1/2019 | 31320

SicherheitsProfi

POST | POSTBANK | TELEKOM

Das Magazin der BG Verkehr

Reportage | 16

In guten Händen

Fahrschule Den Schülern zeigen, was möglich ist | 08

Privatunfälle Informieren Sie den Arbeitgeber | 28

© BG Verkehr/Christoph Papsch

Liebe Leserin, lieber Leser,

eigentlich fing das Jahr für die Verkehrsbranche gut an: Abgesehen von einigen Regionen im Süden Deutschlands hatten wir bis Redaktionsschluss nur wenig mit Eis und Schnee zu kämpfen. Das ist gut für unsere Versicherten und gut für die Unfallbilanz unserer Berufsgenossenschaft. Allerdings sind 2018 nach den vorläufigen Ergebnissen die Unfallzahlen bei der BG Verkehr erneut gestiegen. Einen kleinen Eindruck davon, wie schwer sich Sturzunfälle auswirken, erhalten Sie in dieser Ausgabe bei einem Blick in unsere Unfallstatistik auf den Seiten 28 und 29. Sie zeigt: Ein Unfall ist schnell passiert; die Wiederherstellung der Gesundheit dauert oft Wochen.

Wir beschäftigen uns in dieser Ausgabe auch aus anderen Perspektiven mit dem Unfallgeschehen. Die Prävention spielt dabei wie immer eine zentrale Rolle. Besonders wichtig ist mir aber die Reportage. Wir durften für einen Tag Einblick in das tägliche Geschehen in einer Unfallklinik nehmen. Die Kliniken der Gesetzlichen Unfallversicherung stehen allen Schwerverletzten offen. Etwa ein Drittel der bundesweit rund 560.000 Patienten wird nach einem Arbeits- oder Wegeunfall oder wegen einer Berufskrankheit behandelt. Ein Schwerpunkt ist die Rehabilitation, stationär und ambulant und mit der besonderen Orientierung an den beruflichen Anforderungen, denn viele Versicherte wollen möglichst in ihrem Beruf bleiben. Dass deshalb auch Gabelstapler und ein Trucksimulator zum Einsatz kommen, zeigt unser Bericht über die BG Klinik in Ludwigshafen. Aber genug der Werbung. Sehr viel lieber ist es mir, Sie bleiben gesund und unfallfrei!

Ihre

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

Bleiben Sie gesund und unfallfrei!

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:
Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

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

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

© BG Verkehr/Christoph Papsch

© Adobe Stock/Kzenon

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Meldungen
Infos, Nachrichten und Neuigkeiten 12

Sicher & gesund

Gut fahren mit Assistenzsystemen
Besuch in einer Fahrschule 08

Marke Eigenbau
Prüfpflichten für Arbeitsmittel 10

Kampagne kommmitmensch
Mit gutem Beispiel vorangehen 13

Was tun nach einem Verkehrsunfall?
Die wichtigsten Tipps 14

Reportage
In guten Händen – ein Besuch in der BG Klinik Ludwigshafen 16

Vorschriften der BG Verkehr
Fusionsbedingte Änderungen 22

Arbeiten mit Diabetes
Gibt es Einschränkungen? 24

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 25

Sturzunfälle
Arm gebrochen und ein Jahr krank? 26

Unfall in der Freizeit
Was der Arbeitgeber wissen sollte 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Zahl der Verkehrstoten 2018 gestiegen

Auch wenn die endgültigen Zahlen noch nicht veröffentlicht sind, geht der ADAC davon aus, dass im vergangenen Jahr mehr Menschen auf Deutschlands Straßen ums Leben kamen als im Vorjahr. Der Automobilclub rechnet mit einem Anstieg um mehr als drei Prozent auf 3.285 Personen. 2017 starben 3.180 Menschen im Straßenverkehr. Gestiegen ist vor allem die Zahl der ums Leben gekommenen Radfahrer. Ein Grund könnte der lange Sommer sein, der dazu geführt habe, dass mehr Radfahrer unterwegs waren.

© gettyimages/Mickis-Fotowelt

© gettyimages/Bojan89

Wenn die Freude am Job fehlt

Es gibt viele Gründe, warum Mitarbeiter sich nicht mehr mit ihrer Tätigkeit und ihrem Betrieb identifizieren und innerlich kündigen. Wenig Gestaltungsspielraum, kein Feedback des Chefs, keine Möglichkeit, beruflich weiterzukommen, ein hoher Leistungsdruck – all diese Faktoren können dazu beitragen, dass Beschäftigte nur noch Dienst nach Vorschrift schieben. Eine wissenschaftliche Studie der Initiative Gesundheit und Arbeit zeigt, dass 20 Prozent der Arbeitsleistung in deutschen Unternehmen wegen innerer Kündigung von Beschäftigten verloren gehen.

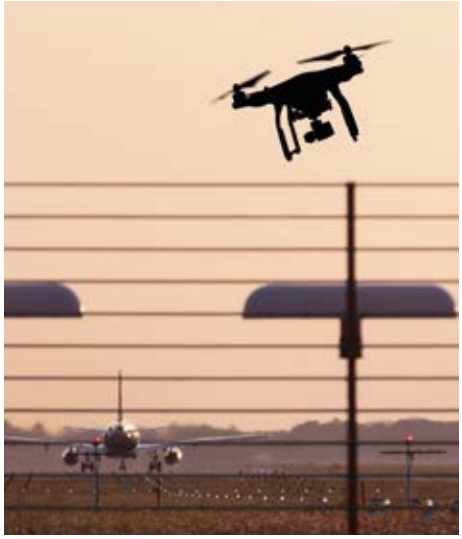
Ist die emotionale Bindung an die Arbeit erst einmal weg, führt das häufig zu gravierenden Folgen. Die innere Kündigung geht mit gesundheitlichen Risiken einher. Hinzu kommt der wirtschaftliche Schaden. Eine verringerte Produktivität und die höhere Zahl der Krankheitstage der Betroffenen fordern ihren Tribut. Nach einer Studie des Beratungsunternehmens Gallup entstehen der deutschen Wirtschaft durch innere Kündigung Kosten in Höhe von rund 100 Milliarden Euro jährlich.

Drei Podcasts der Initiative Gesundheit und Arbeit beschreiben, was zu einer inneren Kündigung führt, wie man sie erkennt und welche Strategien aus dem Problem hinausführen.
www.iga-info.de/veroeffentlichungen/igapodcast/innere-kuendigung/

Satzungsänderung

Das Bundesversicherungsamt hat den 4. Nachtrag zur Satzung der BG Verkehr vom 12. Januar 2016 genehmigt. Der Nachtrag war im Dezember von der Vertreterversammlung der BG Verkehr beschlossen worden. Geändert wurden zwei Absätze des Paragraphen 44, der sich auf die Aufbringung der Mittel für den überbetrieblichen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Dienst bezieht.

www.bg-verkehr.de



© Adobe Stock/Lukas Gojda

Gefahr durch Drohnen

Am englischen Flughafen Gatwick kam im Dezember der Flugverkehr nach Drohnensichtungen stundenlang zum Erliegen. Auch in Deutschland hat die Deutsche Flugsicherung im vergangenen Jahr 158 Behinderungen des regulären Luftverkehrs durch Drohnen registriert. Das waren rund 80 Prozent mehr als im Jahr 2017. Drohnenflüge sind in Deutschland in einigen Bereichen, wie im Nahbereich von Flughäfen, über Menschenansammlungen, Krankenhäusern, Atomkraftwerken oder etwa Industrieanlagen, verboten.

© Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

Ehrung beim Bundespräsidenten

Bei einem tragischen Verkehrsunfall wurde Ricco Ladewig so schwer verletzt, dass ihm beide Beine amputiert werden mussten. An eine Rückkehr in seinen Beruf als Kraftfahrer war nicht zu denken. Die BG Verkehr stand ihrem Versicherten von Anfang an zur Seite. Ihre Rehaberater halfen auch dabei, dass ihm die Wiedereingliederung in den Alltag gelang. In der ehrenamtlichen Jugendarbeit hat Ricco Ladewig eine neue Bestimmung gefunden. Nun kümmert er sich um Jugendliche mit Lernschwäche. Dafür wurde der Brandenburger von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier bei seinem Neujahrsempfang im Januar geehrt.

Gute Ideen gesucht

Der Deutsche Arbeitsschutzpreis zeichnet Unternehmen und Einzelpersonen aus, die sich in besonderem Maße für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit engagieren. In fünf Kategorien werden vorbildlich entwickelte und gelebte Lösungen prämiert. Bewerbungen werden bis zum 1. März 2019 entgegengenommen.

Auch der Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit prämiert gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat herausragende Lösungen für mehr Sicherheit. Gesucht werden für den Wettbewerb „Unterwegs – aber sicher!“ Ideen, die dazu beigetragen haben, Unfälle im innerbetrieblichen Transport und Verkehr oder auf Dienst- und Schulwegen nachhaltig zu verringern. Unternehmen, Institutionen und Einzelpersonen können sich mit ihren Projekten bis zum 30. Juni bewerben.

https://deutscher-arbeitsschutzpreis.de
www.vdsi-unterwegs-aber-sicher.de

© www.runtervomgas.de

Besser ankommen mit Gernot Hassknecht

TV-Berufscholeriker Gernot Hassknecht rüttelt wieder alle Leichtsinnigen, Vergesslichen und Unbelehrbaren mit monatlichen Videos zu verschiedenen Verkehrsthemen wach. Mal knöpft er sich in „Anschnallen: 2 Prozent Idioten“ Gurtmuffel vor, mal alle, die meinen, dass ein Bier kein Bier sei, und die sich mit Alkohol im Blut ans Steuer setzen. Auch rücksichtslose Lkw-Fahrer, Radrambos und dem Geschwindigkeitsrausch verfallene Motorradfahrer kommen nicht ungeschoren davon. Neue Episoden sind jeden dritten Freitag im Monat auf YouTube und bei Facebook sowie auf der Website zur Kampagne „Runter vom Gas“ zu sehen.

www.runtervomgas.de

Aktuelle Unfallmeldungen

Fingerkuppe abgetrennt

Ein Beschäftigter in einem Briefzentrum war mit dem Entladen eines „Koffers“ beschäftigt. Als er fertig war und sich an das Teleskopförderband lehnte, rutschte sein Mittelfinger in ein Loch des Förderbandes. Dadurch wurde die Fingerkuppe abgetrennt.

In Nagel getreten

©Adobe Stock/Denis Babenko

Nur wenige Schritte nach dem Verlassen des Dienstgebäudes spürte eine Beschäftigte einen stechenden Schmerz im Fuß. Ein Stahlnagel hatte sich durch die Schuhsohle in das Fußbett gebohrt. Es gelang der Verwaltungsangestellten, den Nagel selbstständig zu entfernen. Weil die Wunde stark blutete, fuhr die Frau zum Krankenhaus.

Rollbehälter setzt sich in Bewegung

Auf einem Betriebshof wurde ein Mitarbeiter von einem voll beladenen Rollbehälter, der sich in Bewegung gesetzt hatte, getroffen. Beim Versuch, den Behälter noch rechtzeitig wegzustoßen, wurde die rechte Hand des Mannes eingequetscht. Die offene Wunde musste im Krankenhaus genäht werden.

