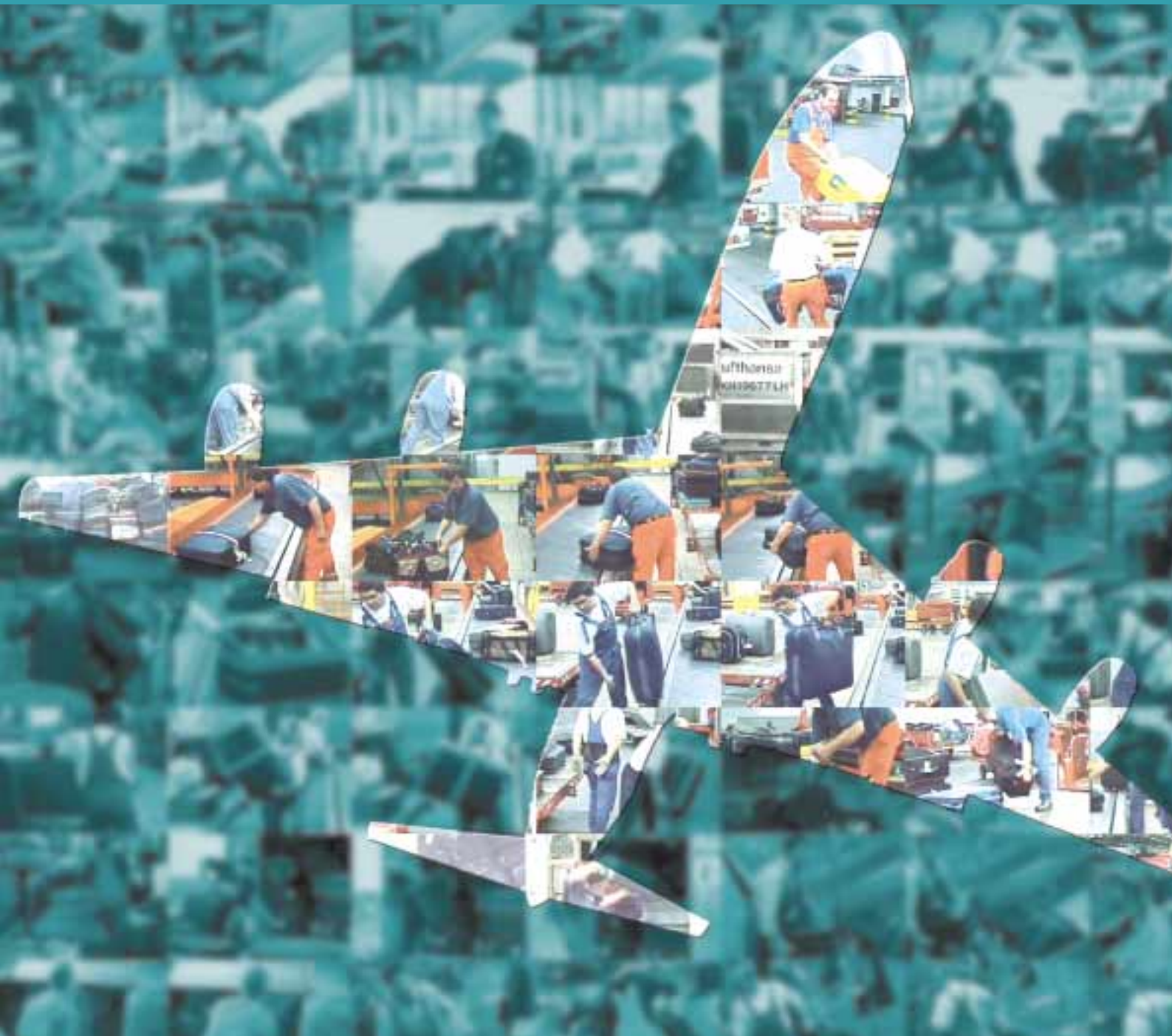


SICHER UND GESUND AM ARBEITSPLATZ



COACHING DES LADEPERSONALS GROUNDSTARS & HAMBURG AIRPORT



IMPRESSUM

Ein Kooperationsprojekt von
GROUNDSTARS GmbH & Co. KG
Landesunfallkasse Hamburg
Dr. Olaf Höhnke

Herausgeber:
Landesunfallkasse Hamburg
Spohrstraße 2
22083 Hamburg
www.luk-hamburg.de

GROUNDSTARS GmbH & Co. KG
Flughafenstraße 1 - 3
22335 Hamburg
www.groundstars@ham.airport.de

Autor:
Dr. Olaf Höhnke, Sportwissenschaftler

Mitarbeit:
Dr. Andreas Dittmann und Sigrid Jacob,
Landesunfallkasse Hamburg

Redaktion:
Sigrid Jacob, Landesunfallkasse Hamburg
Telefon: 040 / 27 153 - 213
E-Mail: sigrid.jacob@luk-hamburg.de

Gestaltung und Gesamtherstellung:
So. Agentur, Hamburg

1. Auflage, Hamburg, Oktober 2002

© LUK, Hamburg. Nachdruck und Kopien nur nach
vorheriger Genehmigung.

INHALTSVERZEICHNIS ▶▶▶

VORWORT	4
Landesunfallkasse Hamburg	4
GROUNDSTARS GmbH & Co. KG	5
I. ZIELSETZUNG UND VORGEHEN	6
Warum Mitarbeiter-Coaching?	6
Zur Vorgeschichte: Erste Coaching-Projekte in gewerblichen Berufen	6
Zielsetzung des Projekts mit GROUNDSTARS	8
Übersicht zum Projektverlauf	8
Akzeptanz	9
II. ERGEBNISSE	10
Bewegungsverhalten und körperliche Belastung beim Ausladen	10
Abladen vom Trolley	10
Container ausladen	15
Rückblick: Ausladen	17
Bewegungsverhalten und körperliche Belastung beim Beladen	18
Beladen eines Plattenwagens vom Rundlauf	18
Container beladen	23
Rückblick: Beladen von Plattenwagen, Trolleys und Containern	23
Gepäck-Sortieranlage	25
Rückblick: Gepäck-Sortieranlage	31
Kommunikation und Transfer von Erfahrungen	32
Coaching-Projekt und Rückenschule	33
III. ABSCHLIESSENDE BEWERTUNG UND AUSBLICK	34
Literatur	35

LANDESUNFALLKASSE HAMBURG

Die Landesunfallkasse Hamburg unterstützt die Unternehmen im betrieblichen Gesundheitsschutz und in der Gesundheitsförderung. Gerade in der Gesundheitsförderung sind innovative Konzepte gefragt, um die Herausforderungen im betrieblichen Wettbewerb zu bestehen. Die Beschäftigten werden im Schnitt immer älter und gleichzeitig wird Leistung immer mehr verdichtet. Ein achtsamer Umgang mit dem eigenen Körper wird somit immer wichtiger, und eine breite Kompetenz zur Bewältigung der Belastungen ermöglicht den Erhalt von Gesundheit und Leistung.

Das Konzept des Coaching bei der Handhabung von Lasten ist ein kommunikativer, tätigkeitsbegleitender Ansatz zur Verbesserung der individuellen Verhaltensmuster und Stärkung der Gesundheitspotenziale der Arbeit. Der Coach arbeitet anfänglich mit. Die Beschäftigten werden so bei ihrer Arbeit begleitet und durch partnerschaftlich angelegte Gespräche zum gesundheitsgerechten Körpereinsatz angeregt. Jeder weiß, wie schwierig es ist, einmal angewöhnte Verhaltensweisen nachhaltig zu verändern. Deswegen nutzt das Coaching die Kreativitäts- und Wissenspotenziale von Beschäftigten und Führungskräften. Die Beschäftigten stehen dabei im Mittelpunkt eines individuellen Beratungs- und Qualifikationsprozesses.

Mittlerweile hat sich dieser Präventionsansatz angesichts mehrjähriger Erfahrung aus verschiedenen Projekten bewährt. So wurde einerseits das Verhalten positiv beeinflusst, andererseits entwickeln die Beschäftigten Ideen zur Techniko Optimierung und für einen störungsfreieren Arbeitsablauf, ohne dass Ausfallkosten durch Seminare entstehen. Dieser Präventionsansatz wirkt sich nicht nur kostendämpfend beim Unternehmen und Unfallversicherungsträger aus, sondern erhöht auch das soziale Wohlbefinden des Mitarbeiters.

Die durchweg guten Erfahrungen und Erkenntnisse in anderen Bereichen waren für die LUK Hamburg mit Beweggrund, die Anwendung des Coaching im speziellen Arbeitsbereich der Gepäckabfertigung auszu probieren. Die Mitarbeiter aus dem Pilotbereich der Gepäckabfertigung bei der Firma GROUNDSTARS GmbH leisten schwere körperliche Arbeit unter Zeitdruck. Flugzeuge gilt es insbesondere zu be- und entladen, damit sie wieder startklar sind. Unvorhersehbare Lastspitzen und wenig ergonomische Raumsituationen sind dabei typisch. Einfache Unterweisungen oder gar die konventionelle Rückenschule allein sind dabei wenig wirksam.

