

## 54jähriger Busfahrer mit Testauffälligkeiten

### 1. Ausgangslage

Busfahrer ab dem 50. Lebensjahr müssen bei dem Straßenverkehrsamt bei der Antragsstellung auf die Verlängerung der Personenbeförderung neben dem ärztlichen Gutachten und der Bescheinigung über das Sehvermögen, ein Gutachten nach Anlage 5 zu § 11 beibringen. In diesem Gutachten wird die Überprüfung von 5 Leistungskriterien (Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung, Reaktionsfähigkeit) gefordert. Wenn dieser Test nicht bestanden wird, kann bei dem Probanden die Kompensationsfähigkeit geprüft werden, um festzustellen, ob die Personenbeförderung weiterhin erteilt werden kann oder nicht.

### 2. Fallbeschreibung

Ein 54-jähriger Busfahrer stellt sich zur Untersuchung vor. Herr K. ist seit 33 Jahren als Busfahrer im Unternehmen beschäftigt. Alle anamnestischen und klinischen Befunde (Sehtest, Hörtest, Blutuntersuchung, Urinuntersuchung, EKG, körperliche Untersuchung) sind ohne pathologischen Befund. Herr K. nimmt keine Medikamente ein. Es ist in den letzten 5 Jahren zu keinen Auffälligkeiten im Dienst (Fahrernachweiskartei- Unfallgeschehen) gekommen.

Bei der Überprüfung der Anforderungen nach Anlage 5 erreicht Herr K in zwei von 5 Testen den in NRW geforderten Prozentrang von 33 nicht. Damit hat er die Anforderungen nicht erfüllt.

### 3. Problem

In den jeweiligen Bundesländern wurde per Erlass die Ausführung dieses Gutachtens geregelt. Leider besteht weder über die zu verwendenden Tests noch über die Bewertungskriterien Einigkeit.

Es besteht ebenso keine einheitliche Empfehlung über die Verfahren, mit denen eine Kompensation geprüft werden kann.

Kompensationsprüfungen müssen von einem Psychologen durchgeführt werden und können z.B. ein Gespräch, ein weiterer, anderer Test oder auch eine Fahrprobe sein.

### 4. Problemlösung

In unserem Unternehmen haben wir eine eigene Fahrschule mit staatlich geprüften Fahrlehrern. Es wurde mit dem Mitarbeiter ein Gespräch mit der Psychologin und eine standardisierte Fahrprobe durchgeführt. Diese hat der Mitarbeiter ohne jeglichen Fehler bestanden.

### 5. Verlauf

Der Mitarbeiter stellte bei dem Straßenverkehrsamt seinen Antrag nun mit folgenden Unterlagen: Eine ärztliche Bescheinigung darüber, dass keine Beeinträchtigung des körperlichen und geistigen Leistungsvermögens besteht. Als Anlagen erhielt er die Bescheinigung über das Sehvermögen, den negativen Leistungstest und das Gutachten der Fahrschule, gegengezeichnet von der Psychologin. Der Mitarbeiter hat seinen Personenbeförderungsschein bekommen und ist nach wie vor im Dienst.

## 48jähriger Oberlokführer mit Grünschwäche

### 1. Ausgangslage

Gemäß Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sowie Konzernrichtlinie (KoRil 107) gilt:

**a) Farbensinn:** Ein Lokführer muß farhentüchtig sein. Die Prüfung der Farhentüchtigkeit wird mit zwei Farbtafelsystemen (Velhagen & Ishihara) durchgeführt. Bei Auffälligkeiten wird eine augenärztliche Untersuchung am Anomaloskop vorgenommen. Lokführer, bei denen eine Farbschwäche entdeckt wird, werden nochmals gründlich untersucht, die Berufspraxis auf Fehlleistungen überprüft. Bei Grünschwäche ist eine Sondererlaubnis (fachlich) in Abstimmung mit dem Arbeitgeber durch den Leitenden Betriebsarzt möglich.

