
Testphase erfolgreich abgeschlossen 28

Beitragsberechnung 2017
Beitragsfuß sinkt 29

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02



© BG Verkehr

Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel

In vielen Betrieben werden händeringend Fachkräfte gesucht – auch am Hamburger Flughafen. Gute Arbeitsbedingungen, Angebote zur Gesundheitsförderung im Betrieb und auch die Unterstützung von Beschäftigten bei der Rückkehr an den Arbeitsplatz nach längerer Krankheit helfen dabei, ein Unternehmen für potenzielle Mitarbeiter interessant zu machen beziehungsweise Personal zu binden. Gefragt sind hier neben den Unternehmen die Sozialversicherungsträger. Sie erproben derzeit in Hamburg in einer gemeinsamen Initiative mit ausgewählten Einrichtungen aus der Pflege und mit Hamburg Airport, wie sie am besten Hand in Hand arbeiten können. Profitieren sollen davon sowohl die Unternehmen als auch deren Beschäftigte.

Im Projekt am Hamburger Flughafen widmen sich unter Federführung der BG Verkehr die Techniker Krankenkasse, die Unfallkasse Nord, die Deutsche Rentenversicherung Nord und Hamburg Airport mit ihrem Gesundheitsdienstleister LIFE BONUS der Prävention und Therapie von Muskel-Skelett-Erkrankungen des Bodenpersonals. Basis ist ein von der BG Verkehr unterstütztes innovatives Trainingsprogramm, für das Hamburg Airport unter anderem mit dem Hamburger Gesundheitspreis 2016 ausgezeichnet wurde. Es hilft den Beschäftigten, Verschleiß und Erkrankungen in einer Kombination aus Arbeitsschutz, beruflicher Gesundheitsförderung und Therapie vorzubeugen.

www.bg-verkehr.de

ILA: Sicherheit bei der Luftarbeit

Der sichere Einsatz von Hubschraubern bei der Luftarbeit stand im Mittelpunkt der Beratungen am Messestand der BG Verkehr bei der diesjährigen Internationalen Luft- und Raumfahrttausstellung in Berlin. Nicht nur gewerbliche Unternehmen, sondern auch militärische und bundespolizeiliche Einrichtungen konnten hier wertvolle neue Erkenntnisse für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz gewinnen. An den fünf Messtagen waren im April Mitarbeiter aus dem Geschäftsbereich Prävention vor Ort, um Fragen zu beantworten und über die Aufgaben und Leistungen der BG Verkehr zu beraten.

© Silke Brittner/BG Verkehr



© Thinkstock/mateemee

Neuer Rekord bei Passagierzahlen

Von den 24 größten Verkehrsflughäfen in Deutschland traten 2017 rund 117,6 Millionen Passagiere eine Flugreise an. Das ist ein neuer Höchstwert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden hat sich das jährliche Wachstum mit 5,1 Prozent nochmals gesteigert. Pro Kalendertag starteten 2017 durchschnittlich rund 322.000 Passagiere eine Flugreise. Der Flugverkehr mit dem Ausland, auf den etwa vier Fünftel aller Einsteiger entfallen, hat sich mit einer Steigerung von 6,5 Prozent auf 93,9 Millionen Passagiere stärker erhöht als der gesamte Flugverkehr. Die Passagiere mit einem Ziel im Inland blieben mit 23,7 Millionen dagegen nahezu konstant.

BG Verkehr: Unfallzahlen gestiegen

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



© gettyimages/Thomas Trutschei

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Austicken ist so Neunziger

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

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



Brummi kehrt zurück

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

+ www.brummi.de

Aktuelle Unfallmeldungen

Mit überhöhter Geschwindigkeit

Ein Mitarbeiter war im Keller damit beschäftigt, einen Container zu beladen. Er stand zwischen dem Rammschutz und einem Gepäckanhänger, als ein neuer Fahrer zügig mit zwei Dollys in den Keller fuhr. Der Fahrer unterschätzte den Abstand und rammte den Gepäckanhänger, der heftig zur Seite geschleudert wurde. Der Kollege, der direkt daneben stand, wurde am Unterschenkel getroffen und erheblich verletzt.

Turbulenzen

Auf einem Langstreckenflug geriet ein Verkehrsflugzeug in heftige Turbulenzen. Eine Flugbegleiterin war auf dem Weg zu ihrem Platz, kam ins Straucheln und versuchte, sich an einer Sitzlehne festzuhalten. Bei der schnellen Bewegung verdrehte sie sich das Knie. Wegen der starken Schwellung und heftiger Schmerzen musste sie in ärztliche Behandlung.

© Fotolia/Tyler Olson



Unkonzentriert bei der Arbeit

Ein Fluggerätemechaniker reparierte einen Flugzeugmotor. Als er fertig war und aufstehen wollte, achtete er nicht richtig auf die Umgebung. Er richtete sich schwungvoll auf und schlug dabei mit dem Kopf gegen den Motor. Dabei zog er sich eine heftig blutende Platzwunde zu, die genäht werden musste.

Nicht alle profitieren von Handlungsspielräumen

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

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



Noch freie Seminarplätze

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

- ▶ Fachspezifisches Luftfahrtseminar: Verwaltung und Passage (Seminarnummer: LUFT-18-145) vom 24. bis 26. September 2018 in 57392 Sellinghausen
- ▶ Fachspezifisches Luftfahrtseminar: Führungskräfte (LUFT-18-146) vom 15. bis 17. Oktober 2018 in 34508 Willingen
- ▶ Fachspezifisches Luftfahrtseminar: sachkundige/befähigte Personen für Luftfahrtbodengeräte (LUFT-18-149) vom 19. bis 21. November 2018 in 36251 Bad Hersfeld

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

Programm
2019 ab
Herbst!

Drohnen schneller erkennen

Drohnen sind oft zu klein, um vom konventionellen Radar erkannt zu werden. So werden sie zur Gefahr für Piloten und Flugpassagiere, vor allem in unmittelbarer Nähe von Flugplätzen und Flughäfen. Vodafone hat nun den Start von Tests des weltweit ersten IoT-Drohnen-Erkennungssystems (IoT= Internet of Things) für Fluglotsen angekündigt. Der schnelle Mobilfunkstandard LTE sei die Basis für das neue Radio Positioning System (RPS), teilte das Unternehmen mit. Dafür werden Drohnen mit LTE-Modulen ausgestattet und tauschen hierüber Daten mit Mobilfunkbasisstationen aus. So können die entsprechend ausgestatteten Drohnen von autorisierten Stellen wie der Flugsicherung in Echtzeit erfasst werden.