Das Coaching konnte in der Gepäckabfertigung auf die individuellen Arbeitsplatzsituationen und Gesundheitszustände der Beschäftigten eingehen und angepasste und praxistaugliche Lösungen zum Körpereinsatz erarbeiten. In der Rückmeldung zeigt sich, dass die Beschäftigten durchweg gute Erfahrungen gemacht haben. Das Ziel war, ein einbeziehendes und eigenverantwortlich ausgelegtes Präventionshandeln im Team zu verankern. Zukünftig übernehmen betriebliche Multiplikatoren die Aufgabe des Coach und neue Beschäftigte werden entsprechend eingearbeitet. Die Erwartungen der LUK Hamburg haben sich voll bestätigt.

GROUNDSTARS GMBH & CO. KG

Als größte Tochter der Flughafen Hamburg GmbH be- und entladen rund 600 Mitarbeiter der GROUNDSTARS GmbH & Co. KG als führender Abfertiger rund 75.000 Flugzeuge im Jahr. Dabei sind die körperlichen Anforderungen an unsere Mitarbeiter sehr hoch – es gilt in Spitzenzeiten bis zu 3.000 Gepäckstücke pro Stunde für bis zu 20 verschiedene Flüge zu verladen. Und nicht selten wiegen die einzelnen Gepäckstücke mehr als 40 kg.

Im Jahr 2000 wurden von unseren Mitarbeitern rund acht Millionen ein- und ausgehende Koffer und Taschen sortiert, kontrolliert und auf den richtigen Weg gebracht. Dabei sind die Arbeitsbedingungen nicht immer ideal. Die zum Teil sehr niedrigen und kleinen Frachträume machen Rücken und Muskulatur oft zu schaffen. Falsche Handhabung kann in diesem Beruf zu folgenschweren körperlichen Konsequenzen führen.

Um die Gesundheit unserer Mitarbeiter langfristig zu erhalten, und somit auch die Weiterbeschäftigung für ältere Arbeitnehmer zu garantieren, hat GROUNDSTARS in Zusammenarbeit mit der LUK Hamburg umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung dieses Zustandes veranlasst. Intensives Coaching zum Thema „Heben und Tragen“ soll unseren Mitarbeitern die richtige Handhabung von Gepäck und Schwergut erleichtern.

Besonders positiv ist dabei die individuelle Beratung an den verschiedenen Arbeitsplätzen zu bewerten. Wir verstehen die absolute Verbesserung in der verbesserten Situation jedes Einzelnen – und diese ist je nach Bereich unseres Unternehmens ganz unterschiedlich, auch wenn die körperliche Belastung oft ähnlich erscheint. Aber ein Koffer im Laderaum erfordert eben eine andere Handhabung, als die Verladung von Gepäckstücken auf Lauf- und Förderbänder.

Neben Coaching steht unseren Mitarbeitern kostenlos das Flughafen Fitness-Studio zur Verfügung, damit die Muskeln auch in der Freizeit unter fachgerechter Anleitung weiter trainiert werden können.

Zusätzlich bietet der hauseigene Masseur auf Wunsch einen entspannten Ausgleich für die körperlichen Strapazen.

Alle Maßnahmen werden von unseren Mitarbeitern regelmäßig in Anspruch genommen. Das durchweg positive Feedback, welches wir fortwährend durch unsere Mitarbeiter erfahren dürfen, ist für uns der Beweis, dass wir gemeinsam auf dem richtigen Weg sind.

I. ZIELSETZUNG UND VORGEHEN

WARUM MITARBEITER-COACHING?

Trotz fortschreitender Technisierung werden im Gepäckumschlag auch an modernen Flughäfen noch wesentliche Schritte in Handarbeit verrichtet. Für die Flughafenmitarbeiter (Lader) sind damit teilweise erhebliche Belastungen verbunden. Diese Belastungen setzen sich aus verschiedenen Faktoren zusammen bzw. sind von ihnen abhängig:

- ▶ Körperliche Belastungen
 - Anzahl und Gewicht der zu bewegenden Gepäckstücke
 - spezielle Arbeitsumstände, z.B. Überwinden einer Höhendifferenz beim Heben
 - Individuelles Bewegungsverhalten, z.B. Einseitigkeit des Bewegens, Abhängigkeit von Gewohnheiten, Differenzierungsvermögen

- ▶ „Innere“ Belastungen
 - Mitarbeiterzahl, Zeitdruck
 - Arbeitszufriedenheit, kollegiales Verhältnis

Am Hamburger Flughafen werden schon seit längerer Zeit verstärkte Anstrengungen zur Gesundheitsförderung unternommen. Dies gilt für die technische Seite – im Terminal 4 erleichtert eine automatische Gepäck-Sortieranlage den Ladern die Arbeit im Gepäckkeller und für das Bewegungsverhalten. Im Jahre 1991 erfolgten erste Schulungen für das Ladepersonal und seit 1996 gibt es eine erweiterte ständige Rückenschule.

Die Erfahrung hat allerdings gezeigt, dass es vielen Ladern schwer fällt, ihr Verhalten während des Arbeitens überhaupt wahrzunehmen, geschweige denn zu verändern. Um hier anzusetzen, wurde im Jahre 2000 ein Vorgehen aufgegriffen, das sich in anderen Hamburger Unternehmen bewährt hat.

ZUR VORGESCHICHTE: ERSTE COACHING-PROJEKTE IN GEWERBLICHEN BERUFEN

Bereits zu Beginn der neunziger Jahre unterstützte die Landesunfallkasse Hamburg in Kooperation mit anderen Partnern ein innovatives Präventionsprojekt mit dem Ziel, bewusstes und körpergerechtes Bewegungsverhalten zu fördern:

Bei Beschäftigten des Hamburger Forstamtes, den Forstarbeitern, war nicht nur der Krankenstand seit Jahren besonders hoch gewesen: Schon lange hatte kein Waldarbeiter mehr die Altersgrenze von 65 Jahren als Erwerbstätiger erreicht. Frühinvalidität war die Regel. 1989 hatten 76 Prozent der Arbeiter in einer Umfrage angegeben, unter zum Teil erheblichen Rückenbeschwerden zu leiden.



Forstarbeiter bei der Arbeit

Das Auftreten dieser Gesundheitsstörungen wurde laut zuständiger Arbeitsmedizinerin, Frau Dr. Baginski, eindeutig durch die ausgeübten Arbeitsverfahren, die ergonomisch ungünstige Arbeitshaltung und die Verhältnisse am Arbeitsplatz begünstigt. Diese Situation war trotz schon früher durchgeführter Rückentrainingsprogramme und Verbesserungen bei den Arbeitsgeräten nicht nachhaltig verändert worden. Es musste also ein Ansatz gefunden werden, der auch über den einer arbeitsplatzbezogenen Rückenschule hinausging.

Vor diesem Hintergrund begann das „Hamburger Forstprojekt“ 1993 nicht mit „Aufklärung“, mit der Vermittlung von Wissen oder Vorstellungen über richtiges und falsches Bewegen, sondern mit Arbeitsbegleitungen im Alltag der Forstarbeiter. Für den durchführenden Sportwissenschaftler bedeutete das im ersten Schritt: Mitgehen, Mitarbeiten, Lernen.

Dieses Vorgehen stützte sich auf folgende Überlegungen:

- ▶ Die Akzeptanz der Forstarbeiter gewinnt man nicht, wenn man „Schule“ macht.
- ▶ Gewohnheiten, auch Bewegungsgewohnheiten ändert man nicht von heute auf morgen.
- ▶ Fertige, schulmäßige Bewegungsmuster lassen sich vermutlich nicht direkt einsetzen.
- ▶ Ein Wissen um „richtiges“ Bewegen bedeutet noch lange nicht dessen Anwendung.
- ▶ Mit Regeln und Schaubildern erreicht man nicht „den Menschen“.

Nach den Arbeitsbegleitungen folgte im zweiten Schritt eine videounterstützte Bewegungsanalyse, d.h. das tatsächlich praktizierte Bewegungsverhalten der Forstarbeiter wurde per Video festgehalten. Die Aufnahmen wurden analysiert und bildeten die Grundlage für ein gemeinsames Aufdecken von „Spielräumen für Veränderungen“. Erneute Arbeitsbegleitungen halfen den Forstarbeitern dabei, diese Spielräume zu nutzen.

Das Forstarbeiter-Projekt wurde von den Beschäftigten und Initiatoren positiv bewertet. Das Vorgehen etablierte sich als „Coaching“. Unter diesem Ausdruck versteht man im Sport ein prozesshaftes, partnerschaftliches Beraten – also eine Alternative zum klassischen „schulischen“ Vorgehen, etwa in Seminaren oder in der Rückenschule. Es folgten weitere Coaching-Projekte mit Gärtnern, Pflegepersonal im Krankenhaus, mit „Stackwerkern“ und mit Beschäftigten an Sonderschulen.



„Stackwerker“ beseitigen Schäden am Deich

Als Fazit aus den Projekten lässt sich festhalten:

- ⊕ Wenn es um die Arbeit an Bewegungsgewohnheiten geht, ist es wichtig, die Veränderungen aus der Praxis heraus zu entwickeln. Die individuelle Betroffenheit, das „Sich-gemeint-Fühlen“, entwickelt sich, wenn man von der Arbeitssituation des Einzelnen ausgeht, und ihn möglichst früh einbezieht.
- ⊕ Ein Coaching sollte langfristig genug angelegt werden, um ausreichend Zeit zwischen Anregung und Verarbeitung zu lassen.
- ⊕ Ein „Iststand-orientiertes Vorgehen“ bietet sich an, um Bewusstheit als Grundlage für längerfristige Veränderungen aufzubauen.

