

Aktennotiz

Treffen des VW-Konzern-Arbeitskreises mit der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM), Fachbereich KFZ-Instandhaltung, zur Besprechung des Prüfungsergebnisses der "Arbeitssicherheits-Ratschläge für die Multimaterial-Mix-Karosserieinstandsetzung unter besonderer Berücksichtigung von Aluminium und Carbon (ASR MMM)" durch die BGHM

Zeit: 11.12.2015, ab 9.45 Uhr

Ort: VW AG Werk Wolfsburg, Abt. Werkstattausrüstung

Teilnehmer: Herr Olaf Pfeiffer, BGHM, Sachgebietsleiter KFZ-Instandhaltung
Herr K.-H. Mittermüller, Audi AG, Abt. Werkstattausrüstung
Herr Stefan Thode, Volkswagen AG, Abt. Werkstattausrüstung
Herr Frank della Ducata, Porsche AG, Abt. Werkstattausrüstung (fehlt)
Herr Bernd Himmelreich, Geschäftsführer ProWoTech GmbH

Herr Pfeiffer brachte zu Beginn des Treffens seinen Dank darüber zum Ausdruck, dass die BGHM von der Industrie "abgeholt" worden ist, denn bis zu diesem Zeitpunkt ging die BGHM noch davon aus, dass es nur entweder Stahl- oder Aluminium-Karosserien gibt, die auf separaten Arbeitsplätzen repariert werden, Werkstoff-Mix im Karosseriebau war der BGHM bis dato unbekannt.

Herr Pfeiffer erzählte, dass unsere Anfrage bei den Kollegen der beteiligten BGHM-Fachabteilungen zunächst Verwunderung bis Erheiterung erzeugte, weil gleichzeitige Bearbeitung von ST und AL im gleichen Raum normalerweise als technisch unmöglich gilt. AL-Staub zündet bei etwa 400-450°C, Bearbeitungsfunken von Stahl erreichen bis zu 1.000°C und liefern die perfekte Zündquelle. Die für uns relevante BGR 109 - Aluminium basiert auf dem Sicherheits-Grundprinzip "Vermeidung von Zündquellen", ist darum für uns nicht anwendbar, zeigt sogar in die falsche Richtung falls die Werkstatt sich daran orientiert, bzw. sind MMM-Unfallschäden nicht im Einklang mit der derzeitigen Vorschriftenlage für AL reparierbar.

Erst als die BGHM das neu entwickelte Prinzip der ST/AL-Prozesstrennung und das (in der produzierenden Industrie nicht anwendbare) Sicherheits-Grundprinzip "Vermeidung zündfähiger Atmosphäre" entdeckte und verstand, wandelte sich die anfängliche Verwunderung zunächst in Neugier und dann in Akzeptanz.

Herr Pfeiffer drückte gegenüber Herrn Himmelreich seinen Respekt als Sicherheitsingenieur aus für eine neue und als unlösbar geltende Situation ein fachlich fundiertes und auch praxistaugliches Konzept entwickelt zu haben und auch bereits alle anderen in diesem Arbeitsplatz stattfindenden Prozesse und deren gasförmige Emissionen (Schweißrauch, CFK-Klebstoffdämpfe...) bereits untersucht und dafür geräte- und verfahrenstechnische Lösungen entwickelt zu haben. Diese gasförmigen Emissionen stellen zwar keine unmittelbare Bedrohung wie bei den Stäuben dar, weisen aber klar in Richtung Berufskrankheiten, unterliegen ebenfalls den Regelungen aus der GefStoffV und dürfen darum nicht vernachlässigt werden.

Herr Pfeiffer beurteilte die ASR MMM insgesamt als lückenlos und wegweisend für die gesamte Branche und bat darum, dass die BGHM sie inhaltlich für die nun neu zu erstellende BG-Sonderregel zur MMM-Unfallinstandsetzung verwenden dürfe. Herr Thode und Herr

Mittermüller verwies auf Herrn Himmelreich als geistigen Vater, Herr Himmelreich stimmte diesem Wunsch zu.

