1/2019 | 31320

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der BG Verkehr

Vorfeld | 08

Unfälle bei der Abfertigung

Marke Eigenbau Prüfpflichten für Arbeitsmittel | 12

Reportage In guten Händen | 16

© Stuttgart Airport

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

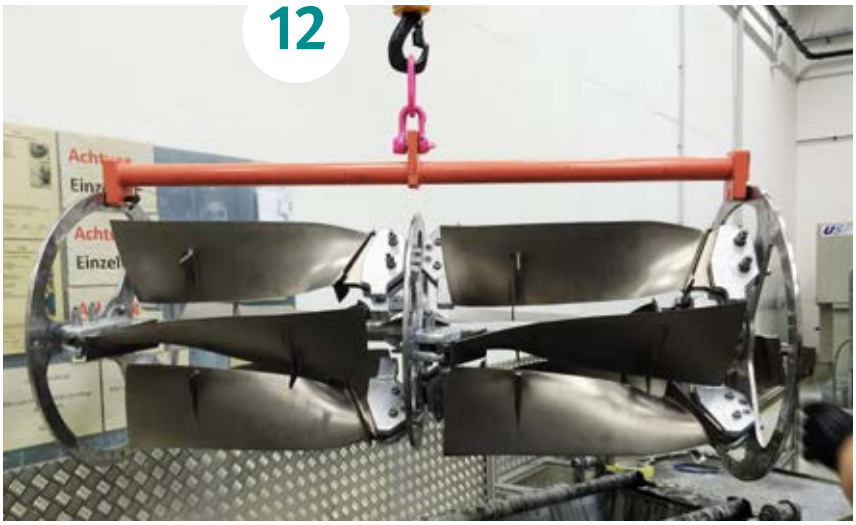
Druckerei und Verlag:
Druckhaus Kaufmann
Raiffeisenstraße 29, 77933 Lahr

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

© DGUV



© BG Verkehr

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Was passiert bei der Abfertigung?
Auswertung der Unfallmeldungen 08

Informationen für die Luftfahrt
Broschürenreihe aktualisiert 11

Marke Eigenbau
Prüfpflichten für Arbeitsmittel 12

Gut fahren mit Assistenzsystemen
Besuch in einer Fahrschule 14

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

Fahrsicherheitstraining
BG Verkehr fördert neue Konzepte 22

Kampagne kommmitmensch
Mit gutem Beispiel vorangehen 24

Arbeiten mit Diabetes
Gibt es Einschränkungen? 25

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Selbstverwaltung der BG Verkehr
Vertreterversammlung 27

Sturzunfälle
Arm gebrochen und ein Jahr krank? 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Ab in die Sonne

Während des Sommerflugplans von April bis Oktober 2018 sind 66,2 Millionen Fluggäste von Deutschland ins Ausland gereist. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, waren das gut 2,7 Millionen oder 4,3 Prozent Passagiere mehr als im Sommerflugplan 2017. Der innerdeutsche Flugverkehr nahm dagegen um 2,3 Prozent ab. Die Zahl der Fluggäste im gesamten Luftverkehr wuchs im Sommer des vergangenen Jahres um 3,0 Prozent auf 80,5 Millionen (Sommer 2017: 78,1 Millionen).

© gettyimages/Art Massa

© Adobe Stock/Lukas Gojda

Mehr Zwischenfälle mit Drohnen

Drohnen können den Flugbetrieb massiv stören. Das zeigte sich im Dezember am englischen Flughafen Gatwick, auf dem der Flugverkehr nach Drohnensichtungen stundenlang zum Erliegen kam. Auch in Deutschland hat die Deutsche Flugsicherung im vergangenen Jahr 158 Behinderungen des regulären Luftverkehrs durch die Fluggeräte registriert. Das waren rund 80 Prozent mehr als im Jahr 2017, in dem 88 Fälle gemeldet wurden. Die meisten Störungen gab es am Flughafen Frankfurt/Main (31), gefolgt von Berlin-Tegel (17), München (14) und Hamburg (12).

Noch größer als für Verkehrsflugzeuge ist die Gefahr für Hubschrauber, deren Rotoren nahezu ungeschützt sind und die relativ niedrig fliegen. Bei Rettungseinsätzen etwa sind sie oft auf gleicher Höhe unterwegs wie Drohnen.

Drohnenflüge sind in Deutschland in einigen Bereichen, wie im Nahbereich von Flughäfen, über Menschenansammlungen, Krankenhäusern, Atomkraftwerken oder etwa Industrieanlagen, verboten.