ZIELSETZUNG DES PROJEKTS MIT GROUNDSTARS

Allgemeine Zielsetzung:

Gesundheitsförderung, speziell Förderung eines körpergerechten und bewussten Bewegungsverhaltens

Zielgruppe:

Ladepersonal im Gepäckkeller

Die Zielsetzung im Einzelnen:

- ▶ Untersuchung der Schlüsselprobleme hinsichtlich des Bewegungsverhaltens der Arbeiter bei der Lastenhandhabung
- ▶ Entwicklung und Vermittlung eines achtsamen Umgangs mit dem eigenen Körper
- ▶ Verminderung der Häufigkeit und Beschwerden des Stütz- und Bewegungsapparates, insbesondere des Rückens
- ▶ Nachhaltige Stärkung des Stellenwertes rückschonender Arbeitsweisen im Sinne einer „Betriebskultur“

Im Rahmen der Maßnahme wurde auf exakte Belastungsberechnungen verzichtet. Eine Einschätzung nach der Leitmerkmalmethode des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit ergibt für drei exemplarische Tätigkeiten folgendes Bild:

Die Tätigkeiten „Abladen vom Trolley“, „Beladen von Plattenwagen“ und „Beladen von Containern“ (s.S. 10ff.) führen bei hohem Gepäckaufkommen ohne Weiteres zu Belastungen im Risikobereich drei. Das bedeutet laut Definition:

- ▶ Es liegt eine wesentlich erhöhte Belastung vor
- ▶ Körperliche Überbeanspruchung ist auch für normal belastbare Personen möglich
- ▶ Gestaltungsmaßnahmen sind angezeigt

Diese Einschätzung wird auch durch die Ergebnisse einer Untersuchung am Düsseldorfer Flughafen (Neumann 2000) untermauert.

ÜBERSICHT ZUM PROJEKTVERLAUF

Modul 1:

ab Mai 2000: erste Arbeitsbegleitungen/Mitarbeit eines Sportwissenschaftlers im Gepäckumschlag

- ▶ Überblick über Arbeitsabläufe, zeitliche Abläufe, Belastungssituationen
- ▶ Information von Ladern und Oberladern über das Projekt und seine Zielsetzung
- ▶ Aufbau von Kontakten in die Gruppen aller drei Schichten
- ▶ Gewinnen einer Einschätzung der körperlichen Belastung im Gepäckumschlag durch eigenes Erleben
- ▶ Festhalten von Bewegungsabläufen und Bewegungsgewohnheiten
- ▶ Erkennen von Schlüsselstellen hinsichtlich der körperlichen Belastung

Modul 2:

- ▶ Anfertigen von Videoaufnahmen auf freiwilliger Basis
- ▶ Auswahl und Aufbereitung relevanter Szenen
- ▶ Besprechung der Szenen in Gruppen von 4 bis 7 Personen

Modul 3:

- ▶ Erneute Arbeitsbegleitungen zur Nachbereitung der Videobesprechungen und
- ▶ Unterstützung eines bewussten Bewegens

Insgesamt erstreckte sich das Projekt über die Jahre 2000 und 2001. Die Terminabsprache für die Coachings wurde meist direkt mit den Betriebsleitern durchgeführt. Für das Unternehmen war es von Vorteil, dass der Betriebsablauf durch die Art des Vorgehens nicht gestört wurde.

AKZEPTANZ

Die Zusammenarbeit mit den Ladern war freundlich und offen, obwohl die anfängliche Skepsis gegenüber dem Projekt offensichtlich war. Beim gemeinsamen Arbeiten entstand mit den ersten Ladern eine Basis, die später das Anfertigen und Besprechen von Videoaufnahmen ermöglichte. Förderlich für die Kooperationsbereitschaft war auch das Erkennen der eigenen Mitgestaltungsmöglichkeiten im Rahmen des Projekts.

Von 105 Ladern in den Terminals beteiligten sich schließlich 69, also rund zwei Drittel, am Projekt. Von den Übrigen waren einige in der ersten Projektphase krank oder dauerhaft an Arbeitsplätzen mit reduzierter körperlicher Belastung eingesetzt (Ankunft, Kodierer). Manche hatten allerdings schlicht kein Interesse.

Da das Projekt komplett auf freiwilliger Teilnahme basierte, kann die Teilnahme von zwei Dritteln der Lader als guter Erfolg gewertet werden.

Sehr interessiert und aktiv war die Mitarbeit an den Videoanalysen. Durch den individuellen Bezug wurde ein hoher Identifikationsgrad erreicht.

II. ERGEBNISSE

BEWEGUNGSVERHALTEN UND KÖRPERLICHE BELASTUNG BEIM AUSLADEN

Das Gepäck wird in den Laderäumen der Flugzeuge teils einzeln verstaute, teils in Containern transportiert. Nach der Landung laden „Vorfeld-Mitarbeiter“ die Koffer und Taschen aus der Maschine auf kleine Gepäckwagen (Trolleys) oder große „Plattenwagen“ um. Spezielle Fahrer bringen Trolleys, Plattenwagen und Container zu den Ankunftshallen. Hier laden die Mitarbeiter des Gepäckumschlags das Gepäck direkt auf die Laufbänder, die in die Passagierhallen führen.

Jedes Gepäckstück wird also nach der Landung beim Containertransport einmal in den Terminals und beim „Lose-Transport“ zweimal (auf dem Vorfeld und in den Terminals) per Hand umgeladen.

Das Ausmaß der körperlichen Belastung der Lader hängt von Anzahl und Gewicht der Gepäckstücke, aber auch vom „Bewegungsverhalten“ des einzelnen Kollegen ab – also von der Art und Weise, wie er ablädt. Hier setzte das Projekt an.

ABLADEN VOM TROLLEY

Im Gegensatz zur Meinung einiger Lader, sie würden sich beim Abladen eines Trolleys immer auf die gleiche Weise bewegen, zeigten die Videoaufnahmen interessante Unterschiede. Unterschiedlich waren sowohl die Bewegungsabläufe oder „Techniken“ verschiedener Lader, als auch Bewegungsabläufe ein- und desselben Laders in scheinbar gleichen Situationen.

So konnten als Extremfall bei einem Lader, bei dem das Bewegen „flüssig“ und ökonomisch erschien, sieben verschiedene „Techniken“ beim Abladen eines einzigen Trolleys mit ca. 15 Gepäckstücken unterschieden werden. In der gemeinsamen Besprechung wurde deutlich, dass eine sehr differenzierte Wahrnehmung der Situation für diese Vielfalt verantwortlich war. Jedes Gepäckstück wurde so bewegt, wie es „angemessen“ erschien. Die nur scheinbar gleichen Situationen wurden als durchaus unterschiedlich wahrgenommen. Das war dem Kollegen allerdings nicht so bewusst, dass er es selber hätte aussprechen können.

Die im Folgenden ausgewählten Beispiele vermitteln einen Eindruck, wie das Bewegen beim Abladen eines Trolleys aussehen kann – und an welchen Schlüsselstellen sich qualitative Unterschiede zeigen:



Beim Ausladen einer leichten Tasche dominiert im Bewegen der meisten Lader das Schwingen des Schultergürtels. Auffällig ist auf dieser Aufnahme, dass die Hüfte relativ weit zum Band hin geöffnet ist. Das bedeutet: Dadurch, dass die Drehung überwiegend aus der Hüfte und den Beinen erfolgt, muss die Wirbelsäule in sich weniger verdreht werden.



Auf der folgenden Aufnahme wird ein Problem beim **Aufnehmen des Gepäckstückes**, also im ersten Teil des Bewegungsablaufes sichtbar: Der Lader beugt sich zum Greifen und anschließendem Anheben des Koffers weit hinunter. So wird sein Rücken ungünstig belastet. Eine kleine, aber nicht ausreichende Erleichterung bringt die Schrittstellung.



Insgesamt wirkte der Bewegungsablauf unökonomisch. Für den Lader vollzog er sich komplett unbewusst – eine typische Ausgangslage, denn unser Verhalten wird in hohem Maße von Gewohnheiten bestimmt, die uns zunächst nicht bewusst sind.



Bewegungsgewohnheiten äußern sich beispielsweise in der Bevorzugung bestimmter Muskelgruppen oder einer Drehrichtung. Sie „begleiten“ einen Menschen und bestimmen sein Verhalten in ganz verschiedenen Situationen auf ähnliche Weise. Sie „widersetzen sich hartnäckig der Veränderung“, wie die Erfahrungen vieler „Rückenschulen am Arbeitsplatz“ zeigen: Nicht das Wissen, sondern das Bemerkte ist das Problem!

Auch hier ist der Lader sowohl beim Aufnehmen als auch beim Absetzen des Koffers frontal zur Last ausgerichtet. Um sich nicht im Rücken verdrehen zu müssen, hat er sich in diesem Fall mit kleinen Schritten von der einen in die andere Position bewegt. Diese Variante war relativ selten zu beobachten.

Wie kann man sich der Macht dieser Gewohnheiten entziehen, und sich das, was sich offenbar fast zwanghaft abspielt, bewusst machen? Wie kann man bemerken, was man tut?

Am Beispiel der obigen Abbildung lässt sich ahnen: Für diesen Lader sind die Videoaufnahmen ein Anlass, den Moment des Aufnehmens beim Arbeiten überhaupt zu beachten. Dieses „Beachtenkönnen“ des Ist-Standes bildet die Grundlage für willkürliches Eingreifen!