+ www.vodafone-deutschland.de



© Thinkstock/iStock/Paknyushchyy

Arbeitsunfähigkeit kostet 75 Milliarden Euro

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

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



© Thinkstock/iStock/kirisa99

Black Box im Auto?

Ein Drittel der Fahrer ist für den Einbau von Unfalldatenspeichern in Autos. Dies ergab eine Befragung im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. 42 Prozent der Befragten lehnt das ab. Die Geräte erfassen permanent fahrdynamische und -technische Daten, ähnlich wie die Black Box in Flugzeugen. Die Daten werden automatisch nach wenigen

Sekunden gelöscht. Kurz vor, während und nach einem Unfall bleiben sie aber erhalten. Die Befürworter meinen, dass der Unfalldatenspeicher zur besseren Analyse von Unfällen beiträgt und die Klärung der Schuldfrage erleichtert. Die Gegner befürchten vor allem eine Verletzung des Datenschutzes.



© Thinkstock/iStock/tommaso79

Interviewpartner gesucht!

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

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

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

Notfallrettung mit Nightvision

Im brandenburgischen Senftenberg fliegt die Crew der bundesweit größten ADAC-Luftrettungsstation künftig mit speziellen Nachtsichtbrillen auch nach Sonnenuntergang zu Notfalleinsätzen. Die Brillen sind Teil des „Night Vision Imaging Systems“. Es ermöglicht den Piloten, auch bei minimalen Lichtverhältnissen auf unbeleuchteten Plätzen zu landen, um Notfallpatienten zu versorgen. Bisher wurden solche Spezialbrillen bei der ADAC-Luftrettung nur bei sogenannten Sekundäreinsätzen, also Verlegungstransporten von Klinik zu (Spezial-)Klinik eingesetzt. Nun werden sie dauerhaft auch bei den deutlich schwierigeren Notfalleinsätzen des ADAC-Rettungshubschraubers „Christoph Brandenburg“ verwendet.



© ADAC Luftrettung/Thomas Klemm

Verkürzte Piste in Stuttgart

Weil sie saniert werden muss, wird der Flughafen Stuttgart in zwei Jahren kurzzeitig die Start- und Landebahn kürzen. Bei laufendem Flugbetrieb soll am östlichen Ende der Piste etwa ein Drittel der insgesamt gut 3,3 Kilometer langen Bahn instandgesetzt werden, wie der Flughafen mitteilte. Von Mitte April bis Mitte Juni 2020 werden daher weniger Flugzeuge in Stuttgart starten und landen können. Für Langstreckenmaschinen ist die Bahn dann zu kurz. Bei den innerdeutschen und auch den meisten europäischen Verbindungen soll es hingegen keine Einschränkungen geben.



Gewitterschutz auf dem Vorfeld

Wenn eine Gewittermeldung eingeht, muss jeder wissen, was er zu tun hat. Das gelingt mit guter Kommunikation und rechtzeitiger Abstimmung aller Beteiligten.

Gewitter sind für die Mitarbeiter am Boden eine ernste Gefahr: Bei der Abfertigung können bereits durch benachbarte Gewitter elektrische Felder erzeugt werden, die eine elektrostatische Aufladung der Oberfläche des Luftfahrzeugs verursachen. In dieser Situation kann allein das Berühren der Flugzeugstruktur, zum Beispiel beim Anschließen des Headsets, zu einem lebensgefährlichen Stromschlag führen, so geschehen zum Beispiel bei einem schweren Unfall vor zwei Jahren.

Aber auch schon bei der bloßen Annäherung an ein Flugzeug kann es zu einem

unerwarteten Spannungsüberschlag vom Flugzeugrumpf auf Personen kommen. Ganz abgesehen von der grundsätzlichen Gefahr, beim Aufenthalt im Freien vom Blitz getroffen oder durch einen Einschlag in der Nähe (Körperdurchströmung aufgrund der Schrittspannung) verletzt zu werden. Diese Gefahrenlage erfordert besondere Schutzmaßnahmen für die Beschäftigten.

Gemeinsames Schutzkonzept entwickeln

Nur wenn Flughafenbetreiber und Abfertigungsgesellschaften bei der Gefährdungsbeurteilung zusammenarbeiten und gemeinsam Maßnahmen abstimmen, entsteht ein

Ein Blitz ist mit bis zu 30.000 Grad Celsius heißer als die Oberfläche der Sonne.

tragfähiges Schutzkonzept für alle. Darin wird auch festgelegt, welche konkreten Auslösekriterien für eine Gewitter- oder Blitzwarnung gelten. Das Konzept muss außerdem die Gefährdungssituation bei den jeweiligen Tätigkeiten berücksichtigen; dazu gehört zum Beispiel auch, welche Informationswege innerhalb der angeschlossenen



Ablaufschema zur Gewitterwarnung

Detektion erfüllt Auslösekriterien

- ▶ Vorwarnung
- ▶ Warnung
- ▶ Entwarnung



Flughafenbetreiber stellt Informationen zur Verfügung, zum Beispiel:

- ▶ Vorwarnung
- ▶ Warnung
- ▶ Entwarnung

Betroffene Unternehmen und operative Abteilungen des Flughafens informieren ihre Mitarbeiter

Mitarbeiter handeln nach Anweisungen entsprechend dem betrieblichen Handlungskonzept

- ▶ rechtzeitig geschützte Bereiche wie beispielweise Gebäude oder ein Fahrzeug aufsuchen und Aufenthalt im Freien vermeiden
- ▶ Kontakt zu metallischen Außenflächen, zum Beispiel von Flugzeugen, Fahrzeugen oder Containern, vermeiden
- ▶ auf keinen Fall unter Tragflächen Deckung suchen
- ▶ beim Walk-out oder Schleppen von Flugzeugen auf Kabelverbindungen zum Flugzeug verzichten

Unternehmen bestehen: Die Betankung von Flugzeugen muss früher eingestellt werden als die Innenreinigung; an Positionen in der Nähe von Terminals kann meist noch gearbeitet werden, wenn auf ungeschützten Außenpositionen die Tätigkeiten bereits eingestellt werden müssen.

Generell gilt allerdings: Jedes Unternehmen ist für die Anweisung der eigenen Mitarbeiter zur Einstellung oder Wiederaufnahme der Tätigkeiten selbst verantwortlich. Der Betreiber des Flughafens stellt Gewitterwarnungen in Form eines festgelegten Warnkonzeptes mit gegebenenfalls abgestuften Meldungen zur Warnung

und Entwarnung zur Verfügung. Es ist entscheidend, dass diese Information rechtzeitig und zuverlässig an die richtige Stelle in den Betrieben kommt, sodass die Vorgesetzten handeln können. Die Abläufe müssen alle beteiligten Unternehmen gemeinsam abstimmen und verbindlich organisieren.