**b) Sehvermögen:** Bei Einstellung: 1,0/0,7 mit oder ohne Sehhilfe. Bei Nachuntersuchungen 0,5/0,3 mit oder ohne Sehhilfe. Auszuschließen sind Störungen des Gesichtsfeldes, Lichtsinnes und der Motilität. Sondergenehmigungen sind bei behandelbaren Augenerkrankungen ohne Progressionstendenz möglich.

### 2. Fallbeschreibung

48jähriger Oberlokführer, seit 27 Jahren berufstätig. Immer tauglich gewesen, ohne ernstere Vorerkrankungen.

Ergebnisse der letzten Fristenuntersuchung: *Sehvermögen:* 0,8/0,7 mit Brille., Hörvermögen: 5 m Flüstersprache auf beiden Ohren. *Farbsinn:* geringe Unsicherheiten beim Lesen zweier Farbtafelsysteme (Velhagen – Ishihara). *Körperliche Untersuchung:* ohne Auffälligkeiten. *Herz-Kreislauffunktionen:* ohne Befund, RR: 140/70 mm Hg. *Medizinisch-technische Untersuchung:* Laborstatus, EKG: ohne Befund. *Bahnaugenärztliche Kontrolluntersuchung am Anomaloskop:* Deuteroanomalie (Grünschwäche).

### 3. Problem

Lokführer gehören zum Betriebsdienst mit hohen Anforderungen (Alleindienst besonderer Art). Bei dieser Tätigkeit mit großem Einfluß auf die Sicherheit des Betriebes ist Farhentüchtigkeit erforderlich. Es war die Frage zu klären, ob der oben genannte Lokführer aus dem Betriebsdienst herausgenommen werden muß. Die bisherigen Dienstleistungen waren ohne Beanstandung und ohne Fehlhandlungen durchgeführt worden.

### 4. Problemlösung

Eine bahnaugenärztliche und betrieblich begleitete Fahrt und Befragung zeigte, daß problemlos alle Signalsituationen bewältigt wurden.

Es wurde nach Rücksprache mit der vorgesetzten Dienststelle vom leitenden Betriebsarzt eine Sondergenehmigung aus fachlicher Sicht für die Weiterführung seiner bisherigen Tätigkeit als Lokführer erteilt.

### 5. Verlauf

Auch in den darauf folgenden Jahren wurden seitens der Dienststelle und des betreuenden Bahnarztes keine Auffälligkeiten oder besondere dienstliche Vorkommnisse festgestellt.

