

SicherheitsProfi

LUFTFAHRT

Das Magazin der  BG Verkehr

Gutes Beispiel | 14

Notfallkonzept für Tankbegehung

Biomonitoring beendet | 12

Reportage – Heiße Ware Asphalt | 16



Liebe Leserin, lieber Leser,

finden Sie nicht auch, dass das Transport- und Verkehrsgewerbe eine der spannendsten Branchen der Welt ist? Mir geht es jedenfalls so. Und immer gibt es interessante Geschichten zu er-

zählen. Leider kennen wir als Berufsgenossenschaft auch die traurigen Seiten – Erkrankungen und Unfälle. Umso wichtiger ist es deshalb, trotzdem das Positive wahrzunehmen – wie zum Beispiel die Geschichte von Wladimir Isbrecht, über den wir in dieser Ausgabe berichten. Nach einem schweren Unfall konnte er in seinen Traumjob als Lkw-Fahrer zurückkehren. Sein Kampfgeist ist auch für uns Motivation und Ansporn.

Ansporn auch dafür, Informationen über sicheres Arbeiten jeden Tag aufs Neue in unsere Mitgliedsunternehmen zu tragen, durch unsere Kollegen in der Prävention, aber auch mit diesem Magazin. Der SicherheitsProfi soll Sie über die Beitragsentwicklung und rechtliche Fragen auf dem Laufenden halten, vor allem aber wollen wir Ideen, Anregungen und handfeste Beispiele bringen, wie Sie die Sicherheit in Ihrem Unternehmen verbessern können. Und nebenbei werfen wir immer auch einen Blick in die spannendste Branche der Welt.

Aber sind Sie als Leserin oder Leser der Meinung, dass unser SicherheitsProfi lesenswert ist? Schreiben wir verständlich, zu viel oder zu wenig? Welche Artikel interessieren Sie? Und lesen Sie digital oder nehmen Sie lieber eine gedruckte Ausgabe in die Hand?

Wir brauchen Ihre Rückmeldung, um besser zu werden, deswegen nehmen Sie sich bitte kurz Zeit, an unserer Leserumfrage teilzunehmen! Das geht ganz schnell – mit der portofreien Postkarte auf Seite 9 oder online über unsere Homepage.

Die Weihnachtszeit steht vor der Tür und auch das gehört zur spannendsten und interessantesten Branche der Welt: Sie hat vor Weihnachten viel zu tun. Ich wünsche Ihnen eine sichere und gesunde Vorweihnachtszeit und alles Gute für 2020.

Sabine Kudzielka

Vorsitzende der Geschäftsführung der BG Verkehr

**Machen Sie mit bei
unserer Leserbefragung!**

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), Günter
Heider (gh), 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.



10

© Fraport AG



12

© BG Verkehr/Wieland Kirk



28

© BG Verkehr/Heinz E. Studt

Schnell informiert

Neues zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
Unfallmeldungen 04

Sicher & gesund

Ihre Meinung ist gefragt
Leserbefragung zum SicherheitsProfi 08

Luftfahrtbodengeräte
Normung braucht Praxisnähe 10

Biomonitoring
Die Auswertung beginnt 12

Arbeitsschutz konkret
Notfallkonzept für Tankbegehung 14

Kommittensch
Mehr Erfolg durch Organisation 22

Jeder braucht einen Betriebsarzt
Häufige Fragen 24

Reportage

Heiße Ware
Mit Asphalt auf der Autobahn 16

Gut versichert

Rechtstipp und Kurzmeldungen 26

Lohnnachweis
Nur noch digital 27

Schwerer Unfall mit dem Lkw
Ein Mann kämpft um seinen beruflichen Traum 28

Service

Prävention aktuell
Dr. Jörg Hedtmann 30

Erste Hilfe aktuell
Bewusstlose richtig lagern 30

Kontaktübersicht
So erreichen Sie die BG Verkehr 31

Editorial/Impressum 02

Akzeptable Belastung beim Service

Um die körperlichen Belastungen der Flugbegleiter beim Service an Bord zu ermitteln, hatte die BG Verkehr 1995 und 2004 gemeinsam mit Fluggesellschaften und Forschungseinrichtungen umfangreiche Studien durchgeführt. In den letzten 15 Jahren haben sich nicht nur die Flugzeugmuster und Kabinendesigns verändert, sondern auch die Servicekonzepte. Deswegen hat die BG Verkehr jetzt untersucht, ob die Gesamtaussage der älteren Studien weiterhin aktuell ist. Dazu wurde gemeinsam mit Vertretern von Fluggesellschaften unter den aktuellen Servicekon-

zepten dasjenige ausgewählt, das die größten Abweichungen zu den vorher untersuchten Szenarien aufweist. Die wissenschaftliche Bewertung zeigte, dass im Vergleich zu den beiden früheren Studien derzeit eine deutliche Verringerung der körperlichen Belastungen besteht. Selbst wenn die Flugbegleiter zeitweise mehr Tablettts tragen, erweist sich das neue Servicekonzept als ergonomisch günstig. In Verbindung mit den älteren Studien ist somit nachgewiesen, dass bei den Servicetätigkeiten an Bord kein kritisches Bewertungsmaß erreicht wird.



GSV aufgelöst

Die Gesellschaft für Sicherheitstechnik und Qualitätsmanagement im Verkehrsgewerbe (GSV GmbH) war seit 1999 im Auftrag der BG Verkehr tätig. Unter anderem war die GSV für die Zertifizierung von Moderatoren in Programmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und den Zahlungsverkehr zwischen BG Verkehr und Mitgliedsunternehmen zuständig, zum Beispiel im Zusammenhang mit Fahrsicherheitstrainings oder Seminaren. Aufgrund von Organisationsentscheidungen der Gesellschaft befindet sich die GSV seit dem 5. Juli 2019 in Liquidation (i. L.). Die BG Verkehr hat bis auf das Zertifizierungsgeschäft die Aufgaben der GSV übernommen. Die bekannten Ansprechpartner bleiben weiterhin im Auftrag der BG Verkehr zuständig. Darüber hinaus ändert sich für die Mitgliedsunternehmen nichts.



© Adobe Stock/ft6781

Gelb ist nicht gleich Gelb

Immer wieder ignorieren Verkehrsteilnehmer die Signale an Bahnübergängen. Das ist besonders für Lkw-Fahrer gefährlich. Sollten sie den Übergang nicht rechtzeitig schaffen, stehen sie im schlimmsten Fall vor einer geschlossenen Schranke, während sich ein Zug nähert.

Die Bedeutung der Lichtzeichenanlagen an Bahnübergängen und in anderen Straßenbereichen unterscheidet sich wesentlich: An einer Ampel bereitet Gelb auf das rote Haltegebot vor. Hier kann noch weitergefahren werden, wenn ein Anhalten nicht mehr gefahrlos möglich wäre. An Bahnübergängen bedeutet jede Form von Signal – also auch das gelbe Lichtzeichen: Es muss angehalten werden. Wer sich nicht daran hält, riskiert ein Bußgeld von mindestens 240 Euro, zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot – und sein Leben.

Aktuelle

Unfallmeldungen

Knochenbruch



© Adobe Stock / Mariakray

An einem Abend mit stetigem Schneeregen wurde ein Flugzeug abgefertigt. Der Mitarbeiter auf dem Hubfahrzeug unterschätzte die Glätte auf der Plattform. Bei einer schnellen Bewegung nach rückwärts stürzte er und verletzte sich am Ellenbogen.

Verbrennungen

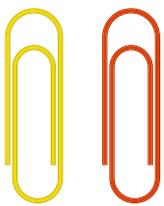
Ein Techniker tauschte unter extrem beengten Platzverhältnissen ein Bauteil an einer Messstelle aus. Dabei berührte das Metallarmband seiner Armbanduhr zwei offen liegende Batteriepole der Notstromversorgung. Der Kurzschlussstrom erhitze das Armband sofort. Der Mann erlitt Verbrennungen am linken Handgelenk und an der rechten Hand, mit der er versucht hatte, das Armband zu lösen.

Platzwunde



© Adobe Stock / yaraslav astakhov

Eine Flugbegleiterin war in der Bordküche vor dem Start in gebückter Haltung mit Vorbereitungsarbeiten beschäftigt. Als ihr eine Kollegin im Vorbeigehen etwas zurief, richtete sie sich hastig auf. Dabei schlug sie mit dem Kopf gegen eine Metallkante, was eine stark blutende Platzwunde und mehrtägige Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte.



Nervige Bürofloskeln

Abkürzungen und Floskeln kommen laut einer Umfrage des Beratungs- und Marktforschungsinstituts YouGov nicht so gut an. Besonders unbeliebt sind die Abkürzungen MfG und LG für freundliche oder liebe Grüße. Auch mehrere englische Floskeln stoßen auf wenig Zustimmung, zum Beispiel „To Do's“, „Briefing“, „Networking“, „Workflow“, „Co-Working-Space“ oder „Gamechanger“ sowie die Abkürzungen asap (as soon as possible) und fyi (for your information).

Betriebliche Gesundheitsförderung

Für die betriebliche Gesundheitsförderung sind Leiharbeiter, Minijobber und Beschäftigte mit Projektvertrag schwer zu erreichen. Eine neue Publikation der Initiative Gesundheit und Arbeit (iga) zeigt, wie Unternehmen dennoch etwas für die Gesundheit dieser Beschäftigten tun können. Der iga.Report „Flexible Beschäftigungsformen und aufsuchende Gesundheitsförderung im Betrieb“ enthält zahlreiche Beispiele aus verschiedenen Branchen.



+ www.iga-info.de/veroeffentlichungen/igareporte/igareport-39

Versichert auf der Weihnachtsfeier



© Getty Images / millann

Bei einer betrieblichen Weihnachtsfeier sind die Beschäftigten gesetzlich unfallversichert. Die Betriebsleitung muss aber mit der Feier einverstanden sein und selbst daran teilnehmen. Auch einzelne Abteilungen oder Teams können eine Weihnachtsfeier veranstalten. Der Versicherungsschutz ist gegeben, wenn die Feier allen Mitarbeitern des Teams offensteht und die Leitung bei der Veranstaltung mitmacht. Wichtig: Wird weitergefeiert, nachdem ein Vorgesetzter die Feier offiziell beendet hat, endet der Versicherungsschutz.