Unterweisung und praktische Trainingstipps

Die Beschäftigten müssen zweifelsfrei wissen, wie sie sich bei einer Gewitterwarnung verhalten sollen. In Unterweisungen und auch praktischen Übungen lassen sich die wesentlichen Regeln gut vermitteln:

Selbstverständlich sind darüber hinaus noch viele Details zu berücksichtigen. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung hat eine informative Broschüre zum Thema Gewitterschutz herausgegeben. Sie behandelt unter anderem die Zusammenarbeit mehrerer Unternehmen, Blitzschutzmaßnahmen am Flughafen und die Unterweisung der Mitarbeiter. Bei Bedarf beraten auch gerne die Aufsichtspersonen der BG Verkehr.

Helge Homann

Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr

+ DGUV Information 214-038 „Gewitter auf dem Vorfeld von Verkehrsflughäfen“:
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Erst normen, dann bauen

Damit beim Bau neuer Geräte die Sicherheit und die Gesundheit der Mitarbeiter von Anfang an berücksichtigt werden, gestaltet die BG Verkehr die Normen für Luftfahrtbodengeräte aktiv mit.

Die großen europäischen Hersteller von Fluggasttreppen, Enteisern oder Cate-ringhubfahrzeugen sitzen regelmäßig mit Sicherheitsfachleuten der Betreiber, Abfertigungsgesellschaften und Behörden an einem Tisch. Dann überprüfen und überarbeiten sie die mittlerweile 24 Normen, die bei der Herstellung neuer Luftfahrtbodengeräte eingehalten werden müssen. Oder diskutieren darüber, welche neuen Normen auf den Weg gebracht werden sollten, um Arbeitssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz zu berücksichtigen. Mehrere 100 Normen gibt es für die Luftfahrt. Beim Bau eines Airbus 380 zum Beispiel werden rund 350 angewendet, insgesamt sind in dem Großraumflugzeug mehr als 10.000 normierte Nieten, Schrauben, Bolzen etc. verbaut.

Arbeitsschutz beginnt bei der Technik

Von der Idee bis zum Inkrafttreten einer Norm vergehen vier bis fünf Jahre. Danach muss jede europäische Norm alle fünf Jahre überprüft werden. Schließlich spiegelt eine Norm den aktuellen Stand der Technik wider und der ändert sich schnell. „Außerdem fließen auch Ergebnisse unserer Unfallun-

tersuchungen in die Normung mit ein“, sagt Helge Homann. „Das ist sehr wichtig, denn aus der Analyse entwickeln wir praktikable Lösungen für den Alltag, die die Hersteller, die natürlich die Wirtschaftlichkeit der Produktion im Blick haben, mittragen können.“ Homann ist Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr und arbeitet schon seit Jahren in nationalen und internationalen Gremien zur Normung von Luftfahrtbodengeräten mit. Im April 2018 wurde er von den Vertretern der 28 beteiligten Länder zum Vorsitzenden im europäischen Komitee für Normung von Luftfahrtbodengeräten gewählt (sein Vorgänger war Wolfgang Laske, ebenfalls BG Verkehr).

Homanns Lieblingsbeispiel für die Sinnhaftigkeit der Zusammenarbeit ist die Gestaltung der Highloader. An diesem Gerät gab es regelmäßig Absturzunfälle mit schweren und tödlichen Folgen, betroffen waren Mitarbeiter verschiedener Flughäfen in ganz Europa. Nachdem die Arbeitsgruppe für die Normung der Geräte die Zusammenhänge analysiert hatte, wurden die sicherheitstechnischen Anforderungen verändert: Statt einer Leiter für den Aufstieg haben die Highloader nun



Zusammenarbeit seit 20 Jahren

Seit 1996 wird die europäische Maschinenrichtlinie in Deutschland verbindlich angewendet. Bis dahin galten die Bau- und Ausrüstungsvorschriften der UVV Luftfahrt für Bodengeräte. Die Maschinenrichtlinie ist allerdings eher allgemein abgefasst. Um das hohe Sicherheitsniveau der Geräte weiterhin zu gewährleisten, erteilte die Europäische Kommission ein Mandat zur Normung von Luftfahrtbodengeräten. Die Federführung des technischen Komitees auf europäischer und nationaler Ebene sowie zahlreicher Arbeitsgruppen obliegt seit Jahren dem Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr.

Im europäischen Ausschuss CEN/TC 274 „Aircraft ground support equipment“ arbeiten etwa 30 Personen mit, die sich zwei- bis dreimal im Jahr zu Sitzungen treffen. Engagierte Fachleute aus Industrie, Forschung und öffentlicher Verwaltung sind in den Arbeitsausschüssen jederzeit willkommen.



© BG Verkehr

Normen werden von denjenigen entwickelt, die sie später anwenden.

eine Treppe oder eine geeignete Mitfahrplattform, wenn weitere Personen neben dem Bediener Zugang zur Frontplattform benötigen. Außerdem wurde das Schutzgelenk erhöht. Das Unfallrisiko ist nun deutlich geringer.

Neue Norm und altes Gerät

Oft taucht in der Praxis die Frage auf, ob ein Gerät noch betrieben werden darf, wenn es nicht mehr den aktuellen Normen entspricht. Die Antwort lautet Ja – sofern nach aktuellen Maßstäben die Arbeit mit dem Gerät sicher gestaltet werden kann. Martin Küppers, der das Sachgebiet Arbeitssicherheit und Regel-

werk bei der BG Verkehr leitet, präzisiert den Sachverhalt: „Grundsätzlich muss das Fahrzeug nicht an die neueste Norm angepasst werden, denn es wurde ja nach der Norm oder Vorschrift gebaut, die seinerzeit gültig war.“

Der Unternehmer muss aber regelmäßig überprüfen und sicherstellen, dass eine sichere Verwendung gewährleistet ist. Ein Beispiel sind die Geländer von Luftfahrtbodengeräten: Seit 2013 fordert die angepasste Norm EN 1915-1 für alle Luftfahrtbodengeräte bei Geländern eine Höhe von 1,1 Metern (vorher war es genau ein Meter, aber die Menschen werden immer größer). Wenn

deswegen alle Geräte pauschal an diese neue Forderung angepasst werden müssten, wäre das für viele Betreiber eine unangemessen hohe wirtschaftliche Belastung.“ Und weil Küppers aus der Praxis weiß, dass es zum Thema Beschaffung rechtskonformer Arbeitsmittel viel Erklärungsbedarf gibt, ergänzt er: „Über die Anwendung und Auslegung bestimmter Rechtsvorschriften kann man durchaus diskutieren. Im Zweifelsfall können sich Flughafenbetreiber gerne an die BG Verkehr wenden.“ (dp)

+ DIN-Normenausschuss Luft- und Raumfahrt:
www.din.de/go/nl

Fehlerkultur im Unternehmen

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

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

Fehler macht jeder

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

Ursachen erkennen

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

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

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

Meldewesen senkt Unfallrisiko

Das dargestellte Problem kann verschiedene Folgen haben. Ein im defekten Zustand abgestellter Gabelstapler kann beim nächsten Einsatz nicht genutzt werden, es kommt zu Verzögerungen bei einer wichtigen Beladung.