© gettyimages/Michele Tantussi

Kompendium Arbeitsschutz in neuem Gewand

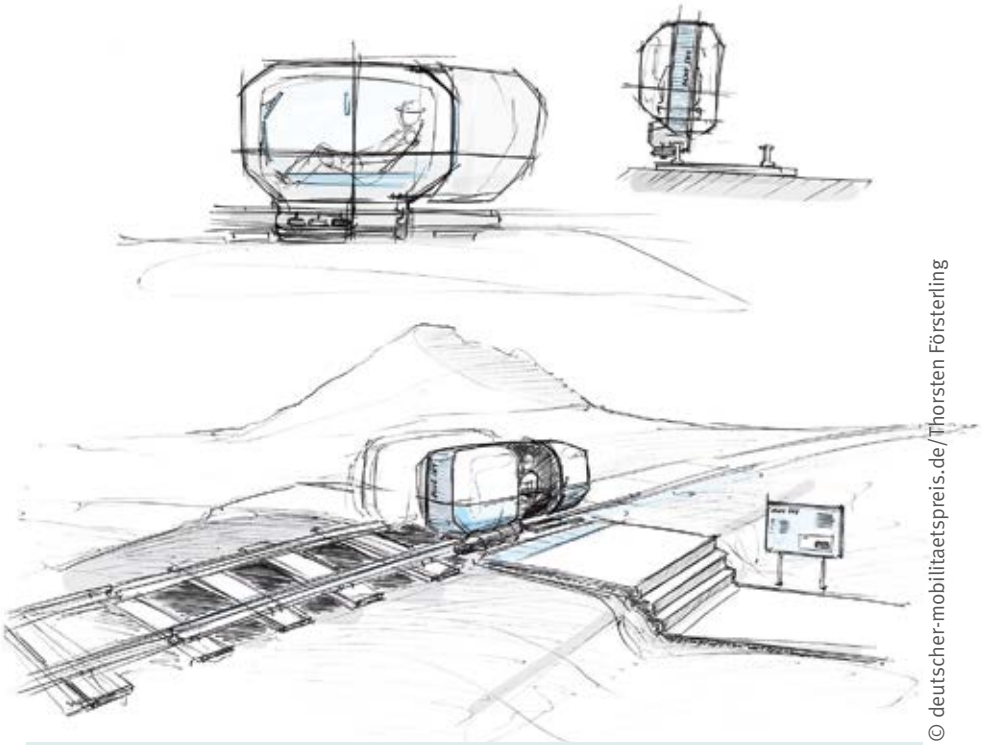
Aktuelle Technik und neue Benutzeroberfläche: Die Webfassung des Kompendiums Arbeitsschutz der BG Verkehr erscheint jetzt in neuer Aufmachung. Die neue Benutzeroberfläche und Systematik bieten eine modernere und schlankere Struktur, die die Orientierung erleichtert. Hinzu kommen eine verbesserte Suchfunktion sowie die Dokumentation des Verlaufs der bereits aufgerufenen Dokumente und bisheriger Suchen. Außerdem stehen jetzt erstmals die Sicherheitszeichen nach den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR A1.3) und die GHS-Gefahrenpiktogramme aus der Symbolbibliothek in der Webfassung zur Verfügung.

© contrastwerkstatt/Fotolia.com/ BG Ve

http://kompendium.bg-verkehr.de

Postbank wechselt zur Verwaltungsberufsgenossenschaft

Im vergangenen Jahr hat die Postbank mit der Deutschen Bank fusioniert. Seit dem 1. Januar 2019 ist daher die Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) zuständiger Unfallversicherungsträger der Postbank. Die Arbeitsunfälle der Postbank-Beschäftigten werden nun bei der VBG und die Dienstunfälle der Beamtinnen und Beamten bei der Bundesanstalt für Post und Telekommunikation bearbeitet. Die Tochterunternehmen der Postbank bleiben bis auf Weiteres bei der BG Verkehr versichert.



© deutscher-mobilitaetspreis.de/Thorsten Försterling

Futuristische Idee für den individuellen Transport

Die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesverkehrsministerium haben im November des vergangenen Jahres digitale Ideen und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität ausgezeichnet. Der erste Preis ging an das Projekt CountryCab. Auf der historischen eingleisigen Eisenbahnstrecke zwischen Lemgo und Extertal in Nordrhein-Westfalen sollen Gyroskop-Monocabs wie bei einem Paternoster in ständigem Umlauf fahren. Nach Angaben des Erfinders Thorsten Försterling kann dies im Gegenverkehr geschehen, denn die Kabinen balancieren auf einer Einzelschiene. Bei Bedarf bucht der Fahrgast per App ein Monocab wie ein Taxi. Die Monocabs fahren 24 Stunden an 365 Tagen. Zu Stoßzeiten könnten mehr Cabs auf die Strecke kommen, nachts weniger.

www.deutscher-mobilitätspreis.de/countrycab

Aktionswoche zum Thema Alkohol

Schätzungsweise jeder fünfte bis zehnte Berufstätige konsumiert regelmäßig zu viel Alkohol. Das hat auch Auswirkungen auf die Arbeitswelt. Höhere Fehl- und Krankheitszeiten, eine nachlassende Qualität der Arbeit sowie eine höhere Unfallgefahr sind nur einige Probleme, die durch den Konsum von gesundheitsgefährdenden Substanzen entstehen und für Betriebe eine Belastung darstellen. Vor diesem Hintergrund ruft die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen vom 18. bis 26. Mai eine bundesweite Aktionswoche mit dem Schwerpunktthema „Sucht am Arbeitsplatz“ aus.

www.dhs.de

Schulungsthema Müdigkeit am Steuer

© Video dvr.de

Bei einer Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates gaben 46 Prozent der Lkw-Fahrer zu, beim Fahren schon mindestens einmal kurz eingenickt zu sein. Bei der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern soll deshalb für die Gefährdungen sensibilisiert werden, die Müdigkeit am Steuer mit sich bringt. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet kostenloses Schulungsmaterial zum Thema für die Aus- und Weiterbildung von Lkw-Fahrern an.

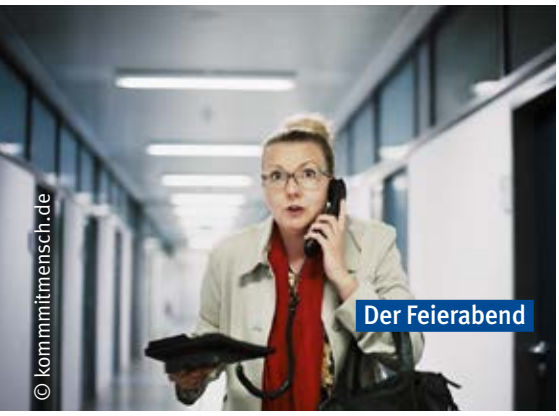
www.dvr.de/programme/kampagnen/vorsicht-sekundenschlaf/schulungsmaterial

Mit Section Control gegen Raser

© Adobe Stock/photo 5000

In Niedersachsen gibt es auf der B 6 bei Laatzen nun eine Abschnittskontrolle, mit der Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet werden. Anders als bei Blitzern wird bei dieser auch Section Control genannten Technik die Geschwindigkeit in einem bestimmten Abschnitt gemessen, der sich über mehrere Kilometer erstrecken kann. Aus der ermittelten Fahrtzeit errechnet sich die Durchschnittsgeschwindigkeit jedes Fahrzeugs. Diese Art der Messung vermittelt ein besseres Bild des jeweiligen Fahrverhaltens. Zudem entfallen das übliche Abbremsen und anschließende Beschleunigen, das man von stationären oder mobilen Geschwindigkeitsmessungen kennt.

Einfach auflegen ist so retro



© kommmitmensch.de

Fehlende oder mangelhafte Abstimmung und Information führen leicht zu Unfällen und gesundheitsgefährdenden Situationen. Das macht ein neuer Social-Media-Clip deutlich, den die Berufsgenossenschaften im Rahmen ihrer Präventionskampagne kommmitmensch veröffentlicht haben. Der Spot „Der Feierabend“ zeigt, welchen Schaden es anrichten kann, wenn die Bereitschaft zur Kommunikation fehlt.

Biomarker helfen bei der Früherkennung von Asbesterkrankungen

Das maligne Mesotheliom gehört zu den gefährlichsten Asbesterkrankungen. Mithilfe von Biomarkern, die das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IPA) entwickelt hat, können Mesotheliome nun früher diagnostiziert werden. In bestimmten Hochrisikogruppen können laut Dr. Georg Johnen, Leiter des Kompetenz-Zentrums Molekulare Medizin am IPA, nahezu 50 Prozent der Versicherten, die ein Mesotheliom entwickeln, bis zu einem Jahr vor der klinischen Diagnose erkannt werden. Das verbessert die Behandlungsoptionen deutlich.

Obwohl die Verwendung und das Inverkehrbringen von Asbest bereits vor mehr als 25 Jahren in Deutschland verboten wurden, sind die Zahlen der durch Asbest verursachten Berufskrankheiten weiter hoch. Das liegt an der langen Latenzzeit zwischen der Exposition gegenüber Asbest und dem Ausbruch der Krebserkrankungen. Auch Beschäftigte der Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr kamen in der Vergangenheit mit Asbest in Berührung. Betroffenen bietet die BG Verkehr ein Programm der nachgehenden Vorsorgeuntersuchung an (Kontakt: kompetenzfeld-II.praevention@bg-verkehr.de).

www.ipa-dguv.de

© Adobe Stock/Bernard MAURIN

Fahrlehrer Jörg Hartmann erläutert, was die neue Technik alles kann.

© Daimler AG

Den Schülern zeigen, was möglich ist

Fahrerassistenzsysteme haben bei manchen Profis leider immer noch einen schlechten Ruf. Ein Fahrlehrer berichtet, wie er von Anfang an Überzeugungsarbeit leistet.

Manchmal brauchen Trucker drastische Bilder, um nachdenklich gestimmt zu werden: „Stellen Sie sich einen Feuerwehrmann vor“, sagt Fahrlehrer Rainer Sofka seinen Kursteilnehmern. „Der hat eine volle Ausrüstung und stürmt trotzdem nur in Unterhose bekleidet in ein brennendes Haus.“ Verständnislose Blicke. Sofka erklärt: Dieses unsinnige Verhalten sei vergleichbar mit einem Lkw-Fahrer, der seinen Notbremsassistenten abschalte, weil er sich von diesem Gerät fremdbestimmt fühle. Ein Zuhörer bekennt, dass er sich mit der in seinem Lkw verbauten Technik bis jetzt nicht im Detail beschäftigt habe.

Jörg Hartmann sagt im anschließenden Gespräch, es sei Quatsch, dass solche Systeme Fahrer entmündigten. Hartmann ist Chef der gleichnamigen Fahrschule in Plochingen südlich von Stuttgart, Marktführer in Baden-Württemberg für Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern. „Der Fahrer kann jederzeit das Geschehen kontrollieren“, bekräftigt er. „Das System greift erst aktiv ein, wenn der Fahrer bis kurz vor dem Aufprall nicht reagiert. Bis dahin wird der Fahrer optisch und akustisch vor einer drohenden Gefahr gewarnt.“

Vorurteile abbauen

Hartmann muss es wissen. Zu seinem aus sieben Lkw und zwei Bussen bestehenden Fuhrpark gehört ein Mercedes-Benz Actros 2540, der über einen Notbremsassistenten verfügt, der stehende Fahrzeuge und auch Fußgänger erkennt. Es ist der Active Brake Assist 4. Neben einem Abstandsregeltempomaten und Spurhalteassistenten gehört zudem ein Abbiegeassistent zur Ausstattung. Hartmann war in Deutschland der Erste, der Sensoren am Fahrschul-Lkw hatte, die Fußgänger und Radfahrer im toten Winkel registrieren und dies mit einem schrillen Piepton dem Fahrer melden. „Jeder unserer Fahrschüler wird an diesen Systemen ausgebildet“, sagt er. „Wir wollen ihnen zeigen, was der Markt kann.“

Im Theorieunterricht allerdings werde insbesondere der Abstandsregeltempomat (Adaptive Cruise Control/ACC) von manchem Kursteilnehmer immer noch „hinterfragt.“ Die dagegen vorgebrachten Gründe nennt der Chef der Fahrschule „fadenscheinig“. Die Schüler kennen seiner Beobachtung nach oft die neueste Technik nicht, dafür aber längst beseitigte Anfangsschwächen. So werde fälsch-

licherweise argumentiert, dass der Lkw jedes Mal automatisch bremse, wenn vor ihm ein Fahrzeug einschert. Der Assistent bremst aber nur, wenn der eingestellte Abstand dauerhaft unterschritten wird und nicht, wenn das eingescherte Fahrzeug beschleunigt oder die Fahrbahn verlässt.