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

Weniger Unfallmeldungen nach Fume-Events

Im vergangenen Jahr gingen bei der BG Verkehr rund 540 Unfallmeldungen nach Fume- and Smell-Events ein. Im Vergleich zu 2017 (920 Unfälle) ist das ein erheblicher Rückgang um rund 40 Prozent. Die Fume- and Smell-Event-Fälle werden seit 2013 als Unfallanzeigen separat erfasst. Die Zahl stieg von rund 300 im Jahr 2013 kontinuierlich auf rund 920 Fälle 2017. 2018 sank diese Zahl erstmals. In die Fallzahlen fließen alle Unfallanzeigen ein, auch solche, die nach einem Fume- and Smell-Event vorsorglich und ohne gesundheitliche Beschwerden gemeldet werden.

© Adobe Stock/mixx mixx

© 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

© gettyimages/Dushlik

BDL gegen Änderungen bei der Zeitumstellung

Werden die EU-Mitgliedstaaten künftig individuell festlegen, wie sie die Sommer- und Winterzeit regeln wollen? Dieser Vorschlag findet beim Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) keine Zustimmung. Vielmehr müsse damit gerechnet werden, dass Flugpläne durcheinandergerieten und dies zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Organisation des Flugbetriebs in Europa führe. „Was wir stattdessen brauchen, sind europaweit einheitliche Regelungen und Planungssicherheit“, so Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des BDL. Eine Neuregelung sei in jedem Fall eine Herausforderung, denn es müssten Slots an allen Flughäfen angepasst werden, die Flugverbindungen nach Europa anbieten.

Aktuelle Unfallmeldungen

Vom Schlepper angefahren

Eine Maschine hatte eine verspätete Freigabe erhalten. Ein Mitarbeiter entfernte die vordere Passagiertreppe, gleichzeitig wurde der Flugzeugschlepper am Bugrad eingekoppelt. Als er auf seine Position fuhr, machte der Mann an der Treppe einen Schritt nach hinten. Der Schlepperfahrer war voll auf das Einkoppeln konzentriert. Er bemerkte nicht, dass er mit seinem Fahrzeug das Bein des Kollegen erfasste und zu Boden drückte. Dabei kam es zu erheblichen Verletzungen.

Im Gang gestürzt

© gettyimages/kasto80

Eine Flugbegleiterin war auf dem Weg zur Bordküche. Im Gehen drehte sie sich leicht zu einer Kollegin um. So bemerkte sie nicht, dass ein Passagier sein Bein weit in den Gang gestreckt hatte, und stürzte. Wegen der sehr schmerzhaften Prellungen war sie erst nach mehreren Wochen wieder voll einsatzfähig.

Zusammenstoß mit Tür

Am Ende eines langen Arbeitstages löschte ein Verwaltungsmitarbeiter das Licht im Büro und eilte zum Flur hinaus. Dabei übersah er die geschlossene Glastür und prallte mit dem Gesicht gegen die Scheibe. Ein Notarzt versorgte die stark blutenden Wunde und das gebrochene Nasenbein.

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 Verkehr

http://kompendium.bg-verkehr.de

Boeing testet autonomes Flugtaxi

Am Flughafen Manassas im amerikanischen Bundesstaat Virginia ist erstmals ein autonomes Passenger Air Vehicle (PAV) gestartet. Bei seinem ersten Testflug gelang dem Prototyp der Boeing-Tochter NeXT ohne Pilot an Bord ein kontrollierter Start mit Schwebeflug und Landung. Die Maschine mit einer Reichweite von 50 Meilen hat einen Elektroantrieb und startet und landet senkrecht. Wenn die Zulassung erteilt wird, soll das PAV in Zukunft als Flugtaxi eingesetzt werden.

© gettyimages/Scott Barbour

Flugverkehr lässt Umweltbelastungen wachsen

Immer mehr Menschen fliegen in Europa, und das hat Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bürger. Laut dem im Januar erschienenen zweiten europäischen Luftfahrt-Umweltbericht nahm die Zahl der Passagierkilometer bei kommerziellen Flügen in Europa von 2005 bis 2017 um 60 Prozent zu. Alleine die Flüge der Billigflieger wuchsen in dem Zeitraum von 13,7 auf 31,7 Prozent. Gleichzeitig stieg der von der Luftfahrt verursachte Kohlendioxidausstoß um 16 Prozent und die Lärmbelastung um zwölf Prozent. Der Bericht erkennt zwar an, dass sowohl auf europäischer und einzelstaatlicher Ebene als auch von der Luftfahrtbranche selbst erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, um die Auswirkungen der Fliegerei auf die Umwelt zu verringern. Wegen des starken Wachstums könnten die dadurch erreichten Verbesserungen in der Umweltbilanz aber nicht Schritt halten. Vielfältige Anstrengungen wie etwa eine höhere Abnahmemenge an nachhaltigem Flugbenzin seien notwendig, um die negativen Klimaauswirkungen zu reduzieren – dies umso mehr, als die Verfasser des Berichts davon ausgehen, dass die Passagierkilometer bis 2040 um weitere 42 Prozent steigen werden.

