1/2019 | 31320

SicherheitsProfi

GÜTERKRAFTVERKEHR | LOGISTIK

Das Magazin der BG Verkehr

Assistenzsysteme | 10

Lassen Sie sich unterstützen

Marke Eigenbau Prüfpflichten für Arbeitsmittel | 14

Reportage In guten Händen | 16

©Picture Alliance/Jens Büttner

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

© Daimler AG

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Gut fahren mit Assistenzsystemen
Besuch in einer Fahrschule 08

Abbiegeunfälle vermeiden
Fördergelder für FAS 10

Kampagne kommmitmensch
Mit gutem Beispiel vorangehen 13

Marke Eigenbau
Prüfpflichten für Arbeitsmittel 14

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

Fahrsicherheitstraining
BG Verkehr fördert neue Konzepte 22

Handzeichen beim Einweisen
Verständigung ohne Worte 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

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/orinoco-art

Lkw-Fahrer mit besonders langen Arbeitszeiten

Berufskraftfahrer haben im Schnitt eine vertraglich vereinbarte Wochenarbeitszeit von 40 Stunden. Tatsächlich arbeiten viele von ihnen aber wesentlich länger. Auch beim Krankenstand gibt es Unterschiede zu anderen Berufsgruppen. Zwar unterscheidet er sich prozentual nicht wesentlich von dem in der Verkehrs- und Logistikbranche insgesamt, Abweichungen zeigen sich aber beim Vergleich der durchschnittlichen Arbeitsunfähigkeitstage je Krankheitsfall. Mit im Schnitt 18,5 Krankheitstagen wiesen Lkw-Fahrer 2016 eine längere Arbeitsunfähigkeit auf als Vergleichsgruppen (Beschäftigte aller Branchen 11,7 Tage). Diese Zahlen hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in seiner „Marktbeobachtung Güterverkehr“ zusammengestellt. Einseitige Belastung, Bewegungsmangel sowie ein nicht ausgewogenes Ernährungsverhalten könnten dazu führen, dass bestimmte Krankheitsarten bei Berufskraftfahrern häufiger auftreten als bei Beschäftigten anderer Berufsgruppen, heißt es in der Veröffentlichung des BAG.

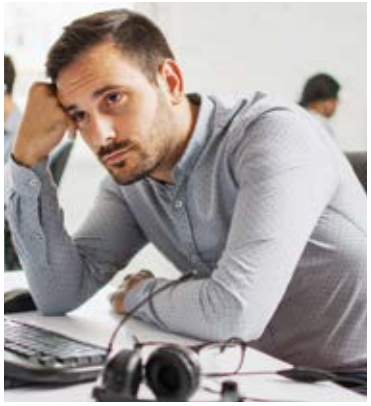
„Marktbeobachtung Güterverkehr: Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik“: www.bag.bund.de

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

Ohne Freude im Job



© gettyimages/Bojan89

Wenig Gestaltungsspielraum, kein Feedback, kein berufliches Weiterkommen, Leistungsdruck – all das kann dazu beitragen, dass Beschäftige innerlich kündigen. Die Folgen: eine verringerte Produktivität und eine höhere Zahl an Krankheitstagen. Nach einer Studie entstehen der deutschen Wirtschaft dadurch Kosten in Höhe von rund 100 Milliarden Euro jährlich.

Drei Podcasts der Initiative Gesundheit und Arbeit beschreiben, was zu innerer Kündigung führt, wie man sie erkannt und welche Strategien es dagegen gibt.