Am häufigsten Kopfverletzungen



© kommitmenssch

BLÖDE IDEE!
Schlaue Ideen auf kommitmenssch.de

Viele Fahrer von E-Scootern unterschätzen die Geräte und die damit verbundenen Gefahren. Die Bandbreite der durch Unfälle hervorgerufenen Verletzungen ist groß, besonders häufig kommt es zu Kopfverletzungen. Nutzern wird deshalb dringend geraten, einen Helm zu tragen. Nach Auffassung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung bräuchten die Scooter zudem dringend einen Blinker. Denn beim E-Scooter-Fahren sollten unbedingt beide Hände am Lenker bleiben, um die Stabilität des Fahrzeugs nicht zu gefährden.

Über Regeln und Risiken bei der Fahrt mit dem E-Scooter informieren zwei neue Flyer, die im Internet zur Verfügung stehen.

+ publikationen.dguv.de | Webcode p017679
www.dvr.de/publikationen/downloads

Neue Medien der BG Verkehr

Branchenregel Abfertigung

Diese Publikation fasst die wichtigsten Regeln für sicheres Arbeiten bei der Abfertigung von Luftfahrzeugen zusammen. Die neue Branchenregel Luftfahrt „Abfertigung von Verkehrsflugzeugen“ beschreibt die verkehrsrechtlichen Vorschriften und die Infrastruktur des Flughafens, Vertragsgestaltungen zwischen den verschiedenen Anbietern und Auftraggebern, die abgestimmte Gefährdungsbeurteilung sowie die gemeinsame Nutzung sicherer und geeigneter Arbeitsmittel auf dem Flughafenvorfeld. Konkretisiert werden diese Anforderungen in den Kapiteln zu den verschiedenen Tätigkeiten oder Arbeitsplätzen. Dabei wird jedes Gewerk, das zum Abfertigen der Flugzeuge erforderlich ist, einzeln in den Fokus gerückt. Die Branchenregel enthält außerdem zahlreiche praktische Tipps und Hinweise für den erfolgreichen Arbeitsschutz im Unternehmen.



+ www.bg-verkehr.de/medienkatalog

Sicherheits-Info auf Englisch

Die Reihe Sicherheits-Informationen für die Luftfahrt richtet sich vor allem an Führungsverantwortliche und Sicherheitsfachkräfte, die sich zu einem bestimmten Thema sachkundig machen wollen. Die praktischen Nachschlagewerke der BG Verkehr wurden Anfang 2019 rechtssicher auf den neuesten Stand gebracht, teilweise überarbeitet und außerdem auch optisch aktualisiert. Die Sicherheits-Information Nr. 12 behandelt das Thema „Sicherheit durch die Prüfung von Arbeitsmitteln“. Sie liegt nun auch in englischer Übersetzung vor: Aviation Safety Information No. 12: Safety through inspections of work equipment – kostenlos zu bestellen im Medienkatalog der BG Verkehr.



+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 19530545

Sicherheitsanforderungen an Luftfahrtbodengeräte

Für den Bau von Luftfahrtbodengeräten gelten innerhalb der Europäischen Union verbindliche Sicherheitsanforderungen. Dennoch kommen vermehrt neu angeschaffte Bodengeräte zum Einsatz, die diese gesetzlichen Mindestanforderungen nicht erfüllen. Das neue Faltpapier der BG Verkehr unterstützt die Käufer mit einer Reihe praktischer Hinweise, damit sie bei der Auswahl die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz optimal berücksichtigen können.



+ www.bg-verkehr.de | Webcode: 19757562

Echtzeitplanung für das Vorfeld

Ein europäisches Forschungsprojekt untersucht die komplexen Abläufe startender, landender und am Boden rollender Flugzeuge an Flughäfen. Damit die Abläufe zukünftig pünktlicher und effizienter werden sowie weiter an Sicherheit gewinnen, haben Partner aus Wissenschaft und Industrie mehrerer Länder im EU-Forschungsprojekt Integrated Airport Operations (IAO) drei technische SESAR-Lösungen implementiert. Sie wurden in umfangreichen Großversuchen an den Flughäfen Nizza, Budapest und Hamburg erprobt. Im Fokus stehen dabei neuartige Unterstützungsfunktionen für Tower- und Vorfeldlotsen. Am Hamburg Airport präsentierte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam mit den Projektpartnern im September 2019 die Forschungsarbeiten und erste Ergebnisse.

+ www.dlr.de

Raserei mit fatalen Folgen

Wer viel auf Autobahnen unterwegs ist, kann die dort angebrachten Plakattotive nicht übersehen. Sie warnen vor den fatalen Folgen unangepasster Geschwindigkeit, vor Ablenkung und vor Alkohol am Steuer. Gezeigt werden Menschen, die als Folge eines durch Leichtsinns oder Überschätzung verursachten Unfalls Gliedmaßen verloren haben oder im Rollstuhl sitzen.

Auf mehr als 700 Plakatflächen entlang der deutschen Autobahnen und auf Raststätten sind die berührenden Bilder zu sehen. Initiatoren der Aktion sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung unterstützt die Plakatierung finanziell.

© DVR/Runter vom Gas



Schlechtere Reaktion bei Nachtschicht

Wer nachts arbeitet, hat deutlich längere Reaktionszeiten als am Tag. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie über die gesundheitlichen Auswirkungen von Schichtarbeit bei Beschäftigten im Pflegedienst. Durchgeführt hat sie das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung. Beschäftigte in Nachtarbeit, die ihren Schlafzyklus an die Arbeitszeiten anpassen müssen, leiden während der Arbeit häufig unter Schläfrigkeit. Sie sind deshalb einem höheren Unfallrisiko, auch auf dem Nachhauseweg, ausgesetzt.

www.ipa-dguv.de



© Getty Images/Marcus Millo

Jubiläum für Sicherheitsbeauftragte

Seit einhundert Jahren gibt es Sicherheitsbeauftragte. Am 20. Oktober 1919 beschloss der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften, in allen größeren Betrieben dieses neue Ehrenamt einzuführen – damals hieß es noch Unfallvertrauensmann. Hintergrund dieser Neuerung war die hohe Zahl der Arbeitsunfälle in jener Zeit. Das Jahr 1917 hatte mit 7.904 tödlichen Arbeitsunfällen in deutschen Betrieben einen neuen Negativrekord gebracht. Die Beschäftigten sollten deshalb eine „Vertrauensperson“ als Ansprechpartner für alle Fragen zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit wählen. Auch heute noch sind Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten verpflichtet, Sicherheitsbeauftragte zu bestellen. Aktuell gibt es davon 670.000 in Deutschland.

© Getty Images/Seung Heo



Drohnen als Arbeitsmittel

Multikopter (Drohnen) werden vermehrt für gewerbliche Zwecke genutzt. Ihre einfache Handhabung, Verfügbarkeit, moderne Navigationstechnik sowie relativ niedrigen Anschaffungs- und

Betriebskosten machen die Anwendung sehr attraktiv. Multikopter können herkömmliche Arbeitsmittel ersetzen und erschließen vollkommen neue Anwendungsmethoden bzw. Verfahren. Zu den rechtlichen Rahmenbedingungen, zur Verwendung der Geräte und zur Erstellung der Gefährdungsbeurteilung hat die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung jetzt eine neue Information veröffentlicht. Sie ist ausschließlich im Internet verfügbar und steht dort zum Download bereit.

+ **FBHL-014** „Einsatz von Multikoptern (Drohnen) – Grundlagen und Tipps für die sichere Verwendung“
publikationen.dguv.de | Webcode: p017682

Seminar für Ballonfahrer: Restplätze verfügbar!



© Getty Images/Dziurek

Vom 3. bis 6. Februar 2020 findet das Seminar für Ballonfahrer in Isenbüttel statt. Die Veranstaltung richtet sich an Unternehmer und andere, die Verantwortung für die Arbeitssicherheit beim Ballonfahren tragen. Neben Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaften, der Gefährdungsbeurteilung sowie rechtlichen Fragestellungen wird es wieder einen ausführlichen Praxisteil und Erfahrungsaustausch geben. Für Teilnehmer aus Mitgliedsunternehmen ist das Seminar kostenfrei.

Anmeldungen sind noch bis zum 3. Januar 2020 im Internet möglich.

+ www.bg-verkehr.de ... Seminar buchen ... Luftfahrt

Umfrage zum SicherheitsProfi

Sie finden den SicherheitsProfi langweilig, praxisfern und sowieso überflüssig? Oder doch eher informativ, gut zu lesen und nützlich für Ihre Arbeit?

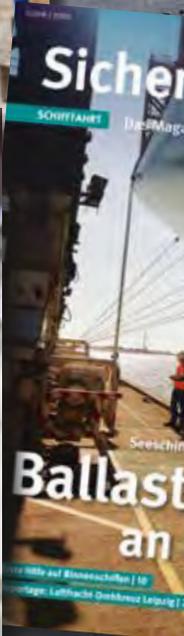
Jetzt können Sie uns die Meinung sagen: Nutzen Sie einfach die vorfrankierte Postkarte oder machen Sie die Umfrage im Internet.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Lösung: Si-Profi





Falls die Postkarte fehlt
und Sie an der Umfrage teilnehmen wollen,
finden Sie dieselben Fragen im Internet.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Lösung: Si-Profi



Normung braucht Praxisnähe

Bei der Normung von Luftfahrtbodengeräten steht die Sicherheit der Beschäftigten an erster Stelle. Zufrieden sind die Arbeitsschützer aber erst, wenn die nach Norm gebauten Geräte auch praxistauglich sind.

Als sich 1995 die Rechtslage änderte und die Unfallverhütungsvorschrift für die Luftfahrt durch die Maschinenrichtlinie in den Bau- und Ausrüstungsbestimmungen ersetzt wurde, entstand ein gewisses Vakuum. Es fehlten konkrete Vorgaben zu sicherheitstechnischen Anforderungen an Luftfahrtbodengeräte, die ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten. Die BG Verkehr und andere Institutionen engagierten sich für die Formulierung verbindlicher Normen. Daraufhin wurde das Europäische Komitee zur Normung von Luftfahrtbodengeräten gegründet. Den Vorsitz hat seit Jahren die BG Verkehr. In diesem Gremium entwickelten engagierte Arbeitsschützer, Hersteller und Betreiber mittlerweile 24 Normen.

Seit 2002 werden sogenannte harmonisierte europäische Normen für Luftfahrtbodengeräte veröffentlicht. Das bedeutet vereinfacht gesagt: In der gesamten EU gelten identische Anforderungen an die Geräte. Hält sich der Hersteller an die Normen, geht der Gesetzgeber davon aus, dass damit die Europäische Maschinenrichtlinie inhaltlich erfüllt wird. Fünf Jahre nach ihrer Veröffentlichung wird jede Norm überprüft und bei Bedarf aktualisiert.