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

Lufthansa-Konzern will mehr als 5.500 neue Mitarbeiter einstellen

Die Lufthansa-Group sucht in diesem Jahr in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Belgien rund 5.500 neue Mitarbeiter. Mehr als 1.300 Flugbegleiter sollen schwerpunktmäßig in München und Zürich eingestellt werden. Bei Lufthansa Aviation Training sollen bis zu 500 Nachwuchspiloten ausgebildet werden. Die Technik Gruppe will 1.200 neue Mitarbeiter beschäftigen. 600 IT-Spezialisten sollen in Deutschland eingestellt werden.

© Lufthansa/Oliver Rösler

Neue EU-Verordnung in Kraft gesetzt

© BG Verkehr/Kirk Williams

Gemeinsame Vorschriften der EU-Mitgliedstaaten tragen dazu bei, ein einheitliches Maß an Flugsicherheit zu gewährleisten. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde eine Reihe älterer Verordnungen aus dem Bereich der Luftfahrt angepasst. Sie wurden in die neue EU-Verordnung 2018/1139 vom 4. Juli 2018 zusammengeführt und im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Inhaltlich betrifft dies erstmalig auch Abfertigungsvorgänge auf Flughäfen. In 141 Artikeln fasst die Verordnung neue oder angepasste Rechtsvorschriften zusammen. Interessant für die Abläufe im Luftfahrtbereich sind auch die zehn Anhänge zur Verordnung. Hier finden sich unter anderem Anforderungen an die Lufttüchtigkeit, das fliegende Personal und die Bodenabfertigungsdienste.

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.

Vorschusszahlung in elf Raten

Der Vorstand der BG Verkehr hat im vergangenen Jahr beschlossen, dass die Mitgliedsunternehmen den Vorschuss auf den Beitrag künftig in elf Raten (statt bisher sechs) zahlen können. Die weitreichende Zahlungserleichterung gilt allerdings nur, wenn die einzelnen Vorschussraten jeweils rechtzeitig und vollständig eingehen. Sofern ein Unternehmer der BG Verkehr bereits ein Lastschriftmandat erteilt hat, braucht er sich um nichts zu kümmern. Die BG Verkehr zieht die fälligen Forderungen exakt zum Fälligkeitstermin vom Konto ein. Wer der BG Verkehr noch kein Lastschriftmandat erteilt hat, sollte dies kurzfristig nachholen. Das Verfahren minimiert den Arbeitsaufwand und vermeidet zuverlässig die Säumniszuschläge, die bei verspäteten Zahlungen berechnet werden müssen.

Alle Leistungen einer Berufsgenossenschaft werden durch die Beiträge der Mitgliedsunternehmen finanziert. Damit die BG Verkehr im laufenden Jahr ihren Zahlungsverpflichtungen, zum Beispiel den Rentenleistungen, nachkommen kann, werden Vorschüsse erhoben.

© gettyimages/danpixel

Unfälle bei der Abfertigung

© BG Verkehr/Kirk Williams

Wann, wo und wie verletzen sich Flugzeugabfertiger? Die BG Verkehr hat die Unfallmeldungen aus dem Jahr 2017 ausgewertet, um typische Gefährdungen deutlich zu machen.

Ausgewertet wurden insgesamt 353 Unfälle. Sie wurden im Jahr 2017 von den Abfertigungsbetrieben in Hamburg, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt am Main, Stuttgart, Dresden-Leipzig und Hannover gemeldet. Bei der Untersuchung ging es nur um Arbeitsunfälle, die Flugzeugabfertiger bei ihrer Tätigkeit auf dem Vorfeld betreffen. Aus den Meldungen wurden 30 Merkmale erfasst, aus denen 10.590 absolute Daten gespeichert wurden. Die erste Übersicht zeigt: Die Mehrzahl (59 Prozent) der Betroffenen war länger als drei Tage arbeitsunfähig. Das Durchschnittsalter liegt bei 37 Jahren. Die BG Verkehr zahlte insgesamt Leistungen von rund 215.000 Euro.

Wie laufen die Unfälle ab?