Bei den beiden folgenden Aufnahmen geht es um den zweiten Teil der Bewegung: Sie geben den Moment wieder, in dem der Lader den Koffer loslässt.



Die Bilder dokumentieren zwei ähnliche Situationen beim Abladen des selben Trolleys. Die Koffer waren in Größe und Gewicht vergleichbar. Dennoch lässt sich eine unterschiedliche Belastung des Rückens erkennen: Auf der zweiten Abbildung rotiert die Schulterachse deutlich weiter gegen die Hüftachse. Die Wirbelsäule ist stärker verdreht!

Diese Unterschiede waren dem Lader natürlich nicht bewusst. Nun kann er sich mit den Videoanalysen als Ausgangspunkt allmählich „ein Gefühl“ für einzelne „Bestandteile“ seines Bewegens erarbeiten.

Die Beispiele zeigen,

- ▶ auf welchem Weg man sich an seine Gewohnheiten herantasten kann,
- ▶ dass man zumindest in kleinen Schritten Einfluss auf sein Bewegten hat,
- ▶ und dass manche Grenzbelastungen vermieden werden können.

Die Situation des Abladens hat allerdings noch eine andere Facette: Die einfachste Möglichkeit, beim Absetzen eines Koffers auf das Laufband ein Hinunterbeugen und damit die Rückenbelastung zu vermindern, wäre es, ihn einfach fallen zu lassen. Dem widerspricht eine Vorschrift, nach der das Gepäck auf das Band „gelegt“ werden sollte. Ihr Sinn ist es, das Fluggepäck schonend zu behandeln. Zugleich muss die Abladung aber schnell gehen, damit kein Fluggast unnötig wartet.

Damit stehen die Lader in einem Dilemma: Sie müssen gleichzeitig schnell und gepäckschonend arbeiten. Gepäckschonend bedeutet hier: Jedes Gepäckstück muss länger in der Hand gehalten, später losgelassen werden. Das aber erhöht die körperliche Belastung ganz erheblich. Jeder Lader muss also situativ einen Kompromiss finden zwischen der Belastung des eigenen Körpers und der Belastung des Gepäckstücks. Zeiten hohen Gepäckaufkommens verschärfen dieses Problem.

Die folgenden Aufnahmen zeigen Beispiele für Bewegungsmuster, die in diesem Dilemma einen guten Kompromiss gestatten:



Um das Vorbeugen zu vermeiden, lässt der Lader den Koffer mit der Stirnseite auf das Band gleiten, und kippt ihn dann um. Diese Variante ist allerdings nur bei leichteren Koffern sinnvoll.

Eine andere Koffer schonende Alternative liegt in einer aktiven Beinarbeit. Bei breitem Stand erfolgt eine Gewichtsverlagerung mit leichter Beugung des bandnahen Beines. Die Muskulatur des linken Oberschenkels wirkt dabei wie ein Stoßdämpfer.



Die Drehung erfolgt vorwiegend über die Hüften und Füße. Diese Technik setzt eine gewisse Beinkraft voraus, die zu Anfang als sehr anstrengend empfunden wird.

Eine weitere Alternative zeigen die folgenden Abbildungen. Hier wird ebenfalls die Beinkraft zu Hilfe genommen, allerdings im „beugenden System“, was vielen durch ihre Bewegungsgewohnheiten „vertrauter“ ist.



Bei der abgebildeten Technik wird der Koffer am Griff gefasst, das Knie wird angehoben, und der Koffer gleitet über den Oberschenkel auf das Laufband. Der Koffer kann dabei schonend genug behandelt werden. Auch die Forderung, dass die Griffe nach außen zeigen sollen, um den Fluggästen ein bequemerer Aufnehmen ihres Koffers zu ermöglichen, lässt sich hier gut erfüllen.

Bei der Untersuchung von Einseitigkeiten beim Abladen stellt sich natürlich auch die Frage nach der Drehrichtung. Interessant war, dass die Mehrzahl der Lader auf die Frage nach einem Wechsel der Drehrichtung beim Abladen antworteten, sie würden nur in ihre „bessere Richtung“ arbeiten.



Die Aufnahmen zeigten aber, dass die Drehrichtung in der Praxis manchmal durchaus gewechselt wird. Für viele Lader liegt hier noch ein Potenzial, bewusst ausgleichend in ihr Bewegen einzugreifen.

Auf den nächsten Abbildungen liegen Gepäckstücke hinten auf dem Trolley und müssen nach vorn gezogen werden. Die Lader ziehen mit einer Hand am Gepäckstück und stützen sich mit der anderen am Trolley ab.



Das Abstützen ist eine gute Möglichkeit zur Entlastung des Rückens. Es ist bei vielen Ladern zu beobachten, wird aber meist nicht bewusst eingesetzt.

Dabei lassen sich weitere Unterscheidungen treffen: Während auf der oberen Abbildung zur Entlastung des Rückens ein Widerlager am Trolley gebildet wird, übernimmt die abstützende Hand auf der mittleren und unteren Abbildung vor allem die Funktion, den vorgeigten Oberkörper abzustützen – und entlastet den Rücken auf diese Weise.

Eine weitere, ebenfalls sinnvolle Ausgleichsbewegung auf der unteren Abbildung ist das Abspreizen des rechten Beines – es vermindert den „Rundrücken“.

Eine gute Bewegungslösung für eine andere spezielle Situation spiegeln die nächsten Abbildungen wider: Eine schwere, in sich instabile Tasche wird über den Oberschenkel gehiebt. Dabei legt sich der Lader zurück und dreht sich um den linken Fuß.



CONTAINER AUSLADEN

Die Container haben je nach Größe ein Fassungsvermögen zwischen 30 und 55 Gepäckstücken. Anhand der folgenden Abbildungen soll exemplarisch gezeigt werden, wie sich ein Lader anhand von „Fragen“ (s. S. 16) ein Bewusstsein über sein Bewegen beim Ausladen der Container verschaffen kann.



Beispiele für Fragen an das eigene Bewegen:

- ❗ Wann erfolgt der Moment des Loslassens?
- ❗ Wie erfolgt die Richtungsänderung zwischen Trolley und Band? (über kleine Schritte, über die Wirbelsäule, oder über Hüften und Füße?)
- ❗ Woher kommt die Kraft? (aus den Armen, dem Rücken, den Beinen?)
- ❗ Wenn die Beine aktiv mitarbeiten: ist ihre Arbeit hebend oder dämpfend?
- ❗ Wo liegt das Widerlager beim Herausziehen des Gepäckstückes?
- ❗ Ist die Drehrichtung ein- oder wechselseitig?
- ❗ Wie liegt das Gepäckstück im Container und wie wird es auf dem Band liegen?
- ❗ Gibt es spezielle Gefahrenmomente? Bin ich vorbereitet, habe ich Körperspannung aufgebaut?
- ❗ Teamarbeit: Bekomme ich mit, in welcher Situation mein Nachbar sich befindet? (Auf der Aufnahme Seite 15 unten muss der Lader den Koffer unnötig lange halten und körperfern absetzen, weil seine Nachbarn keine Lücken auf dem Band gelassen haben.)

Ein besonderes Gefahrenmoment tritt auf, wenn z.B. ein schwerer Hartschalenkoffer ganz oben liegt und beim Öffnen des Containers ins Rutschen gerät.



Der Lader kann entweder vom fallenden Koffer getroffen werden, oder sich beim Auffangen verletzen, wenn er nicht vorbereitet ist und keine Spannung aufgebaut hat.

Auf den folgenden Abbildungen fällt nicht nur das Abstützen beim Herausziehen auf, sondern außerdem eine organisatorische Überlegung beim Entladen:



Die Gepäckstücke sind im Container in zwei „Reihen“ gepackt. Der Kollege entlädt nicht erst die vordere Reihe komplett, sondern zieht (auf der unteren Abbildung zu sehen) eine Tasche von hinten wie über eine schiefe Ebene heraus. So vermeidet er das Herabfallen der hinten oben liegenden Gepäckstücke und kann diese relativ leicht durch Ziehen herausbekommen. Dieses Verfahren wurde eher von langjährigen Mitarbeitern angewendet.

📌 RÜCKBLICK: AUSLADEN

Beim Ausladen gibt es zahlreiche Möglichkeiten, das eigene Bewegen mehr oder weniger rückengerecht zu gestalten. In den Videobesprechungen wurde jeweils eine Auswahl dieser Möglichkeiten sichtbar.

In der ersten Projektphase wurden die Schlüsselstellen im Bewegen herausgearbeitet. In den Videobesprechungen wurden dann die problematischen Sequenzen analysiert und ihre möglichen Auswirkungen erläutert.

Ebenso wurden solche Bewegungsabläufe herausgearbeitet und besprochen, die im Arbeitsablauf sinnvoll und dabei zugleich körpergerecht erschienen. Da es sich hierbei nicht um abstrakte Idealbewegungen, sondern um das praktizierte Bewegen von Kollegen handelte, wurde die so typische Abwehr, „das lässt sich in der Praxis aber nicht machen“, entkräftet.

Die Zielsetzung des Videoblocks lag nicht darin, dass die Lader Bewegungsabläufe von Kollegen unreflektiert kopieren, sondern dass sie diese als Anregung für ihr eigenes Bewegen annehmen.