### 34-jähriger Ausbilder mit Hörtest-Problemen

#### 1. Ausgangslage

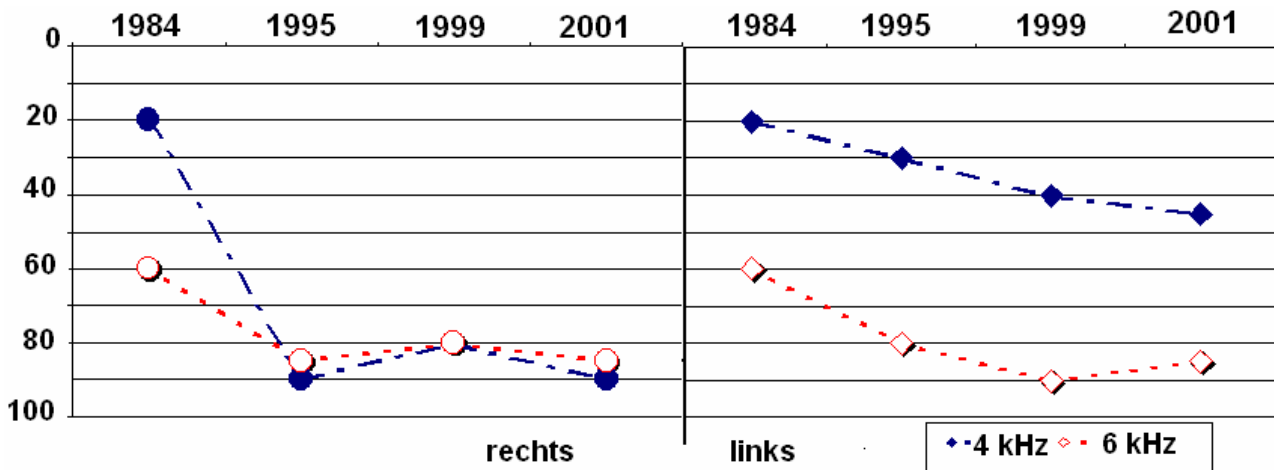
Arbeiten unter ständiger Lärmeinwirkung können zu einer dauerhaften Schädigung des Gehöres führen. Aus diesem Grund sind in der Bundesrepublik Deutschland regelmäßige Lärmvorsorgeuntersuchungen vorgeschrieben (sog. G 20). Sollten die dabei erhobenen audiografischen Werte eine deutliche Abweichung von den Sollwerten gesunder, nicht lärmbelasteter Personen ergeben, besteht die Möglichkeit der Ergänzungsuntersuchung beim HNO-Arzt. In Abstimmung mit diesem können die Voraussetzungen, unter denen ein Verbleib auf einem Arbeitsplatz mit Lärmeinwirkung zu vertreten ist, abgestimmt werden.

#### 2. Fallbeschreibung

1995 stellte sich ein damals 34-jähriger Praxis-Ausbilder an Flugsicherungsradargeräten bei mir zum ersten Mal zu einer Lärmvorsorgeuntersuchung vor. Anamnestisch hatte er 1984 ein Knalltrauma erlitten (damalige Hörverluste bei 4 kHz: links und rechts 20 dB (A), bei 6 kHz jeweils 60 dB(A) im Audiogramm). Sein Aufenthalt in Lärmereichen beträgt heute pro Jahr ca. 30 bis 40 Tage. In eingebautem Zustand emittieren die Sendeanlagen seit einer technischen Lärmdämmung im Jahre 1988: 70 – 80 dB(A), werden die Dämmstoffe und Abdeckungen zu Unterrichtszwecken herausgezogen: 88 – 90 dB(A). Einzelbauteile wie das Magnetron erreichen auch heute noch im offenem Betrieb bis zu 103 dB(A) gemittelt.

#### 3. Problemlösung

Die 1995 erhobenen Hörverlustwerte lagen deutlich über den 1984 dokumentierten: bei 4 kHz 90 / 30 dB (A) rechts/links, bei 6 kHz 85/80 dB (A). In Abstimmung mit dem konsultierten HNO-Arzt wurde ein Verbleiben im Ausbildungsbetrieb befürwortet. Die Kontrollwerte 1999 lagen mit 90 / 45 dB (A) rechts/links bei 4 kHz, 80 / 90 dB (A) bei 6 kHz, während 2001 folgende Werte bestimmt wurden: 4 kHz 90 / 45 dB (A) rechts / links, 6 kHz 85 / 85 dB (A).



#### 4. Verlauf

Die graphische Darstellung zeigt den Verlauf der Hörverlustschwelle. Seit 1995 hat sich die Hörkurve nicht weiter verschlechtert, so dass in enger Abstimmung mit dem behandelnden HNO-Arzt ein Verbleiben an dem derzeitigen Arbeitsplatz mit wiederkehrenden kurzzeitigen Lärmbelastungen befürwortet wird. Zur Zeit erprobt der heute 40-jährige Patient die Versorgung mit einem „In dem Ohr-Hörgerät“.

Dr. med. Angela Müller, Bundesministerium der Verteidigung, Arbeitsmedizinischer Dienst, Apffeltranger Str. 15/A20, 87600 Kaufbeuren