Die Folge ist Stress oder Ärger mit dem Kunden. Oder der Gabelstapler wird wie in unserem Fall mit einem Mangel betrieben und es wird deswegen ein Unfall oder Sachschaden verursacht. Im dargestellten Szenario gab es zum Glück nur Scherben – und Ärger mit dem Kunden. Aber es hätte leicht jemand angefahren oder durch den umfallenden Stapel getroffen und unter Umständen schwer verletzt werden können.

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



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

Und was hat das mit der Kampagne zu tun?

Die Kampagne **kommmit**mensch möchte erreichen, dass Beschäftigte und Vorgesetzte bei allen Aktionen im Arbeitsleben Sicherheit und Gesundheit mitdenken. Diese Werte sollen selbstverständlich werden. Das beginnt mit der Wartung der Arbeitsmittel und den regelmäßigen Funktionschecks und geht über das Meldewesen bis zu den Mitarbeitern. Die Menschen müssen einbezogen werden. Die Organisation des Arbeitsschutzes ist zwar eine wichtige Voraussetzung, aber die Kampagne geht noch

einen Schritt weiter: Sie will in die Köpfe aller Beteiligten.

Wer Sicherheit immer mitdenkt, der organisiert sie und schafft die Voraussetzungen für ein unfallfreies Arbeiten. Dazu gehört, dass Fehler weder vertuscht noch ignoriert werden, sondern dass man aus ihnen lernt, indem die Probleme oder Missstände im Unternehmen benannt und zur Verbesserung genutzt werden. Im geschilderten Fall hätte der Funktionstest den Schaden am Gabelstapler gezeigt, oder eine Meldung am Vortag hätte dazu geführt, dass der Stapler rechtzeitig repariert worden wäre. Beide Themen berühren Handlungsfelder der Kampagne: Kommunikation, Betriebsklima und Fehlerkultur. De-

ren Voraussetzung ist Vertrauen. Mitarbeiter müssen sich sicher sein, dass ihnen keine Nachteile drohen, wenn sie einen Fehler eingestehen. Sie müssen wissen, dass sie nicht mit Vorwürfen konfrontiert werden oder Druck bekommen, wenn sie einen Mangel melden, egal, ob sie selbst ihn verursacht haben oder eine andere Person. Dieses Vertrauen muss sich entwickeln, auf dem Weg dahin ist ein anonymes Meldewesen eine Alternative. Es braucht Zeit, bis sich Verhaltensweisen ändern: Machen Sie den ersten Schritt und versuchen Sie, das eine oder andere umzusetzen. Die Kampagne **kommmit**mensch unterstützt Sie dabei. (rb)

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 der Passagier sich plötzlich ans Herz griff, stand ich neben seinem Sitz. Ich wollte sofort Erste Hilfe leisten, so wie ich es gelernt habe, aber ich war wie gelähmt vor Angst. Eine Kollegin kam dazu und hat sich um den alten Mann gekümmert. Aber sie konnte nicht helfen, er ist gestorben. Seitdem verfolgt mich dieser Moment. Ich habe mich krankschreiben lassen und weiß nicht, wie es jetzt mit dem Job weitergehen soll.“

Diese Schilderung ist typisch für eine traumatisierte Person. Im Beispiel ist die Betroffene nicht aktiv an einem Unfall beteiligt, sondern sie muss hilflos miterleben, wie jemand vor ihren Augen leidet und stirbt.

Angst, Hilflosigkeit, Entsetzen

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



Weitere Informationen:

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

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

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

Seminare:

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

sachen, 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 in der Branche Güterkraftverkehr, die ein traumatisierendes Erlebnis gemeldet hatten, sind im Mittel 40 Tage arbeitsunfähig; 16 Prozent werden länger als ein Jahr krankgeschrieben.

Verarbeitung von Extremereignissen

Alle traumatischen Situationen haben gemeinsam, dass sie in irgendeiner Weise psychisch auf die Betroffenen einwirken. Jeder verarbeitet solche Erlebnisse anders. Manche haben ein großes Bedürfnis, über die Geschehnisse zu sprechen, andere möchten sich über-

haupt nicht weiter damit auseinandersetzen. Die Verarbeitung von Extremereignissen ist ein sehr individueller Prozess, der sich in starken Emotionen oder Verhaltensänderungen (von Überaktivität bis zu sozialem Rückzug) äußern kann. Die meisten Menschen können traumatische Ereignisse in kurzer Zeit mit ihren Methoden und Selbstheilungskräften bewältigen. Je nach Schwere des Ereignisses und den individuellen Bewältigungsmöglichkeiten können sich allerdings akute Reaktionen verstetigen. Es treten zum Beispiel Ängste, Schlafprobleme oder auch häufiges Wiedererleben der Situation auf. Falls der Betroffene spürt, dass es ihm schwerfällt, ein extremes Ereignis zu verarbeiten, sollte er sich frühzeitig professionelle Unterstützung suchen.