Jüngere Fahrer sind weniger skeptisch

Die Akzeptanz von Assistenzsystemen ist in vielen Fällen vom Alter der Kursteilnehmer abhängig, beobachten die Fahrlehrer. Besonders in Weiterbildungskursen, an denen ältere Lkw-Fahrer teilnähmen, die sich selbst als sehr erfahren bezeichneten, werde die Technik gerne kritisiert. Jeder Dritte verzichte sogar auf den Sicherheitsgurt, um das vermeintliche Gefühl der Truckerfreiheit zu spüren. Der Elektronik die Regelung der Geschwindigkeit zu überlassen, werde als Gängelung empfunden, die wertvolle Fahrzeit koste. „Die Zeiteinsparung wird maßlos überschätzt“, hält Hartmann dagegen. „Es macht bei der Verkehrsdichte keinen großen Zeitunterschied, ob man ein paar Stundenkilometer langsamer fährt.“ Lkw- und Busfahrer unterscheiden sich seiner Erfahrung nach in diesem Punkt kaum.

Junge Leute mögen keine Technik von gestern.

Häufig hänge die Aufgeschlossenheit davon ab, welche Systeme ein Fahrschüler in seinem Privatwagen nutze. „Wer ein modernes Auto hat, ist gegenüber Assistenzsystemen aufgeschlossener“, sagt Fahrlehrer Franz-Peter Dick. Mancher Fahranfänger sei schlicht überfordert, wenn ein Hebel drei Funktionen habe. „Zu Beginn ist der Fahrschüler mit der Größe seines Fahrzeugs beschäftigt.“ Da werde es subjektiv als Erleichterung empfunden, sämtliche Assistenzsysteme abschalten zu können – sogar die vorgeschriebenen. Wer jedoch mit der Playstation aufgewachsen sei, „der hat die Technik schnell im Griff“. Hartmann bestätigt: „Je jünger, umso affiner. Junge Leute mögen keine Technik von gestern.“

Die Assistenzsysteme entschärfen unfallträchtige Situationen und entlasten den Fahrer.

© Daimler AG

Technisch auf dem neuesten Stand

Die Fahrschule Hartmann hat einen mobilen Fahrsimulator. Fast 900.000 Euro hat der Lkw-Anhänger mit der gesamten Computertechnik gekostet. Die Software kann Notfallsysteme simulieren. Gefahrlos testen die Fahrschüler aus, was die Technik in extremen Situationen kann und was passiert, wenn sie ausgeschaltet ist. „Das öffnet manchem die Augen.“

„Die großen Hersteller bieten ausgereifte Systeme an, die auch nicht die Welt kosten“, sagt Dick. Ein Auffahrunfall sei teurer. Hartmann ergänzt, früher sei für einen Unternehmer der Fuhrpark „sein größter Schatz“ gewesen. „Heute sind es seine Fahrer.“ Der Verlust eines guten Fahrers „tut unendlich weh“. Was das bedeutet, können die Fahrschüler an diesem Tag in den Nachrichten hören. Zwei tragische Unfälle hat es am Morgen im Raum Stuttgart gegeben, in die zwei Lkw verwickelt waren und bei denen ein Fahrer starb. In einem Fall knallte das Fahrzeug auf der Autobahn auf ein Stauende. Ein moderner Notbremsassistent hätte den Lkw mit Sicherheit rechtzeitig zum Stehen gebracht.

Uwe Roth
Journalist

© BG Verkehr/Uwe Roth

Fahrlehrer Jörg Hartmann zeigt auf den Sensor am Fahrzeug. Aber vor allem in gebrauchten Pkw sind Fahrerassistenzsysteme wie Spurhalteassistent und automatische Notbremsung noch selten. Daher schulen viele Fahrlehrer ihre Schüler ganz klassisch, auch wenn die Fahrschulautos bereits alle modernen Sicherheitssysteme haben.

Marke Eigenbau

Arbeitsmittel, die im Betrieb in Eigenregie hergestellt werden, müssen sorgfältig abgenommen werden. Der Unternehmer trägt die Verantwortung dafür, dass Geräte der „Marke Eigenbau“ niemanden gefährden.

Wo Praktiker am Werke sind, ist ein hilfreiches Arbeitsmittel schnell gebaut: eine prima Ablage, auf der eine Einrichtung aufbewahrt werden kann, ein praktisches Wägelchen, um die Starthilfebatterie im Winter ans Fahrzeug zu bringen oder um das Diagnosegerät in der Werkstatt zu nutzen, ein Regal für die Winterreifen oder ein kleiner Werktisch mit Schraubstock, der genau in eine Nische passt. Dem Einfallsreichtum sind keine Grenzen gesetzt und jeder Betrieb nutzt gute Ideen, die eine Verbesserung der Arbeitsabläufe bewirken.

Sicherheitsdefizite mit Folgen

Bitter ist, wenn Sicherheitsdefizite eines selbst hergestellten Arbeitsmittels zu einem Unfall beitragen, bei dem ein Mensch verletzt wird. Die gesamte Lebensplanung des Betroffenen kann von einem Moment auf den anderen infrage stehen, wenn ein Bein zertrümmert, ein Auge verätzt oder eine Hand gequetscht ist. Mögliche Ursachen sind zum Beispiel die unzureichende Kippstabilität eines Tisches, die fehlende Abdeckung von Batteriepolen bzw. anderen spannungsführenden Teilen oder die unzureichende Statik einer Konstruktion.

Wer ist verantwortlich?

Die Antwort auf die Frage nach der Verantwortung steht ernüchternd klar in verschiedensten Vorschriften: Arbeitsmittel dürfen erst verwendet werden, nachdem der Unternehmer festgestellt hat, dass die Verwendung der Arbeitsmittel nach dem Stand der Technik sicher ist. Der Unternehmer darf nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung stellen und verwenden lassen, die unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einsatzbedingungen bei der Verwendung sicher sind. Er darf Arbeitsmittel nicht zur Verfügung stellen und verwenden lassen, wenn sie Mängel aufweisen, welche die sichere Verwendung beeinträchtigen. Außerdem muss er dafür sorgen, dass die Beschäftigten nur die Arbeitsmittel verwenden, die er ihnen zur Verfügung gestellt oder deren Verwendung er ihnen ausdrücklich gestattet hat.

Eigenbau ist möglich

Worauf muss man achten, wenn im Unternehmen Arbeitsmittel in eigener Regie hergestellt werden? Am wichtigsten ist natürlich, dass alle Arbeitsmittel so beschaffen sind, dass sie bei der Arbeit sicher benutzt werden können. Dazu ist bei jedem Eigenbau die Überlegung erforderlich, wozu und wie die herzustellende Vorrichtung überhaupt verwendet werden soll – und welche Gefährdungen dabei auftreten. Das ist im Grunde schon der Einstieg in eine Gefährdungsbeurteilung.

Wenn entsprechende Fachleute im Betrieb einbezogen werden können, lassen sich viele Gesichtspunkte leicht erkennen und klären. Soll ein Regal oder eine Halterung hergestellt werden, muss man zum Beispiel zunächst ermitteln, welche Lasten aufge-

Ein Maschinenteil wird mit einer Spezialtraverse angehoben. Der Eigenbau einer solchen Lastaufnahmeeinrichtung unterliegt der Maschinenverordnung.

© BG Verkehr

nommen werden müssen und ob Sicherungen gegen Herabfallen erforderlich sind. Dazu sind ausreichende Planung und oft auch eine Berechnung der Statik nötig. Zugehörige Planungsunterlagen sollten unbedingt aufbewahrt werden; sie sind Bestandteil der Gefährdungsbeurteilung. Ebenso wichtig ist es, alle Hinweise zu dokumentieren, die für eine sichere Benutzung erforderlich sind. Hinweise zur Tragfähigkeit werden zum Beispiel als deutlich erkennbare Kennzeichnung direkt am Arbeitsmittel angebracht. Es bietet sich an, in einer Betriebsanweisung klar festzulegen, wofür das Arbeitsmittel verwendet werden darf, welche Gefährdungen bestehen und welche Maßnahmen bei der Verwendung zu beachten sind.

Anforderungen an die Sicherheit

Manchmal ist es nicht einfach herauszufinden, welche Sicherheitsanforderungen ein Arbeitsmittel erfüllen muss. Allgemeine Anforderungen an Arbeitsmittel stehen direkt in der Betriebssicherheitsverordnung. Ausführlicher und leichter verständlich ist das erläuternde technische Regelwerk zur Betriebssicherheitsverordnung, zum Beispiel die TRBS 2111 „Mechanische Gefährdungen – Allgemeine Anforderungen“, die TRBS 1111 „Gefährdungsbeurteilung“ oder die BekBS 1113 (demnächst EmpfBS 1113) „Beschaffung von Arbeitsmitteln“, die auch auf die Eigenherstellung von Arbeitsmitteln eingehen. Weitere Hinweise enthalten das berufsgenossenschaftliche Regelwerk und andere Schriften der BG Verkehr. Die Fachkraft für Arbeitssicherheit (Sifa) kennt sich mit diesen Vorschriften aus, daher sollte bei der Planung ihre Beratung unbedingt genutzt werden. Auch wenn bereits selbst hergestellte Arbeitsmittel im Betrieb eingesetzt werden, sollte bei einer Betriebsbegehung mit der Sifa darüber gesprochen werden, ob sicherheitstechnisch alles in Ordnung ist. Für bestimmte Arbeitsmittel ist es zum Beispiel erforderlich, regelmäßige Prüfungen festzulegen.

Für Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte gelten die Regeln der Maschinenverordnung.

Gesetzliche Vorgaben erfüllen

Für bestimmte Arbeitsmittel, wie Maschinen, elektrische Betriebsmittel, Druckbehälter oder Gasverbrauchseinrichtungen müssen zwingend grundlegende Sicherheitsanforderungen eingehalten werden, die sich aus europäischen Richtlinien bzw. aus dem Produktsicherheitsgesetz und den zugehörigen Verordnungen ergeben. Beispielsweise können Lastaufnahmemittel, Ketten, Seile und Gurte in den Anwendungsbereich der Maschinenverordnung fallen oder formale Anforderungen bestehen (zum Beispiel CE-Kennzeichen und EU-Konformitätserklärung), deren Nichteinhaltung gravierende Folgen haben kann.

Änderung von Arbeitsmitteln

Ein weiteres sensibles Thema ist die Änderung bestehender Arbeitsmittel. Auch hier ist der Unternehmer dafür verantwortlich, dass Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der vorgesehenen Verwendung des geänderten Arbeitsmittels gewährleistet sind. Darüber hinaus muss er sich vergewissern, ob er bei der Änderung bzw. dem Umbau Herstellerpflichten zu beachten hat. Das kommt in Betracht, wenn die ursprüngliche Leistung eines Arbeitsmittels erhöht, die Wirkung von Sicherheitseinrichtungen beeinflusst oder auf sonstige Weise die Sicherheit des Arbeitsmittels beeinflusst wird. Eine Hilfestellung liefert das von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) veröffentlichte Interpretationspapier „Wesentliche Veränderung von Maschinen“.

Martin Küppers
Leiter Kompetenzfeld Arbeitssicherheit
und Regelwerk der BG Verkehr

Interpretationspapier „Wesentliche Veränderung von Maschinen“: www.baua.de

© Adobe Stock/Kara

Kein Problem für Herzschrittmacher

Können die elektromagnetischen Felder in einem Elektroauto zu Wechselwirkungen und Störungen von Herzschrittmachern oder implantierten Defibrillatoren führen? Eine Studie des Deutschen Herzzentrums München gibt Entwarnung. Die Studienteilnehmer wurden dem elektromagnetischen Feld vier gebräuchlicher Elektroautos ausgesetzt. Während des Fahrens und der Aufladung untersuchten die Wissenschaftler, ob es zu Fehlfunktionen bei den Schrittmachern oder Defribrillatoren kam. Dabei wurden weder Fehlfunktionen noch Umprogrammierungen der Geräte beobachtet. „Das elektromagnetische Feld im Fahrzeuginneren war mit 2,0 bis 3,6 Mikrotesla klein, das heißt, die Fahrgastzellen sind gut abgeschirmt", so Studienautor Dr. Amir Brkic.