Am häufigsten stoßen sich die Flugzeugabfertiger, vor allem am Flugzeug selbst und an Betriebsmitteln (Gepäckwagen etc.), an Deichseln oder Türen. Die daraus folgenden Prellungen, Quetschungen und offenen Wunden können sehr schmerzhaft sein und zu längeren Ausfällen führen. Oft sind es die rauen Witterungsbedingungen und unhandliche oder beschädigte Gepäckstücke, die Unfälle begünstigen. Ebenso sind überalterte oder schlecht gewartete Betriebsmittel Auslöser für Unfälle. Durch die vorgegebene Turnaroundzeit von 25 Minuten pro Flugzeug lastet permanent hoher Zeitdruck auf den Schultern der Flugzeugabfertiger. Innerhalb der knappen Zeit müssen Gepäck und Fracht ent- und wieder neu beladen werden. Parallel wird das Flugzeug betankt, mit Essen und Wasser beliefert, gegebenenfalls enteist, die Technik geprüft, die Kabine gereinigt, Toiletten werden entsorgt und vieles mehr. Nicht selten arbeiten 20 verschiedene Gewerke, die alle gleichzeitig fertig sein müssen, mit verschiedensten Geräten und Maschinen am Flugzeug. Da ist eine klare Kommunikation und Organisation wichtig. Gefährdungen aus organisatorischen Mängeln sind erkennbar. Somit spielen die psychischen Belastungen auch bei dieser Berufsgruppe eine wichtige Rolle und sollten zukünftig näher betrachtet werden.

Typische Verletzungen und Gefahrenquellen

Verletzungen am Kopf: durch Stoßen, zum Beispiel an Türen, am Flugzeug oder an Metallteilen

Verletzungen an der Schulter: beim Heben oder durch Stoßen, zum Beispiel an Containern und Deichseln

Verletzungen am Oberarm: durch Stoßen, zum Beispiel an Gepäckstücken und Containern

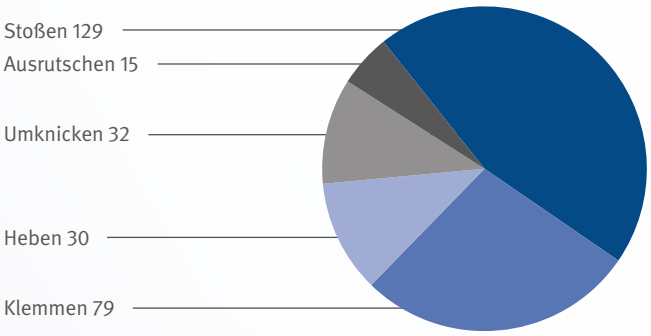
Verletzungen an der Hand: durch Klemmen und Stoßen, zum Beispiel an Gepäckstücken, Gepäckwagen und Deichseln

Verletzungen am Oberschenkel: durch Stoßen, zum Beispiel an Deichseln und Gepäckstücken

Verletzungen am Fuß: durch Umknicken, Stoßen und Klemmen, zum Beispiel an Fußböden, Treppen und Gepäckbändern

© gettyimages/yodiyim

© BG Verkehr/Kirk Williams



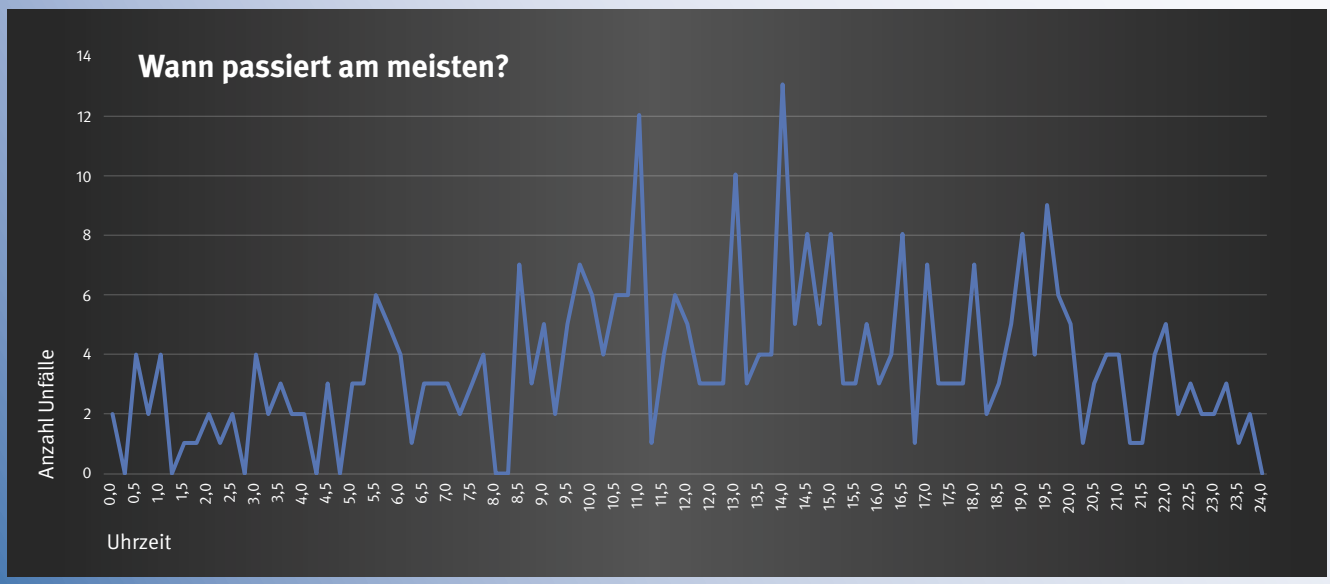
Wie kann man die Unfälle verhindern?
Die Erkenntnis, dass Flugzeugabfertiger sich vor allem dadurch verletzen, dass sie sich stoßen, sich die Hand einklemmen oder ihnen etwas auf den Fuß fällt, überrascht eigentlich nicht. Interessant ist die Frage, woran es liegt. Welche äußeren Faktoren lassen sich optimieren? Hier einige Hinweise – nicht neu, aber immer wieder wichtig:

- Die Arbeitsbereiche sollten auf Allgemeinzustand, Sauberkeit, Ordnung und Stolperstellen überprüft werden.
- Moderne, gut gewartete Arbeitsmittel reduzieren das Unfallrisiko.
- Die persönliche Schutzausrüstung muss konsequent getragen und in einem einwandfreien Zustand erhalten werden.

Die sorgfältige Einweisung neuer Mitarbeiter und Unterweisungen, die bei Bedarf auch zusätzlich zu den normalen Unterweisungsterminen angesetzt werden, erhöhen die Aufmerksamkeit. Davon abgesehen bringt es oft viel, wenn die Führungsverantwortlichen regelmäßig mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern reden, Fehlverhalten direkt ansprechen und nachfragen, ob es Verbesserungsvorschläge gibt. Die Erfahrung aus dem Pilotprojekt am Flughafen Hamburg, an dem die BG Verkehr beteiligt ist, zeigt: Physiotherapeutisch unterstütztes Training typischer Bewegungsabläufe reduziert die Arbeitsunfähigkeitstage signifikant und trägt zur Vermeidung von Unfällen bei.

Die BG Verkehr hat sich der internationalen Vision Zero verpflichtet, die eine Arbeitswelt ohne schwere oder tödliche Unfälle erreichen will. Dieses Ziel wird nur realisierbar sein, wenn ein Umdenken einsetzt. Wie das aussehen könnte, macht unsere Kampagne kommmitmensch deutlich. Mehr darüber finden Sie in jedem SicherheitsProfi und auf den Internetseiten zur Kampagne. Davon abgesehen stehen die Aufsichtspersonen der BG Verkehr den Mitgliedsunternehmen gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Tobias Rawitz
Fachgruppe Luftfahrt der BG Verkehr



© DGUV

Inforeihe auf dem neuesten Stand

Seit Jahren gibt die BG Verkehr die Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt heraus. Jetzt wurde die Reihe komplett überarbeitet.

Die Sicherheits-Informationen der BG Verkehr richten sich in erster Linie an Führungsverantwortliche und Sicherheitsfachkräfte, die sich zu einem bestimmten Thema sachkundig machen wollen. Um diese praktischen Nachschlagewerke aktuell zu halten, hat die Fachgruppe Luftfahrt alle Broschüren durchgesehen. Dabei wurden die Inhalte rechtssicher auf den neuesten Stand gebracht, teilweise überarbeitet und außerdem neu gestaltet.

Die Anwender schätzen schon seit langem den praktischen Wert der Reihe: Die Sicherheits-Information Nr. 12 „Prüfung von Arbeitsmitteln“ enthält zum Beispiel eine Übersicht zur Vorschriftenlage und praktische Hinweise zur Durchführung der Prüfungen. Da sich schon jetzt abzeichnet, dass die Nachfrage groß ist, ist eine Übersetzung ins Englische geplant. Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr erhalten die Broschüren kostenlos in unserem Medienshop. (dp)

Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt

Sicherheits-Information Nr. 01
Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung

Sicherheits-Information Nr. 02
Strom- und Klimaversorgung

Sicherheits-Information Nr. 03
Betanken

Sicherheits-Information Nr. 04
Schleppen von Luftfahrzeugen

Sicherheits-Information Nr. 05
Catern

Sicherheits-Information Nr. 06
Be- und Entladen

Sicherheits-Information Nr. 07
Umgang mit Fluggast- und Servicetreppen

Sicherheits-Information Nr. 08
Umgang mit Fluggastbrücken (mit angebauter Servicetreppe)

Sicherheits-Information Nr. 09
Enteisen von Flugzeugen

Sicherheits-Information Nr. 10
Sicherer Vorfeldverkehr

Sicherheits-Information Nr. 11
Sicherheit auf Start- und Landeplätzen

Sicherheits-Information Nr. 12
Sicherheit durch die Prüfung von Arbeitsmitteln

www.bg-verkehr.de/medien

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

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.