Plattformbreite wird zum Problem

Kommt eine Norm auf den Prüfstand, werden oft die Vorgaben für sicherheitstechnische Einrichtungen verbessert, zum Beispiel

Maßnahmen zum Schutz gegen Absturz. Ein bekanntes Beispiel ist die Plattformbreite an Passagiertreppen oder Cateringhubfahrzeugen. Zunächst waren Plattformen mit einer Mindestbreite zur Durchführung der Tätigkeiten gefordert, die nicht den gesamten Öffnungsbereich einer Luftfahrzeugtür berücksichtigten. Um die Beschäftigten vor einem Absturz zu schützen, gab es bewegliche Geländer, die sich dem jeweiligen Einsatzort anpassen ließen. Bei der letzten Überarbeitung einigte sich die Europäische Arbeitsgruppe darüber, dass die Plattformen breiter

Manchmal zeigt sich erst im Arbeitsalltag, dass die Vorgaben der Norm nicht praxistauglich sind.

werden sollten, und zwar so breit, dass sich die Flugzeugtür innerhalb der Plattformbreite mit einem zusätzlichen Sicherheitsmaß von zwanzig Zentimetern öffnen lässt. Im Klartext hieß das für Hersteller und Betreiber, dass es abgesehen von wenigen Ausnahmen keine schmalen Plattformen bei Passagiertreppen oder Cateringhubfahrzeugen mehr gibt.

Die Umgestaltung für mehr Sicherheit basierte auf den Eingaben der Experten aus ganz Europa. In der Praxis kam es aber zu Problemen. Viele Betreiber und Abfertigungsgesellschaften kritisierten, dass, um den Anforderungen zu entsprechen, für verschiedene Flugzeugmuster unterschiedliche Geräte gebraucht würden. Mit den schmalen Plattformen konnten dagegen fast alle Flugzeugmuster bedient werden – die neue Norm führte also zu einem Verlust an Flexibilität, die in der Praxis nicht toleriert wurde. Die Kunden wünschten andere Geräte, die Hersteller reagierten auf die Nachfrage, erfüllten nun aber nicht mehr hundertprozentig die Norm. Das blieb nicht folgenlos: Bei den Geräten, die eine sogenannte Baumusterprüfung brauchen (Geräte zum Anheben von Personen auf über drei Meter Höhe), wurden die Prüfstellen aufmerksam. Sie wandten sich an das Normungsgremium, das jetzt nach einer praxisgerechteren Lösung sucht, ohne dabei Abstriche bei der Arbeitssicherheit zu machen.

© Fraport AG





Theorie und Praxis im Konflikt

Ein anderes Beispiel: Auf dem Vorfeld tauchen aus Kostenersparnisgründen immer mehr Passagiertreppen ohne eigenen Fahrtrieb auf. Sie haben zwar eine Zugdeichsel zum Verfahren mit einem Schleppgerät, müssen jedoch in der Praxis oft über die letzten zehn bis 15 Meter von Hand an die Flugzeugtür herangeschoben werden, weil die Fluggesellschaften dadurch Sachschäden am Flugzeug vermeiden wollen. Problem: Eine nicht motorisierte Passagiertreppe wiegt bis zu 2000 Kilogramm (so viel, wie ein voll beladener Kombi-Pkw mit Insassen). Für einen Mitarbeiter ist es damit quasi unmöglich, die Treppe allein zu verschieben, und selbst für zwei Personen ist der Krafteinsatz grenzwertig.

Die Hersteller dieser Treppen schreiben in der Regel in die Bedienungsanleitung, dass ein Verfahren der Einheit immer mit einem Zuggerät (Schlepper) erfolgen soll. Aber taugt dieser Hinweis für die Praxis?

Selbstverständlich gibt es längst Treppen mit eigenem Fahrtrieb, die im „Kriechgang“ an der Luftfahrzeugtür positioniert werden. Allerdings haben sie sich nicht auf allen deutschen Verkehrsflughäfen durchgesetzt. Kein Wunder, auch hier spielen die Beschaffungskosten, Reparaturanfälligkeit und die Geschwindigkeit des Arbeitsprozesses eine Rolle. Das gesamte Paket muss stimmen. Darum ist eine gute Abstimmung zwischen Herstellern und Nutzern der Geräte unbedingt erforderlich. Bei der nächsten Überarbeitung der Norm steht der Sachverhalt erneut auf der Tagesordnung.

Fazit

Normen sollen den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln. Manchmal zeigt sich aber erst beim Einsatz der nach Norm gebauten Geräte auf dem Vorfeld, dass nicht jede sicherheitstechnische Lösung alltagstauglich ist. Bei der aktuellen Überarbeitung der Normen sucht das Komitee nach Lösungen, die, ohne Zugstände an die technische Sicherheit der Arbeitsmittel zu machen, den aktuellen Stand der Technik und die Interessen der Flughafenbetreiber und Gerätehersteller berücksichtigen.

Helge Homann
Referent für Luftfahrt bei der BG Verkehr und
Vorsitzender im Europäischen Komitee zur
Normung von Luftfahrt-Bodengeräten

+ Faltblatt „Sicherheitsanforderungen
an Luftfahrtbodengeräte“
www.bg-verkehr.de | Webcode: 19757562

Biomonitoring:

Die Auswertung beginnt

Das gesonderte Biomonitoring für Betroffene von Fume-and-Smell-Events ist abgeschlossen. Eine ausreichende Anzahl von Proben liegt vor, nun werden die Daten im Rahmen einer Studie ausgewertet.

Um den Gesundheitsbeschwerden von Crewmitgliedern nach einem Fume-and-Smell-Event nachzugehen, wurde im Auftrag der BG Verkehr 2016 ein Biomonitoringverfahren entwickelt. Seit Mai 20 17 konnte das fliegende Personal daran teilnehmen. Die Proben nahmen Durchgangsarzte an Kliniken in der Nähe deutscher Flughäfen.

Das Verfahren für das Biomonitoring hatte das Institut für Prävention und Arbeitsmedizin (IPA) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vorbereitet. Es wurden die Werte erhoben, die nach aktuellem Wissensstand mit den Geruchsereignissen in Flugzeugen in Verbindung gebracht werden. Das IPA analysierte die Proben und übermittelte die Ergebnisse den behandelnden Ärzten der Betroffenen. Inzwischen verfügt das Institut über genügend Proben für eine wissenschaftliche Auswertung. Nachdem die Fluggesellschaften und Arbeitnehmervertretungen informiert wurden, endete die Probenahme Ende September 2019.

Wir danken allen, die sich am Biomonitoring beteiligt haben.

Die BG Verkehr bedankt sich bei allen Unterstützern des Projektes und besonders bei den rund 350 Crewmitgliedern, die an dem Biomonitoring



© Getty Images/James Lauritz

teilgenommen haben. Das IPA beginnt nun mit der Auswertung der Daten, zu der auch ein Vergleich mit 100 Personen aus der Allgemeinbevölkerung gehört. Mit Ergebnissen ist voraussichtlich Mitte nächsten Jahres zu rechnen, da die statistische Aufbereitung und Bewertung der Daten einige Zeit in Anspruch nimmt. Danach wird über das weitere Vorgehen entschieden.

Voraussichtlich Mitte 2020 werden die ersten Ergebnisse vorliegen.

Standardverfahren zur Untersuchung wird fortgesetzt

Die BG Verkehr rät Betroffenen weiterhin, bei gesundheitlichen Beschwerden in Deutschland möglichst kurzfristig nach einem Fume-and-Smell-Event einen Durchgangsarzt aufzusuchen. Er untersucht die Betroffenen und kann dabei auf das medizinische Standardverfahren zurückgreifen, das als Basis für die medizinische Diagnostik empfohlen wird. Das Verfahren entstand in Abstimmung unter anderem mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft unter Beteiligung der medizinischen und betriebsärztlichen Dienste der Fluggesellschaften sowie von Vertretern der Fliegerärzte, Crews und Fluggesellschaften. Das Verfahren stellt unter anderem sicher, dass bei Bedarf spezifische Untersuchungen und Laborwerte erhoben werden, und wird unabhängig von dem zeitlich befristeten Biomonitoring in aktualisierter Form seit 2017 durchgeführt. Diese Diagnostik ist unabhängig von dem zeitlich befristeten Biomonitoring jederzeit nach einem Fume-Event möglich.

Durchgangsarzte sind selbstverständlich wie alle anderen Ärzte weisungsfrei in der Ausübung ihrer medizinischen Tätigkeit. Sie entscheiden, ob sie einen Patienten krankschreiben und welche Untersuchungen sie veranlassen. In Deutschland gibt es rund 4.000 niedergelassene oder an Krankenhäusern und Kliniken beschäftigte Ärzte, die im Auftrag aller gesetzlichen Unfallversicherungsträger tätig sind.

Ablauf nach der Landung

Die Verantwortung für die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten tragen die Unternehmer. Sie haben für die Meldung

eines Fume-Events und die Versorgung der Beschäftigten im Ausland Regelungen getroffen. Während der jährlichen Unterweisung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit werden diese Maßnahmen vermittelt. Um die Betreuung der Betroffenen zu optimieren und die Dokumentation der Fume-Events zu vereinheitlichen, hat eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe 2017 einen Ablaufplan entwickelt.

- ▶ Der Kapitän stellt das Fume-Event fest und informiert seinen Flugbetrieb.
- ▶ Im Rahmen der Faktensammlung gibt das gesamte Cockpit- und Kabinenpersonal des betroffenen Fluges Auskunft, auch Crewmitglieder ohne gesundheitliche Beeinträchtigungen.
- ▶ Crewmitglieder mit gesundheitlichen Problemen sollten schnellstmöglich einen Arzt aufsuchen. Der betriebsmedizinische Dienst der Fluggesellschaft nennt den Crews geeignete ärztliche Anlaufstellen in Flughafennähe.
- ▶ Für Betroffene ist das Aufsuchen eines Durchgangsarztes erforderlich, sofern die Arbeitsunfähigkeit länger als einen Tag dauert oder sie mehr als sieben Tage behandlungsbedürftig sind.
- ▶ Die BG Verkehr erhält die Unfallanzeige von ihrem Mitgliedsbetrieb sowie den Bericht des Durchgangsarztes.
- ▶ Bei Bedarf werden vom Durchgangsarzt weitere, klinisch tätige Fachärzte hinzugezogen. Das betrifft zum Beispiel ergänzende neurologische Untersuchungen oder die Einbindung eines Lungenfacharztes.
- ▶ Betroffene sollten sich auch beim zuständigen Betriebsarzt vorstellen, da er spezifische Kenntnisse des Arbeitsplatzes hat.
- ▶ Die Fluggesellschaften erheben alle zur Unfallmeldung relevanten technischen Daten, möglichst mit Erkenntnissen der Fehlersuche, eventuell auch medizinisch relevante Hinweise. Diese Daten werden im Bedarfsfall von der zuständigen Aufsichtsperson der BG Verkehr abgerufen.