Deutsche Gesellschaft für Kardiologie: https://dgk.org

Gute Frage: Darf ein Konvoi überholt werden?

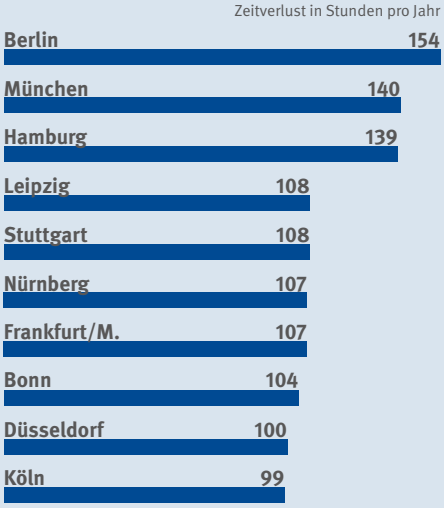
Bundeswehr- oder Polizeifahrzeuge fahren manchmal im Konvoi. Der geschlossene Verband darf nur als Ganzes überholt und nicht durch Einscheren getrennt werden. Möglich ist ein Überholen also praktisch nur auf Autobahnen oder mehrspurigen Schnellstraßen, so der ADAC. Der Automobilclub weist darauf hin, dass Kolonnen stets zusammenbleiben dürfen, also auch im reisverkehr, an Zebrastreifen und Kreuzungen.

© Adobe Stock/dpa

Stau-Bilanz 2018

In diesen deutschen Städten verloren Autofahrer die meiste Zeit.

Berliner müssen im Straßenverkehr die größte Geduld aufbringen. Nach Berechnungen des Verkehrsdatenanalysten Inrix standen sie 2018 im Schnitt 154 Stunden im Jahr im Stau. Im Jahr davor führte München die Liste an. Die bayerische Metropole landete 2018 auf Platz zwei, gefolgt von Hamburg.



© Picture Alliance/dpa/Inrix

Deutscher Verkehrsgerichtstag

Elektronische Wegfahrsperre für Alkoholsünder

Die Deutsche Verkehrswacht fordert stärkere Maßnahmen gegen Trunkenheit am Steuer: eine elektronische Wegfahrsperre im Auto, die nur aufgehoben wird, wenn der Fahrer durch einen Atemtest nachweist, dass er nüchtern ist. In Verbindung mit einer psychologischen Begleitung soll das Alkohol-Interlock-System (Alkolock) die Sanktionsformen für Alkoholsünder ergänzen. Dafür brauche es verlässliche Systeme, Rechtssicherheit beim Einsatz und wirksame Konzepte zur Umsetzung forderte die Verkehrswacht beim 57. Deutschen Verkehrsgerichtstag im Januar in Goslar.

Mit gutem Beispiel vorangehen

Die meisten Beschäftigten orientieren sich am Verhalten ihrer Vorgesetzten. Wie durch vorbildliches Verhalten Sicherheit und Gesundheit im Betrieb verankert werden, zeigt die Kampagne kommmitmensch.

Was soll ich denn noch alles tun? Diese genervte Frage hört man immer wieder, wenn das Gespräch auf Arbeitssicherheit oder Gesundheitsschutz im Unternehmen kommt. Und weiter: „Ich hab' auch noch einen Betrieb zu leiten und dafür zu sorgen, dass es läuft". Das ist richtig – und auch wieder nicht. Ein Unternehmen, das gut läuft, ist gut ausgelastet; sein Aushängeschild sind qualifizierte, motivierte Mitarbeiter und Fahrzeuge, die gut gewartet und sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand sind. Damit löst sich der vermeintliche Widerspruch schnell auf. Denn die Argumente für Unternehmenserfolg und Arbeitssicherheit liegen nahe beieinander.

Den Beschäftigten Orientierung geben

Erfolgreiche Unternehmerinnen und Unternehmer delegieren, informieren, geben klare Anweisungen und überzeugen sich davon, dass dementsprechend gehandelt wird. Das gilt nicht nur für das Kerngeschäft, sondern ebenso in Bezug auf Arbeitssicherheit. Die Verantwortlichen müssen nicht alles selbst machen. Aber sie bestimmen die Richtung und sorgen dafür, dass die Aufgaben erledigt werden. So sehen es die Gesetze vor.

> **Niemand lässt sich gern als sicherheitsbewusste Memme oder Erbsenzähler auslachen.**

Alles beginnt mit der Unternehmensphilosophie. Die existiert unabhängig von der Betriebsgröße und wird unter anderem durch das Verhalten der Leitung vorgegeben. Die Führungsverantwortlichen haben Vorbildfunktion, an ihrem Verhalten orientieren sich die anderen, ganz gleich, ob es um das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung, die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Nutzung mobiler Kommunikationsmittel während der Fahrt oder den Umgang mit Alkohol geht. Hinzu kommen nonverbale Signale. Wird akzeptiert, dass der Fahrer liebevoll sein Führerhaus dekoriert, obwohl die Sicht damit eingeschränkt ist? Reagiert der Vorgesetzte, wenn ein Mitarbeiter Tag für Tag stark übermüdet zur Arbeit erscheint? Oft reicht eine flapsige Bemerkung, der nicht widersprochen wird, ein vielsagender Blick oder ein Augenrollen – und allen Beteiligten ist klar, was von ihnen erwartet wird. Niemand will die Memme oder der Erbsenzähler sein, der auf Sicherheit und Gesundheitsschutz besteht, wenn die anderen Fünfe gerade sein lassen und auf korrektes Verhalten mit hochgezogener Augenbraue oder Spott reagieren.

Kostenlose Angebote der Kampagne nutzen

Haben die Führungsverantwortlichen konsequent die Sicherheit und Gesundheit ihrer Mitarbeiter im Blick, gewinnen sie Loyalität und Vertrauen der Angestellten. Dazu muss man manchmal neue Wege gehen. Auf der Website der Kampagne finden Sie eine große Auswahl an Handlungshilfen, Broschüren und kurzen Filmen, die sich gut als Gesprächseinstieg eignen. (rb)

+ kommmitmensch.de/toolbox/broschueren

kommmitmensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

© DGUV

Was tun nach einem Verkehrsunfall?

Gar nicht so einfach, die Ruhe zu bewahren, wenn man einen Unfall hatte. Es hilft, die Situation einmal theoretisch durchzuspielen.

Es kracht mehrere tausend Mal am Tag: Die Polizei erfasste 2017 rund 2,6 Millionen Verkehrsunfälle im deutschen Straßenverkehr, davon gut 300.000 mit Personenschaden.

© gettyimages/tommaso79

Unfallstelle sichern

Erst einmal heißt es, in so einer Stresssituation tief durchzuatmen. Schalten Sie den Warnblinker ein, ziehen Sie die Warnweste an und sichern Sie die Unfallstelle. Andernfalls droht ein Verwarnungsgeld und, wenn weitere Unfälle passieren, ein Verfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung. Beim Aufstellen des Warndreiecks gelten folgende Richtwerte: innerorts 50 Meter, auf Landstraßen 100 Meter, auf der Autobahn 150 bis 200 Meter von der Unfallstelle entfernt. Orientierung geben die Leitpfosten, die mit 50 Meter Abstand zueinander stehen. Es ist ratsam, das Dreieck schon am Wagen aufzuklappen und vor sich herzutragen. Verlassen Sie die Fahrbahn möglichst schnell und begeben Sie sich auf der Autobahn unbedingt hinter die Schutzplanke. Bei Bagatellschäden müssen Sie die Unfallstelle unverzüglich räumen, um den Verkehr nicht zu behindern.

Wenn es Verletzte gibt

Wurden Menschen verletzt und benötigen sie Erste-Hilfe-Leistungen? Bei größeren Sachschäden oder Verletzten muss die Polizei (110) und gegebenenfalls der Rettungsdienst (112) verständigt werden. Halten Sie sich bei Notfallmeldungen an die „W“-Fragen: Wer meldet? Wo ist etwas passiert? Was ist passiert? Legen Sie nicht zu früh auf und warten Sie die Fragen der Rettungsleitstelle ab. Wer nicht von einer Notrufsäule anruft, kann andere Möglichkeiten zur Lokalisierung nutzen. Der Dienst „Mobile Notrufsäule“ etwa ermittelt den Standort per Mobilfunk und ist unter 0800 NOTFON D (0800 6683663) erreichbar. Smartphone-Apps wie „Mein Notruf“ oder „Echo 112“ orten per GPS und setzen einen Notruf ab. Spätestens nach der Alarmierung sollten Sie sich um Verletzte kümmern und Erste Hilfe leisten.

Polizei rufen?

Bei reinen Blechschäden ist das nicht nötig. Unbedingt hinzuziehen muss man die Beamten aber bei Unfällen mit Toten oder Verletzten. Außerdem empfiehlt es sich,

Falls Informationen zur Versicherung fehlen, hilft der Zentralruf der Autoversicherer.

die Polizei zu rufen, wenn die Schuldfrage nicht klar ist, der Unfallgegner keine Papiere hat oder unter Alkohol- oder Drogeneinfluss steht, das andere Auto im Ausland zugelassen ist oder der Fahrer dort lebt. Informieren Sie die Polizei auch, wenn an der Unfallstelle Öl oder Treibstoff ausläuft oder wenn Sie einen Unfall mit Wild hatten. Schreiben Sie den Namen und die Dienststelle des Beamten auf, der den Unfall aufnimmt. Das erleichtert spätere Rückfragen.

Personalien austauschen und Beweise sichern

Eile ist keine Ausrede: Alle am Unfall Beteiligten sind gesetzlich verpflichtet, so lange am Unfallort zu bleiben, bis die Personalien festgestellt sind. Besteht einer der Betroffenen auf eine polizeiliche Unfallaufnahme, müssen Sie das Eintreffen der Polizei abwarten. Notieren Sie den Name des Unfallgegners und eventueller Zeugen, die Anschriften und Telefonnummern, die Versicherung, die Versicherungsnummer und das Kennzeichen des beteiligten Fahrzeugs. Lassen Sie sich statt des Führerscheins besser den Personalausweis zeigen. Unfallberichtvordrucke sind online bei vielen Versicherern und Pannendiensten erhältlich und sollten vorsorglich im Auto mitgeführt werden. Der Zentralruf der Autoversicherer hilft, wenn nicht alle Angaben über die eigene Versicherung oder die des anderen Unfallbeteiligten zur Hand sind. Er ist unter der Rufnummer 0180 25026 kostenfrei rund um die Uhr zu erreichen.

Beweissicherung

Wichtig ist, den Unfall zu dokumentieren: Fotografieren Sie die Unfallstelle aus verschiedenen Winkeln. Gut sind Übersichtsfotos von der Unfallstelle mit den beteiligten Fahrzeugen. Für die Versicherung sind auch Fotos hilfreich, die zum Beispiel die Bremsspur, Glassplitter oder abgebrochene Teile zeigen. Kein Smartphone mit Kamera vorhanden? Eine günstige Einwegkamera sowie Papier und Bleistift sollten im Handschuhfach griffbereit sein. Sinnvoll kann es auch sein, die Fahrzeugecken mit Kreidestrichen auf der Fahrbahn zu kennzeichnen. Danach können Sie das Auto zur Seite fahren und Schäden am Fahrzeug fotografieren.