Herr Pfeiffer wies darauf hin, dass BG-Richtlinien nicht als "indirektes Marketinginstrument" dienen dürfen und die Unterlagen und Bilder dann anonymisiert werden müssen. Auch dem stimmte Herr Himmelreich zu, weil derzeit noch kein anderes Konzept oder Produkt existiert und auch ohne Produktnamen jeder in der Branche erkennt wessen Arbeitsplatzsystem das ist.

Herr Pfeiffer bedankte sich, wies aber darauf hin, dass mit Veröffentlichung seitens der BGHM auch jedem möglichen, zukünftigen Wettbewerber von ProWoTech dann alle Informationen zugänglich sind, die entwickelten Alleinstellungsmerkmale des ProWoTech-Arbeitsplatzes offenliegen und die Möglichkeit zum Kopieren und Wettbewerb entsteht. Die BGHM möchte nicht "indirekt wettbewerbsfördernd" auftreten zum Dank dafür, dass sie "abgeholt" wurde und diese Unterlagen verwenden durfte. Herr Himmelreich sagte das Risiko sei ihm durchaus bewusst, aber es gehe nun zunächst um die Situation in den Servicenetzen der VW-Konzernmarken, wo seine Arbeitsplatzsysteme seit 1988 (Stahl) bzw. 1994 (Aluminium) im Einsatz sind und wegen der Sicherheitsrelevanz zur alternativlosen Pflichtausstattung gehören, was die ProWoTech-Kapazitäten hinreichend auslastet. H.Mittermüller belegte das mit den Audi Service Standards und erklärte, dass diese Pflichtausstattung relevant für die Händlerverträge sei und seitens Audi AG wegen dieser Sicherheitsrelevanz und eines durchweg noch unwissenden Marktes auf Anwenderseite keine technischen Alternativen akzeptiert werden.

Da nun die Markteinführung des 2016er VW Touareg bevorsteht, in dem erstmalig die MMM-Technologie bei der Marke VW zum Einsatz kommt, bedeutet das für Volkswagen ebenfalls die nötige Schaffung eines globalen Servicenetzes dafür und allein das wird ProWoTech langfristig so auslasten, dass möglicher Wettbewerb durch zukünftige technische Alternativen neuer Wettbewerber oder Aktivitäten anderer Fahrzeughersteller oder Verbände für ProWoTech wirtschaftlich irrelevant sind. Da über fast 2 Jahrzehnte nur Audi AL-Karosserien baute und die dazu erforderliche Reparaturtechnik immer quasi eine "Audi-Insellösung" darstellte ist, historisch bedingt, nie Wettbewerb gewachsen und ProWoTech hat über 20 Jahre Erfahrungs- und Wissensvorsprung, falls dieser Wettbewerb mal entsteht.

Vor diesem Hintergrund bestehen seitens Herrn Himmelreich keine wirtschaftlichen Bedenken wenn die BGHM diese Unterlagen offenlegt, vielmehr wäre wieder Parität hergestellt, wenn alle VW-Konzern- und ProWoTech-Wettbewerber wieder "mit gleichen Waffen kämpfen müssen" um die zukünftigen BG-Richtlinien zu erfüllen.

Herr Pfeiffer erzählte in diesem Zusammenhang, dass die BGHM anlässlich der Anfrage durch den VW-Arbeitskreis auch die Werksvorgaben anderer Fahrzeughersteller und Importeure angesehen habe und erschrocken gewesen sei wie falsch oder unvollständig diese seien. Wenn überhaupt, orientieren sich diese Lösungen am (für MMM nicht anwendbaren) Prinzip der "Vermeidung von Zündquellen" aus der BGR 109 in der aktuellen Fassung, manche Konzepte stellen aber nur ein buntes Sammelsurium von Ansichten und Geräten dar, die erkennen lassen, dass der Verfasser über kein oder nur über gefährliches Halbwissen verfügte.