(uk)

 www.bg-verkehr.de | Webcode 16189332

▶ Fachliche Fragen:

Referat für Arbeitsmedizin im Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr. E-Mail: christoph.caumanns@bg-verkehr.de

▶ Fragen zur Unfallanzeige bei Fume-Events:

Unfallabteilung der Bezirksverwaltung Hamburg der BG Verkehr.

E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

Betroffene können sich weiterhin an einen Durchgangsarzt wenden.



Wartungstechniker
Christian Borchers trägt
bei den vorbereitenden
Arbeiten außerhalb
des Tanks ein
Atemschutzgerät.

Würfel aus
Schaumstoff
zum Auslegen
des Tanks.

Arbeitsschutz konkret

Technische Maßnahmen für die Sicherheit der Mitarbeiter sind im Arbeitsschutz die erste Wahl. Am Beispiel eines Notfallkonzepts wird deutlich, dass dabei auch Kreativität gefragt ist.

Die Begehung eines Flugzeugtanks gehört bei der Wartung und Instandhaltung von Flugzeugen zu den geplanten gefährlichen Tätigkeiten. Die Notfallmaßnahmen sind klar definiert: Im schlimmsten Fall muss die Tragfläche aufgesägt werden, um den verunglückten Mitarbeiter aus dem engen Tank zu retten. Der Flieger ist danach allerdings nicht mehr einsatzfähig. Bei Lufthansa kam es bisher noch nie zu einem derartigen Ereignis.

Wie machen wir das?

Als Lufthansa beschloss, mit der Airbus A350-Flotte ausschließlich aus München heraus zu operieren, realisierten Wartungstechniker und Arbeitsschützer bald, dass neue Anforderungen an das Sicherheitskonzept für Tankbegehungen erforderlich wer-

den würden. Der Airbus A350 besteht überwiegend aus Kohlefaserverbundwerkstoff (CFK) und dieses Material verhält sich ganz anders als Aluminium. Gemeinsam mit den Profis der Flughafenfeuerwehr unternahm ein Technikerteam um Wolfgang Brunner (verantwortlicher Wartungstechniker bei der Einführung des A350) Schneideversuche an dem alten CFK-Leitwerk eines Airbus A300. Für das standardisierte Notfallkonzept zur Bergung eines Verunglückten aus dem Tragflächentank zeigten sich schnell technische und organisatorische Grenzen. Nach den ersten Schneideversuchen rückten vier Probleme ins Visier der Arbeitsschützer:

▶ 1. Die Materialstärke aus CFK, die an der A350-Tragfläche durchtrennt werden müsste, beträgt rund zehn Zentimeter. Zudem bräuchte man ein extrabreites

Sägeblatt, damit das freigeschnittene Bauteil ungehindert herausgenommen werden kann. Eine derartige Säge könnte nicht hinreichend sicher eingesetzt werden, ohne den Menschen zu gefährden, der unmittelbar darunter bewusstlos im Tank liegt.

- ▶ 2. Wird CFK zersägt, entwickelt sich extrem viel Staub, der beim Einatmen gesundheitsschädlich ist, möglicherweise sogar krebserregend wirken kann.
- ▶ 3. Im Raum besteht die Gefahr einer Staubexplosion.
- ▶ 4. Der CFK-Staub würde sämtliche elektrischen Geräte und Einrichtungen innerhalb des Hangars kontaminieren und unbrauchbar machen. Es wäre extrem aufwendig, vorher sämtliche Geräte zu entfernen oder abzuschirmen.



© BG Verkehr/Wieland Kirk

Eine Tankbegehung unterliegt strengen Sicherheitsvorschriften.

Säge oder Schaumstoffwürfel?

Nachdem die Gefährdungen erkannt waren, diskutierten die Kollegen der Lufthansa-Technik mit dem Engineering aus Frankfurt und der Abteilung für Arbeitssicherheit verschiedene Maßnahmen. „Schneiden war ausgeschlossen, wir mussten uns etwas Neues einfallen lassen,“ erinnert sich Sicherheitsingenieur Christian Kollmannsberger. Das Problem waren dabei relativ kleine Zugangsöffnungen zwischen den Rippen der Tragfläche. Etliche solcher Rippen versteifen die Tragfläche und bilden so einzelne, mitunter auch sehr kleine Tankkammern. Treibstoff kann damit bei Veränderung der Fluglage nicht willkürlich und unkontrolliert in der Tragfläche herumschwappen. Leider verhindern die Rippen aber auch, dass ein lebloser Körper glatt darübergezogen werden kann. „Wir haben dann überlegt, wie wir einen Verunfallten unbehindert über diese ‚Hürden‘ bekommen“, so Wolfgang Brunner, „und kamen schließlich auf die Idee, relativ kleine, feste Schaumstoffwürfel einzusetzen. Die Größe der Würfel wurde dabei so bemes-

Gute technische Lösungen für mehr Sicherheit am Arbeitsplatz sind nicht zwangsläufig mit hohen Kosten verbunden.

sen, dass sie sich durch die Öffnungen einführen lassen, man stabil darauf liegen kann und die Anzahl überschaubar bleibt.“

In München legt nun der Mitarbeiter, der diesen speziellen Tankbereich betritt, vor der eigentlichen Arbeit Schaumstoffwürfel vor sich aus. „Das erinnert etwas an das Spiel Tetris“, sagt Brunner lächelnd. Außerdem trägt der Mitarbeiter einen besonderen Overall mit großen Schlaufen am Fußende. Sollte der in der vorgelagerten Tankkammer stets bereitstehende Tankretter realisieren, dass sein Kollege geborgen werden muss, kann er ihn an den Fußschlaufen packen und dank der Würfel ohne Widerstand in die größere Kammer herüberziehen. Von dort aus werden weitere Erste-Hilfe- und Rettungsmaßnahmen eingeleitet.

Gefährdungsbeurteilung als Prozess

Wieland Kirk, der als Aufsichtsperson der BG Verkehr regelmäßig am Flughafen München ist, war bei der ersten Rettungsübung dabei. „Das klappte reibungslos“, sagt er, „und gibt den betroffenen Mitarbeitern die Gewissheit, dass sie in Gefahr zuverlässig gerettet werden.“ Denn trotz Atemschutz und ständiger Überwachung bleibt bei manchen Kollegen, die in dem engen Raum arbeiten, ein Gefühl des Unbehagens. Abgesehen von der körperlichen Eignung, die vom Betriebsarzt nach klar definierten Standards überprüft wird, spielt bei der Auswahl der geeigneten Mitarbeiter deswegen auch die Psyche eine Rolle.

„Am Beispiel des Notfallkonzepts wird sehr deutlich, worauf es bei einer Gefährdungsbeurteilung ankommt“, fasst Wieland Kirk zusammen. „Sie ist nie abgeschlossen, zu Papier gebracht und ruht dann für Jahre in einer Schublade, sondern es handelt sich um einen kontinuierlichen Prozess der Anpassung und Optimierung. Aber das muss weder besonders zeitaufwendig noch teuer sein.“ (dp)



Die Max-Bögl-
Asphaltmischanlagen
können über 90 verschiedene
Asphaltsorten mischen.

Heiße Ware

Asphalt ist anspruchsvoll. Er lässt sich nur weiterverarbeiten, wenn er pünktlich mit der richtigen Temperatur auf der Baustelle ankommt. Für die Fahrer von Max Bögl kein Problem.

Asphalt ist im Straßenbau seit Jahrzehnten unverzichtbar: Moderne Fahrbahnen sind eine technische Meisterleistung, individuell zusammengesetzt aus über 90 möglichen Sorten Asphalt. Dieser muss nach definierten Qualitätsstandards hergestellt, sicher transportiert und fast auf die Minute pünktlich ausgeliefert werden. Wir haben einen Asphaltfahrer der Firmengruppe Max Bögl auf eine Nachtbaustelle der A 3 begleitet.

Da schwappt nichts in den Kurven ...

Johann Schmidt beherrscht seinen MAN TG 65 18.440 samt Thermowannenaufleger aus dem Effeff. Heute





Schichtbeginn für den gut gelaunten Johann Schmid und seinen blitzblanken Thermowannenaufleger.



Von einer speziell dafür gebauten Bühne aus spritzt Schmid vor der Beladung mit Asphalt ein Trennmittel in die Mulde.

Nacht ist der Auflieger mit gut 26 Tonnen Binderasphalt voll beladen. Schmid ist gelernter Kfz-Mechaniker. In seinen Anfängen fuhr er Tankzüge. Seit 1991 ist er als Berufskraftfahrer bei Max Bögl angestellt. Hier fährt er alles – am liebsten aber Asphalt. „Da schwappt nichts in Kurven, da zehren nicht Tausende Kilometer Strecke an meinen Nerven und es gibt in der Regel auch kein Wochenendfahrverbot“, fasst er die Vorzüge zusammen. Im diffusen Licht der Zufahrt zur Autobahnnachtbaustelle dirigiert Schmid den fast zehn Meter langen und nun 40 Tonnen schweren Zug über einen holprigen Feldweg, der kaum breiter als sein Fahrzeug ist. Damit sich die Kollegen nicht an Engstellen begegnen, sprechen sie sich per Funk ab. Denn rückwärts zu rangieren wäre hier kaum möglich – ohne Einweiser oder Rückfahrkamera (sie würde das Entladen der gut 180 Grad heißen Ware nicht lange überstehen). Nach ungezählten Bodenwellen und Schlaglöchern erreicht Schmid endlich die bereits asphaltierte Tragschicht der neuen Fahrbahn. Ab hier geht es nun zügig im flackernden Schein zahlreicher Rundumkennleuchten zum heutigen Arbeitsabschnitt.

Langlebiger Straßenbau ist eine Kunst

Ein moderner Straßenbelag besteht aus drei Schichten: der Tragschicht aus grob gekörntem Gesteinsgranulat, der Binderschicht aus oft halb so großem „Korn“ und der Fahrbahndecke aus extrem feiner Körnung (ein Millimeter oder weniger). Allen gemeinsam ist das Bitumen, das jedem Granulat zugemischt und zur perfekten Verbindung auf gut 180 Grad erhitzt wird.