Schuldfrage klärt Versicherung

Experten raten dazu, am Unfallort kein Schuldanerkenntnis zu geben oder gar zu unterschreiben, denn das kann zu Ärger mit Ihrer Versicherung führen. Deswegen weigern sich viele Unfallbeteiligte auch, den gemeinsam erstellten Unfallbericht zu unterzeichnen. Diese Befürchtung ist unbegründet: Die von den Versicherungen und Automobilclubs verteilten Unfallberichte umfassen Fahrzeug- und Personendaten, einen Schadensbericht und eine Unfallskizze und können ohne Bedenken unterschrieben werden, sofern nicht handschriftlich ein Schuldanerkenntnis ergänzt wurde. Vergessen Sie nicht, den Schaden der Versicherung zu melden. Jeder Versicherungsfall muss innerhalb einer Woche schriftlich angezeigt werden. Unfälle mit tödlichem Ausgang sind jedoch innerhalb von 48 Stunden zu melden.

Was tun, wenn der Geschädigte nicht vor Ort ist?

Wer ein geparktes Auto anfährt, dessen Fahrer nicht in Sicht ist, muss einen Zettel an der Windschutzscheibe hinterlassen. Aber: Sie könnten sich strafbar machen, wenn Sie dann gleich weiterfahren. Es gibt zunächst eine Wartepflicht, als angemessen gelten mindestens 30 Minuten. Kommt in dieser Zeit niemand, dürfen Sie sich entfernen, müssen aber Namen und Anschrift am Unfallort hinterlassen. Außerdem muss der Geschädigte unverzüglich informiert werden. Weil der in den meisten Fällen nicht bekannt ist, kann die Unfallmeldung auch bei der Polizei abgegeben werden. Dazu notieren Sie sich Kennzeichen, Marke, Typ und Farbe sowie Standort des beschädigten Fahrzeuges. Die Polizei Bayern konkretisiert: Unverzüglich bedeutet, dass Sie ohne schuldhaftes Verzögern Ihrer Meldepflicht nachkommen müssen. Ist Ihr Unfallpartner also nicht vor Ort, fahren Sie nach einer angemessenen Wartezeit auf direktem Weg zur nächsten Polizeidienststelle.

Die Polizei muss nicht bei jedem Unfall gerufen werden, aber immer, wenn es Verletzte gibt.

Betriebliche Besonderheiten

Falls Sie während der Arbeitszeit oder auf dem Weg von oder zur Arbeit unterwegs sind und in einen Unfall verwickelt werden, sind auch innerbetriebliche Regelungen zu beachten. Klären Sie vorsorglich, wer informiert werden muss und was zu veranlassen ist. Das kann zum Beispiel eine Unfallmeldung, eine Meldung über den Schaden am Fahrzeug und ein Eintrag von Erste-Hilfe-Leistungen im Verbandbuch sein. Auch wenn Sie bei einem Verkehrsunfall in Ihrer Freizeit unverschuldet zu Schaden gekommen sind, ist es wichtig, Ihren Arbeitgeber zu informieren. Fallen Sie länger aus, muss die Versicherung des Unfallgegners dann für die Lohnfortzahlung an Sie aufkommen (siehe Seite 28). (ba)

In guten Händen

In den Unfallkliniken der Berufsgenossenschaften geht es oft um Leben und Tod. Wie man dort Schwerverletzten hilft, erleben wir in der BG Klinik Ludwigshafen.

Das Team im Schockraum bei der ersten Untersuchung eines Unfallopfers. Obwohl die Zeit läuft, arbeiten alle ruhig und konzentriert.

Ein Schwerverletzter wird aus einem anderen Krankenhaus in die BG Klinik geflogen.

Der Anruf kommt um 9.37 Uhr. Eine Notärztin kündigt eine Patientin mit schweren Kopfverletzungen an. In etwa acht Minuten wird der Rettungswagen in der BG Klinik Ludwigshafen eintreffen. Sofort löst Unfallchirurg Michael Brügge den „Schockraumalarm“ für Patienten mit lebensgefährlichen Verletzungen aus. Auf den Smartphones aller Oberärzte ertönt jetzt ein Warnton. Der OP-Koordinator blockt vorsorglich einen Operationssaal, ein Neurochirurg kommt herbeigeeilt. „Wir gehen immer vom Schlimmsten aus“, sagt Brügge. Es ist 9.45 Uhr, als die Notärztin und zwei Sanitäter die Verletzte hereinfahren. An ihrem Kopf klebt viel Blut.

Die Zeit läuft

Im Schockraum hängt eine große Digitaluhr, die startet, sobald ein Verletzter eintrifft. Die Notärztin übergibt ihre Patientin und berichtet, dass die Frau bei der Arbeit aus vier Metern Höhe von einer Leiter gestürzt ist. Sofort beginnen die Untersuchungen, deren Reihenfolge international festgelegt ist: Zuerst prüft der Anästhesist, ob die Atemwege frei sind, und hört die Lunge ab. Der Unfallchirurg tastet den Bauch ab. Ist er angespannt, kann das zum Beispiel auf innere Blutungen hinweisen. Brügge macht eine Ultraschalluntersuchung, anschließend prüft er die Stabilität des Beckens. Zwei Pflegekräfte ziehen die Patientin aus und drehen sie vorsichtig auf die Seite, Brügge untersucht Wirbelsäule, Arme und Beine. Jeder Arbeitsschritt wird dokumentiert.

Obwohl die Zeit läuft, bewahren alle im Team die Ruhe. Am lautesten ist das gleichmäßige Piepsen des Pulsoximeters, das die Herzfrequenz und die Sauerstoffsättigung im Blut misst. „Mit Hektik kommt man hier auch nicht weiter“, sagt Oberarzt Dr. Jochen Franke, der die Notaufnahme leitet. Nachdem alle Untersuchungen gemacht sind, lautet der Befund: Verdacht auf Schädelbasisbruch, keine weiteren Verletzungen. Um 10.03 Uhr begleitet das komplette Team die Patientin in die Radiologie. Der Verdacht auf einen offenen Schädelbasisbruch wird dort bestätigt. Der Unfallchirurg bezeichnet die Chancen der Verletzten dennoch als gut. „Es hängt natürlich vom weiteren Verlauf ab, die nächsten 24 Stunden sind entscheidend.“

> **Mit Hektik kommt man in der Notaufnahme nicht weiter.**

Intensive Pflege

Auf der Intensivstation betten die Krankenschwester Angelika Funk und die Physiotherapeutin Sabine Breitner behutsam einen Patienten um. Der 59-Jährige wurde Mitte Dezember abends auf der Straße überfahren und erlitt dabei schwerste Verletzungen am Brustkorb und an der Wirbelsäule. Unter seinem Kehlkopf führt ein Beatmungsschlauch in die Luftröhre, acht Infusi-

Die Digitaluhr im Schockraum startet, sobald ein Verletzter eintrifft.

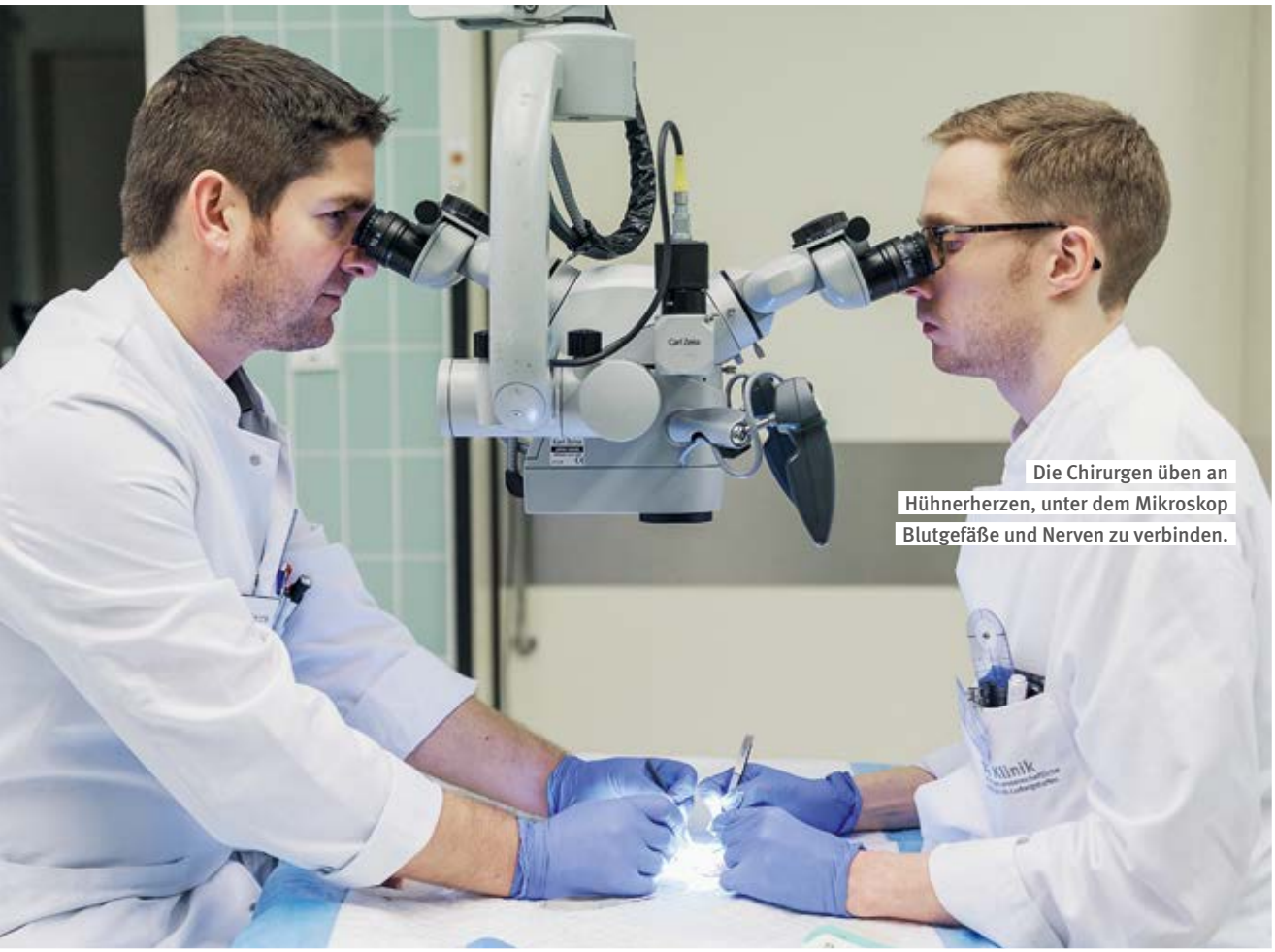
onsschläuche sind mit den Apparaten links vom Bett verbunden. Kein Schlauch darf herausrutschen, wenn der Mann vom Bett in den sogenannten Mobilisationsstuhl wechselt, der zur Zeit noch flach wie eine Liege neben dem Bett steht. Das aufrechte Sitzen soll den Kreislauf trainieren und außerdem tut es gut, etwas anderes als die Zimmerdecke anzuschauen. Angelika Funk erklärt dem Patienten jeden Handgriff vorab. „Keine Angst, es kann Ihnen nichts passieren, ich halte Sie“, versichert sie ihm. Der Mann entspannt sich.

Auch wenn der Patient nicht sprechen kann, ist eine Verständigung möglich.