Herr Mittermüller erklärte, dass in der Vergangenheit nur die Audi AG diese Thematik wirklich offensiv verfolgt hat und damit ziemlich allein dasteht. Herr Himmelreich erzählte, dass ein Audi-Wettbewerber die Meinung vertritt "Unser AL-Staub ist nicht so gefährlich wie der von Audi und wir machen da gar nichts" und der andere "Wir haben das Thema jahrelang verschlafen und können nun nicht zu unseren Betrieben gehen und sagen: Jetzt müsst ihr das aber so machen wie Audi!".

Es herrschte allgemeines Kopfschütteln zu dieser Geisteshaltung, bildet sie doch billigende Inkaufnahme von Unfällen ab.

Vor diesem Hintergrund erklärte Herr Himmelreich, dass er sogar schon alternative Anbieter und mögliche zukünftige Wettbewerber von ProWoTech in der Entwicklung berate, damit irgendwann auch diejenigen Fahrzeughersteller richtig bedient werden können, die aus markenpolitischen Gründen nicht auf die VAS- bzw. ProWoTech-Lösung zurückgreifen wollen oder können, so z.B. die Fa. Sehon aus Gechingen bei der Entwicklung einer stationären Lösung zur Absaugtechnik, als Alternative zu den mobilen Ruwac-Absauganlagen im VAS/ProWoTech-Arbeitsplatz. Der Arbeitsplatz an sich ist original ProWoTech, nur die stationäre Absaugtechnik dann von Sehon.

Herr Mittermüller fragte Herrn Pfeiffer warum die BGHM noch nicht aktiv geworden ist und sich die Karosseriebetriebe angeschaut hat, wenn der BGHM bekannt ist, dass eigentlich alle falsch oder gar nicht ausgerüstet sind, oder, im Falle von Audi, zwar gut ausgerüstet, aber ohne die gesetzlich vorgeschriebenen Dokumentationen unterwegs sind? Herr Pfeiffer erwiderte, dass Mischverbauung noch ein neues Thema ist, das Schadensaufkommen dadurch noch gegen Null geht und die BGHM mit anderen Problemen ausgelastet ist, die bereits ein höheres Unfallaufkommen haben. Er nannte als Beispiel die Brand- und Todesfälle mit Bremsenreiniger und zeigte Fotos entsprechender Unfälle. Sobald das Unfallaufkommen durch zunehmende Stückzahl von MMM-Karosserien im Markt zunehme, müsse die BGHM natürlich tätig werden. Primärer Fokus stünde dann aber zunächst auf den freien Werkstätten, da anzunehmen ist dass dort "mit nix" geschafft wird, hingegen in den Markenbetrieben zumindest ein geringes Maß Sicherheit durch irgendwelche Ausrüstungen, Werksvorgaben oder Werksschulungen zu dem Thema besteht.

H.Pfeiffer bat in diesem Zusammenhang Herrn Himmelreich um die Erlaubnis die Außendienst-Mitarbeiter des Präventionsdienstes der BGHM vorab mit den ASR MMM ausstatten zu dürfen, da es erfahrungsgemäß noch einige Monate dauern wird bis die BGHM die neutralisierte Form einer offiziellen BG-Regel daraus abgeleitet und publiziert hat. Auch der Präventionsdienst der BGHM kann nicht im Detail wissen welches Modell welches Herstellers wo welche Werkstoffe in der Karosserie einsetzt. Herr Himmelreich stimmte dem zu.

Hinsichtlich der noch nicht veröffentlichten ASR MMM bei den VW-Konzernmarken existiert derzeit auch dort noch die Situation, dass auch diese Betriebe, ungeachtet des guten und flächendeckenden Ausrüstungsstandes, ihre Arbeitgeberpflichten aus der Gefahrstoffverordnung noch nicht erfüllen (können) und somit angreifbar wären, formaljuristisch betrachtet nicht arbeiten dürften und die MMM-Fahrzeuge gar nicht legal servicefähig sind. Herr Mittermüller und Herr Thode fragten darum Herrn Pfeiffer, ob da Ungemach seitens der BGHM bei einer Betriebsprüfung oder -begehung zu befürchten ist, bis die ASR MMM für den in der Service Organisation gebräuchlichen Ausrüstungsstand seitens VW publiziert sind?