Die zehn Zentimeter dicke Tragschicht der neuen Fahrbahn wurde in den vergangenen Wochen asphaltiert. Inzwischen ist sie vollständig ausgehärtet. Gestern wurde Bindemittel auf den Abschnitt gesprüht, der in dieser Nachtschicht

bearbeitet wird. Jetzt kann die etwa acht Zentimeter dicke Zwischenschicht aufgetragen werden. Den Abschluss bildet später die vier Zentimeter dicke Fahrbahndecke, insgesamt also eine rund 30 Zentimeter dicke Fahrbahn. Dieser Autobahnabschnitt soll mindestens 30 Jahre halten.

Bei Tag beobachten Zuschauer die Bauarbeiten von der Autobahnbrücke aus.

Schicht für Schicht

Die Asphaltsschichten werden durch sogenannte Fertiger aufgebracht. Diese mächtigen Maschinen mit Raupen-antrieb müssen ohne Unterbrechung mit exakt temperiertem Asphalt versorgt werden. Damit das klappt, wird der Asphalt zuerst in einen sogenannten Beschicker gefüllt. Dieser Asphaltssammler fährt ebenfalls auf Raupen, besteht aus einem Einfülltrichter sowie speziellen Förderbändern (den „Kratzbändern“) und ist im professionellen Straßenbau unentbehrlich. Über den Beschicker erreicht die Asphaltmischung den Fertiger und von dort gelangt sie über Verteilerschnecken an die beheizten Einbaubohlen. Die Bohlen besitzen Vibrationseinrichtungen, die den Asphalt bereits vorverdichten. Tonnenschwere Walzen sorgen zum Schluss für die endgültige Verdichtung der Asphaltdecke. Das Verfahren wird je nach Straßentyp und den Vorgaben des Auftraggebers modifiziert.





Während Schmidt den Beschicker mit Asphalt füllt, wird sein Lkw zentimeterweise vorwärts geschoben.



Hier ist die recht grobe Körnung des Binderasphalts gut zu erkennen.



Der heiße Asphalt wandert vom Beschicker in den Fertiger.



Die Heckstoßstange ist während des Abladens weggeklappt.

Auch Johann Schmidt hat inzwischen den Beschicker erreicht und lädt das Mischgut genau mittig in den Aufnahme- und Abfuhrtrichter. Hilfestellung auf den letzten Metern rückwärts erhält er nur durch Handzeichen seiner Baustellenkollegen, denn Rufe und Pfiffe gehen im Lärm der sich zentimeterweise voranbewegenden Baumaschinen nahezu unter. „Rückwärtsfahren sollte man bei diesem Job schon beherrschen“, lautet Schmidts trockener Kommentar.

Innen heiß – außen kalt: Seit 2019 ist der Einsatz von Thermoaufliegern für jeglichen Straßenneubau zwingend vorgeschrieben.

Bloß keine Erschütterungen

Einmal angedockt, wird Schmidts 40-Tonner vom Abdrückbalken des Beschickers – einem Rollensystem, das an den hinteren Reifen des Anhängers anliegt – automatisch vorwärts geschoben. Johann Schmidt steuert jetzt mit voller Konzentration und viel Erfahrung über die Kipphöhe der Thermowanne den gleichmäßigen Abfluss des Asphalts in den Einfülltrichter. „Wir könnten auch direkt in den Fertiger kippen, aber wir dürften ihn dabei auf gar keinen Fall berühren“, erzählt Schmidt. Denn jede noch so kleine Vibration könnte zu Unebenheiten auf der Fahrbahndecke führen, die sich kaum korrigieren lassen.“

Vor allem die moderaten Temperaturen dieser als regenfrei prognostizierten Sommernacht sind der Grund für die Aufbringung der Binderdecke zur Schlafenszeit. Die Tragschicht ist vom sonnigen Tag noch gut temperiert und kann sich nun mithilfe des aufgespritzten „Klebers“ optimal mit der Binderschicht vereinen. Es dauert nur wenige Minuten, dann sind 26 Tonnen Mischgut im Schlund des Beschickers verschwunden und über die Kratzbänder auf dem Weg zum Fertiger. An dessen Heck bleiben sie als neue, heftig dampfende Fahrbahndecke zurück. Danach wird stundenlang gewalzt, bis die Asphaltdecke auftragsgemäß verdichtet ist.

Der Fertiger darf nicht stillstehen

Mindestens dreimal wird Johann Schmidt heute Nacht 26 Tonnen Binderasphalt im Trichter des Beschickers abliefern – gemeinsam mit 20 Kollegen und deren Thermowannenzügen, die ihr Mischgut allesamt im gut 80 Kilometer entfernten Asphaltmischwerk der Firmengruppe Max Bögl in Sengenthal laden. Bögl betreibt aktuell drei Mischwerke, die strategisch über ganz Deutschland verteilt liegen. Hinzu kommen noch mobile Anlagen. Per Funk stimmen sich alle Fahrer mit den Kollegen im Asphaltmischwerk ab, sodass eine unterbrechungsfreie Anlieferung auf der Baustelle sichergestellt ist. „Dass



Nachdem der Fertiger die Asphaltdecke aufgetragen hat, verdichten tonnenschwere Walzen die Fahrbahndecke.

der Fertiger niemals wegen Asphaltmangel stillsteht, ist eigentlich der einzige Termindruck, den wir haben“, sagt Schmidt entspannt.

Im Fuhrpark stehen 50 Thermoauflieger zur Verfügung. Derzeit beschäftigt das Unternehmen rund 70 Fahrerinnen und Fahrer, die bei Bedarf von eigenen Fahrlehrern ausgebildet und für den Umgang mit Thermoaufliegern geschult werden. Wie fast die gesamte Branche sucht auch Max Bögl ständig Personal.

Nacharbeit hat auch Vorteile

Schmidt kratzt nach dem Abladen an der Seite der Baustelle die letzten Asphaltreste mit einem großen Spachtel vom Rand der Thermowanne ab und klappt die Heckstoßstange des Aufliegers fahrbereit herunter. Dann geht es über freie Straßen durch die stockdunkle Nacht zurück zum Mischwerk. Der Ladevorgang dauert dort samt „Papierkram“ nur wenige Minuten und schon ist die nächste Lieferung auf dem Weg zur Nachtbaustelle.



Gegen die Nachtarbeit hat Schmidt wenig einzuwenden. „Der größte Nachteil ist, dass ich in Wochen mit Nachtschichten meine Frau kaum zu Gesicht bekomme“, resümiert der 58-Jährige, „denn sie arbeitet tagsüber. Aber das

Teer darf wegen seiner krebserregenden Wirkung im Straßenbau nicht mehr verwendet werden, Bitumen gilt bei korrekter Verarbeitung als unschädlich.

Fahren selbst ist deutlich angenehmer und entspannter. Die Straßen sind frei und die Arbeitszeiten klar geregelt.“ Und außerdem: Bögl tauscht alle fünf Jahre die Zugmaschinen aus. In ein paar Wochen bekommt Schmidt eine neue – mit allen modernen Assistenzsystemen, die die Fahrt mit der 180 Grad heißen Ware noch sicherer machen werden.

Text und Fotos: Heinz E. Studt

Asphalt, Teer, Bitumen – eine Richtigstellung

Bis Ende des 20. Jahrhunderts bestand der massenhaft verwendete Baustoff Asphalt aus dem – wie wir heute wissen – stark gesundheitsgefährdenden Basisstoff Teer, der aus Holz oder Kohle gewonnen wird. Teer ist seit 1984 im Straßenbau verboten, geregelt in den Technischen Regeln für Gefahrstoffe. Der heutige Baustoff Asphalt basiert auf dem Bindemittel Bitumen, einem aus Erdöl gewonnenen halbfesten Kohlenwasserstoffgemisch mit schwarzer (teergleicher) Farbe. Je nach gewünschter Asphaltart werden verschiedene Gesteinskörnungen mit heißem Bitumen zu verarbeitungsbereitem Asphalt gemischt. Grundsätzlich unterschieden wird zwischen Guss- und Walzasphalt. Teer darf man heutzutage weder verwenden noch wiederaufbereiten. Er muss als Sonderabfall entsorgt werden.



Mehr Erfolg durch Organisation

© BG Verkehr/Heinz E. Studt

Arbeitssicherheit im Unternehmen hat viel mit guter Organisation zu tun. Die Kampagne **komm mit mensch** hilft dabei.

Über vorbildliche Unternehmen, die in Sachen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz konsequent und fantasievoll handeln, wird gern und oft berichtet. Und genauso oft hört man den Hinweis, so was funktioniere vielleicht in einer Verwaltung, aber doch nicht in den mobilen Betrieben, die bei der BG Verkehr mehrheitlich versichert sind. Zugegeben, die Organisation ist schwieriger – aber unmöglich?

Die Führung ist gefragt

Gerade bei der Organisation des Arbeitsschutzes dürfen Führungsverantwortliche nicht darauf hoffen, dass sich schon alles von selbst finden wird. Denken Sie zum Beispiel an den Umgang mit Mängeln und Fehlern. Wer konstruktiv mit Fehlern umgeht, nutzt sie, um daraus zu lernen – und es beim nächsten Mal besser zu machen. Über Fehler im Betrieb darf man nicht einfach hinwegsehen, man muss sie benennen und den Beteiligten klarmachen, welche Konsequenzen drohen.

In der Praxis beobachten wir allerdings häufig, dass Unternehmen einen unverbindlichen, manchmal sogar nachlässigen Umgang mit Fehlern pflegen. Erst nachdem etwas Gravierendes passiert ist, folgen Konsequenzen – dann aber gleich drastische. So ein Verhalten ist nicht konstruktiv und erscheint willkürlich. Die Betroffenen werden überlegen, ob sie ihre Fehler in Zukunft nicht besser unter den Teppich kehren. Es geht auch anders: Der konstruktive Umgang mit Fehlern setzt ein offenes und vertrauensvolles Miteinander im Betrieb voraus. Dann trauen sich die Beschäftigten, Fehler zugeben, sie zu analysieren und gemeinsam zu überlegen, was getan werden muss, damit sich ein Problem nicht wiederholt.

Ähnliches gilt auch für Mängel. Wer immer wieder erlebt, dass Mängel an Fahrzeugen oder Arbeitsmitteln ignoriert werden, wird auch selbst nichts dazu sagen. Wollen Führungsverantwortliche dieses Verhalten ändern, müssen sie ihre eigene Einstellung ändern und neue Prioritäten setzen – zum Beispiel eine Leitidee formulieren wie „Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten gehen immer vor“.

komm **mit** mensch

Sicher. Gesund. Miteinander.