Es wäre also ein vernünftiger Weg, das Prinzip einer Technik zu erkennen, und es der Situation und den eigenen Möglichkeiten angepasst, in das eigene Bewegen aufzunehmen. Eine Hilfe auf diesem Weg können die „Fragen an das eigene Bewegen“ (s. S. 16) bieten.

Vielfalt und Abwechslung im Bewegen können wenigstens im Kleinen der Einseitigkeit entgegenwirken. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass im Gepäckkeller in Zeiten hohen Gepäckaufkommens und enger Personaldecke (vor allem im Spätsommer/Herbst und an den Wochenenden) die Grenze der Belastbarkeit erreicht wird.

BEWEGUNGSVERHALTEN UND KÖRPERLICHE BELASTUNG BEIM BELADEN

BELADEN EINES PLATTENWAGENS VOM RUNDLAUF

Eine typische Arbeit in den Terminals 1 und 3 ist das Beladen von Plattenwagen, Trolleys und Containern, die dann direkt zu den Flugzeugen gefahren werden. Das Abfluggepäck wird von den Fluggästen aufgegeben, über ein Rundband angeliefert, von den Ladern aufgenommen und auf das entsprechende Transportmittel gehoben. Bei Charterflügen wird das Gepäck auf Plattenwagen oder in Container verladen, Trolleys werden für Rest- oder kleinere Mengen benutzt.



Wenn der Lader genügend Zeit hat, fasst er den Koffer am Griff, sichtet den Anhänger („Tag“) mit Flugnummer und Abkürzung für den Zielflughafen, und stellt den Koffer hochkant. Da das Rundband nur 53 cm hoch ist, müssen sich die Lader je nach Körpergröße und Gepäckstück bereits für diesen Vorgang leicht bis erheblich vorbeugen.



Nach dem Hinunterbeugen zum Rundband muss beim Beladen von Plattenwagen für jedes Gepäckstück eine Höhendifferenz von 14 bzw. 24 cm überwunden werden, da die Ladeflächen der Plattenwagen 67 bis 77 cm hoch sind. Beim Anheben und Umsetzen waren zahlreiche Varianten zu beobachten.



Auf den obigen Abbildungen wird der liegende Koffer mit beiden Händen gefasst und aus dem Rücken heraus auf den Plattenwagen gehoben. Der Bewegungsablauf scheint zwar ökonomischer als das „Reißen“ (vgl. S. 20 u. 25), stellt aber wegen der mangelnden Ganzkörpereinbindung vor allem auf lange Sicht eine ungünstige Belastung des Rückens dar.



Bei dieser Technik wird der Koffer dagegen zunächst auf dem Laufband senkrecht gestellt. Dann wird er mit der linken Hand am Griff und der rechten an der vorderen Unterkante gefasst (der Lader ist Linkshänder) und auf den Wagen gehoben. Die Last ist auf beide Arme verteilt, die rechte Hand übernimmt nicht nur eine steuernde, sondern auch eine hebende Funktion.

Bei höherem Gepäckaufkommen müssen die Gepäckstücke aus der Bewegung aufgenommen werden. Das Vorbeugen zum Band, das Sichten des Tags und das Aufnehmen des Gepäckstücks geschehen dann in einem Ablauf. Dieser Ablauf wird vorwiegend in Laufrichtung des Bandes ausgeführt.



----- - Laufrichtung



Der Lader auf dieser und der nächsten Abbildungsreihe setzt jeweils beide Hände ein. Das ist in diesen Situationen nicht selbstverständlich. Gerade in der Hektik wird – in der Annahme es ginge schneller – viel einhändig gearbeitet (im Sprachgebrauch der Lader „gerissen“).

Ein solches Reißen belastet den Körper nicht nur auf lange Sicht einseitig – vor allem bei schwereren Gepäckstücken verhindert es kontrolliertes Heben und führt zu ruckartigen und verletzungsträchtigen Bewegungen.

Gepäckstücke, die den Plattenwagen gerade passiert haben, laufen bei hohem Aufkommen nicht noch „eine Runde“, sondern sie werden gegen die Laufrichtung des Bandes auf den Wagen geladen.

Wirken die Bewegungen hier noch kontrolliert, so ist bei Ladern mit nicht so gut ausgeprägtem Körpergefühl die Gefahr ungünstiger Verdrehungen mit Dreh-/Beugekombinationen der Wirbelsäule unter Last erheblich.



----- - Laufrichtung



Im Rahmen der Videobesprechungen gab es in den Gruppen jeweils Beispiele dafür, wie sich das Überwinden der Höhendifferenz zum Plattenwagen etwas rückschonender ausführen lässt:



Die Aufnahmen zeigen von oben nach unten, wie durch den Einsatz des Oberschenkels die Beinkraft genutzt und die Rückenmuskulatur günstiger eingesetzt wird. Diese Variante wird mittlerweile von vielen Kollegen praktiziert – wenn genügend Zeit bleibt.

Als nächster neuralgischer Punkt erwies sich das **Arbeiten auf dem Plattenwagen**. Die Gepäckstücke müssen je nach Flugzeugtyp in drei bis vier Lagen so gestapelt werden, dass sie beim Transport über das Vorfeld nicht vom Wagen fallen. Dazu arbeitet jeweils ein Lader auf dem Wagen.



Seine Kollegen bemühen sich, ihm die Arbeit zu erleichtern, indem sie Koffer aufrecht hinstellen. Der Lader muss sich dann nicht ganz so tief hinunterbeugen. Dennoch ist bei dieser Tätigkeit die Gefahr groß, die Last mit gebeugtem Rücken anzuheben und zu bewegen, wie die Abbildungen zeigen.

Die beiden folgenden Abbildungen zeigen den Arbeitsplatz bei besonders hohem Gepäckaufkommen (in den Ferienzeiten). Sie machen deutlich, wie wenig Zeit den Kollegen bleibt, an ihr eigenes Bewegen zu denken. Zum körperlichen Stress kommt ein extremer Zeitdruck hinzu. Unvorhergesehene Ereignisse, wie ein Stau, bilden da das „i-Tüpfelchen“.



Stillstand durch aufgestautes Gepäck. Die Flugzeuge warten!

Aus den bisher angeführten Beispielen wird deutlich, von wie vielen Faktoren es in der Praxis abhängt, in welchem Maße Arbeiten körpergerecht ausgeführt werden können. Dabei lassen sich Probleme und Vorgaben der Arbeitsverhältnisse teilweise durch das Bewegungsverhalten ausgleichen oder wenigstens abmildern. So lässt sich, wie gesehen, beim Umsetzen auf den Plattenwagen das Überwinden der unglücklichen, weil eigentlich unnötigen Höhendifferenz durch bewusstes Bewegen körperschonender gestalten.

Schwieriger ist es, das durch die baulichen Voraussetzungen erzwungene Hinunterbeugen zum Aufnehmen der Gepäckstücke durch bewusstes Bewegen zu vermeiden.

Die Reduzierung von Belastungen durch Veränderungen des Bewegungsverhaltens kann nur ein Aspekt sein. Ergänzend wäre in diesem Fall zu überlegen, wie die Höhendifferenz so weit wie möglich verringert werden kann:

- ❓ Können die Plattenwagen wenigstens auf die Höhe des mit einer Ladefläche von 67 cm niedrigsten Wagens tiefer gelegt werden?
- ❓ Könnte das Rundband höher laufen? Ein Umbau der bestehenden Anlage würde zwar einen unverhältnismäßigen Kostenaufwand bedeuten, die Überlegung sollte aber beim Bau bzw. der Einrichtung des neuen Terminals in die Planungen einfließen.

CONTAINER BELADEN

Der Transport von Fluggepäck in Containern führt zu zeitlichen Einsparungen beim Be- und Entladen der Flugzeuge und hilft, die Standzeiten der Maschinen zu reduzieren. Das ist aus Kostensicht von erheblicher Bedeutung.

Die Container werden in den Terminals beladen, zum Flugzeug gefahren, und von den Kollegen auf dem Vorfeld verladen. Für die Mitarbeiter auf dem Vorfeld bedeutet die Containerverladung eine große Erleichterung. Dies gilt in körperlicher Hinsicht ebenso wie in Bezug auf den zeitlichen Druck.

Für die Lader in den Terminals ist das Beladen der Container allerdings mit erheblichen körperlichen Belastungen verbunden. Ein typisches Bewegungsmuster beim Beladen vom Rundlauf aus zeigen die drei nächsten Abbildungen:



Der Lader arbeitet hier, ähnlich wie der Kollege auf den Abbildungen auf Seite 20 mit beiden Händen. Der Koffer muss allerdings auf eine deutlich höhere Ebene bewegt und zudem noch gezielt platziert werden. Während die linke Hand im linken Beispiel noch am Gewinnen der Höhe mitwirkt, wird im unteren Beispiel der Schwung aus einer Drehbewegung nach links erzeugt. Die rechte Hand am Griff überträgt die Kraft, die linke Hand wird fast nur als „Führhand“ benutzt, um den Koffer gezielt zu schichten.



Diese Unterschiede sind nur schwer zu sehen. Für die Lader ist es aber äußerst wichtig, sie beim Arbeiten zu erkennen, denn hier liegen kleine Potenziale der Veränderung. Über mehrere Arbeitsjahre betrachtet, leisten diese kleinen Veränderungen einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Gesunderhaltung des Bewegungsapparates!