www.iga-info.de/veroeffentlichungen/igapodcast/innere-kuendigung

© Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

Ehrung beim Bundespräsidenten

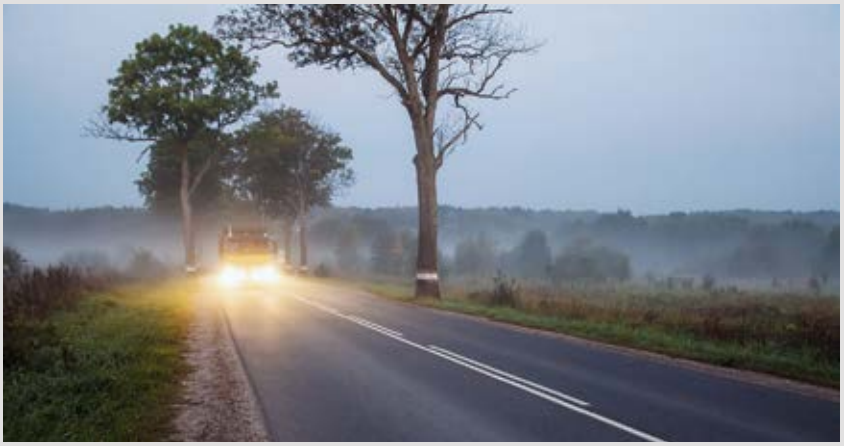
Bei einem tragischen Verkehrsunfall wurde Ricco Ladewig so schwer verletzt, dass ihm beide Beine amputiert werden mussten. An eine Rückkehr in seinen Beruf als Kraftfahrer war nicht zu denken. Die BG Verkehr stand ihrem Versicherten von Anfang an zur Seite. Ihre Rehaberater halfen auch dabei, dass ihm 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



© Adobe Stock/Radnatt

Lichttest zeigt Mängel

Defekte Beleuchtungsanlagen stellen ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Dennoch sind mehr als 30 Prozent der Nutzfahrzeuge in der dunklen Jahreszeit mit mangelhaftem Licht unterwegs. Das ergab die Bilanz der Oktoberaktion „Licht-Test 2018“, die der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe und die Deutsche Verkehrswacht veröffentlicht haben. Die Mängelliste führten mit 22,8 Prozent falsch eingestellte oder defekte Scheinwerfer an. Bei 5,5 Prozent der Nutzfahrzeuge stellten die Prüfer sogar einen vollständig ausgefallenen Scheinwerfer fest. Die Heckbeleuchtung wies bei 11,2 Prozent der Fahrzeuge Defekte auf, das Bremslicht bei rund vier Prozent.

Aktuelle Unfallmeldungen

Sturz vom Fahrzeug

Ein Berufskraftfahrer hatte den Auftrag, Dünger zu transportieren. Nach dem Laden versuchte er, die Kippmulde von der Arbeitsbühne aus mit einer Plane abzudecken. Dabei verhakten sich einige Zurrlaschen am hinteren Teil der Pendelklappe. Um die Haken zu lösen, stieg der Fahrer auf die bereits ausgelegte Plane. Während er darauf nach hinten lief, geriet die Plane ins Rutschen. Beim Sturz aus drei Metern Höhe wurde der Mann schwer verletzt.

Ladung trifft Fahrer

© Picture Alliance/Benjamin Beyt

An einem kalten Tag wurde auf einer Baustelle Erdaushub umgesetzt. Kurz vor Feierabend wollte der Fahrer seinen Lkw reinigen. Er ließ den Aufbau des Kippsattelaufliegers komplett ausfahren und ging Richtung Pendelklappe. Dabei hörte er, wie sich ein Teil des teilweise gefrorenen Aushubs löste. Dennoch ging er weiter bis zur Ladefläche. Dort traf ihn ein Stein so heftig an der Schläfe, dass er zu Boden stürzte. Danach landeten Reste des Aushubs auf seinen Beinen, was zu Knochenbrüchen führte, die erst nach Monaten ausgeheilt waren.

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

Sinneswandel beim Platooning

Bringt Platooning doch nicht die erhofften Vorteile? Bei dieser neuen Technologie fahren zwei oder mehrere Lkw per Funk gekoppelt hintereinander. Die Befürworter erhoffen sich davon mehr Sicherheit und nicht zuletzt eine Einsparung bei den Spritkosten. Diese Hoffnung habe sich nicht erfüllt, meinen Vertreter der Lkw-Sparte von Daimler. Der Stuttgarter Konzern hat deshalb bekanntgegeben, dass er die Entwicklung digital gekoppelter Lasterkonvois nicht weiter verfolgt. Stattdessen werde er sich im Nutzfahrzeuggeschäft auf die Entwicklung weitgehend autonom fahrender Lkw konzentrieren.

© Adobe Stock/Kzenon

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.