Herr Pfeiffer erwiderte, dass er davon ausgehe, dass die VW-Konzernmarken ihren Betrieben nach positiver Prüfung der BGHM die ASR MMM jetzt zur Verfügung stellen, sie ohnehin ihren Informations- und Schulungspflichten bei den Service Trainings schon gerecht werden und allein schon die Entwicklung der ASR MMM ja zeige wie ernsthaft die VW-Konzernmarken das Thema behandeln. Dass "die Mühlen langsam mahlen" gelte aufgrund der Größe sowohl für den VW-Konzern als auch die BGHM und darum seien keine Probleme zu erwarten. Wichtig sei primär, dass man den betroffenen Personenkreis in den Werkstätten nicht einfach "dumm sterben lässt".

Auch der BG-Präventionsdienst vor Ort ist ja meist schon zufrieden, wenn überhaupt ein Bewusstsein und Sachverstand in den Werkstätten herrscht und ein gewisser

gerätetechnischer Standard erfüllt ist, niemand diskutiert dann noch über Staubgrenzwerte eines spezifischen Bearbeitungsverfahrens.

Herr Himmelreich beklagte den Umstand, dass keine 100%-ige und allein gerätetechnische Sicherheit erzeugt werden könne. Herr Pfeiffer sagte, dass im Arbeitsschutz generell gilt: "70% der Sicherheit kommt aus Wissen und Kompetenz der Mitarbeiter, nur 30% von der richtigen Gerätetechnik". Darum sei es so wichtig, dass die Verfahrensanweisungen aus den ASR MMM an den betroffenen Personenkreis schnellstmöglich vermittelt werden. Überspitzt ausgedrückt: Saugt ein Mitarbeiter mit dem explosionsgeschützten AL/CFK-Staubsauger z.B. Benzin an, ist auch kein Explosionsschutz mehr gegeben. Der knallt dann garantiert wenn danach Stahlfunken angesaugt werden.

Beim Zukunftsthema CFK-Reparaturen herrschte seitens Herrn Pfeiffer der Verdacht, dass die technische Welt sich damit gerade ein ähnliches Problem einhandelt wie damals beim seligen Asbest. Die Opfer der seinerzeit völlig unterschätzten Asbestose landen jetzt noch in den Krankenhäusern und sterben qualvoll. Mangels Langzeit-Felderfahrung gibt es seitens der BG derzeit nur Handlungsempfehlungen für CFK-Bearbeitung, noch keine Regel. Von daher war Herr Pfeiffer sehr erfreut, dass in den ASR MMM aus seiner Sicht heraus alle Risiken hinreichend untersucht, beurteilt und für eine sichere verfahrens- und gerätetechnische Lösung für alle Reparaturprozesse gesorgt wurde.

Herr Mittermüller strich heraus, dass zum derzeitigen Zeitpunkt noch gar keine Staub erzeugenden Reparaturverfahren zum Einsatz kommen, die CFK-Bauteile immer nur komplett ausgetauscht werden.

Herr Himmelreich ergänzte, dass die Forderung "CFK-Stäube mit Wasser benetzen" aus den Handlungsempfehlungen der BGHM für uns nicht anwendbar ist, wegen der Gefahr der Wasserstoffgas-Bildung durch die AL-Stäube diese Aussage sogar gefährlich ist. Hier müsse die BGHM einen Querverweis zu den ASR MMM setzen.

Wir sprachen dann über die Arbeitgeberpflichten aus der GefStoffV, die aufgrund der physikalischen und chemischen Komplexität und dem Mangel an Informationsquellen für das neue Thema für jede Werkstatt eine "Mission impossible" darstellt, was spätestens dann, wenn die MMM-Fahrzeuge später auch in freien Werkstätten landen, ein großes Risikopotential entstehen lässt. Herr Pfeiffer meinte dazu, dass dieses Risiko des Abgekoppeltseins vom Informationsfluss Hersteller -> Werkstatt dadurch vermieden werden könnte, wenn in der Serviceliteratur des Fahrzeugherstellers, nach der ja auch eine freie Werkstatt arbeitet, der Hinweis "Achtung: ASR MMM beachten!" steht. Dann wäre die Informationspflicht des Fahrzeugherstellers erfüllt und die freie Werkstatt in der Pflicht sich zu informieren, entsprechend auszustatten und ihre Mitarbeiter zu schulen.