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.

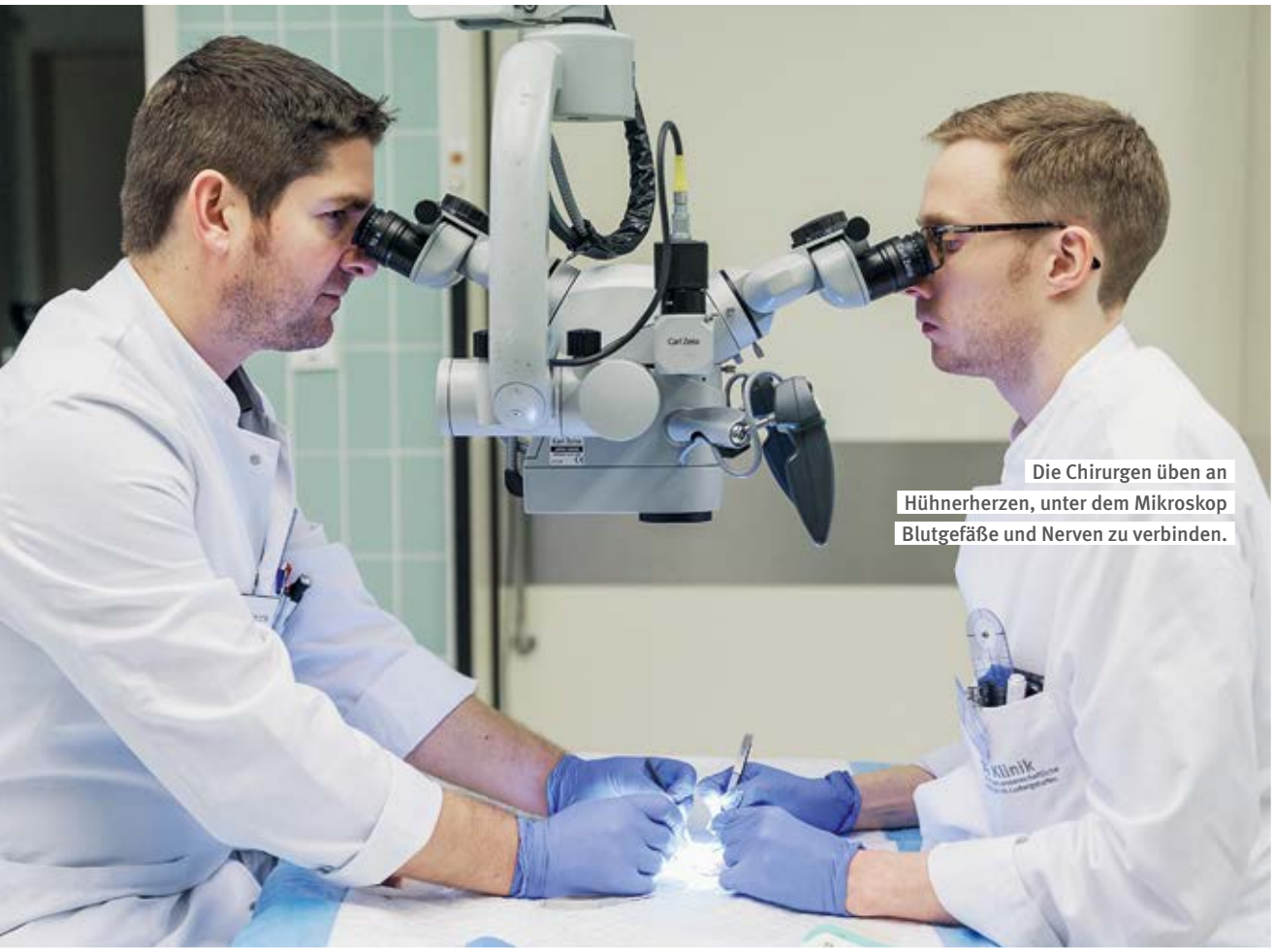
onsschläuche sind mit den Apparaten links vom Bett verbunden. Kein Schlauch darf herausrutschen, wenn der Mann vom Bett in den sogenannten Mobilisationsstuhl wechselt, der zur Zeit noch flach wie eine Liege neben dem Bett steht. Das aufrechte Sitzen soll den Kreislauf trainieren und außerdem tut es gut, 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 plastisch-chirurgische 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.