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.

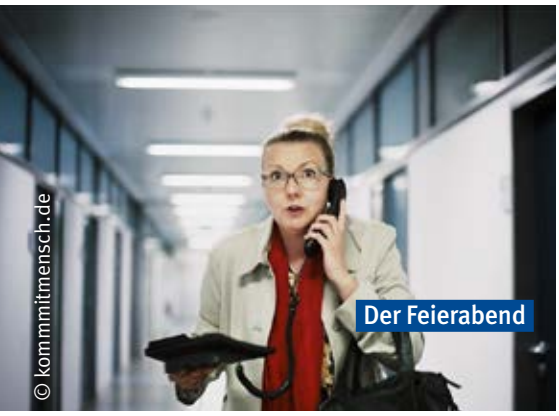
www.dvr.de/programme/kampagnen/vorsicht-sekundenschlaf/schulungsmaterial

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.“

Fahrlehrer Franz-Peter Dick zeigt die Sensoren des Abbiegeassistenten.

© BG Verkehr/Uwe Roth

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

© Daimler AG

Die Assistenzsysteme entschärfen unfallträchtige Situationen und entlasten den Fahrer.

Lassen Sie sich unterstützen

Rechtsabbiegen ist komplex und gefährlich. Assistenzsysteme helfen, tödliche Unfälle zu vermeiden. Worauf warten Sie?

Rechtsabbiegen ist eine der komplexesten Aufgaben beim Lkw-Fahren. Fußgänger und Radfahrer, die in Abbiegeunfälle mit Nutzfahrzeugen verwickelt sind, erleiden oft schwere oder tödliche Verletzungen. Die Fahrer der Nutzfahrzeuge machen sich schwere Vorwürfe und müssen mit den auch für sie traumatischen Folgen leben. Abbiegeassistenten können helfen, sie von diesem Druck zu entlasten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat deshalb zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Sommer letzten Jahres die „Aktion Abbiegeassistent“ ins Leben gerufen, da eine europaweite verpflichtende Ausstattung mit Abbiegeassistenzsystemen noch auf sich warten lässt. Ende 2018 veröffentlichte das Ministerium eine Richtlinie für die Ausrüstung von Nutzfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen - die Zuschüsse von maximal 1.500 je Fahrzeug waren innerhalb von vier Tagen vergeben. „Die große Nachfrage hat auch uns positiv überrascht,“, kommentiert Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr, „und zeigt, wie wichtig unseren Mitgliedsunternehmen die Sicherheit ist. Wir

Hier demonstriert Mathias Lichter, Entwickler bei Mercedes, ein Radarsystem: Wenn sich vor dem Abbiegen ein Radfahrer im toten Winkel neben dem Lkw befindet, wird der Fahrer akustisch und durch eine Leuchte gewarnt.

haben die Aktion des Bundesverkehrsministeriums von Anfang an unterstützt und plädieren nun dringend für eine Aufstockung der Mittel."

Unser Ziel ist eine Welt ohne tödliche oder schwere Unfälle.

Bereits in der Vergangenheit hat sich die BG Verkehr für die Entlastung der Fahrer durch Fahrerassistenzsysteme stark gemacht und dafür ein eigenes Förderprogramm aufgelegt. Die Erfolge der Kampagne „Sicher. Für Dich. Für Mich.", bei der eine Senkung der Unfälle um ein Drittel erreicht wurde, sind noch in guter Erinnerung.

Gefährdungsbeurteilung hilft bei der Entscheidung

Inzwischen reagieren immer mehr Hersteller auf die steigende Nachfrage. Auf der diesjährigen IAA-Nutzfahrzeuge waren gleich mehrere Nachrüstsätze für Abbiegeassistenten zu finden und immerhin ein Lkw-Hersteller bietet eine Lösung für die Erstausrüstung an. Unternehmer haben also die Möglichkeit, nach einem geeigneten System für ihre Fahraufgaben zu suchen. Grundlage für die Auswahl und Entscheidung ist die Gefährdungsbeurteilung, die Maßnahmen auf Grund erkannter Gefährdungen fordert. „Die BG Verkehr fordert schon lange die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen, die bei Gefahr auch eine Notbremsung durchführen", erläutert Ruff. Solange diese Systeme nicht verfügbar sind, sind die angebotenen Nachrüstsysteme eine gute Zwischenlösung. Sie lohnen sich in mehrfacher Hinsicht:

- Die Assistenzsysteme schützen die schwächeren Verkehrsteilnehmer vor schweren und tödlichen Unfällen
- Die Fahrerinnen und Fahrer bleiben gesünder, weil sie ohne Stress abbiegen können
- Die Fracht kommt rechtzeitig zum Kunden

Was Unternehmen jetzt tun können

Auch falls das Förderprogramm des BMVI bereits 2019 aufgestockt würde, kann damit die immense Nachfrage vermutlich nicht gedeckt werden. Unterstützung gibt es aber auch durch das Förderprogramm „De-minimis", wenn bestimmte technische Voraus-

Am Messestand der BG Verkehr informieren sich Besucher über neue Ansätze zur Vermeidung von Unfällen.

Die BG Verkehr entwickelte Folien zur optimalen Einstellung der Spiegel.

Der Fahrsimulator macht deutlich, was der Fahrer alles im Blick haben muss.

© gettyimages/Adam Berry; Picture Alliance/Jens Büttner; Imago/localpic; BG Verkehr (2)

setzungen erfüllt werden. Zuschüsse sind grundsätzlich möglich, wenn Fahrzeuge mit Assistenzsystemen angeschafft oder nachgerüstet werden. Zu den Einzelheiten informiert das Bundesamt für Güterkraftverkehr.

> **Die Fahrer bleiben gesünder, wenn sie ohne Stress abbiegen können.**

Der beste Beifahrer wird akzeptiert

Die Praxis zeigt, dass neben der technischen Ausstattung, die Akzeptanz der Fahrer wichtig ist. Die BG Verkehr hat beim letzten Truck-Grand-Prix mehr als 200 Fahrer befragt. Zwei Drittel von ihnen waren mit Fahrerassistenzsystemen unterwegs. Hier ist also noch Luft nach oben. Erfreulich waren die Ergebnisse bei der Akzeptanz. Die gelegentlich geäußerte Befürchtung, wonach die Profis die Systeme abschalten, hat sich bei der Befragung nicht bestätigt. Von den 150 Fahrern, die einen Notbremsassistenten nutzen, gaben 125 an, dass sie ihn immer eingeschaltet lassen. Dazu rät auch dringend die BG Verkehr und empfiehlt den Unternehmern darüber hinaus, zum Umgang mit den Systemen eine Betriebsanweisung zu erlassen, die verbindlich vorgibt, wie die FAS genutzt werden.

Es kann Situationen geben, in denen Systeme sich selbst abschalten oder abgeschaltet werden, zum Beispiel bei überlagerten Markierungen in Baustellen. In diesem Fall genügt die Deaktivierung des Spurhalteassistenten, andere Systeme können in der Regel angeschaltet bleiben. Nach der Baustelle ist es wichtig, alle FAS wieder zu aktivieren – was leider oft vergessen wird! Darum fordert die BG Verkehr, dass sich FAS nach einer bestimmten Zeit automatisch reaktivieren. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Systeme im Notfall zur Verfügung stehen und Unfälle vermeiden.

Wie groß das Interesse der Fahrer an den Themen ist, zeigte sich auf dem Messestand der BG Verkehr auf der IAA Nutfahrzeuge 2018. Dort waren das Thema Rechtsabbiegen und die Hilfestellung der BG Verkehr dazu sehr gefragt.

„So vervollständigt sich das Puzzle“, schließt Dr. Klaus Ruff. „Unser Ziel ist eine Welt ohne tödliche und schwere Unfälle. Dafür arbeiten wir, jeden Tag.“ (rb)

Infos zu Maßnahmen der BG Verkehr:

zum Thema Fahrerassistenzsysteme:
www.bg-verkehr / Webcode: 16332585,

zum Thema Spiegeleinstellung:
Webcode: 16530711.

Bundesamt für Güterkraftverkehr:
www.bag.bund.de

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

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

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.