Nach der Körperpflege werden behutsam die Gelenke bewegt. Anschließend übt die Physiotherapeutin mit dem Patienten, mit der linken Hand den Trinkbecher zu greifen. Beide Frauen scherzen mit dem Mann und er beginnt zu lächeln. Gute Pflege bedeutet weit mehr, als einen Waschlappen in die Hand zu nehmen. „Intensivmedizin ist natürlich Hightechmedizin“, sagt die Krankenschwester Funk, „aber den Lebenswillen bekommt ein Patient nicht durch die Apparate zurück.“ Das bestätigt auch Ralf Wagner, der Stationsleiter: „Menschliche Zuwendung ist für die Genesung extrem wichtig. Innerhalb von Sekunden wird jemand aus seinem bisherigen Leben gerissen. Die Ängste müssen wir auffangen. Nicht nur der Patient, auch die Angehörigen

Hightechmedizin und menschliche Zuwendung gehören bei der Pflege zusammen.

brauchen eine Stütze.“ Auf der Intensivstation arbeiten 47 spezialisierte Pflegekräfte in Voll- und Teilzeit. Die insgesamt 14 Betten sind für die Maximaltherapie ausgelegt, das heißt, alle Arten von Schwerstverletzungen können betreut werden.



Die Chirurgen üben an Hühnerherzen, unter dem Mikroskop Blutgefäße und Nerven zu verbinden.

Operieren unter dem Mikroskop

Wenn durch einen Unfall Finger oder andere Gliedmaßen abgetrennt werden, ist das Können der plastischen Chirurgen gefragt. Um durchtrennte Nerven zusammenzunähen und Adern, die dünner sind als ein Bleistiftstrich, wieder zu verbinden, operieren sie unter einem speziellen Mikroskop. „Bis man diese Feinarbeiten beherrscht, braucht man Jahre“, weiß der Assistenzarzt Dr. Arne Böcker aus eigener Erfahrung. Er kam vor zwei Jahren von der Uniklinik Aachen nach Ludwigshafen. Die BG Klinik ist das größte plastischchirurgische Zentrum in Deutschland und verfügt über ein eigenes mikrochirurgisches Trainingszentrum in einem Operationssaal. Böcker sitzt dort mit dem leitenden Oberarzt Professor Dr. Christoph Hirche an einem der drei Mikroskope, die bis zu 35-fache Vergrößerungen liefern. In der einen Hand hält Böcker eine Pinzette, in der anderen den Nadelhalter. Die winzige Nadel ist mit bloßem Auge kaum zu erkennen, der Faden ist feiner als ein menschliches Haar. Unter dem Mikroskop liegen zwei Hühnerherzen. Mit flinken Stichen verbindet der Assistenzarzt die beiden Hauptschlagadern.

„Das Nähen unter dem Mikroskop übt man anfangs an aufgeschnittenen Handschuhen“, erläutert Böcker. Später dienen Hühnerbeine und -herzen dazu, das Verbinden von Nerven und Adern zu trainieren. An den Mikroskopen mit Doppelbetrachtung können bis zu sechs Mediziner gleichzeitig üben, einer näht, der andere assistiert und führt zum Beispiel bei einer

Die BG Kliniken: Spitzenmedizin für Unfallopfer

Bundesweit gibt es neun Unfallkliniken, zwei Kliniken für Berufskrankheiten sowie zwei ambulante Einrichtungen. An den 13 Standorten sind rund 13.000 Beschäftigte im Einsatz und versorgen mehr als 560.000 Menschen im Jahr. Die Kliniken stehen allen Schwerverletzten offen. Etwa ein Drittel der Patienten wird nach einem Arbeits- oder Wegeunfall oder wegen einer Berufskrankheit behandelt. Dafür übernimmt die gesetzliche Unfallversicherung die Kosten. Zwei Drittel der Patienten sind gesetzlich oder privat versichert.BG Kliniken sind gemeinnützig, sie erhalten von den Ländern kein Geld für Investitionen, sondern finanzieren diese aus dem laufenden Geschäft und den von den Arbeitgebern geleisteten Beiträgen.

fortlaufenden Naht den Faden, der sich nicht verheddern darf. „Gut zu assistieren ist noch schwieriger als gut zu operieren“, sagt Christoph Hirche.

Das Zentrum für Mikrochirurgie ist einzigartig in ganz Deutschland.

Rückkehr in den Arbeitsalltag

Neben der Spezialisierung auf Unfallverletzungen und Berufskrankheiten haben die BG Kliniken eine weitere Besonderheit: ihre vielfältigen und umfassenden Angebote zur Rehabilitation. So früh wie möglich besuchen die Rehamanager der Berufsgenossenschaften ihre Patienten am Krankenbett, um die Rückkehr an den Arbeitsplatz vorzubereiten. Seit zehn Jahren bietet die Ludwigshafener BG Klinik dafür die Tätigkeitsorientierte Rehabilitation (TOR) an. Vier Wochen lang erhalten die Patienten täglich sechs bis sieben Stunden Therapie. Die Hälfte der Zeit verbringen sie dabei mit berufsbezogenen Übungen: mit dem Gabelstapler rückwärtsfahren, auf eine Leiter steigen, Lasten heben – je nachdem, was im Arbeitsalltag gebraucht wird. Mehr als zwei Dutzend Berufsfelder können so nachgestellt werden.

Zu Beginn und am Ende der Therapie gibt es jeweils einen zweitägigen Test, um die Leistungsfähigkeit des Patienten zu prüfen und die Anforderungen an den Arbeitsplatz zu klären. „Anfangs unterschätzen die Patienten die oft“, sagt der Ergotherapeut Thilo Wendt. Viele fürchten, dass sie ihren Beruf nie wieder richtig ausüben können. Diese Sorge ist meist unbegründet, denn 84 Prozent der Teilnehmer schaffen die Rückkehr in den Arbeitsalltag, wobei sogar jeder fünfte sofort nach der Entlassung aus der TOR wieder arbeitsfähig ist. „Die meisten Patienten“, weiß Wendt, „hängen sehr an ihrem Beruf.“ Auch deshalb wird in den Unfallkliniken der Berufsgenossenschaften das Prinzip „Reha vor Rente“ in die Tat umgesetzt.

Text: Mirjam Ulrich
Fotos: Christoph Papsch

Auf dem Klinikgelände stehen unter anderem ein Lkw und Flurförderzeuge zum Üben bereit.

Berufskraftfahrer sind die zweitgrößte Gruppe in der Reha. Am Trucksimulator üben sie das Fahren.

Neue Nummern für alte Vorschriften

Viele Arbeitsschützer haben sich über Jahre die Nummern bestimmter Unfallverhütungsvorschriften gemerkt. Im Zuge der Fusion haben sich jetzt einige davon geändert.

Nach der Fusion der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft und der Unfallkasse Post und Telekom (UK PT) am 1. Januar 2016 waren einige Unfallverhütungsvorschriften der beiden Fusionspartner doppelt vorhanden. Sie blieben zunächst weiterhin parallel in Kraft. Zur Schaffung von Rechtsklarheit wurde zum 1. Oktober 2018 jeweils eine der doppelten Vorschriften außer Kraft gesetzt. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales folgte damit dem Antrag der Vertreterversammlung der BG Verkehr.

Regel mit Ausnahmen

Seit Oktober sind damit die verbleibenden Unfallverhütungsvorschriften für alle Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr gültig. Von der DGUV Vorschrift 2 „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ bleiben weiterhin zwei Versionen parallel in Kraft, weil es inhaltliche Unterschiede gibt. Diese Vorschrift wird derzeit überarbeitet, danach wird es auch davon nur noch eine Version geben..

Die Nummern der Vorschriften werden innerhalb der Berufsgenossenschaften nach einer bestimmten Systematik vergeben. Um hier eine Einheitlichkeit zu erreichen, mussten einige „alte“ Vorschriften der ehemaligen UK PT neue Nummern bekommen. Hier einige Beispiele für die neue Nummerierung:

- bisherige DGUV Vorschrift **26** „Kassen“ ist neu Nummer **25**
- bisherige DGUV Vorschrift **16** „Elektromagnetische Felder“ ist neu Nummer **15**

Wichtig zu wissen: Die Unfallverhütungsvorschriften mit pinker Nummer in der Tabelle und die DGUV Vorschrift 1 sowie die DGUV Vorschrift 2 (der ehemaligen UK PT) finden auch Anwendung auf Beamte, die in den Mitgliedsunternehmen beschäftigt sind. Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf der Internetseite der BG Verkehr unter Bekanntmachungen.

Dipl.-Ing. Ralf Hüttig
Referent Regelwerk bei der BG Verkehr

www.bg-verkehr.de | Webcode: 16820372

Ausnahme von der Regel: Wegen der inhaltlichen Unterschiede bestehen von der DGUV Vorschrift 2 weiterhin zwei Fassungen.

Unfallverhütungsvorschriften der BG Verkehr

TITEL	NUMMER
Grundsätze der Prävention	DGUV Vorschrift 1
Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Für Mitgliedsunternehmen der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft)	DGUV Vorschrift 2
Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Für Mitgliedsunternehmen der ehemaligen Unfallkasse Post und Telekom)	DGUV Vorschrift 2
Elektrische Anlagen und Betriebsmittel	DGUV Vorschrift 3
Elektromagnetische Felder	DGUV Vorschrift 15
Wach- und Sicherungsdienste	DGUV Vorschrift 23
Kassen	DGUV Vorschrift 25
Steinbrüche, Gräbereien und Halden	DGUV Vorschrift 29
Bauarbeiten	DGUV Vorschrift 38
Taucherarbeiten	DGUV Vorschrift 40
Müllbeseitigung	DGUV Vorschrift 43
Krane	DGUV Vorschrift 52
Winden, Hub- und Zuggeräte	DGUV Vorschrift 54
Wasserfahrzeuge mit Betriebserlaubnis auf Binnengewässern	DGUV Vorschrift 60
Maschinenanlagen auf Wasserfahrzeugen und schwimmenden Geräten	DGUV Vorschrift 62
Schwimmende Geräte	DGUV Vorschrift 64
Druckluftbehälter auf Wasserfahrzeugen	DGUV Vorschrift 65
Flurförderzeuge	DGUV Vorschrift 68
Fahrzeuge	DGUV Vorschrift 70
Schienenbahnen	DGUV Vorschrift 73
Arbeiten im Bereich von Gleisen	DGUV Vorschrift 77
Verwendung von Flüssiggas	DGUV Vorschrift 79
Seeschifffahrt	DGUV Vorschrift 84
Shipping Enterprises	DGUV Vorschrift 84
Lade-und Löscharbeiten	

Grau: Vorschriften aus der ehemaligen UK PT, die in das Vorschriftenwerk der BG Verkehr übernommen wurden.

Pink: Vorschriften waren bei der UK PT unter einer anderen Nummer in Kraft (siehe Beispiele im Text)

weißes Feld: Vorschriften aus der ehemaligen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, die in das Vorschriftenwerk der BG Verkehr übernommen wurden.

© gettyimages/Halfpoint

© gettyimages/PeopleImages

Arbeiten mit Diabetes

Die Therapie der „Zuckerkrankheit“ hat in den letzten Jahren rasante Fortschritte gemacht. Gibt es dennoch Einschränkungen bei der Arbeitsfähigkeit von Diabetikern? Wir haben nachgefragt.

„Es gibt keine Negativliste mit Berufen, zu denen Diabetiker auf gar keinen Fall Zugang haben.“

Diabetiker fehlen oft, kosten viel und fallen plötzlich um – so kann man die gängigen Vorurteile zusammenfassen. Herr Dr. Neubauer, ist da was dran?
Solche Gerüchte halten sich hartnäckig. Aber in Statistiken zu Arbeitsunfähigkeitsursachen liegt Diabetes noch hinter Verletzungen, Atemwegs- oder Muskel-Skelett-Erkrankungen.

Der Arbeitgeber weiß ja nicht unbedingt, dass er einen Diabetiker beschäftigt.
Richtig, es besteht keine Meldepflicht für den Beschäftigten und für den Betriebsarzt gilt die ärztliche Schweigepflicht. Ungefähr acht Prozent der Erwachsenen leiden an Zuckerkrankheit und die meisten sind im Job gut belastbar, ohne dass es jemand bemerkt.