Praktisch bewährt hat sich ein betriebsinternes Meldesystem für Fehler, um die zuständigen Stellen schnell zu informieren. Im Bereich Transport und Verkehr lässt sich das leicht mit der Abfahrtskontrolle verbinden.

Motivation durch Wissen

Fundierte Informationen helfen dabei, die Mitarbeiter zu gesundheitsbewusstem und sicherheitsgerechtem Verhalten zu motivieren. Zur Vermittlung von Wissen gibt es im betrieblichen Alltag zwei wichtige Werkzeuge:

1. Einweisung: Eine gute Einweisung zu Beginn einer Tätigkeit zeigt neuen Kolleginnen und Kollegen, wie sie ihre Aufgaben richtig erfüllen, wo Gefahren bestehen und welche Maßnahmen zum Schutz vor Unfällen unerlässlich sind. Dazu gehört unbedingt auch die Benutzung der Persönlichen Schutzausrüstung.

2. Unterweisung: Die jährliche Unterweisung zur Arbeitssicherheit frischt vorhandenes Wissen auf, etwa zum Brandschutz im Betrieb. Darüber hinaus lädt der Vorgesetzte die Belegschaft anlassbezogen ein, zum Beispiel nach einem Unfall oder Beinaheunfall.

Die Unterweisung sollte mehr als ein Vortrag sein. Werden die Beschäftigten zum Mitreden oder Mitmachen aufgefordert, bleiben die Inhalte besser im Gedächtnis haften. Die Unterweisung ist Aufgabe der Vorgesetzten. Dabei können sie sich von den Fachkräften für Arbeitssicherheit und Betriebsärzten unterstützen lassen.

Die Themen der jährlichen Unterweisung müssen dokumentiert werden, die Teilnehmer bestätigen ihre Anwesenheit mit ihrer Unterschrift.

Regelkonform, vorausschauend oder gleichgültig?

Führungsverantwortliche sollten die „Kultur des Arbeitsschutzes im Unternehmen“ regelmäßig kritisch hinterfragen. Die Kampagne kommmitmensch bietet dafür einen sogenannten Kurzcheck an. Anhand einer Ampel können sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch die Geschäftsleitung eine Einschätzung treffen – die Skala reicht von gleichgültig über regelorientiert bis zu wertschöpfend (siehe Grafik rechts).

Jedes Unternehmen sollte mindestens die Stufe regelorientiert erreichen, also über eine funktionierende Arbeitsschutzorganisation verfügen. Aber zufrieden sein kann ein verantwortungsbewusster Arbeitgeber damit noch lange nicht: Erst wer in seinem Unternehmen bei allen Entscheidungen Sicherheit und Gesundheit mitdenkt, wer das Wissen der Mitarbeiter nutzt und sie beteiligt, wer nicht abwartet, ob sich ein Problem zeigt, sondern vorausschauend seine Arbeitsprozesse analysiert und mögliche Fehler im Vorfeld ausräumt, ist auf dem Weg zu den beiden höchsten Stufen. Und damit ist er auf dem Weg zu einem Unternehmen, das Sicherheit und Gesundheit nicht als zusätzliche Verpflichtung erlebt, sondern seine Leistungsfähigkeit durch sichere Arbeitsplätze und gesunde und motivierte Mitarbeiter steigert. (rb)

➕ Infos und kostenlose Materialien zur Kampagne:
www.kommmitmensch.de

Zur Nachahmung empfohlen

Die BG Verkehr hat 2019 auf mehreren Messen zufällig ausgewählte Standbesucher gefragt, wie in ihrem Betrieb das Fehlermanagement geregelt sei (natürlich anonym). Die Rückmeldung war durchaus positiv: Von 170 befragten Personen gab die Mehrzahl an, dass sie ihre Vorgesetzten auf einem Meldezettel und außerdem oft noch

mündlich über Probleme oder Mängel an Fahrzeugen im Betrieb informiert.

Auch die Häufigkeit der Unterweisungen im Unternehmen interessierte uns. Drei Viertel der Befragten gaben an, mindestens einmal im Jahr oder öfter unterwiesen zu werden, lediglich ein Viertel verneinte die Frage.

Und wie handeln Sie?



Vorausschauend
Wir steigern unsere Leistungsfähigkeit.



Proaktiv
Wir suchen aufmerksam nach Frühwarnsignalen und Verbesserungsmöglichkeiten.



Regelorientiert
Wir kontrollieren Risiken mit Regeln.



Reagierend
Wir werden aufmerksam, nachdem etwas passiert ist.



Gleichgültig
Wen interessiert's? Weiter so, solange es geht!

Der Betriebsarzt – das unbekannte Wesen?

Jeder Arbeitgeber ist verpflichtet, sich von einem Betriebsarzt beraten zu lassen. Die Wirklichkeit sieht leider immer noch anders aus. Wir beantworten häufige Fragen zu dem Thema.

Ich habe einen kleinen Betrieb mit vier Angestellten, zwei davon in Teilzeit. Brauche ich da wirklich einen Betriebsarzt?

Ja, brauchen Sie. Die Anzahl der Mitarbeiter spielt keine Rolle. Sobald ein Unternehmer auch nur einen Mitarbeiter fest einstellt, muss er eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und einen Betriebsarzt bestellen, die ihn zu Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes im Betrieb beraten.

Ist das eine ganz neue Vorschrift?

Nein, das gilt schon seit 1974 und steht im Arbeitssicherheitsgesetz, genau genommen im „Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ (Arbeitssicherheitsgesetz – ASiG). Der Gesetzgeber erkannte damals, dass zwar der Unternehmer für alles verantwortlich ist, er aber nicht alles wissen kann. Daher verpflichtete der Gesetzgeber den Arbeitgeber dazu, das Fachwissen eines Betriebsarztes zu nutzen, um die Arbeit so zu gestalten, dass eine Gefährdung für das Leben sowie die körperliche und die seelische Gesundheit der Beschäftigten nach Möglichkeit vermieden wird. Dabei soll er den aktuellen Stand der Arbeitsmedizin und der Hygiene berücksichtigen. Auf dieser Logik bauen alle Arbeitsschutzvorschriften mit den darin enthaltenen Anforderungen zur Arbeitsmedizin auf.

Welche Aufgaben hat der Betriebsarzt konkret?

Er soll den Arbeitgeber und die Beschäftigten beraten: Was kann getan werden, damit die Gesundheit der Beschäftigten im Betrieb nicht gefährdet wird? Dafür gibt es viele Anlässe, zum Beispiel bauliche Maßnahmen,

den Umgang mit Stoffen, die ein erhöhtes Gefährdungspotenzial haben, die Auswahl von Hautschutzmitteln oder das vermehrte Auftreten von Gesundheitsproblemen, die mit dem Arbeitsplatz zu tun haben könnten.

Bei der Gefährdungsbeurteilung, die jedes Unternehmen haben muss, arbeiten idealerweise Betriebsarzt, Fachkraft für Arbeitssicherheit und Arbeitnehmervertreter zusammen. Auf jeden Fall ist wichtig, dass der Betriebsarzt die Arbeitsbedingungen in der Branche gut kennt, dass er wirklich weiß, wie die Arbeitsplätze und besonderen Belastungen aussehen und dass er das Vertrauen der Beschäftigten genießt. Denn er berät und untersucht sie gegebenenfalls auch im Rahmen der arbeitsmedizinischen Vorsorge.

Muss denn jeder Arbeitnehmer zum Betriebsarzt?

Nein, der Gesetzgeber hat genau festgelegt, bei welchen Belastungen am Arbeitsplatz eine Vorsorge durchgeführt werden muss. Welche Tätigkeiten im Einzelnen eine Vorsorge erfordern, kann man in der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge nachlesen. Der Arbeitnehmer wiederum kann eine Vor-

Für den Betriebsarzt gilt wie für jeden anderen Arzt auch die ärztliche Schweigepflicht.

sorge beantragen, wenn er den begründeten Verdacht hat, dass die Arbeitsbedingungen sich nachteilig auf seine Gesundheit auswirken (Wunschvorsorge).

Aber meine Angestellten haben doch schon die Eignungsuntersuchung hinter sich!

Die arbeitsmedizinische Vorsorge ist aber keine Eignungsuntersuchung, wie wir sie zum Beispiel für Berufskraftfahrer, Piloten oder Seeleute kennen. Die Eignungsuntersuchung klärt vor Beginn eines Arbeitsverhältnisses ab, ob der Bewerber den Anforderungen des Berufs gewachsen ist. Im Übrigen sind Eignungsuntersuchungen nur anlassbezogen möglich und sollen vor allem verhindern, dass andere Beschäftigte oder Dritte durch ungeeignete Kolleginnen oder Kollegen gefährdet werden.

Erfährt der Chef, was bei der Vorsorge herausgekommen ist?

Nein, es gilt wie sonst auch die ärztliche Schweigepflicht.

Woher weiß der Unternehmer dann, dass Handlungsbedarf besteht?



© Getty Images / Kniel-Symnatzschke

Der Betriebsarzt wird ihn – ohne auf einzelne Personen einzugehen – darüber informieren, dass die Arbeitsschutzmaßnahmen nicht ausreichen.

Wer bezahlt die Vorsorge?

Allein der Arbeitgeber trägt die Kosten der arbeitsmedizinischen Vorsorge und er darf die Beschäftigten in keiner Weise daran beteiligen. Das gilt auch für körperliche und klinische Untersuchungen oder Impfungen.

Das kann sich doch kaum ein Betrieb leisten!

Für die betriebsärztliche Betreuung gibt es ganz unterschiedliche Modelle, die kostengünstiger sind, als viele denken. Für unsere kleinen und mittelgroßen Mitgliedsunternehmen mit maximal 50 Beschäftigten ist oft der Arbeitsmedizinische und Sicherheitstechnische Dienst (ASD) der BG Verkehr die beste Lösung.

Ich habe einen Mitarbeiter, der schon mehrmals wegen Rückenschmerzen arbeitsunfähig war. Nun hätte ich gern, dass sich unsere Betriebsärztin den Fall genauer anschaut, aber der Angestellte will sich von ihr nicht untersuchen lassen. Muss ich das akzeptieren?

Ja, denn Sie können niemanden zur Untersuchung zwingen. Aber Sie könnten sich mit dem Betriebsarzt darüber beraten, ob betriebliche Ursachen als Auslöser für die Rückenschmerzen infrage kommen. Oft ist eine Schulung zum rückenschonenden Heben und Tragen sinnvoll.

Wo finde ich einen Betriebsarzt?