Förderung nach Maß

Seit zwei Jahren fördert die BG Verkehr Unternehmen, die individuelle Maßnahmen zur Verkehrssicherheit umsetzen. Die Nachfrage steigt.

Seit geraumer Zeit können Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr, die an einem Fahrsicherheitstraining teilnehmen, dafür einen Zuschuss erhalten. Diese „normale“ Unterstützung der BG Verkehr besteht weiterhin. Spezifische Probleme erfordern aber Maßnahmen, die individuell an die Gefährdungen und den Bedarf im Unternehmen angepasst sind. Deswegen fördert die BG Verkehr seit zwei Jahren Betriebe, die mindestens 250 Mitarbeiter beschäftigen und ein eigenes Konzept zur Verkehrssicherheit entwickelt haben.

Unfälle auf dem Arbeitsweg

Sind die Mitarbeiter viel mit dem eigenen Pkw oder einem Dienstwagen unterwegs, schlägt sich das in den Unfallmeldungen nieder. Aber auch die Unfallanzeigen von Radfahrern, die auf dem Arbeitsweg verunglückt sind, nehmen seit Jahren zu. Analysieren die Verantwortlichen das Unfallgeschehen im Betrieb, sind eventuell Muster erkennbar, die einen Ansatz für Gegenmaßnahmen bieten. Zum Beispiel könnte ein verunglückter Pkw-Fahrer abgelenkt gewesen sein, weil er sein Smartphone oder andere mobile Geräte benutzte. Nicht angepasste Geschwindigkeit, Müdigkeit oder zu geringer Abstand sind ebenfalls häufige Unfallursachen. Verhaltensmuster, die zu Unfällen führten, lassen sich zum Beispiel sehr gut in dialogorientierten Unterweisungen thematisieren. Sie werden mit praktischen Übungen kombiniert, die konkret auf die Situation abgestimmt sind. Diese neue Form der Unterweisung, die die Erfahrungen der Teilnehmer aufgreift und spiegelt, wirkt intensiver und nachhaltiger als die traditionelle "Belehrung" durch den Vorgesetzten.

Je nach Betriebsgröße ist ein Zuschuss bis zu mehreren Tausend Euro möglich.

Die BG Verkehr fördert auch Konzepte zur Reduzierung der Unfälle auf dem Arbeitsweg.

© Picture Alliance/Joko

Jugendliche Verkehrsteilnehmer

Die Auszubildenden im Unternehmen sind möglicherweise eine Zielgruppe für sich. Das erste eigene Auto oder Motorrad ist für sie nicht selten ein Symbol für Unabhängigkeit und Freiheit, sie sind noch unerfahren, aber oft risikofreudiger als ältere Verkehrsteilnehmer. Junge Menschen erreicht man oft besser, wenn man die Gruppe gezielt anspricht und sich auf ihre Form der Kommunikation einstellt. Spezielle Maßnahmen für jugendliche Verkehrsteilnehmer können mit einem Zuschuss der BG Verkehr unterstützt werden. (rb)

Zuschüsse zu Fahrsicherheitstrainings:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 16329291

Förderung von Verkehrssicherheitskonzepten:
www.bg-verkehr.de
Webcode: 17426987

Drei Fragen an ...

Herr Laske, warum hat die BG Verkehr ihr Förderkonzept erweitert?

Laske: Aufgrund der Betriebsstruktur gibt es vor allem in größeren Unternehmen sehr gute Ansätze, Fahrer systematisch auf die Risiken des Arbeitsalltags vorzubereiten, um Unfälle zu vermeiden. Das deckt sich mit den Zielen unserer Präventionsarbeit und darum wollen wir unterstützen.

Was müssen die Verantwortlichen konkret tun?

Laske: Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung erfasst der Unternehmer die Gefährdungen und legt Maßnahmen zu deren Minimierung fest. Werden diese Maßnahmen in einem schlüssigen Konzept zusammenfasst, ist der wesentliche Teil erledigt.

Was fehlt noch?

Laske: Darüber hinaus muss das Konzept weitere Faktoren berücksichtigen, wie zum Beispiel Schadensarten und -häufigkeiten oder eine Differenzierung bezüglich der Zielgruppen. Als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist vieles möglich: Schulungen, Schwerpunktprogramme, Kombinationen mit Fahrsicherheitstrainings etc. Sie können von externen Dienstleistern oder von innerbetrieblichen Moderatoren durchgeführt werden. Mindestens 60 Mitarbeiter sollten damit erreicht werden.