Ist das nicht riskant, immerhin besteht doch die Gefahr einer Unterzuckerung?
Dieser Fall tritt äußerst selten auf, spukt aber in vielen Köpfen herum. Ein gut geschulter und sorgfältig therapierter Diabetiker erleidet nur selten einen Kontrollverlust, der das Eingreifen eines Ersthelfers erfordert. Die Insulintherapie ist mittlerweile so weit fortgeschritten, dass auch die Ausübung körperlich fordernder Tätigkeiten für einen gut eingestellten Diabetiker möglich ist. In einem vertrauensvollen Verhältnis zu Kollegen oder zum Arbeitgeber ist es jedoch sinnvoll, die chronische Erkrankung anzusprechen, damit am Arbeitsplatz im Fall einer Unterzuckerung mit einfachen Mitteln geholfen werden kann.

Und was ist mit der Gefahr, sich selbst oder andere zu gefährden, auf hoher See, am Steuer eines Reisebusses, als Pilot, ...?
Über die Eignung entscheidet immer eine fachärztliche Einzelfallbetrachtung, bei der die körperliche Leistungsfähigkeit, vorhandene Erkrankungsfolgen und die Randbedingungen eines Arbeitsplatzes berücksichtigt werden. Es ist weniger die individuelle Leistungsfähigkeit des Diabetikers, die zu Bedenken gegenüber bestimmten Tätigkeiten führt. Vielmehr sind es meist die schwer beherrschbaren Randbedingungen bestimmter Berufe, die eine Nichteignung begründen. Zum Beispiel sind akute Unterzuckerungen bei einem insulinabhängigen Taucher, einem Hochofenarbeiter oder Feuerwehrmann in kompletter Hitzeschutzbekleidung schwer beherrschbar. Auf einem Seeschiff mitten im Pazifik ist keine Infrastruktur vorhanden, um eine Blutzuckerentgleisung durch Laien behandeln zu können.

Worauf sollten Diabetiker Ihrer Erfahrung nach abgesehen von der normalen Therapie im Arbeitsalltag besonders achten?
Ob er eine Diabeteserkrankung verschweigen sollte, muss jeder für sich entscheiden, aber oft hilft es, offen mit den Kollegen darüber zu reden, dass man zum Beispiel regelmäßig essen muss oder was bei einem Notfall zu beachten wäre.

Wenn Arbeitskleidung oder persönliche Schutzausrüstung getragen werden muss, dann sollte diese perfekt sitzen. Zum Beispiel können schlecht angepasste Sicherheitsschuhe Druck- oder Scheuerstellen erzeugen und zu Mikroverletzungen mit Infektionsgefahr führen.

Infobroschüre „Ich bin doch nicht aus Zucker“
www.rehadat.de/presse-service/publikationen

Dr. Birger Neubauer
leitet das Referat Arbeitsmedizin und Arbeitspsychologie der BG Verkehr.

Wenn der Beruf krank macht

Wenn Ärzte oder Arbeitgeber die Vermutung haben, dass eine Erkrankung berufsbedingt ist, sind sie verpflichtet, die gesetzliche Unfallversicherung darüber zu informieren. Die Unfallversicherungsträger in Deutschland erhielten im Jahr 2017 insgesamt 75.187 Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit. Dieser Verdacht bestätigte sich in 38.080 Fällen, weil zum Beispiel die Einwirkung eines für eine Berufskrankheit spezifischen Stoffes, ein spezifisches Krankheitsbild oder ein Zusammenhang zwischen Einwirkung und Krankheitsbild vorlag. In den übrigen Fällen konnte der Verdacht auf eine Berufskrankheit von den Unfallversicherungsträgern trotz eingehender Prüfung nicht bestätigt werden.

© Adobe Stock/Alexander Raths

© Adobe Stock/makistock

Urteil des EuGH zum Urlaubsanspruch

Jeder Dritte verzichtet Schätzungen zufolge auf Urlaubstage. In einem Grundsatzurteil hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass der Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub nicht automatisch verfällt, weil der Arbeitnehmer keinen Urlaub beantragt hat. Nach dem Urteil der Luxemburger Richter müssen die Betriebe künftig aktiv darauf hinwirken, dass Urlaub auch wirklich genommen wird. Der Urlaub verfalle nur, wenn der Arbeitgeber nachweisen kann, dass der Mitarbeiter aus freien Stücken darauf verzichtet habe. In einem weiteren Urteil entschied der EuGH, dass die Erben eines verstorbenen Arbeitnehmers einen Anspruch auf finanzielle Abgeltung nicht genommener Urlaubstage haben.

Ihre Frage:

Eine Frau telefoniert auf dem Arbeitsweg und erleidet einen Unfall. Warum ist das nicht versichert?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

© gettyimages/stockfour

Wenn jemand durch sein Telefonat derart abgelenkt ist, dass er in einen Unfall verwickelt wird, ist die Handynutzung als wesentliche Unfallursache anzusehen. Dies geht aus einem kürzlich ergangenen Urteil des Sozialgerichts Frankfurt am Main hervor. Geklagt hatte eine in einem Hotel beschäftigte Frau, die auf dem Heimweg von der Arbeit beim Überqueren eines unbeschrankten Bahnübergangs von einer Bahn erfasst und schwer verletzt worden war. Aus den Unterlagen zum Unfallhergang, der Auswertung einer Videoaufzeichnung und Zeugenaussagen ergab sich, dass die Frau zum Zeitpunkt des Unfalls mit dem Handy telefoniert hatte. Die zuständige Berufsgenossenschaft lehnte es deshalb ab, den Unfall als Arbeitsunfall anzuerkennen. Das Sozialgericht bestätigte diese Entscheidung. Auf dem Heimweg versichert sei nur die „Tätigkeit des Nachhausegehens“ vom Arbeitsort, nicht jedoch auch das gleichzeitige Telefonieren mit dem Handy. Durch das Telefonieren sei die Wahrnehmungsfähigkeit der Klägerin im Verkehr deutlich eingeschränkt gewesen. Das damit verbundene erhebliche Risiko habe maßgeblich zu dem Unfall geführt.

Arm gebrochen und ein Jahr nicht zur Arbeit?

Ausrutschen und hinfallen, das geht blitzschnell und führt manchmal zu schweren Verletzungen. Weil die meisten Beschäftigten in den Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr körperlich arbeiten, wirkt sich das besonders schlimm aus. Ein Möbelpacker etwa mit einer unfallbedingt lädierten Schulter kann lange Zeit seiner Arbeit nicht nachgehen. Deshalb sind die Ausfallzeiten der Versicherten der BG Verkehr nach Sturz- und Stolperunfällen oft lang, wie diese Beispiele zeigen.

Ein Beschäftigter eines Entsorgungsunternehmens rutscht auf der Straße auf einer Eisplatte aus und fällt auf die rechte Schulter. Die Folge ist ein Riss mehrerer Muskeln und Sehnen im Schulterbereich. Der Versicherte fällt **29 Tage** bei der Arbeit aus. Für die Behandlung zahlt die BG Verkehr **11.297 Euro**.

Eine Büroangestellte stürzt auf einer Treppenstufe und bricht sich dabei den Unterarm. **25 Tage** kann sie nicht zur Arbeit gehen. Die Kosten für die Heilbehandlung betragen **17.248 Euro**.

Bis zu fünf Wochen Ausfall

Bei der Entladung eines Lkw stürzt ein Beschäftigter von der Ladefläche des Fahrzeuges. Er bricht sich den Arm und fällt **54 Tage** aus. Die Heilbehandlungskosten betragen **4.375 Euro**.

Ein Möbelpacker knickt beim Tragen eines Schrankes mit dem Fuß um und zieht sich eine massive Verstauchung des Kniegelenks zu. **42 Tage** kann er nicht arbeiten. Die Kosten der Heilbehandlung: **12.434 Euro**.

Bis zu zehn Wochen Ausfall

Beim Aussteigen aus seinem Fahrzeug stolpert ein Taxifahrer und stürzt auf die linke Hand. Die Folge ist ein mehrfacher Bruch des Arms. Die Behandlung kostet **6.173 Euro**, aber für den Arbeitgeber bedeutet das, dass er **126 Tage** auf seinen Mitarbeiter verzichten muss.

Ein Speditionsmitarbeiter stolpert auf dem Weg zum Heck seines Lkw über ein Schlagloch und zieht sich einen komplizierten Bruch des linken Oberarms zu. **134 Tage** ist der Mann arbeitsunfähig. Heilbehandlungskosten: **12.577 Euro**.

Bis zu 20 Wochen Ausfall

Ein Fahrschullehrer will sein Fahrzeug putzen, stolpert und stürzt. Mehrere Brüche des Oberarms führen zu **223 Tagen** Arbeitsunfähigkeit. Die Behandlung kostet **9.548 Euro**.

Bei seiner Arbeit rutscht ein Zusteller auf schiefem Gelände ab und stürzt rund einen Meter tief. Die Folge: ein Bruch des Fersenbeinhöckers und **19.342 Euro** Kosten für die Behandlung. Zudem kann der Zusteller **250 Tagen** nicht arbeiten.

Beim Anlegen eines Bootes rutscht ein Beschäftigter auf dem nassen Steg aus und gerät mit dem Bein zwischen Boot und Steg. Dabei überstreckt er das Kniegelenk, die Kreuzbänder reißen. **367 Tage** fällt der Mann aus. Die Kosten der Behandlung: **3.041 Euro**.

Nach ihrem Flug fährt eine Flugbegleiterin ins Hotel. Vor dem Eingang stürzt sie und fällt auf Knie und Arme. Die Frau bricht sich dabei den Oberarm und kann **370 Tage** nicht arbeiten. **11.732 Euro** kostet die Behandlung. Beim Rundgang um seinen Lkw stolpert ein Berufskraft-

Durch Therapie und Reha zurück an den Arbeitsplatz

Die Folgen scheinbar banaler Sturzunfälle sind manchmal so gravierend, dass sie umfangreiche therapeutische Anwendungen erforderlich machen. Weil die Rückkehr der Betroffenen an ihren Arbeitsplatz das Ziel aller Heilbehandlungen im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung ist, trägt die BG Verkehr die Kosten für diese Maßnahmen.

Ergotherapie: Training alltäglicher Handlungsabläufe und Wahrnehmungen.

Erweiterte Ambulante Physiotherapie (EAP): intensive komplextherapeutische Behandlung, bei der Krankengymnastik und physikalische Therapie, zum Beispiel Behandlung mit Wärme oder Kälte, mit medizinischen Trainingsgeräten und gegebenenfalls Ergotherapie kombiniert werden.

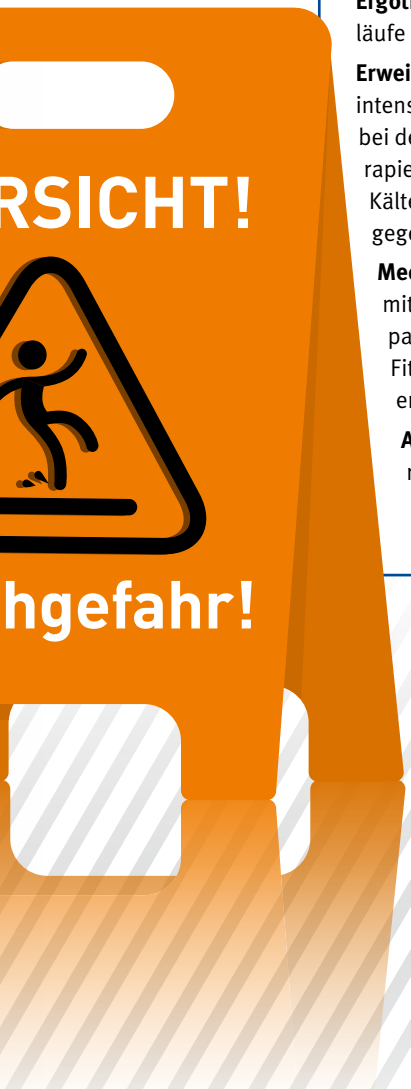
Medizinische Trainingstherapie (MTT): Training mit medizinischen Therapiegeräten und Zugapparaten, ähnlich den Trainingsgeräten in einem Fitnessstudio, zum Aufbau von Kraft, Ausdauer, Beweglichkeit und Koordination.