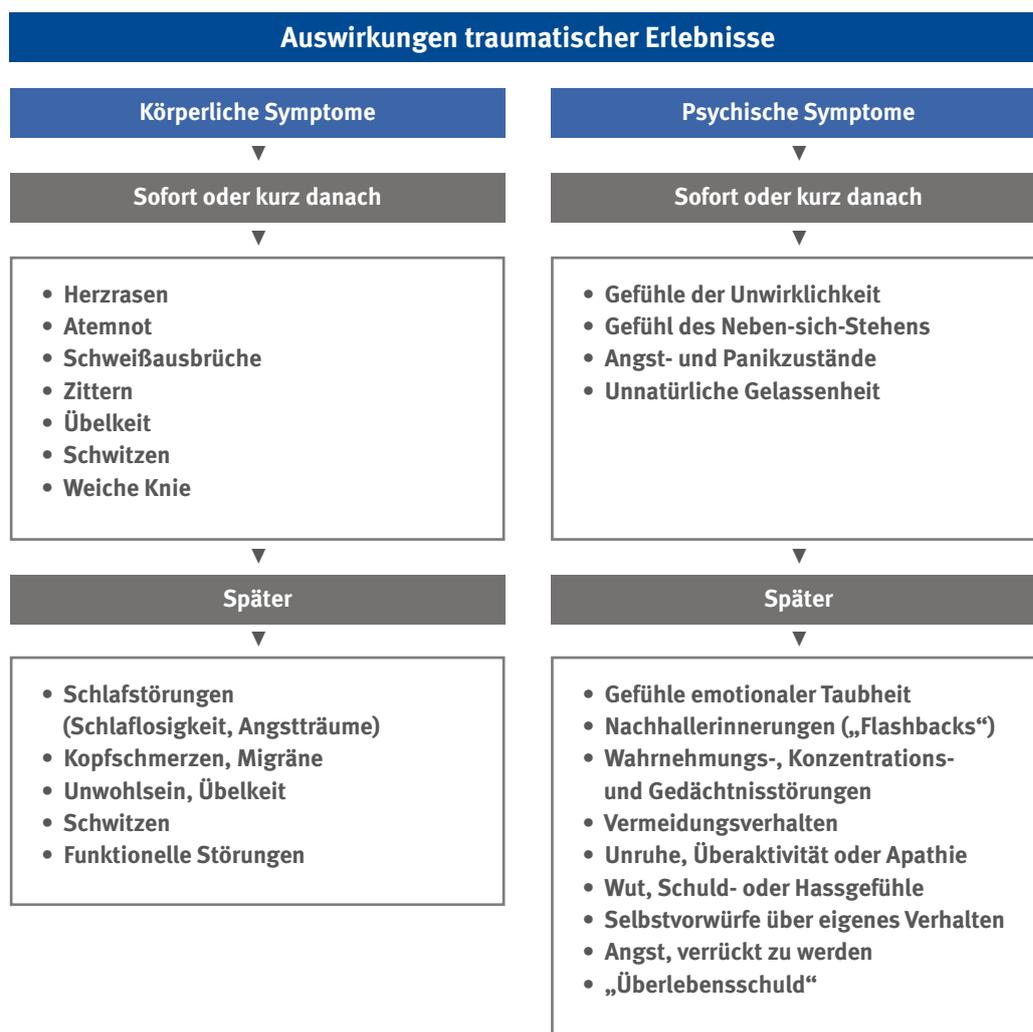
Unterstützung der BG Verkehr

Auch wenn jemand körperlich völlig unverletzt ist, wird das Erleben der traumatischen Situation als Arbeitsunfall eingestuft. Nach

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

Dr. Eva Winkler

Arbeitspsychologin bei der BG Verkehr







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) herzlich zu lachen: „Wenn mein Kollege und ich am Tag 20 Klaviere ausgeliefert haben, brauche ich abends keinen Kraftsport mehr!“ Was eigentlich niemanden wundert, reden wir hier doch über ein Gewicht von mindestens 200 Kilogramm pro Klavier.

Verladesamstag

Mehr als 25.000 Klaviere und Flügel bewegt die Spedition Piano-Express alljährlich durch Europa, die meisten direkt von den Herstellern zum Fachhandel. Für die Auslieferung an die Geschäfte vor Ort arbeitet die Disposition für die mit zwei Fahrern besetzten Züge eine Route aus. In der Regel endet sie jeweils Donnerstagabend mit einem leeren Fahrzeug. Am Freitag werden dann neue Flügel und Klaviere direkt vom Hersteller oder aus den europäischen Frachthäfen abgeholt und bis zur endgültigen Auslieferung im Piano-Express-Zentrum im oberfränkischen Lichtenfels zwischengelagert.

Samstags hat René Fiedler alle zwei Wochen Verladetag in Lichtenfels, sonntags haben alle Fahrer frei und sind daheim bei ihren Familien. „Vor Ort in Paris oder Brüssel entscheide ich im direkten Kundenkontakt, in welcher Reihenfolge wir ausliefern“, erzählt Fiedler. Die Verständigung klappt mit Deutsch, Englisch und wenn nötig auch Handzeichen. Die Fahrer des Piano-Expresses gehören zu den wenigen Truckern, die meistens ohne Zeitdruck arbeiten und über Tarif bezahlt werden. Trotzdem ist Nachwuchs in der Branche Mangelware, denn Klaviertransport ist ein echter Knochenjob (den wohl ausschließlich Männer ausüben).

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



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

Erfahrung ist unbezahlbar

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

An den Rampen warten die Piano-Express-Züge mit ihren speziellen Aufbauten. Sowohl die Wechselkoffer der Zugmaschinen als auch die luftgefederten Hänger besitzen ein firmeneigenes Doppelstockladesystem, mit dem auf der oberen Ebene Klaviere in nahezu allen Größenordnungen geladen und sicher verzurrt werden können. Doch zunächst einmal bekommen die empfindlichen Instrumente wattierte Spezialhüllen – ebenfalls

eine firmeneigene Entwicklung. Die Hülle verhindert wirkungsvoll Kratzer und Beschädigungen und hält die Temperatur stabil, denn schnelle Wechsel zwischen warm und kalt können hässliche Risse in der Beschichtung verursachen. Jeder Lkw von Piano-Express besitzt deswegen zusätzlich eine Propangasheizung, die den verschlossenen Laderaum auch an kältesten Wintertagen auf mindestens fünf Grad aufheizt. Klaviertransport ist ein Saisongeschäft und läuft von Herbst bis Frühling am besten. Die Neumöbellogistik sorgt für zusätzliche Auslastung der Lkw-Flotte.