Wolfgang Laske
Stellvertretender Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr

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

komm mit mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

© DGUV

© 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.

Abstimmung per Handzeichen in der Vertreterversammlung.

© BG Verkehr

Weichen für die Zukunft gestellt

Präventionsprojekte, Haushaltspläne und die Veränderungen in der Geschäftsführung bestimmten die Themen der Vertreterversammlung.

Am 6. Dezember trafen sich die Mitglieder der Vertreterversammlung der BG Verkehr zu ihrer Herbstsitzung in Hamburg. Sie begann zunächst mit einer Informationsveranstaltung, die ganz im Zeichen der Prävention stand. Die Selbstverwaltung erhielt Einblick in den Stand der Beratungs-, Überwachungs- und Ermittlungsarbeit. Aktuelle Strategien und Projekte erläuterte Präventionsleiter Dr. Jörg Hedtmann. Sein Stellvertreter Wolfang Laske kündigte an, man werde die neue Kampagne zur Kultur der Prävention in die laufende Arbeit der Aufsichtspersonen integrieren. „Führung, Fehlerkultur, Betriebsklima – auch das hat etwas mit Prävention zu tun. Diese Aspekte fließen in unsere Beratungen und Unfalluntersuchungen ein."

Umfangreiche Sitzungsunterlagen begleiteten die Entscheidungen zum Haushalt der BG Verkehr: Zur Jahresrechnung 2017 wurde dem Vorstand und der Geschäftsführung Entlastung erteilt, die vom Vorstand aufgestellte voraussichtliche Abwicklung des Haushaltsplans für 2018 angenommen und der Haushaltsplan für 2019 festgestellt. Dem Entwurf des vierten Nachtrags zur Satzung stimmte die Vertreterversammlung zu.

GERD-PETER SCHOENFELDT VERABSCHIEDET

Am Vorabend der Vertreterversammlung verabschiedete die Selbstverwaltung Gerd-Peter Schoenfeldt in den Ruhestand. Er war 37 Jahre bei der BG Verkehr tätig, davon 26 Jahre als stellvertretender Hauptgeschäftsführer und seit 2016 als Mitglied der Geschäftsführung.

Während der Verabschiedung erinnerte der Vorstandsvorsitzende Klaus Peter Röskes daran, dass Gerd-Peter Schoenfeldt wichtige Phasen der BG Verkehr begleitet und geprägt hatte: die Ausweitung der gesetzlichen Unfallversicherung auf die neuen Bundesländer, drei Fusionen, Modernisierungen durch die IT, den Aufbau des Controllings und Rehamanagements. Röskes schloss seine Rede mit einem Dank: „Gerd-Peter Schoenfeldt gestaltete 29 Jahre an entscheidender Stelle die Arbeit unserer Berufsgenossenschaft – dort, wo es um die Rehabilitation und Versorgung unserer Versicherten geht. Für ihn war diese Aufgabe nie leere Floskel, sondern ein ehrliches Anliegen mit großem Mitgefühl für unsere Versicherten. Dafür möchte ich ihm danken."

Rückkehr zur Doppelspitze

Die Vertreterversammlung beschloss außerdem, mit dem Ausscheiden des Mitglieds der Geschäftsführung, Gerd-Peter Schoenfeldt, zu einer Zweiergeschäftsführung zurückzukehren. Bei dem Zusammenschluss der BG Verkehr mit der Unfallkasse Post und Telekom (UK PT) im Januar 2016 hatten sich die Fusionspartner darauf geeinigt, zusätzlich einen Geschäftsführer für die aus der UK PT hervorgegangene Sparte Post, Postbank, Telekom als Mitglied der Geschäftsführung zu benennen. Diese Aufgabe wurde Stefan Höppner übertragen. Damit hatte sich die Zahl der Mitglieder der Geschäftsführung auf drei erhöht. Nach dem Ausscheiden von Gerd-Peter Schoenfeldt in den Ruhestand wird Sabine Kudzielka als Vorsitzende der Geschäftsführung zusammen mit Stefan Höppner die BG Verkehr leiten. (uk)

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.

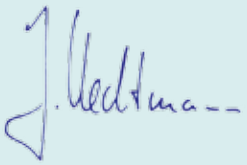
Bis zu 40 Wochen Ausfall

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.

Abstürze

© Ralf Höhne/BG Verkehr

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.



Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs Prävention

© BG Verkehr/Kirk Williams

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

Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint am **4. Juni 2019**

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

Ein Klick und Sie wissen mehr

Anmeldung unter:
www.bg-verkehr.de

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

BG Verkehr