Gerade bei Charterflügen wird viel Gepäck pro Fluggast mitgenommen. Das bedeutet: Es muss jede Lücke im Container ausgefüllt werden. Für die Lader kommt es zu besonderen körperlichen Belastungen, wenn schwere Gepäckstücke im Container nach hinten und nach oben gepackt werden müssen.

Genau das lässt sich nicht immer vermeiden, denn die Koffer kommen in der Reihenfolge, wie die Fluggäste sie abgeben. Eine Zwischenlagerung ist vor allem aus Platzgründen nicht möglich.



- Kante

Gefährdet sind bei der Containerbeladung auch die Schienbeine der Lader, denn eine notwendige Kante der Anhänger, auf denen die Container liegen (Dolleys), befindet sich genau in der Höhe, um Schürfwunden und Druckstellen zu hinterlassen.

Am Hamburger Flughafen wurde bei diesem Problem mittlerweile Abhilfe geschaffen. Auf Vorschlag eines Laders wurden die Knieschützer, die eigentlich nur für die Arbeiten im Laderaum der Flugzeuge vorgesehen sind, auch den Ladern in den Terminals zur Verfügung gestellt. Sie lassen sich in spezielle Taschen der Hosenbeine stecken und erfüllen im Stehen gut die Funktion eines Schienbeinschützers.

❶ RÜCKBLICK: BELADEN VON PLATTENWAGEN, TROLLEYS UND CONTAINERN

Neuralgische Punkte

- ▶ Vorbeugen, um das Gepäck vom Rundband aufzunehmen
- ▶ Umsetzen (Heben) auf den Plattenwagen, in Container oder auf Trolleys
- ▶ Teilweise erhebliche Höhendifferenz zwischen Rundband und Plattenwagen
- ▶ „Packen“ auf dem Plattenwagen
- ▶ Beladen hinten und oben im Container, Ausfüllen der Lücken
- ▶ Druckstellen und Schürfwunden durch die Kante der Dolleys
- ▶ Zusätzliche Erschwernisse wie hohes Gepäckaufkommen, Personalknappheit

Mögliche Abhilfen

Sie liegen, wie gesehen, teils in den Bewegungsabläufen, teils in baulichen oder organisatorischen Maßnahmen. Manchmal hilft sogar die Ausgabe einfacher Kunststoffprotektoren (Schienbeinschützer).

Um das in den Bewegungsabläufen liegende Potenzial nutzen zu können, müssen unbewusste Gewohnheiten ins Bewusstsein gehoben werden. Für die Lader bedeutet das:

- ▶ Ein Interesse am Thema, eine Betroffenheit entwickeln und erkennen, dass sie hier mitgestalten können
- ▶ Das eigene Bewegen hinterfragen und differenzierter wahrnehmen
- ▶ Im Vergleich über Bewegungsmuster der Kollegen problematische und körpergerechte Abläufe erkennen
- ▶ Problematische Stellen im eigenen Bewegen bemerken!
- ▶ Eigene Gewohnheiten erkennen und bemerken (z.B. gebeugtes Arbeiten auf dem Plattenwagen)
- ▶ Anregungen ins eigene Bewegen einbauen

GEPÄCK-SORTIERANLAGE

Im Gepäckumschlag des Terminals 4 gibt es eine automatische „Gepäck-Sortieranlage“. Das von den Fluggästen aufgegebenene Gepäck wird über ein Laufband in die Terminals befördert und automatisch in so genannte „Zielboxen“ sortiert, die einem bestimmten Zielflughafen zugeordnet sind. Aus den Zielboxen werden die Gepäckstücke per Hand auf Trolleys, Plattenwagen oder in Container umgeladen. Auch bei diesen Tätigkeiten konnten Unterschiede in den Bewegungsabläufen und Gestaltungsspielräume im Bewegten festgestellt werden.

Ein Ablauf bzw. eine Technik, auf die beim Beladen schon eingegangen wurde, ist das so genannte „Reißen“.



Hier demonstriert ein Lader das „Reißen“ aus der Box. Deutlich zu sehen ist die Kraftentfaltung aus einem schrägen Hochziehen des Schultergürtels.



Bei dieser Variante wird der Koffer mit mehr oder weniger Schwung über die Kante der Box gehoben. Besonders ungünstig ist hier das übertriebene Anheben der Schulter. (Der Kollege arbeitete zum Zeitpunkt der Aufnahme erst ein paar Tage als Lader.) Die Belastung des Reißens trifft bei Rechtshändern einseitig die rechte Schulter- und Armregion. Da fast ausnahmslos nur mit der „besseren Hand“ gerissen wird, sind auf mittlere und längere Sicht Verspannungen, Kopfschmerzen und Wirbelsäulenprobleme absehbar.



Diese Aufnahmen zeigen einen ähnlichen Bewegungsablauf, der weit verbreitet ist: Der Koffer wird über die Kante „geschleppt“, d.h. im Gehen mitgenommen. Dabei fällt er, sobald er über die Kante hinausgeglitten ist, und zieht an der Muskulatur des Armes, der Schulter- und Halsmuskulatur. Dieses ruckartige Zeren kann nur durch ein vorheriges Anspannen der Muskulatur einigermaßen abgefangen werden. Dazu muss der Lader allerdings das Gewicht des Koffers richtig taxiert haben. Die Videoaufnahmen haben einige Beispiele gezeigt, in denen das nicht gelungen war.

Die Risiken beim „Schleppen“ sind natürlich abhängig von Faktoren wie Kraft und Aufmerksamkeit des Laders und vor allem vom Gewicht des Gepäckstücks. Bei leichteren Stücken ist diese Technik nicht problematisch. Sie ist nach den Ergebnissen der ersten Projektphase aber als Gewohnheit weit verbreitet und stellt damit durch die einseitige Belastung einen unnötigen Risikofaktor in Richtung Verspannungen, Rücken- und Schulter-/Nackenbeschwerden dar.

Natürlich stellt sich die Frage, warum Reißen und Schleppen so verbreitet sind. Als Grund Nummer eins wird der Zeitdruck genannt, d.h. viele Lader haben das Gefühl, sie könnten mit einer einhändigen Technik schneller arbeiten. Nach den Erfahrungen aus zahlreichen Arbeitsbegleitungen trifft diese Einschätzung nicht wirklich zu. Der zweite Grund könnte „Bequemlichkeit“ lauten. Möglicherweise erscheint es subjektiv einfacher, den Koffer über die Kante zu schleifen, anstatt die zweite Hand hinzu zu nehmen und umzugreifen. Zumindest ist die Umstellung, also das Aufbrechen der Gewohnheiten innerlich anstrengend.

Der Alltag zeigte allerdings auch andere Bewegungsabläufe in der gleichen Situation:



Der Koffer wird am Griff auf die Boxenkante gezogen. Dann greift der Lader um, fasst den Koffer mit beiden Händen (fast diagonal), hebt ihn an und trägt ihn zum Trolley.

Einen ähnlichen Ablauf zeigen die nächsten Abbildungen, nur dass der Koffer hochkant auf die Kante gezogen wird. Nach dem Umgreifen wird er an den Körper gezogen und hochkant getragen.



Hier wird der Koffer ebenfalls von der Kante zum Wegtragen aufgenommen, er wird aber nicht auf die Kante gezogen, sondern gehebelt.



Nachdem der Koffer auf die Kante gezogen worden ist, muss er zum Tragen aufgenommen werden. Dazu kann die Kraft aus der Rückenmuskulatur kommen, wie es diese beiden Aufnahmen zeigen ...

Die Bilder belegen, wie vielfältig die Bewegungsvarianten in der Praxis tatsächlich sind, obwohl es sich um eine scheinbar kaum zu diskutierende Aufgabe handelt – nämlich einen Koffer aus der Box zu nehmen. Sie zeigen aber auch: Nach der ersten kommt bei genauem Hinsehen noch eine zweite Schlüsselstelle in den Bewegungsabläufen:



... das Aufnehmen kann aber auch, wie hier, vorwiegend durch Beinkraft erfolgen. Der Lader bringt seine Hüfte durch leichtes Beugen des Standbeines auf die Höhe der Boxenkante, zieht den Koffer an den Körper, verlagert sein Körpergewicht auf das rechte Bein und kann so mit der Last „einfach losgehen“.

Die „Schritt-Technik“ funktioniert auch, wenn der Koffer waagrecht auf der Boxenkante liegt. Er lässt sich relativ leicht an den Körper ziehen, und mit einem Schritt nach hinten – wie hier abgebildet – zum Trolley tragen.

Alle diese Bewegungsabläufe sind keine „graue Theorie“, sondern realer, beobachteter Alltag. Die weniger einseitigen, beidhändigen Techniken haben sich an der Box als brauchbar erwiesen. Sie sind sinnvoll, ökonomisch und keineswegs „zu langsam“.

Im Gegenzug gibt es Beispiele für Bewegungsmuster, die aus der Theorie abgeleitet sind und in der Praxis wenig Anwendung finden.

Auf Nachfrage demonstrierte dieser Lader, was er für „rückengerechtes“ Entladen der Box hielt, d.h. wie er meinte, „schulmäßig“ arbeiten zu sollen:



Die Aufnahmen zeigen zweierlei: Zum einen kann er die Idee „mit geradem Rücken aus den Beinen zu heben“, körperlich nicht umsetzen. In der Körper- bzw. Bewegungswahrnehmung ist offenbar noch kein ausreichender Zugang zu den entsprechenden Muskelgruppen vorhanden. Zum anderen ist diese „Idee“ hier gar nicht optimal: Die Boxenkante wird von der inneren Einstellung her als Hindernis wahrgenommen, über das hinweg gehoben werden muss. Mit einer anderen inneren Einstellung werden andere Lösungen möglich (vgl.S. 30).