Verantwortung für die kostbare Ware

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

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



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



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



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

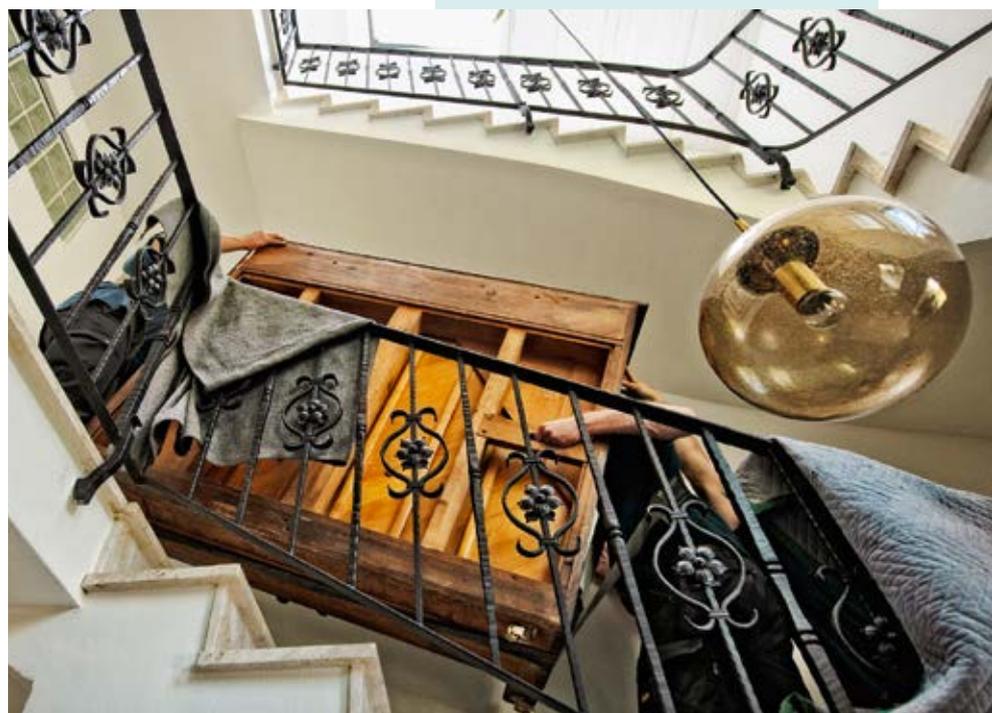
termin auch für namhafte Klavierhersteller. Die strengen Zufahrtsregeln der Messe mit klar definierten Zeitfenstern verlangen eine detaillierte Entladeplanung, bei der alle Mann anpacken müssen. Nach und nach werden die Züge geleert, Klaviere, Flügel und Zubehör in die Messehalle 11 geschoben. Dort werkeln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

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

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

Service bis ins Wohnzimmer

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



Text und Fotos: Heinz E. Studt



Wer sein Gehirn trainiert, hat mehr vom Leben

Manchmal entscheiden Bruchteile von Sekunden darüber, ob ein Unfall passiert. Wie man sich besser konzentriert und schneller reagiert, kann man üben!

Genau so wie regelmäßiger Sport die Kondition verbessert, lässt sich auch die geistige Leistungsfähigkeit durch Training steigern. Wissenschaftler haben mehrfach untersucht, wie sich gezieltes mentales Training auswirkt. Prof. Dr. med. Michael Falkenstein vom Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der Technischen Universität Dortmund fasst zusammen: „Viele Menschen können durch ein gezieltes kognitives Training bestimmte mentale Funktionen verbessern. Besonders gut trainierbar sind die Geschwindigkeit der Informationsverarbeitung, Konzentration, Aufmerksamkeit und räumliches

Denken. Insbesondere Ältere, die schon leichte Einbußen in diesen Funktionen haben, profitieren vom Training.“ Prof. Falkenstein betont ausdrücklich, dass für den Erfolg des kognitiven Trainings nicht jedes Onlineangebot geeignet ist. Wichtig seien vor allem die Vielfalt der Aufgaben, ständige Anpassung an die aktuelle Leistung des Teilnehmers und häufiges Feedback.

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) beschreibt, welche Fähigkeiten dem Hirn helfen, anspruchsvolle Tätigkeiten zu bewältigen, in denen viele Informationen in kurzer Zeit verarbeitet werden müssen. An erster Stelle für die „kognitive Leistungsfähigkeit“ stehen Wahrnehmung, Aufmerksamkeit, Gedächtnis, Lern- und Problemlösefähigkeit, Umstellfähigkeit, exekutive Funktionen (das heißt zielgerichtetes Handeln) und kognitive Flexibilität (bewusstes Wechseln zwischen verschiedenen Aufgaben und Situationen). Diese Fertigkeiten hat jeder Mensch in unterschiedlicher Ausprägung und sie verändern sich im Laufe des Lebens. Ältere Arbeitnehmer können Defizite ausgleichen, wie eine Studie der BAuA belegt: „Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Plastizität des Gehirns älterer Erwerbstätiger hinreichende Kompensationsmöglichkeiten bietet, um altersbezogene Leistungsdefizite zumindest teilweise auszugleichen.“ Allerdings muss man dafür etwas tun.

Klopfen und Kreisen

- ▶ Ausgangsposition ist der aufrechte Stand.
- ▶ Eine Hand wird auf den Kopf, eine Hand wird auf den Bauch gelegt.
- ▶ Die Hand auf dem Kopf führt eine klopfende Bewegung durch.
- ▶ Zeitgleich führt die Hand auf dem Bauch eine kreisende Bewegung durch.
- ▶ Im Anschluss werden die Hände und/oder die Bewegungsaufgaben gewechselt.

© mdsCreative

Fit im Kopf durch Denksport

Die Grundlage für ein gut arbeitendes Gehirn ist ein gesundheitsbewusster Lebensstil, in dem gesunde Ernährung, ausreichend Schlaf und regelmäßige Bewegung fest verankert sind. Ein spezielles Training fürs Gehirn kann man dann mit dem richtigen Joggen vergleichen: Es hält die grauen Zellen fit und beweglich. Die Fähigkeit, neues Wissen aufzunehmen, es schnell zu verarbeiten, im Gedächtnis zu behalten und konzentriert zu bearbeiten, steigt spürbar an.

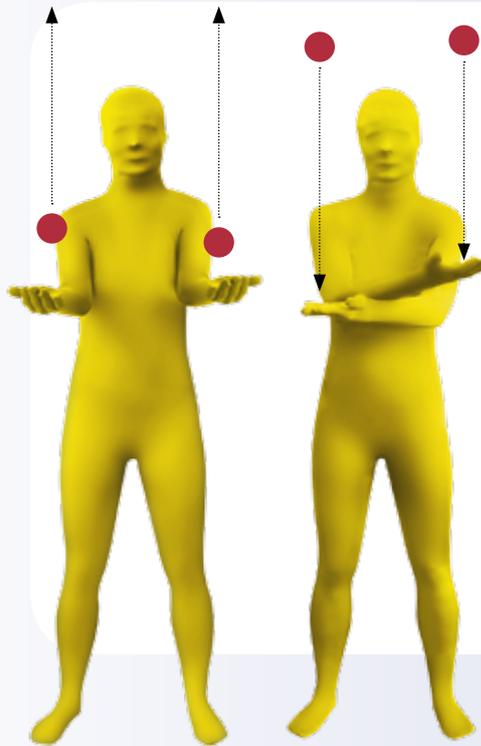
Für die Gesundheit von Leib und Seele ist eine Kombination aus Denksport und körperlichem Training ideal.