Herr Thode fragte Herrn Pfeiffer ob die ASR MMM in einem Zustand seien, dass VW als Konzernmutter sie auf einem Download-Portal für die eigene und alle Tochtermarken zur Verfügung stellen könnte und die zuständigen Serviceleiter per Rundschreiben informieren könnte wo sie diese Informationen beziehen und ihre gesetzlich geforderten Arbeitgeber-Unterlagen daraus erstellen können. Herr Pfeiffer bejahte das. Nach seiner Meinung wäre damit alles, was sich aus der Informations- und Fürsorgepflicht des Fahrzeugherstellers ableitet, erfüllt.

Herr Thode fragte Herrn Himmelreich ob er bereit wäre die bisherige ProWoTech-Version der Broschüre optisch zu einer VW-Konzern-Broschüre zu machen. Herr Himmelreich bejahte das. Herr Thode sicherte zu kurzfristig VW-Dokumentvorlagen dafür zur Verfügung zu stellen. Herr Himmelreich sicherte zu diese VW-Broschüre kurzfristig durch Copy & Paste zu erstellen.

Da es sich um neue und noch recht seltene Tätigkeiten handelt und die Komplexität groß ist, könne man nicht erwarten, dass jeder Mitarbeiter zunächst "erst ein Buch liest", bevor er anfängt zu arbeiten. Der Konzern-Arbeitskreis war darum der Meinung, dass dazu ein Aushang in Form eines Posters angefertigt werden solle, das im Arbeitsplatz aufgehängt wird. Als Beispiel diene dazu das Poster der DGUV-Sicherheitsbroschüre für Fahrzeuge mit Gasantrieb und den bei deren Reparatur zu beachtenden Dingen und Kernaussagen. Herr Pfeiffer begrüßte diesen Vorschlag. Herr Himmelreich gab zu bedenken, dass keine technischen Möglichkeiten bei ProWoTech bestehen um Poster zu erstellen oder zu drucken, nur die darzustellenden Inhalte könnten bereitgestellt werden. Herr Thode sicherte zu, dass VW das Poster mit der hauseigenen Grafik-Abteilung macht.

Herr Thode und Herr Mittermüller fragten Herrn Pfeiffer wie die internationale Anwendbarkeit der ASR MMM aussehe, denn die VW-Marken haben einen hohen Export-Anteil. Herr Pfeiffer sagte dazu, dass jede Nation eine Gesetzgebung hat, die inhaltlich der EU-GefStoffV entspricht und die Arbeitgeberpflichten beim Umgang mit Gefahrstoffen regelt. Auch die stoffbezogenen Arbeitssicherheits-Richtlinien im Ausland sehen ähnlich aus, weil die technischen Eigenschaften von AL ja weltweit gleich seien. Herr Pfeiffer meinte, dass natürlich nur die Arbeitsschutzorganisation des jeweiligen Landes in letzter Instanz beantworten kann, ob sie sich der deutschen Betrachtungsweise in Sachen MMM anschließen will, dass aber kein Ungemach zu erwarten sei, wenn man an die herantritt und so eine durchdachte Lösung mitbringt. Der größte Fehler wäre einfach nichts zu tun und abzuwarten bis die Arbeitsschützer des jeweiligen Landes durch Unfälle in Handlungszwang geraten. Eine nachträgliche Legitimation gibt es bei Gefahrstoff-Unfällen nicht.

Herr Pfeiffer wies darauf hin, dass sicherheitsrelevante Unterlagen immer in Landessprache vorliegen müssen und nur eine deutsch/englische Version nicht ausreicht, sonst können Mitarbeiter ohne Fremdsprachenkenntnisse die ja nicht lesen und "sterben dumm". Herr Thode sicherte zu, dass die ASR MMM in VW-Konzernausführung durch die hauseigene VW-Fremdsprachenabteilung (Herr Zehnpfund) in die jeweiligen Landessprachen übersetzt und dann auf Importeurs-Ebene publiziert wird.