Arbeitstherapie: spezielle Form der Ergotherapie mit praktischen Übungen zur Verbesserung der berufsbezogenen Belastbarkeit

© gettyimages/AndreyPopov

sowie der Gelenk- und Muskelfunktionen, ausgerichtet auf die Anforderungen der beruflichen Tätigkeit.

Arbeitsplatzbezogene Muskuloskelettale (das heißt auf den Bewegungsapparat bezogene) Rehabilitation (ABMR): intensive komplextherapeutische Behandlung, bei der die Behandlungsinhalte der EAP mit arbeitsplatzbezogenen Therapieelementen kombiniert werden, mit dem Ziel, eine unmittelbar anschließende vollschichtige Rückkehr an den (bisherigen) Arbeitsplatz zu erreichen.



Verhindern Sie Stürze aktiv. Konzentration auf den Weg ist wichtig, aber auch Training, richtiges Schuhwerk, ordentliche Verkehrswege und ausreichend Zeit.

Bis zu 40 Wochen Ausfall

fahrer und stürzt auf sein linkes Knie. Eine vollständiger Riss der Kniescheibenstrecksehne verheilt nur schlecht und macht umfangreiche Therapieanwendungen erforderlich. Die Kosten betragen **92.497 Euro**. **546 Tage** muss der Arbeitgeber ohne seinen Mitarbeiter auskommen.

Unfall in der Freizeit

Ist der Grund für eine Krankschreibung ein privater Unfall, hilft es oft, den Arbeitgeber zu informieren.

Warum man krankgeschrieben ist, geht den Arbeitgeber grundsätzlich nichts an. Aber wenn jemand wegen eines privaten Unfalls bei der Arbeit ausfällt, entstehen Kosten. Schließlich muss der Arbeitgeber den Lohn oder die Bezüge weiterzahlen. Das können bei längerer Abwesenheit hohe Summen werden. Hat ein anderer den Unfall verursacht, kann die BG Verkehr diese Kosten für die Mitgliedsbetriebe bei der Versicherung des Unfallverursachers zurückholen (regressieren). Deshalb gilt: Ist der Grund für eine Arbeitsunfähigkeit ein Unfall, den jemand ohne eigenes Verschulden in der Freizeit hatte, sollte er die Personalabteilung darüber informieren!

Unfallmeldung entlastet Unternehmen

Viele Unfälle sind fremdverschuldet, etwa weil andere ihre Sorgfaltspflicht vernachlässigt haben. Wird ein Mitarbeiter dadurch verletzt und fällt infolgedessen bei der Arbeit aus, hat der Arbeitgeber einen „Rückgriffsanspruch“ gegenüber dem Unfallverursacher. Die Regelung gilt sowohl für Angestellte als auch Beamte: Der Arbeitgeber kann beim Unfallverursacher Schadensersatz für den Lohn oder die Bezüge verlangen, die er während der Krankschreibung zahlt. Die BG Verkehr übernimmt diese Aufgabe für die Mitgliedsunternehmen der Sparte Post, Postbank, Telekom und macht die Ansprüche für die Unternehmen geltend. Das trägt zu einer erheblichen finanziellen Entlastung der Unternehmen bei.

Unfallbeispiele, die zum Regress führten

Ein Beschäftigter in einem Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr war in seiner Freizeit ehrenamtlich mit Linienmarkierungsarbeiten auf dem Sportplatz seiner Gemeinde beschäftigt, als plötzlich der Druckbehälter des Markierungsgeräts explodierte. Der Mann erlitt bei diesem Unfall durch die herumfliegenden Teile schwerste Verletzungen im Gesicht. Der Hersteller des Markierungsgeräts haftet zu 100 Prozent und muss die Kosten des Arbeitgebers für die geleistete Lohnfortzahlung erstatten.

© Adobe Stock/Kzenon

Ein anderer Fall ereignete sich im Sommerurlaub. Nach dem Duschen in einem Hotel zersprang beim Öffnen der Schiebetür das Sicherheitsglas. Das führte zu schweren Schnittverletzungen des Gastes und zu einer längeren Arbeitsunfähigkeit nach seiner Rückkehr aus dem Urlaub. Auch hier hat die BG Verkehr das Hotel in Haftung genommen und bei ihm die Summe regressiert, die der Arbeitgeber während der Arbeitsunfähigkeit als Lohnfortzahlung geleistet hat.

Dem Geschädigten entstehen auf keinen Fall Nachteile.

Ein ehrenamtliches Mitglied der freiwilligen Feuerwehr wurde beim Einsatz von einem herabfallenden Gebäudeteil verletzt. Die Kosten für die Lohnfortzahlung während der unfallbedingten vierwöchigen Arbeitsunfähigkeit des Mannes muss die Gemeinde als Trägerin der gemeindlichen Einrichtung Feuerwehr übernehmen. Typische Unfälle, die sehr oft zu Regressforderungen führen, sind Unfälle wegen Verletzung der Streupflicht, Hundebisse und alle Straßenverkehrsunfälle, bei denen ein anderes Fahrzeug beteiligt ist. Allerdings sind nicht alle Fälle so eindeutig. Ob tatsächlich eine Haftpflicht eines Dritten vorliegt, muss manchmal erst ermittelt werden. Dennoch kann sich hier der Regress auszahlen und Ihre Information Ihren Arbeitgeber finanziell entlasten. (ba)

Was haben die Beschäftigten davon?

Was in der Freizeit passiert, ist ja eigentlich Privatsache. Abgesehen davon, dass der Arbeitgeber Geld zurückbekommt: Was haben die Beschäftigten davon, wenn sie einen Unfall melden?

Koch: Der Regress der BG Verkehr macht es auch für die Betroffenen in vielen Fällen einfacher, persönliche Schadensersatzansprüche gegen den Unfallverursacher oder dessen Haftpflichtversicherung durchzusetzen. Das gilt vor allem, wenn die Haftpflicht nicht ganz eindeutig ist. Wir prüfen bei jedem gemeldeten Fall die Sachlage und ermitteln den Unfallhergang. Betroffene können dadurch eher Ansprüche bei der Versicherung des Unfallverursachers geltend machen, etwa Arztkosten, Schmerzensgeld oder Ersatz für die bei dem Unfall beschädigten Dinge.

Können mir Nachteile entstehen, wenn ich eine Mitschuld am Unfall trage?

Koch: Nein, auf keinen Fall. In Regress genommen werden nur sogenannte Dritte. Auch wenn Sie eine Mitschuld am Unfall tragen, hat die Meldung des Unfalls bei Ihrem Arbeitgeber keine negativen Folgen für Sie. Manchmal lassen sich dann Ansprüche nur teilweise durchsetzen oder es kommt zu einem Vergleich mit der gegnerischen Versicherung. Ihnen als Geschädigtem entstehen aber auf keinen Fall Nachteile.

Was ist, wenn mein Unfall schon eine Weile zurückliegt?

Koch: Der Schädiger bzw. in den meisten Fällen seine Haftpflichtversicherung kann auch rückwirkend in Regress genommen werden. Melden Sie daher auch Unfälle, die bis zu drei Jahren zurückliegen. Es spielt keine Rolle, ob sich der Unfall im In- oder Ausland ereignet hat. Bei Unfällen, die sich bei einer Pauschalreise ereignen, sollten Sie aber möglichst schnell Bescheid geben. Denn diese Ansprüche müssen innerhalb eines Monats nach Ende der Reise beim Reiseveranstalter angemeldet werden. Sonst bleibt nur der mühsamere Weg, die Ansprüche beim ausländischen Unfallverursacher geltend zu machen.

Die Fragen beantwortete **Uwe Koch**
Bereichsleiter Regress bei der Sparte Post,
Postbank, Telekom der BG Verkehr.

© gettyimages/Westend61 (2), Tetra Images, vgajic

Abstürze

Das Jahr hatte gerade erst angefangen, als schon wieder zwei Menschen beim Sturz von Fahrzeugaufbauten gestorben sind. Man kann sich jetzt natürlich darüber unterhalten, was sie dort überhaupt verloren hatten. Und man kann sich die relevante Anzahl von Absturzunfällen der letzten Jahre näher ansehen, die tödlich oder mit einer schweren, die Lebensqualität einschränkenden Verletzung endeten. Die Beschäftigten unserer Branchen fallen nicht nur von Fahrzeugaufbauten, sondern auch aus Hebebühnen, von Laderampen, aus Lagerbereichen, von Dächern und Leitern oder vom Pferd. Man muss nicht lange forschen, um festzustellen, dass hier nicht die Technik versagt, sondern in fast jedem einzelnen Fall eine Fehleinschätzung, Gedankenlosigkeit oder mangelndes Risikobewusstsein unterstellt werden muss. Solche Unfälle und ihre Folgen sind kein hinzunehmender Tribut an die gefährliche Arbeitswelt, sondern sie hinterlassen Angehörige, Freunde und Arbeitskollegen, deren Verzweiflung ob der völligen Nichtnachvollziehbarkeit des Unfallhergangs nicht gemindert wird. Im Rahmen unserer „Vision Zero“ werden wir uns in den Betrieben besonders aufmerksam dieser Thematik widmen. Sie können uns helfen, wenn Sie in Ihrem Unternehmen die Arbeitsverfahren und -bereiche mit Absturzgefahren unter die Lupe nehmen. Dulden Sie keine Arbeiten in der Nähe von Absturzkanten. Der kleine Schritt ins Leere kann der letzte des Lebens sein.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

© Picture Alliance/SZ Photo

Gesund alt werden

So wie Autos regelmäßig zum TÜV müssen, sollten Menschen den freiwilligen Gesundheits-Check-up zur Kontrolle nutzen. Die gesetzlichen Krankenkassen bieten Versicherten über 35 alle zwei Jahre eine kostenlose Untersuchung beim Hausarzt an. Sozusagen all-inclusive – Herz, Lunge, Kopf, Hals, Bauch, Wirbelsäule, Bewegungsapparat, Nervensystem und Sinnesorgane, Blut- und Urinuntersuchungen. Dabei kann man eigentlich nur gewinnen: Ist alles in Ordnung, steigt die Lebensfreude, werden Probleme rechtzeitig bemerkt, kann man oft therapeutisch gegensteuern. In vielen Fällen spielt der persönliche Lebensstil eine wichtige Rolle für den Krankheitsverlauf. Wer seine Risiken kennt, verzichtet leichter auf schlechte Gewohnheiten. Auch das ist ein guter Grund, zum Check-up zu gehen.

Unser Webtipp: Seminare 2019

Das komplette Seminarprogramm der BG Verkehr wird im Internet veröffentlicht. Dort finden Sie die Terminübersicht für Mitgliedsunternehmen der Verkehrswirtschaft und der Sparte Post, Postbank, Telekom, Informationen zur Anmeldung und eine kurze Beschreibung der Inhalte. Bei der Auswahl ist außerdem gleich erkennbar, ob noch Plätze frei sind. Wer lieber Papier in Händen hält, kann die Seminarbroschüre kostenlos im Medienkatalog bestellen oder herunterladen.

www.bg-verkehr.de/seminare

So erreichen Sie die BG Verkehr

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

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr
Tel.: 040 3980-2250
E-Mail: asd@bg-verkehr.de
www.asd-bg-verkehr.de

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

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

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

Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

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

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

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

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

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

Sparte Post, Postbank, Telekom
Europaplatz 2
72072 Tübingen
Tel.: 07071 933-0
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi

© Thinkstock/iStock/goir/furtaev

Hinweis für Abonnenten:

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

www.bg-verkehr.de
Webcode 18709008

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de
Unser Newsletter bietet Wissenswertes zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Aktuelles aus der Verkehrsbranche, Termine sowie Links zu Hintergrundmaterial.
Ein Klick
und Sie wissen mehr

BG Verkehr