Das hilft zum Beispiel Menschen, die viel beruflich unterwegs sind, aber auch privaten Verkehrsteilnehmern, die Flut von Informationen im Verkehr optimal zu verarbeiten. So werden riskante Situationen schneller erkannt und besser gelöst. Die meisten Übungen haben damit zu tun, abseits der gewohnten Bahnen zu denken oder sich zu bewegen. Grundsätzlich sind sehr viele Aufgaben geeignet, unser Potenzial zu entwickeln – Hauptsache, sie fordern neue Leistungen vom Gehirn.

Sie können zum Beispiel

- ▶ einen Text auf den Kopf drehen und dann erst lesen
- ▶ Silben- oder Zahlenrätsel machen
- ▶ eine Fremdsprache lernen
- ▶ Telefonnummern merken statt speichern
- ▶ sich mit einem Kreuzworträtsel, Puzzle oder Sudoku beschäftigen
- ▶ ein Instrument erlernen
- ▶ tanzen
- ▶ häufiger im Kopf rechnen
- ▶ Bälle durch die Finger gleiten lassen
- ▶ körperliche Übungen machen, in denen ungewohnte Bewegungen gleichzeitig ausgeführt werden (Anleitung auf diesen Seiten)
- ▶ regelmäßiges Gehirntraining seriöser Anbieter im Internet nutzen

Denksport wirkt positiv sowohl bei Menschen, die sich überfordert, als auch bei jenen, die sich unterfordert fühlen. Und er macht Spaß – probieren Sie es einfach mal aus! (dp)



Fangen über Kreuz

- ▶ Ausgangsposition ist der aufrechte Stand.
- ▶ Als Trainingsmaterial können kleine Bälle, Säckchen oder Taschentuchpäckchen dienen.
- ▶ In jede Hand wird (beispielsweise) ein Ball genommen.
- ▶ Die Bälle werden parallel hochgeworfen und mit überkreuzten Händen wieder aufgefangen.
- ▶ Übung wiederholen, bis beide Bälle mindestens ein Mal gefangen werden.

Hinter dem Rücken

- ▶ Ausgangsposition ist der aufrechte Stand.
- ▶ Als Trainingsmaterial können kleine Bälle, Säckchen oder Taschentuchpäckchen dienen.
- ▶ Ein (beispielsweise) Ball wird hochgeworfen und beidhändig hinter dem Rücken wieder aufgefangen.
- ▶ Die Übung wird so lange wiederholt, bis der Ball mindestens einmal erfolgreich gefangen wurde.
- ▶ Eine Steigerung wäre das Werfen zweier Bälle oder das Fangen mit nur einer Hand.



+ Weitere Informationen:

Website für Gehirnjogging, die 2013 vom Gesundheitsministerium mit dem Leonardo-Preis für digitale Prävention ausgezeichnet wurde: www.neuronation.de

Vergleich verschiedener Angebote zum Gehirntraining der Unfallforschung der Versicherer www.udv.de/denksport

Gesellschaft für Gehirntraining www.gfg-online.de

Flyer: „So bleiben Sie geistig und körperlich beweglich“ www.bg-verkehr.de | Webcode 16951162



Risikofaktor: Weißer Hautkrebs

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

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

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

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

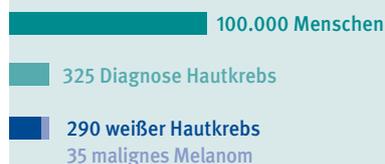
Die Haut vergisst nichts

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

Sonnenschutz bei Arbeit und Freizeit

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

Statistik



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

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

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

Auch Ferienaushilfen sind versichert

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

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



© Gettyimages/Portishead1



© BG Kliniken Bergmannstrost Halle (Saale)/Jan Pauls

Hohe Patientenzufriedenheit in BG Kliniken

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

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

Ihre Frage:

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

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Ja. Für die Anerkennung eines Arbeitsunfalls gibt es keine gesetzliche Ausschlussfrist. Zwar ist der Unternehmer verpflichtet, der Berufsgenossenschaft die Anzeige binnen drei Tagen zu erstatten, nachdem er von dem Unfall Kenntnis erlangt hat. Das bedeutet aber nicht, dass bei einer späteren Meldung ein Arbeitsunfall nicht mehr als solcher anerkannt werden kann. Der Unfall muss vom Versicherten aber zweifelsfrei nachgewiesen werden. Gibt es keine Unterlagen, sind



© Gettyimages/Braun S

die Aussagen von Zeugen wichtig. Das kann in weit zurückliegenden Fällen aber schwierig sein. Nicht so in einem vom Sozialgericht Dresden entschiedenen Fall. Dort hatte ein ehemaliger Gleisbauhelfer nach über 50 Jahren auf Anerkennung eines Arbeitsunfalls geklagt. 1966 habe er sich bei Gleisbauarbeiten einen kleinen Finger so stark gequetscht, dass dieser später amputiert werden musste. Unterlagen über den Unfall waren nicht mehr vorhanden, deshalb hatte der zu-

ständige Unfallversicherungsträger den 2011 gestellten Antrag auch abgelehnt. Im Verfahren war dann die Aussage eines ehemaligen Arbeitskollegen entscheidend, der bei dem Unfall damals direkt neben dem Verletzten stand. Ein Arzt bestätigte außerdem, dass der Gesundheitsschaden auf einen Arbeitsunfall zurückgeführt werden könne. Folglich kam das Gericht zu der Überzeugung, dass sich der Unfall wie vom Kläger geschildert zugetragen hatte.

Es ist einfach ein megageiler Sport

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



Was dachtest du, als dir klar wurde, dass du nicht mehr laufen kannst?

Phillip: Direkt nach dem Unfall war ich kurz weggetreten. Das Erste, was ich machen wollte, war aufstehen, was aber nicht ging. Ich hatte mir aber, da ich früher schon BMX-Rad gefahren bin, schon manchmal ausgemalt, was denn passieren würde, wenn ich im Rollstuhl sitzen würde.

Echt? Wie muss man sich das vorstellen?

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

Wie ging's weiter?

Phillip: Nachdem ich fünf Tage auf der Intensivstation verbracht hatte und zu mir gekommen war, haben sich meine Ängste und Sorgen relativ schnell verflüchtigt. Ich habe in der Reha andere Rollstuhlfahrer und Betroffene gesehen und kennengelernt, die sich trotz Unfall und Querschnittslähmung noch bewegen konnten. Es hat aber etwa

Fünf Fakten zum Sportrollstuhl

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

zwei Wochen gedauert, bis ich so richtig mit dem Rollstuhl unterwegs war.

Welchen Querschnitt hast du?