Herr Pfeiffer ergänzte, dass im Bereich der EU Gesetze und Unterlagen harmonisiert sind und Deutschland gerade den Vorsitz bei den entsprechenden EU-Institutionen habe, wodurch von inhaltlich gleicher Situation innerhalb der gesamten EU ausgegangen werden kann.

Herr Mittermüller sprach die abgemauerten Aluminium-Räume an, die früher für sortenreine AL-Instandsetzung in manchen Ländern, wie z.B. China, entstanden waren, aber aktuell bereits bei der Absaugtechnik auf MMM-Standard umgerüstet werden. Bei MMM haben wir aber ein deutlich höheres Restrisiko gegenüber AL. In Deutschland sind diese abgemauerten Aluminium-Räume eine absolute Ausnahme und nur 2 überhaupt bekannt.

Herr Pfeiffer sagte, dass auch diese Beurteilung letztendlich in die Entscheidungshoheit der örtlichen Arbeitsschutz-Organisation falle, aber wahrscheinlich akzeptiert wird, wenn die Absaugtechnik aufgerüstet, die Mitarbeiter geschult und eine konstruktive Druckentlastung dieser Räume gegeben ist. Andernfalls könne schon eine harmlose Verpuffung einen Druckanstieg generieren für den der menschliche Organismus nicht gemacht ist. Bei Neubauten solle aber immer die hinsichtlich eines explosionsartigen Druckanstiegs völlig unempfindliche Vorhanglösung bevorzugt werden.

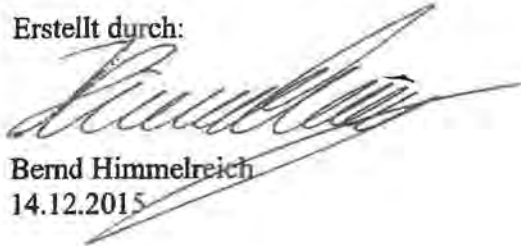
Zum Abschluss erfolgte ein allgemeiner Austausch zu Erlebnissen und Erfahrungen in angenehmer Atmosphäre. Es wurde ein weiterhin enger Informationsaustausch VW/Audi-BGHM-ProWoTech vereinbart. Herr Pfeiffer wies darauf hin, dass bei der BGHM Umstrukturierungen anstehen, bei denen Fachabteilungen intern fusionieren. Dazu müssen

alle bereits existierenden Unterlagen dieser Fachabteilungen auf gleiche Aussagen und Inhalte überprüft werden, was zu großen Verzögerungen führen könnte, bevor neue Unterlagen, wie z.B. unsere, überhaupt in Angriff genommen werden können. Er riet darum dringend dazu seitens VW, ungeachtet der Situation innerhalb der BGHM, schon vorab zu publizieren. Dann verließ Herr Pfeiffer die Runde.

Für die zur Publikation noch nötigen Restarbeiten wurde zwischen den Herren Thode, Mittermüller und Himmelreich zügige Umsetzung vereinbart um die derzeitig noch vorliegende, juristische Grauzonen-Situation der Werkstätten zeitnah zu eliminieren und auch die Fahrzeughersteller/Marken aus möglichen Risiko-Szenarien im Falle eines schweren Unfalls zu nehmen. Da die Wissensvermittlung in die Werkstätten (und dort auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite gleichermaßen) essentiell wichtig ist, bot Herr Himmelreich an VW bei der Erstellung der Schulungskonzepte für den 2016er Touareg beratend zur Seite zu stehen. Generell wurde vereinbart, dass Herr Himmelreich bis zur offiziellen Publikation der ASR MMM seitens VW AG in der Service-Organisation schon schult "als ob".

In der Summe kann man resümieren: Alles richtig gemacht!

Erstellt durch:



Bernd Himmelreich
14.12.2015