Es gibt eine Vielzahl von Angeboten und Betreuungsmodellen. Für erste Informationen hilft ein Blick ins Internet oder auf die Gelben Seiten im Telefonbuch.

Kontrolliert die BG Verkehr, was der Betriebsarzt im Unternehmen macht?

Falls wir bei einer Betriebsbesichtigung Zweifel an einer angemessenen betriebsärztlichen Betreuung haben, würden wir uns die einzelnen Maßnahmen des Betriebsarztes nachweisen lassen. (dp)

+ Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV)
www.bmas.de

DGUV Information 250-010
„Eignungsuntersuchungen in der betrieblichen Praxis“
<https://publikationen.dguv.de>

www.asd-bg-verkehr.de

DIE ARBEITSMEDIZINISCHEN VORSORGEUNTERSUCHUNGEN

	Wann	Arbeitgeber ...	Beschäftigte ...
Pflichtvorsorge	Besonders gefährdende Tätigkeiten (gem. Anlage zur ArbMedVV)	... müssen die Vorsorge regelmäßig veranlassen und dürfen die Tätigkeit erst ausüben lassen, wenn der Beschäftigte daran teilgenommen hat	... müssen den Termin wahrnehmen
Angebotsvorsorge	Gefährdende Tätigkeiten (gem. Anlage zur ArbMedVV) und bei Erkrankungen im möglichen ursächlichen Zusammenhang mit der Tätigkeit	... müssen die Vorsorge vor Aufnahme der Tätigkeit und regelmäßig anbieten	... können das Angebot ablehnen oder annehmen
Wunschvorsorge	Tätigkeiten, bei denen ein Gesundheitsschaden nicht auszuschließen ist	... müssen die Vorsorge ermöglichen	... müssen selbst aktiv werden

Ihre Frage:

Haftet der Arbeitgeber für Impfschäden?

Tanja Sautter, Juristin bei der BG Verkehr, antwortet:

Das Bundesarbeitsgericht hat das in einem aktuellen Fall negativ beschieden: Die Klägerin ließ sich von der Betriebsärztin gegen Grippe impfen. Der Arbeitgeber hatte zur Teilnahme aufgerufen und die Kosten übernommen. Wenige Stunden nach der Impfung klagte die Frau über starke Schmerzen und Bewegungseinschränkungen im Bereich der Halswirbelsäule. Im Beipackzettel der Impfstoffe waren mögliche Nebenwirkun-

© Gettyimages / Asawin_Klabma



gen aufgelistet. Deshalb ging die Klägerin davon aus, dass sie einen Impfschaden erlitten habe, für den ihr Arbeitgeber haften müsse, und forderte Schadenersatz und Schmerzensgeld. Ohne Erfolg. Das Bundesarbeitsgericht argumentierte, dass kein Behandlungsvertrag zwischen Arbeitgeber und Mitarbeiterin bestanden

habe und somit der Arbeitgeber nicht zur Aufklärung über mögliche Risiken der Impfung verpflichtet gewesen sei. Sollte die Betriebsärztin ihre Aufklärungspflichten vernachlässigt haben, sei dieser Fehler nicht dem Arbeitgeber zuzurechnen. (Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 21.12.2017, Az. 8 AZR 853/16)



© Westend61/KOALA3 by iterranux.com

Unfallversicherungsschutz auch an einem „Probetag“?

Im SicherheitsProfi 3-2019 haben wir über den Versicherungsschutz bei Probearbeit berichtet. Kurz nach Druckfreigabe fällte das Bundessozialgericht ein Urteil, das unserer Darstellung zu widersprechen scheint. Das Gericht hatte einem Kläger recht gegeben, der an einem Probearbeitstag als Lkw-Fahrer tätig war, dabei einen schweren Unfall erlitt und auf Anerkennung eines Arbeitsunfalls klagte. Obwohl es in Medienberichten teilweise anders

klingt, sind aber trotz dieses Urteils Probearbeitstage weiterhin nur in Ausnahmefällen versichert. Grund: Bei einem unverbindlichen „Schnupper-tag“ geht es normalerweise um das gegenseitige Kennenlernen, die Arbeitsleistung steht dabei im Hintergrund. Bei einer „richtigen“ Probearbeit wie in dem entschiedenen Fall übernimmt der Bewerber dagegen auf Anweisung des Chefs betrieblich notwendige Arbeiten – ebenso wie die regulär Be-

schäftigten. Damit handelt es sich um ein Arbeitsverhältnis, aus dem auch ein Anspruch auf Bezahlung entsteht. Auch nach dem BSG-Urteil bleibt es also dabei: Die private Arbeitssuche und Verhandlungen über den Abschluss eines Arbeitsvertrages einschließlich Probetag sind dem eigenwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen und stehen grundsätzlich nicht unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Ausnahmen bestätigen die Regel.

109.346 Kinder

sind im vergangenen Jahr auf ihrem Schulweg verunglückt, meldet die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung. Etwa die Hälfte der Kinder stürzte auf dem Gehweg oder an einer Haltestelle und verletzte sich dabei an Armen, Beinen oder am Kopf. Ein Viertel der Unfälle auf dem Schulweg ereignete sich mit dem Fahrrad.



© Gettyimages / 13re_design



Lohnnachweis nur noch digital

Der digitale Lohnnachweis wurde erfolgreich in das DEÜV-Meldeverfahren integriert. Zum zweiten Mal erfolgt die Abgabe des Lohnnachweises ausschließlich auf digitalem Weg.

Das beitragspflichtige Arbeitsentgelt ist in der gesetzlichen Unfallversicherung eine wesentliche Grundlage für die Beitragsberechnung zur Arbeitnehmersicherung. Jeder Unternehmer, der Arbeitnehmer und/oder Aushilfen beschäftigt, muss einmal im Jahr den digitalen Lohnnachweis abgeben. **Die Abgabefrist für 2019 endet am 16. Februar 2020. Bitte beachten Sie die gesetzliche Frist zur Abgabe des digitalen Lohnnachweises. Geht der Lohnnachweis nicht, nicht rechtzeitig oder unvollständig ein, schätzt die BG Verkehr die Lohnsummen.**

Die BG Verkehr berechnet auf Basis des digitalen Lohnnachweises Ihre Beiträge. Den Bescheid für die Umlage 2019 erhalten Sie im Frühjahr 2020.

In drei Schritten zur Abgabe

1. STAMMDATEN ABRUFEN

Zuerst rufen Sie über Ihr Entgeltabrechnungsprogramm die Stammdaten des Unternehmens ab. Hierfür brauchen Sie Ihre Zugangsdaten, die Sie im Extranet der BG Verkehr finden. Die Zugangsdaten bestehen aus der

- ▶ **Betriebsnummer** der BG Verkehr (BBNRUV): 15141364
- ▶ **Mitgliedsnummer**
- ▶ **PIN**

2. STAMMDATEN ÜBERNEHMEN

Als Nächstes übernehmen Sie die Stammdaten in das Entgeltabrechnungsprogramm.

3. MELDUNG AN DIE BG VERKEHR

Nach der Datenübernahme melden Sie den digitalen Lohnnachweis aus dem Entgeltabrechnungsprogramm an die BG Verkehr. Bei erfolgreicher Datenübermittlung erhalten Sie von uns eine Bestätigung (Quittung), die Sie über das Entgeltabrechnungsprogramm abrufen können. Hat das Unternehmen mehrere Stellen zur Lohn- und Gehaltsabrechnung, muss jede dieser Abrechnungsstellen einen Stammdatenabruf durchführen und den Lohnnachweis abgeben. Die BG Verkehr erwartet für jeden Abruf einen Teillohnachweis und fasst diese zur Beitragsberechnung im Beitragsbescheid zusammen.

Digitaler Lohnnachweis ohne Entgeltabrechnungsprogramm

Wird in Ihrem Unternehmen kein Entgeltabrechnungsprogramm genutzt, geben Sie den digitalen Lohnnachweis über die Ausfüllhilfe sv.net ab.

Eine Bitte: Geben Sie den Nachweis nicht „aus Sicherheitsgründen“ doppelt ab. Anleitungen zum Ausfüllen finden Sie im Internet.

Ralf Schäfer

Mitgliederabteilung der BG Verkehr

+ Informationen zum digitalen Lohnnachweis:
www.dguv.de | Webcode: d981926

Zugangsdaten zum digitalen Lohnnachweis:
E-Mail: LN-digital@bg-verkehr.de
Tel.: 040 3980 1218

Infos zur Ausfüllhilfe sv-net:
www.itsg.de/oeffentliche-services/sv-net

Ein Mann kämpft um seinen beruflichen Traum

Ein kurzer Augenblick und das ganze bisherige Leben ändert sich. So einen Moment erlebt Wladimir Isbrecht am 13. April 2016. Bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Lkw erleidet der Berufskraftfahrer einen schweren Unfall.



Schwer verletzt wird der damals 38-Jährige, der für eine mittelfränkische Spedition fährt, in die Universitätsklinik Ulm eingeliefert. Seine linke Hand und ein Stück des Unterarms müssen amputiert werden. In der Schädeldecke klafft ein Loch. Die Hüfte ist so schwer verletzt, dass später ein künstliches Gelenk eingesetzt werden muss.

„Wie viel die Gesundheit und das eigene Leben wert sind, bemerkt man erst, wenn die Angst da ist, es zu verlieren“, fasst Isbrecht seine Gefühle nach dem Unfall zusammen. Und er beschließt zu kämpfen. „Ich bin aus dem Koma erwacht und wollte nur eines: unbedingt wieder Lkw fahren!“ Rüdiger Curth, der als Reha-Berater der BG Verkehr Wladimir Isbrecht wenige Tage nach seinem Unfall in der Klinik besucht, erinnert sich: „Ich war damals skeptisch, ob das jemals wieder möglich sein würde.“

„In einem Jahr fahre ich wieder Lkw“

Für Wladimir Isbrecht beginnt eine lange Leidenszeit. Monatlang liegt er im Krankenhaus. Bei der Heilung der Kopfverletzungen stellen sich Komplikationen ein. Der Patient wird in die BG Klinik Murnau verlegt. Die Fachärzte in dieser auf rekonstruktive Unfallchirurgie und Orthopädie spezialisierten Klinik implantieren Wladimir Isbrecht ein neues Stück Schädeldecke und versorgen ihn mit einer Bionik-Handprothese. Diese Prothese nimmt Signale der Muskeln und die dabei entstehende Spannung auf und verarbeitet sie zu Be-

wegungen der Prothesenfinger. Der Umgang damit muss aber geduldig gelernt werden.