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

Wie wichtig sind Reha und Sport für dich?

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



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

© wfs(2017)

Termine

SPIELPLAN

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

Die Termine der Vorrundenspiele der deutschen Teams:

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

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

TITELVERTEIDIGER

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

SPIELSTÄTTE

Gespielt wird in der Heimspielstätte der Hamburg Towers und der BG Baskets Hamburg: edeloptics.de

Arena (Kurt-Emmerich-Platz 10 – 12, 21109 Hamburg). Eine zweite temporäre Halle wird für die WM neben der Arena errichtet.

EINTRITTSKARTEN

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

RAHMENPROGRAMM

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



www.2018wbwc.de

Schon während der Reha bist du dann mit dem Rollstuhlbasketball in Berührung gekommen. Erzähl mal.

Phillip: Wir hatten in der BG Klinik zweimal am Tag eine halbe Stunde Sport. Basketball, Handball und anderes. Das hat mich in meinem Zustand damals total gefordert, aber auch auf die richtige Spur gebracht. Die Herrschaften haben sich schon was einfallen lassen, um uns auf Trab zu halten.

Aber beim Rollstuhlbasketball bist du hängen geblieben?

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

Was hat dich an dem Sport gereizt?

Phillip: Ich fand diese gesunde Aggressivität und Abwechslung immer klasse. Auch dass die Rollstühle ineinandergekracht sind. Nach meiner ersten Saison 2011/2012 bin ich schon zum Landeskaderlehrgang eingeladen worden. Dort habe ich mit-

gezogen und mir den letzten Startplatz erkämpft, sodass ich in die U23-Nationalmannschaft gerückt bin.

Was hat dich am Sport gereizt und was für Ziele hast du?

Phillip: Ich liebe Sport. Sportler haben den Ehrgeiz und wollen immer die Besten sein. Darum will ich unbedingt einmal zu den Paralympischen Spielen! Einfach mal dabei sein und alles aufsaugen, was da passiert.

Zuerst stehen aber die Rollstuhlbasketball-Weltmeisterschaften in Hamburg an.

Phillip: Das ist natürlich super. Vor allem im eigenen Land.

Dein persönlicher Wunsch für die WM?

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

Zum Abschluss noch eine ganz andere Frage. Viele Menschen haben noch nie ein Rollstuhlbasketballspiel gesehen –

warum sollten sie hingehen?

Phillip: Es ist einfach ein megageiler Sport, auch für die Zuschauer. Dort stehen, um es mal despektierlich auszudrücken, keine fünf Behinderten pro Team auf dem Parkett, die sich den Ball zuwerfen. Vielmehr geht's mächtig zur Sache. Fast noch mehr als bei anderen Sportarten. Die Leute sollen auf jeden Fall vorbeikommen und sich ein eigenes Bild von dieser fantastischen Sportart machen.

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

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



Phillip Schorp

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



**LOHN
NACHWEIS
DIGITAL**

Digitaler Lohnnachweis: Fragen und Antworten

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



[www.bg-verkehr.de/
mitgliedschaft-beitrag.de](http://www.bg-verkehr.de/mitgliedschaft-beitrag.de)
Webcode: 16488979

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

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



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

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



www.informationsportal.de

Kurz vor dem Ziel

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

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

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

abrechnungsprogramme und die Ausfüllhilfe SVnet fehlerfrei arbeiten. Bei der BG Verkehr hat die überwiegende Mehrheit der Unternehmer den Lohnnachweis für 2017 auch in der neuen Form abgegeben. Die darin enthaltenen Zahlen wurden mit den Zahlen aus dem alten Verfahren verglichen. In den meisten Fällen stimmen die Meldungen überein.

Differenzen bei einigen Unternehmen

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

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

Ralf Schäfer
Projektmitarbeiter in der
Mitgliederabteilung der BG Verkehr

Beitragsberechnung 2017

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

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

Vorschuss- und Beitragsberechnung

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

Neben der Kostenentwicklung im Gesundheitssektor wirken weitere Komponenten auf die Ausgaben der BG Verkehr ein und beeinflussen damit den Finanzbedarf. Steigt zum Beispiel die Zahl der Unfälle, steigen auch die Kosten. Der Finanzbedarf ist außerdem abhängig von der Entwicklung der Entgelte in den Unternehmen und vom Beitragsaufkommen im Vorjahr. Wichtig ist auch der auf die BG Verkehr entfallende Anteil an der Lastenverteilung unter den gewerblichen Berufsgenossenschaften. All diese Faktoren bilden die

Grundlage für die Festsetzung des Beitragsfußes, der für die Berechnung des Beitrages herangezogen wird.

Gute Konjunkturlage

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

25. Gefahrarif

Ein wichtiger Faktor für die Beitragsberechnung ist der Gefahrarif. Die darin enthaltenen Gefahrklassen sind Verteilerschlüssel bei der Berechnung der Beiträge und spiegeln das Unfallrisiko der jeweiligen Branche wider. Bereits 2017 haben wir über die Auswirkungen des neuen 25. Gefahrarifs berichtet. Damals wirkte er sich auf die Vorschussberech-

nung aus. Dieses Jahr wurde nun auch die eigentliche Beitragsberechnung auf dieser Basis berechnet. Je nach Entwicklung in den einzelnen Branchen ergaben sich aus dem 25. Gefahrarif für die Branchen Veränderungen in der Beitragshöhe. Die im neuen Gefahrarif zum Teil höher angesetzten Gefahrklassen, die für höhere Beitragseinheiten sorgten, wirken sich jedoch positiv auf die Entwicklung des Beitragsfußes aus.

Beitragsbelastung in der Luftfahrt steigt

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

Lastenverteilung nach Entgelten

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



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 Webtip: geprüfte Produkte

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

 www.bg-verkehr.de
Webcode: 16814371

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/
sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4
01187 Dresden
Tel.: 0351 4236-50
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 96
42103 Wuppertal
Tel.: 0202 3895-0
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

Außenstelle Duisburg

Düsseldorfer Straße 193
47053 Duisburg
Tel.: 0203 2952-0
E-Mail: praevention-duisburg@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611 9413-0
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74
81539 München
Tel.: 089 62302-0
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

Sparte Post, Postbank, Telekom

Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am
10. September 2018

© Thinkstock/istock/goir/furtaev

Leserbriefe

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

redaktion@sicherheitsprofi.de



**Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de**

Unser Newsletter bietet Wissenswertes
zu Arbeitssicherheit und
Gesundheitsschutz, Aktuelles aus
der Verkehrsbranche, Termine sowie
Links zu Hintergrundmaterial.

**Ein Klick
und Sie wissen mehr**