Aber zunächst ein zweites Beispiel zur obigen Fragestellung: Es zeigt immerhin eine körperlich deutlich bessere Umsetzung der Idee des schulmäßigen Hebens:



Den Ladern erscheint diese Technik unpraktisch. Der Bewegungsablauf fühlt sich für sie „komisch“ oder „nicht gut“ an, und sie wenden ihn daher im Alltag nicht an.

Und in der Tat ist der Bewegungsablauf einfach nicht situationsgerecht! Er nutzt die vorhandenen Möglichkeiten der Situation nicht, sondern basiert auf einer Technik, die außerhalb der konkreten Praxis entwickelt wurde.

Die Kritik geht an dieser Stelle nicht an die Rückenschule des Flughafens, sondern an das „Prinzip Rückenschule“. Als „Schule“ verstanden, die vorgefertigte Bewegungsabläufe vermitteln will, kann sie einer vielfältigen Arbeitswelt, wie der der Lader im Gepäckkeller, nicht gerecht werden.

Zum Vergleich der Bewegungsablauf eines Laders, der nach eigenen Rückenproblemen selbst zu einem bewussteren Bewegen gefunden hat:



Dieser Ablauf erfüllt die Ansprüche an flüssiges und ökonomisches, und zugleich an rückengerechtes Arbeiten. Die „innere Einstellung“ hinter diesem Bewegen könnte man so ausdrücken: „Die Boxenkante kann ich als Hilfe nutzen. Da sie höher ist als die Box selbst, muss ich mich nicht so tief bücken.“

Die Erfahrung am und durch den Schmerz kann ein Anstoß sein, das eigene Bewegen zu beobachten und zu hinterfragen. Eine Aufgabe dieses Projektes und der Prävention im Allgemeinen ist es, solche Anstöße vor der eigenen Schmerzerfahrung zu geben.

Rückengerechtes Arbeiten, hieß es manchmal, sei nur etwas für Leute mit der optimalen Körpergröße. Obwohl sich Technik und Körpergröße natürlich beeinflussen, ist dem sicher nicht so. Richtig ist aber, dass es eben keine „Standardtechniken“ gibt, die für jede Körpergröße, jeden Körperbau und verschiedene Situationen optimal wären.



Diese Aufnahmen mit jeweils dem selben (schweren) Koffer zeigen, wie die Lader ganz unterschiedlich an die Situation herangehen.

❶ RÜCKBLICK: GEPÄCK-SORTIERANLAGE

Untersucht wurde das Umladen von Gepäckstücken aus den Boxen der automatischen Sortieranlage auf Trolleys, Plattenwagen oder in Container. Die Ergebnisse dokumentieren: Auch hier lässt das eigene Bewegen viel Gestaltungsspielraum.

Der Überblick zeigte unterschiedliche Bewegungsabläufe in ähnlichen Situationen – einhändige wie auch beidhändige Techniken. Hier die wichtigsten Ergebnisse:

- ❶ Beim einhändigen Aufnehmen eines Gepäckstückes aus der Box können „Reißen“ und „Schleppen“ unterschieden werden. Die Belastungen wirken sich auf unterschiedliche Art aus, im Prinzip sind aber beide Muster ungünstig. Das Schleppen ist nur bei leichtem Gepäck unproblematisch.
- ❷ Als wesentlicher Faktor erscheint die innere Einstellung zur Boxenkante. Sie bleibt zwar normalerweise unbewusst, aber sie stellt in den ersten Wochen die Weichen für die Ausrichtung der Bewegungsabläufe:
 - ▶ Erscheint die Kante als Hindernis, das es zu überwinden gilt, bilden sich einhändige Techniken wie Reißen, Schleppen oder einhändiges Heben heraus.
 - ▶ Wird die Kante aber als Hilfe begriffen, um sich nicht so tief hinunterbeugen zu müssen, liegen kontrollierte, beidhändige Bewegungsabläufe nahe, die durch ein kurzes Umgreifen unterbrochen sind. Hier gibt es weitere Schlüsselstellen, an denen die Bewegungsabläufe die „Richtung wechseln“ können:
 - In der ersten Phase kann der Koffer auf die Kante gezogen oder gehebelt werden. Danach wird umgegriffen und der Koffer wird an den Körper herangezogen.
 - In der zweiten Phase kann er durch Aufrichten des leicht vorgebeugten Oberkörpers angehoben und dann weggetragen werden,
 - der Lader kann alternativ durch „Beinarbeit“ seine Hüfte auf Kantenhöhe bringen und den Koffer dann wegtragen, oder
 - ihn mit der Schritt-Technik direkt wegtragen.
- ❸ Viele Lader sind der Ansicht, im Stress sei ein kontrolliertes, beidhändiges Arbeiten nicht möglich. Einerseits zeigt die Praxis bei einigen Kollegen das Gegenteil, andererseits steht das subjektive Empfinden hinter diesen Äußerungen auch für eine Tatsache.

Daher muss eine Anschlussfrage lauten, wie man es den Kollegen erleichtern kann, selbst im Stress die Übersicht zu behalten, und auch ihr eigenes Bewegen nicht aus dem Blick zu verlieren.

- ④ Insgesamt überwog das einseitige Bewegen, d. h. die „Summe“ aus einhändigem Arbeiten, einseitiger Drehrichtung und einseitiger Bevorzugung bestimmter Muskelgruppen. Diese Einseitigkeiten waren fast nie bewusst.

KOMMUNIKATION UND TRANSFER VON ERFAHRUNGEN

Das Projekt hat zweifellos einen Beitrag zur Kommunikation über Bewegungsabläufe geleistet. Es hat aber auch allgemein zur Verbesserung der Kommunikation im Bereich der Gesundheitsförderung beigetragen. Dies betrifft die Kommunikation der Lader untereinander ebenso wie die Kommunikation zwischen verschiedenen Hierarchieebenen.

- ① Ein Beispiel für den ersten Fall spiegelt die folgende Abbildung wider. In der eher zufällig aufgenommenen Situation zeigt ein älterer einem neuen Kollegen, wie er an der Kante Kraft spart:



„Ich mach das so ...“

- ② Ein Beispiel für den zweiten Fall stellt die Umsetzung der Anregung eines Laders dar, Knieschoner als Schienbeinschützer beim Be- und Entladen der Container zu verwenden.

Das Projekt war keine punktuelle Fortbildungsmaßnahme, sondern es hat Prozesscharakter. Zur Unterstützung des Prozesses sollen spezielle **Fortbildungsmaßnahmen für „Teamleiter“** erfolgen.

Weiterhin wurden in jeder Schicht zwei bis drei Kollegen gefunden, die sich als „Berater“ für neue Mitarbeiter zur Verfügung stellen. Ihre Aufgabe wird es sein, diese neuen Kollegen an ein bewusstes Bewegen heranzuführen und ihnen das „Insiderwissen“ bezüglich geeigneter Bewegungsabläufe und sinnvoller Handlings zu öffnen. Für diese Aufgabe sind ebenfalls Fortbildungsmaßnahmen geplant.

Die Kollegen, die sich als Berater zur Verfügung stellen, müssen nicht nur in der Lage sein, ihre eigenen Erfahrungen sprachlich zu vermitteln, sie müssen sich auch in die Lage des neuen Laders hineinversetzen können – denn es kommt darauf an, abzuschätzen, in wie weit dieser eine Information bereits umsetzen kann.

Die „Beratung“ sollte sich an folgender Überlegung orientieren:

- Zum Heranführen an ein bewusstes Bewegen sind Fragen, die zum Nachdenken und Beobachten anregen, besser geeignet als „Regeln“.
- Im zweiten Schritt kann darauf eine Vermittlung von Erfahrungen, von Insiderwissen, sinnvoll aufbauen.

Als Voraussetzungen für die Auswahl zum Berater gelten:

- ➊ Das eigene Interesse am Thema.
 - Die Aufgabe kann nur sinnvoll mit Leben gefüllt werden, wenn die Berater sich freiwillig zur Verfügung stellen und selber am Thema „körpergerechtes Arbeiten“ interessiert sind.
- ➋ Die Fähigkeit, das eigene Bewegen wahrzunehmen und zu reflektieren.
 - Kein Problem ist es, über das zu sprechen, was „man tun sollte“. Viel wichtiger aber ist die Fähigkeit, das wahrzunehmen, was man tatsächlich tut. Daraus kann dann der erste Schritt abgeleitet werden, der wirklich machbar ist.
- ➌ Die pädagogische Eignung (keine „Oberlehrer“).
 - Bei dieser Arbeit muss es „um die Sache gehen“, nicht um eine Selbstdarstellung. Während der Arbeitsbegleitungen wurde klar, dass eine Reihe von Ladern zu dieser Trennung gut in der Lage wären.