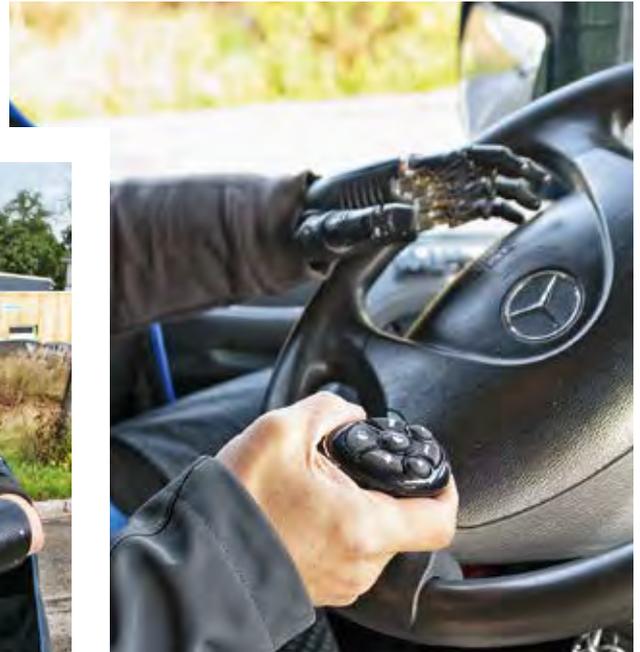
Ein Team aus Ärzten und Physiotherapeuten kümmert sich intensiv darum, dass Isbrecht seine neue Hand schließlich wie selbstverständlich benutzen kann. Und dennoch: „Als ich meinem Professor in Murnau sagte, dass ich in einem Jahr wieder Lkw fahre, hat er das nicht geglaubt“, berichtet Isbrecht. Für Tätigkeiten, bei denen er mehr Kraft braucht, bekommt er alternativ zu der Hand einen robusten Greifer. Die BG Verkehr kommt für die Kosten auf. „Unser Ziel ist es, dass die Versicherten möglichst ohne größere Einschränkungen wieder in ihr soziales und berufliches Leben zurückkehren können. Deshalb zahlen wir die gesamte medizinische Behandlung und alle Hilfsmittel, die dazu notwendig sind“, erklärt Rüdiger Curth.

Gitarre spielen ist vorbei, aber Holz hacken geht gut.

Die gemeinsamen Anstrengungen von Patient, Ärzten und Therapeuten zeigen immer deutlichere Erfolge. Isbrecht, Curth und eine Betreuerin vom Berufsförderungszentrum Westmittelfranken vereinbaren daraufhin Praktika, um die Belastbarkeit des Patienten an verschiedenen Arbeitsplätzen zu erproben. Seinen Traum, wieder am Steuer eines Lkw zu sitzen, gibt Wladimir Isbrecht aber nicht auf. Er kämpft weiter, trainiert und übt uner-



Wladimir Isbrecht mit Rüdiger Curth von der BG Verkehr (rechts), Katharina Hofer-Steinert vom Berufsförderungszentrum Westmittelfranken und seinem Arbeitgeber Felix Köhler.



© BG Verkehr/Heinz E. Studt



Mit Erfolg zurück in den Beruf: „Wenn es am Lkw was zu reparieren gibt, sage ich meinem Chef immer, lass mich das machen. Dauert zwar länger, aber ich kann das“, freut sich Wladimir Isbrecht.

Der Lkw erhielt am Lenkrad einen Handgriff mit Multifunktionsknopf, über den unter anderem Blinker, Hupe und Licht bedient werden.

müde. Und diese Hartnäckigkeit zahlt sich schließlich aus: Die Ärzte bescheinigen ihm seine Fahrtauglichkeit. Geschafft – Isbrecht bekommt dank des Gutachtens der Führerscheinstelle seinen Lkw-Führerschein mit einigen Auflagen zurück.

Nachts wird Ware an Discounter geliefert

Wladimir Isbrecht bekommt eine Chance bei der Spedition Köhler in Hemmersheim. Das Praktikum zur Erprobung absolviert er erfolgreich und bekommt anschließend sofort ein Jobangebot. Damit er den Lkw selbstständig bedienen kann und die Führerscheinauflagen erfüllt werden, sind allerdings Anpassungen des Fahrzeuges notwendig. Die BG Verkehr übernimmt die Kosten für einen Multifunktionsknopf, der eine einfachere Handhabung verschiedener Bedienelemente ermöglicht. Außerdem zahlt die BG Verkehr sechs Monate

lang einen Teil des Lohns. Auch der private Pkw, mit dem Isbrecht jeden Tag mehr als 80 Kilometer zur Arbeit fährt, wird an die Bedürfnisse des Handamputierten angepasst. „Die Anstrengungen haben sich gelohnt“, freut sich Rüdiger Curth. Die Tätigkeit in der neuen Firma klappt unverändert gut. Wladimir Isbrecht liefert nachts Ware an einen Discounter. „Dass er es geschafft hat, alle damit verbundenen Aufgaben überwiegend allein zu erledigen, nötigt mir großen Respekt ab.“

Für Wladimir Isbrecht und seine Familie findet damit eine lange Zeit der Schmerzen, der Unsicherheit und der Entbehrungen ein gutes Ende, auch wenn einige Einschränkungen bleiben: „Für meine Freizeit musste ich mir neue Hobbys suchen“, erzählt Isbrecht, „Gitarre spielen kann ich nicht mehr, ich hab's versucht. Aber Holz hacken geht gut“, freut er sich. (ba)

Nachtsicht

Wenn Sie am Steuer Ihres Fahrzeugs in dieser dunklen Jahreszeit Menschen bemerken, die ein unbeleuchtetes Fahrrad fahren, haben Sie gegenüber anderen schon einen besonderen Vorteil: Sie haben das Fahrrad und die Person darauf bemerkt. Warum eigentlich? Viele Fahrradfahrende scheinen es ja geradezu darauf anzulegen, auf keinen Fall gesehen zu werden. Das Licht, das schon im Sommer kaputt war, aber nicht gebraucht wurde, ist immer noch nicht repariert, eine dunkle Jacke ist kleidsamer und reflektierende Materialien sind uncool. Diese Radlerinnen und Radler sind fest davon überzeugt, dass sie trotzdem gesehen werden. Sie, liebe Leserin, lieber Leser, haben das geschafft und damit vielleicht ein Leben gerettet – weil Sie entweder sehen wie

ein Adler oder erkannt haben, dass man besser hin und wieder prüfen lässt, ob das noch so ist. Nachts kommt es nicht nur auf eventuell erforderliche, optimale Korrektur der Sehschärfe an, sondern zum Beispiel auch auf die Blendempfindlichkeit und das Kontrastsehen. Sie haben sich in letzter Zeit augen- oder betriebsärztlich untersuchen lassen, haben eine neue Brille, vielleicht sogar eine neue Linse wegen einer Linsentrübung, wie sie viele Menschen im Laufe des Lebens betrifft? Super für die unbeleuchteten Radfahrer im Winter, vielen, vielen Dank dafür! Liebe Radfahrende, nicht alle Menschen, die am Straßenverkehr teilnehmen, sind so umsichtig wie die Leserinnen und Leser dieser Kolumne. Ich würde mein Leben zumindest nicht davon abhängig machen.



© Ralf Höhne/BG Verkehr

Dr. Jörg Hedtmann

Leiter des Geschäftsbereichs
Prävention



**Erste Hilfe
aktuell**

Lagern bei Bewusstlosigkeit

Ist ein Mensch bewusstlos, befindet er sich immer in Lebensgefahr. Weil die Muskulatur völlig erschlafft ist, sind die Schutzreflexe ausgeschaltet. Daher besteht die Gefahr, dass die Zunge in den Rachenraum sinkt und dort die Atemwege verschließt. Weil außerdem der Hustenreflex außer Kraft gesetzt ist, können Speichel, Erbrochenes oder Blut in die Atemwege gelangen und zur Erstickung führen. Deswegen muss auf jeden Fall der Notruf abgesetzt werden.

Falls jemand regungslos daliegt, sprechen Sie ihn laut an und fassen ihn kräftig an den Schultern. Erfolgt darauf keine Reaktion, muss der Bewusstlose in die Seitenlage gebracht werden, damit er nicht erstickt. Dazu knien Sie seitlich neben ihm, fassen die Person an Schulter und Oberschenkel und ziehen sie vorsichtig zu sich. So wird der leblose Körper auf die Seite gelegt.



© DRK

Sollte es dabei passieren, dass die Person in die Bauchlage kommt, ist das nicht weiter tragisch. Denn wichtig ist nur eins: Die Zunge darf die Atemwege nicht verschließen und Flüssigkeit muss abfließen können. Um dies zu gewährleisten, beugen Sie den Kopf des Bewusstlosen nackenwärts und halten Sie dessen Mund geöffnet. Das gelingt auch in der Bauchlage. Legen Sie dem Verletzten die Hand des oben liegenden Arms mit dem Handrücken nach oben unter die Wange. So wird der Kopf in seiner Lage stabilisiert. Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte sollten Sie den Bewusstlosen warm halten und ständig die Atmung kontrollieren.

Ingo Tappert
Fachreferent für Erste Hilfe bei der BG Verkehr

So erreichen Sie die BG Verkehr

Hauptverwaltung

Hamburg

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

Dienststelle Schiffssicherheit

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

ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

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

Bezirksverwaltung Hamburg

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

Bezirksverwaltung Hannover

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

Bezirksverwaltung Berlin

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

Branchenausgaben des SicherheitsProfi

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

Kostenloser Download im Internet:

+ www.bg-verkehr.de/sicherheitsprofi



Die Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen.

© Ralf Höhne/BG Verkehr

Bezirksverwaltung Dresden

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

Bezirksverwaltung Wuppertal

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

Außenstelle Duisburg

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

Bezirksverwaltung Wiesbaden

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

Bezirksverwaltung München

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

Sparte Post, Postbank, Telekom

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



Die nächste Ausgabe des SicherheitsProfi erscheint im März 2020

© 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



Umfrage zum SicherheitsProfi

Sie finden den SicherheitsProfi langweilig, praxisfern und sowieso überflüssig? Oder doch eher informativ, gut zu lesen und nützlich für Ihre Arbeit?

Jetzt können Sie uns die Meinung sagen: Nutzen Sie einfach die vorfrankierte Postkarte auf Seite 9 oder machen Sie die Umfrage im Internet.

Wir sind gespannt.

Die Teilnahme ist komplett anonym.



Hier geht's zur Umfrage:
<https://befragungen.dguv.de>
TAN / Losung: Si-Profi