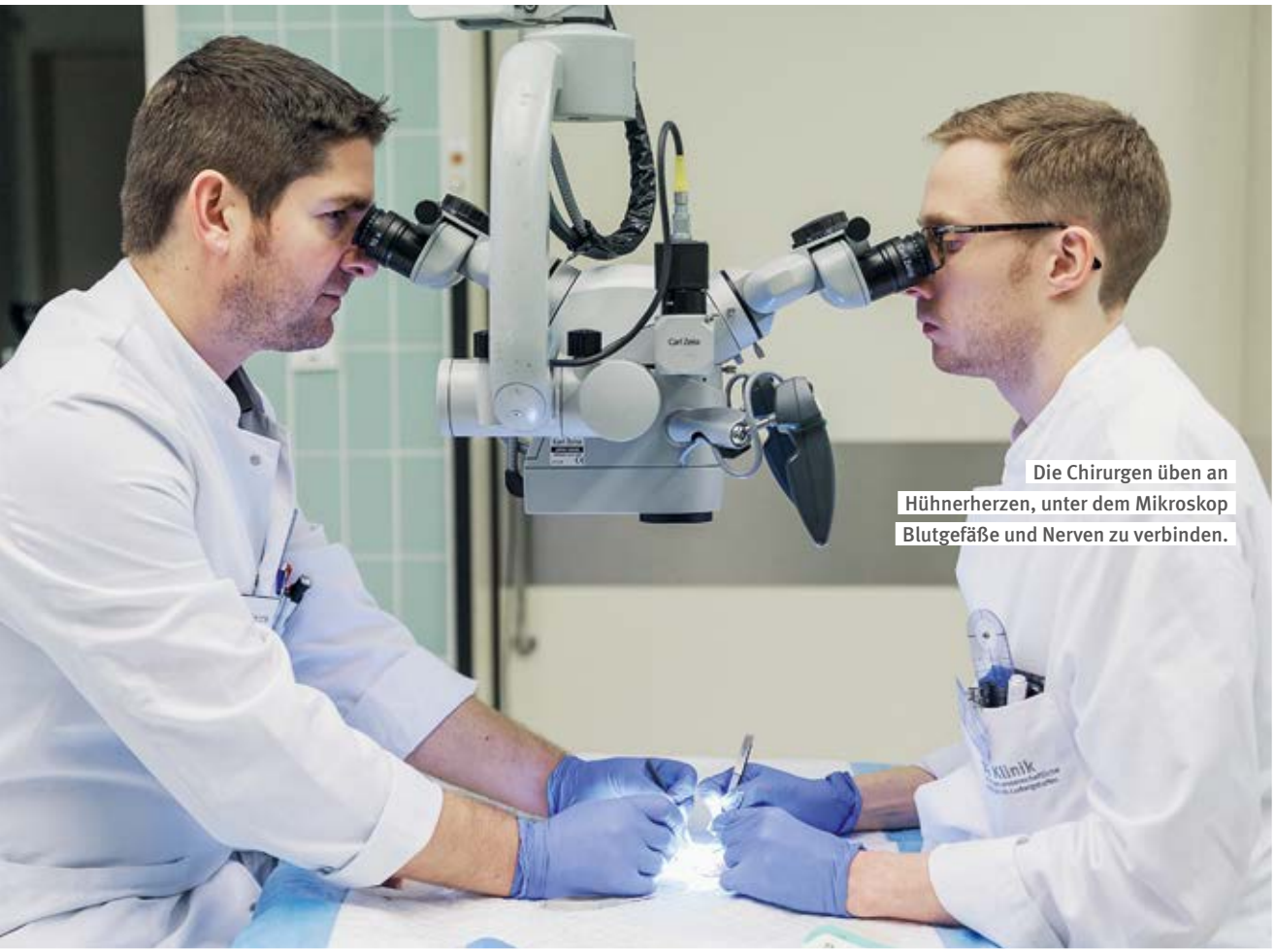
onsschläuche sind mit den Apparaten links vom Bett verbunden. Kein Schlauch darf herausrutschen, wenn der Mann vom Bett in den sogenannten Mobilisationsstuhl wechselt, der zur Zeit noch flach wie eine Liege neben dem Bett steht. Das aufrechte Sitzen soll den Kreislauf trainieren und außerdem tut es gut,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

Förderung nach Maß

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

Je nach Größe des Unternehmens ist ein Zuschuss bis zu mehreren Tausend Euro möglich.