COACHING-PROJEKT UND RÜCKENSCHULE

Die Arbeitsbegleitungen im Gepäckumschlag haben die Erfahrungen aus anderen Coaching-Projekten untermauert: Körpergerechtes Arbeiten bedeutet in der Praxis meist nicht, nach „Schema F“ zu arbeiten. Vielmehr kommt es in Arbeitszusammenhängen, wie hier, darauf an, „situationsgerecht“ zu arbeiten! Analysiert man das Bewegungsverhalten von Beschäftigten, so wie es bei den Ladern geschehen ist, so zeigt sich die ganze Bandbreite des möglichen Bewegens. Es zeigt sich auch, wie viele Faktoren sinnvolle, ökonomische, körpergerechte Bewegungslösungen beeinflussen. Ein Lader braucht, um sich situationsgerecht bewegen zu können, weniger Bewegungsvorschriften und Standardrezepte. Was er braucht, sind vor allem ein Blick für die Situation, die Fähigkeit, das wahrzunehmen, was er tut, und Anregungen, wie körpergerechtes Bewegen aussehen kann. Eine Rückenschule ist damit nicht sinnlos. Sie erfüllt aber vor allem die wichtige Funktion, neue Mitarbeiter von Beginn an darauf hinzuweisen, dass hier auch im eigenen Interesse ein Arbeitsfeld liegen wird. Körpergerechtes Arbeiten im Gepäckumschlag lässt sich durch traditionelle „Schule“ nicht vermitteln. Weder lassen sich tief sitzende Gewohnheiten kurzfristig aufbrechen, noch kann ein schulischer Ansatz der differenzierten Praxis wirklich gerecht werden. Es sind die Erfahrungen unzähliger Arbeitsjahre, die als Potenzial erkannt und genutzt werden müssen. Dafür müssen diese Erfahrungen allerdings so aufbereitet werden, dass sie den Ladern selbst bewusst und verbal kommunizierbar werden.

Dieses Coaching-Projekt war darauf angelegt, die Fähigkeit der Mitarbeiter zu fördern, sich im Tun wahrzunehmen, den Blick für Situationen zu schärfen und das eigene Bewegen besser differenzieren zu lernen. Dadurch ergeben sich für die Mitarbeiter im Bewegen immer mehr Alternativen, sie können ihr Bewegen immer zweckmäßiger und ökonomischer, immer zielgerichteter gestalten. Der Ansatz zu diesem Vorgehen entstand im Wesentlichen aus folgenden Bausteinen:

- Der Arbeit Horst Tiwalds, der Bewegung als Frage/Antwort-Einheiten auffasst und das Ist-Stand-orientierte Vorgehen entwickelt hat.
- Den Gedanken Viktor von Weizsäckers, der mit einer anderen Definition von Leistung schon früh auf das gezielt hat, was wir heute „situationsgerecht“ nennen.
- Den fast zehnjährigen Erfahrungen aus Coaching-Projekten, die immer wieder gezeigt haben, dass es nur am Rande um Wissen und viel mehr um „Bemerken“ geht.

III. ABSCHLIESSENDE BEWERTUNG UND AUSBLICK

- ❶ Das Projekt hat nach anfänglicher Skepsis bei den Mitarbeitern Akzeptanz gefunden. Für das Unternehmen war es wichtig, dass die Betriebsabläufe nicht gestört wurden.
- ❷ Die wichtigsten Ergebnisse:
 - ▶ Es wurde erreicht, dass sich die teilnehmenden Lader mit den „Stärken und Schwächen“ ihres eigenen Bewegens auseinander setzen.
 - ▶ In den Gruppen wurde deutlich, dass sowohl problematische als auch körpergerechte Bewegungsabläufe praktiziert werden.
 - ▶ Körpergerechtes Bewegen hat damit den Status der bloßen Theorie, des „Nicht Machbaren“, verloren.
 - ▶ Nach den Videobesprechungen können die Lader die Anregungen von außen bzw. von Kollegen besser aufgreifen. Es geht nicht darum, Techniken „eins zu eins“ zu übernehmen, sondern den Grundgedanken in das eigene Bewegen aufzunehmen.
 - ▶ Dieser Vorgang braucht Zeit. Er wurde durch erneute Arbeitsbegleitungen unterstützt.
 - ▶ Auch wenn das Bewegungsverhalten im Vordergrund stand, wurden ergänzend technische Veränderungen diskutiert und teilweise umgesetzt (z.B. die Anregung eines Laders bezüglich Schienbeinschützern).
- ❸ Die Projektziele wurden erreicht:
 - ▶ Die Schlüsselprobleme im Bewegungsverhalten der Lader wurden untersucht und sichtbar gemacht.
 - ▶ Für die Lader wurde die Basis geschaffen, Körper und Bewegen im Alltag besser wahrzunehmen. Der Weg zu einem achtsameren Umgehen mit Körper und Bewegen wurde angelegt.
 - ▶ Die verstärkte Anwendung körpergerechter Bewegungsabläufe leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung der Beschwerden am Stütz- und Bewegungsapparat. Die Arbeit selbst bleibt aber besonders bei hohem Gepäckaufkommen und dünner Personaldecke sehr belastend.
 - ▶ Das Projekt konnte den Stellenwert rückenschonender Arbeitsweisen im Bewusstsein der Lader nachhaltig stärken. Die Impulse im Bereich der Kommunikation und die Maßnahmen zur Verstärkung sind geeignet, diesen Stellenwert zu stützen.
- ❹ Das Projekt hat Prozesscharakter. Um den eingeleiteten Prozess weiterzuführen, sollen spezielle „Teamleiter-Fortbildungen“ stattfinden. Zudem wurden Lader als Berater für neu hinzukommende Kollegen gesucht und gefunden.

Im Rahmen der Maßnahmen zur Gesundheitsförderung am Flughafen bemüht sich GROUNDSTARS um eine Vernetzung dieser Maßnahme mit der bestehenden Rückenschule.

Einen weiteren Baustein im „Netzwerk zur Gesundheitsförderung“ bildet die Einstellung eines Mitarbeiters, der während der Schicht gezielte Massagen und Kräftigungsübungen anbietet.

Eine Projektfortführung erfolgt in 2002 im Bereich der Flugzeugabfertigung.

LITERATUR

- Baginski / Höhnke: Das Kreuz mit dem Rücken. Projekt zur Gesundheitsförderung im Forstbereich. In: BAGUV (Hrsg.): Sicherheit im öffentlichen Dienst. Nr. 3, Mai/Juni 1995, 12-13
- B.A.T.-Cigarettenfabriken GmbH. (Hrsg.): Schlüsselwort heißt „Achtsamkeit“. Was betriebliche Bildung und körperliches Wohlbefinden miteinander zu tun haben. In: Die treff aktuell. 16/90, 11/12
- Höhnke / Stratmann / Haamann / Schramm: Rückengerechtes Arbeiten im Krankenhaus – Neue Wege zum Bewegungsbewusstsein. In: Arbeitsmed. Sozialmed. Umweltmed. 32, 11/1997, 435-443
- Höhnke, Olaf: Coaching gegen Rückenschmerzen. In: Daschner, Peter / BJSB (Hrsg.): Hamburg macht Schule. 11. Jg. Heft 3/99, 35
- Höhnke, Olaf: Gärtner lernen, auf die Signale des eigenen Körpers zu hören. Projekt zur Bewegungsbewusstheit im Botanischen Garten der Stadt Hamburg. In: TASPO 24 (130. Jg.), 6/96, 4
- Höhnke, Olaf: Körpergerechtes Arbeiten bewusst gemacht. Beispielhaftes Projekt zur Prävention in Hamburg. In: BAGUV (Hrsg.): faktor arbeitsschutz. Nr. 5, September/Oktober 1997, 12-13
- Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (Hrsg.): Handlungsanleitungen zur Beurteilung der Arbeitsbedingungen beim Heben und Tragen von Lasten. 1996
- Neumann, Steffi (Red.): Belastung des Ladepersonals auf dem Flughafen Düsseldorf, Handbuch zur Studie, Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Hamburg 2000
- Stranzinger / Höhnke / Stratmann: Unterstützungsangebote des AMD bei Gesundheitsförderungsprojekten. In: Blickpunkt Personal. 4. Jg. 1/2000, 6
- Straus, Erwin: Vom Sinn der Sinne. Berlin / Heidelberg / New York 1978 (Reprint der 2. Auflage)
- Tiwald, Horst: Bewegen zum Selbst. Hamburg 1997
- Tiwald, Horst: Die Kunst des Machens oder der Mut zum Unvollkommenen. Hamburg 1996
- Tiwald, Horst: Integrales Training – Konzeption, Erfahrungen, Perspektiven. In: Arbeitsbedingte Erkrankungen – Prävention und Gesundheitsförderung. Schlussbericht. Internationales Symposium in Linz, 10/1992, 198/199
- Tiwald, Horst: Kritische Sporttheorie. Zur problemorientierten Einführung in die Sportwissenschaft. Ahrensburg 1983
- Tiwald, Horst / Höhnke, Olaf: Bewegung und Entspannung am Arbeitsplatz. In: Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (Hrsg.): Leistung und Lohn. Mai 1992, 24-36
- von Weizsäcker, Viktor: Der Gestaltkreis. Theorie der Einheit von Wahrnehmen und Bewegen. Stuttgart 1950 (4. A.)
- Wirtschaftsbehörde Hamburg, Strom- und Hafengebäudebau / LUK Hamburg (Hrsg.): Arbeit gesünder machen. Gesundheitsförderung im Arbeitsbereich der Stackwerker. Hamburg 2001
- Zeitschrift „faktor arbeitsschutz“, Beilage „sicher & gesund“, „Coaching“ Ausgabe 4 (2001) und 5 (2001)