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. Wie so ein Konzept in der Praxis aussehen kann, wird am Beispiel von Schenk Tanktransport deutlich.

Entladestellen sicher anfahren

Die Firma Schenk Tanktransport in Gelsenkirchen bringt Flüssigkeiten und Gase zu anspruchsvollen Auftraggebern an verschiedenen Zielorten. Die räumliche Situation an den Entladestellen ist so unterschiedlich wie die Kunden. Manche Tanks stehen in Hallen, andere in einer Ecke des Grundstücks. Die Einfahrten sind nicht immer breit und frei befahrbar, sondern oft eng, mit Pkw, Containern oder Paletten zugestellt, Vordächer ragen in das Fahrprofil, oft wird ein Einweiser gebraucht. Solche Probleme belasten die Fahrer. Die Sorge, beim Rangieren auf dem Betriebsgelände einen Menschen zu verletzen oder einen Schaden zu verursachen, führt zu Anspannung und Stress. Deswegen machte die Firma Schenk die Situation an den Entladestellen zum Thema ihres individuellen Verkehrssicherheitskonzepts.

Im ersten Schritt wurden die Fahrer aufgefordert, sich die Situation an den Entladestellen genau anzusehen und schwierige Lieferstellen zu melden. „Wir haben von Anfang an die Sicherheit in den Vordergrund gestellt“, sagt Danilo Smoczynski, der als Qualitätsmanager das Projekt geleitet hat. „Der Fahrer ist vor Ort der Entscheider. Kann er in der gegebenen Situation entladen oder nicht? Eine Absage fällt den Fahrern, die bei uns sehr kundenorientiert denken, natürlich schwer. Unser Ziel war, die Fahrer im Entscheidungsprozess zu unterstützen. Sie sollten sich mit den Schwierigkeiten beschäftigen, sich Gedanken über Verbesserungen machen und ihre Überlegungen in den Sicherheitsmeetings vorstellen.“ Um die Fahrer zu motivieren, gab es eine Verlosung, bei der als Hauptgewinn ein Mountainbike winkte.

Mit den Kunden nach Lösungen suchen

Bei gemeinsamen Vor-Ort-Begehungen mit den Qualitätsverantwortlichen der Auftrag-

Für schwierige Entladestellen suchten die Qualitätsverantwortlichen der Spedition vor Ort gemeinsam mit den Kunden nach Lösungen.

© Schenk Tanktransport/Robin Aron

geber und der Kunden wurde dabei direkt für Abhilfe gesorgt oder ein Lösungsweg skizziert. In halbtägigen Sicherheitsschulungen besprachen die Safety-Manager gute Beispiele aus der Praxis mit den Mitarbeitern. Die Ergebnisse flossen in die Unterlagen für die Ausbildungsfahrer ein. Weitere Elemente des Sicherheitskonzepts waren die Implementierungsschulung für neue Fahrer und ein Fahrsicherheitstraining nach Grundsätzen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats im Rahmen der Einarbeitung. Für dieses Konzept vergab die BG Verkehr einen Zuschuss. „Die Förderung hat nicht den Ausschlag gegeben“, erklärt Danilo Smoczynski, „wir sind auch sonst sicherheitsorientiert. Aber sie hat unser Vorgehen materiell unterstützt und alle Beteiligten motiviert.“

Der Fahrer ist vor Ort der Entscheider. Eine Absage fällt meist schwer.

Sind die Fahrer durch die Veränderungen spürbar entlastet worden? Bereits die intensive Beschäftigung mit dem Thema Verkehrssicherheit und der Versuch, mit den Kunden Verbesserungen umzusetzen, kommen gut an. „Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fühlen sich mit ihren Problemen nicht alleingelassen und sehen, dass wir uns um Verbesserungen bemühen“, fasst Smoczynski zusammen. Konkrete Ergebnisse zeigen sich bereits bei der Schadensquote. „Hier konnten wir schon eine Senkung der Quote im beachtlichen Ausmaß feststellen.“ Das kann nur heißen: Die Richtung stimmt! (rb)

© Schenk Tanktransport

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

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

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

Der Einweiser muss sich immer im Sichtbereich des Fahrers aufhalten.

Handzeichen für Einweiser

Beim Rückwärtsfahren darf es keine Missverständnisse zwischen Fahrer und Einweiser geben. Ihre gemeinsame Sprache sind die Handzeichen.

Rückwärtsfahren ist gefährlich. Die Verantwortung für dieses Fahrmanöver trägt wie immer die Frau oder der Mann am Steuer: Auch Profis mit vielen Jahren Berufspraxis dürfen nur rückwärtsfahren oder zurücksetzen, wenn sie sicherstellen können, dass sie niemanden gefährden. Falls das nicht möglich ist, braucht man einen Einweiser – auch, wenn das Fahrzeug mit Spiegeln und Kamera-Monitor-Systemen ausgerüstet ist (siehe § 9 Abs. 5 StVO, § 46 DGUV Vorschrift 70).

Als Einweiser ist immer nur eine einzelne Person im Einsatz, auf deren Sachkunde sich der Fahrer verlassen kann. Vor Beginn des Einsatzes sprechen die beiden die Zeichen kurz durch. Der Einweiser darf sich nur im Sichtbereich des Fahrzeugführers aufhalten. Er trägt selbstverständlich Warnkleidung. Einweiser und Fahrzeugführer müssen über den Spiegel im Blickkontakt bleiben. **Ist der Einweiser nicht mehr zu sehen, muss der Fahrer sofort halten!**

Um die Stolpergefahr zu reduzieren, sollte der Einweiser immer vorwärtsgehen und dann einen sicheren Standort an der Seite einnehmen. Der Einweiser achtet darauf, dass er selbst nicht in Gefahr gerät, beurteilt den Verkehr, warnt eventuell andere Verkehrsteilnehmer und ist mit voller Aufmerksamkeit bei der Sache. Wichtig: Beim Einweisen braucht man beide Hände – für andere Tätigkeiten oder das Smartphone ist da kein Platz. (dp)

Unterweisungskarten zu vielen Themen der Arbeitssicherheit erhalten Sie kostenlos in unserem Medienshop.
www.bg-verkehr.de/medienkatalog

© mdsCreative/Beate Autering

© 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.

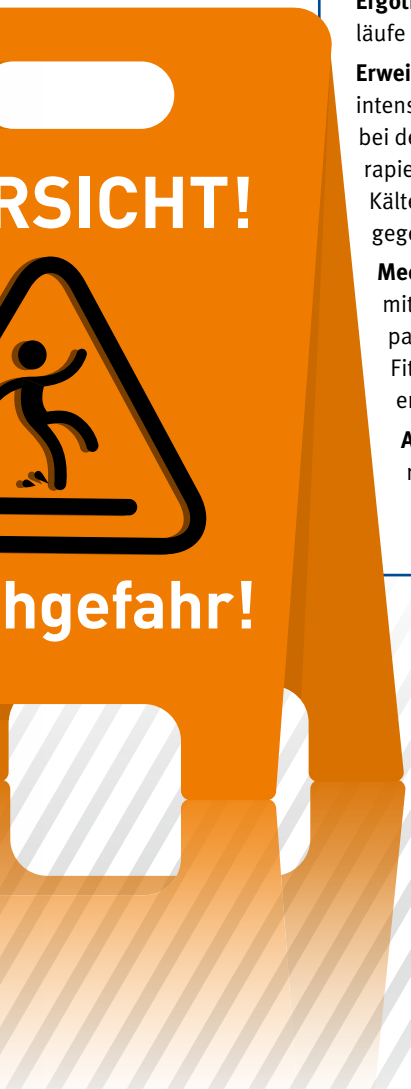
Medizinische Trainingstherapie (MTT): Training mit medizinischen Therapiegeräten und Zugapparaten, ähnlich den Trainingsgeräten in einem Fitnessstudio, zum Aufbau von Kraft, Ausdauer, Beweglichkeit und Koordination.

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

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

© Adobe Stock/starflamedia

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