

# 2 | 2010 ÖPNV/BAHNEN

**Themen:** Neues Computer-based Training Konflikte bewältigen | Sicherheitsabstand in Arbeitsstätten  
Ein halber Meter kann Leben retten | **Risiko raus** Sicher fahren und transportieren | **Selbstverwaltung**  
Kontinuität im Umbruch |





Neues Computer-based Training „Es geht auch anders“

## Konflikte bewältigen

Die VBG unterstützt die Verkehrsunternehmen bei der Prävention von Übergriffen durch Dritte. Ein computergestütztes Training hilft betrieblichen Moderatoren bei der Mitarbeiterqualifizierung und den Mitarbeitern dabei, Konflikte zu bewältigen.



*An Arbeitsplätzen im Fahrdienst von Verkehrsunternehmen eskalieren immer wieder Konflikte. Die VBG qualifiziert Moderatoren, die im Unternehmen Beschäftigte schulen können, um präventiv tätig zu werden.*

■ Übergriffe betriebsfremder Personen gefährden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Verkehrsunternehmen. Wiederholt gab es Verletzungen und Sachschäden. Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Fahrdienstes und Fahrausweisprüfdienstes, Servicemitarbeiter, Fahrgastbetreuer und Fahrzeugbegleiter zu unterstützen, hat die Branche ÖPNV/Bahnen der VBG Präventionsprojekt zur Reduzierung von Übergriffen durch Betriebsfremde auf Beschäftigte in Verkehrsunternehmen durchgeführt.

Im Rahmen dieses Präventionsprojektes entstanden:

▶ die Berufsgenossenschaftliche Information „Präventionsmaßnahmen gegen Über-

griffe Dritter in Verkehrsunternehmen“ (BGI 5039),

- ▶ Seminare für Führungskräfte von Mitgliedsunternehmen, in denen Ursachen für die Gewalt gegen Mitarbeiter erläutert, mögliche Maßnahmen diskutiert und Wege beschrieben werden, um betriebliche Konfliktprävention an Arbeitsplätzen in Verkehrsunternehmen zu betreiben,
- ▶ ein Training zur Ausbildung betrieblicher Moderatoren.

Das computergestützte Trainingsprogramm (kurz: CBT = Computer-based Training) „Es geht auch anders – Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“ ist das neueste Ergebnis im Rahmen des Präventionsprojektes zur Redu-

zierung von Arbeitsunfällen durch Übergriffe Betriebsfremder.

### Realitätsnahe betriebliche Weiterbildung

Das Trainingsprogramm ist mit Beispielen aus dem Fahrdienst realitätsnah gestaltet. Es soll in der betrieblichen Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fahr- und Fahrausweisprüfdienstes in ÖPNV-Unternehmen, sowie von Servicemitarbeitern, Fahrgastbetreuern und Fahrzeugbegleitern in Eisenbahnunternehmen eingesetzt werden und die ausgebildeten Moderatoren bei betrieblichen Seminaren zur Konfliktprävention effektiv unterstützen. Die innerbetrieblichen Schulungen können durch das CBT effektiver genutzt und zeitsparender geplant werden.



*Das computergestützte Training bietet verschiedene Möglichkeiten, wie Beschäftigte von Verkehrsbetrieben sich auf Auseinandersetzungen vorbereiten und Konflikte bewältigen können.*

Notwendigkeit individuellen Feedbacks sollte die Teilnehmerzahl nicht zu groß gewählt werden. Findet das computergestützte Training in einer Schulungsumgebung mit Rechnergerechtheit statt, setzt die Anzahl der Rechner die Grenze – eine Doppelbesetzung der Rechner wird aus didaktischen Gründen nicht empfohlen. Ohne Computer-Schulungsraum sollte die Anzahl der Teilnehmer auf acht bis zehn begrenzt werden, um eine effiziente Weiterbildung und ein individuelles Feedback zu gewährleisten.

### Qualifizierungsangebot der VBG

Seit 2005 werden Moderatoren in Seminaren der VBG-Branche ÖPNV/Bahnen befähigt, verhaltenspräventive Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten zu vermitteln. Sie erhalten eine fundierte Ausbildung zu Themen wie zum Beispiel Gewaltentstehung, Konfliktbewältigung, Kommunikation. Seit 2010 ist auch die Einweisung in die computergestützte Arbeit mit dem CBT Bestandteil dieser Moderatorenausbildung. Die Moderatorenseminare wurden dafür auf fünf Tage ausgedehnt.

Die bereits ausgebildeten Moderatoren werden in eigens für sie konzipierten Workshops mit dem Programm und dessen Nutzung vertraut gemacht.

### Möglichkeiten betrieblicher Umsetzung

Eine innerbetriebliche Ausbildung von Moderatoren, wie vom Präventionsprojekt Stresspräventionstraining bekannt, ist wegen der komplexen Thematik – die aus der Vermittlung von Grundwissen über Konfliktentstehung und -bewältigung sowie Information über die Nutzung des CBT besteht – schwierig umzusetzen. Das CBT soll die ausgebildeten Moderatoren bei der betrieblichen Umsetzung unterstützen. Es kann nicht die Ausbildung von Moderatoren und die qualifizierte Schulung in den Unternehmen durch die Betriebe selbst ersetzen.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die betriebliche Weiterbildung zur Konfliktbewältigung im Unternehmen zu gestalten: vom ausschließlichen Einsatz des computergestützten Trainings bis zur Seminargestaltung ohne Computer anhand des Moderatorenhandbuches mit Folien, Arbeitsblättern, Gruppenarbeiten und Rollenspielen. Wie die Weiterbildung gestaltet wird, hängt von den Vorgaben des Unternehmens ab.

### CB-Training plus Moderation

Empfohlen wird, Elemente des computergestützten Trainings und der Moderation miteinander zu verbinden. Der Moderator sollte das computergestützte Training gezielt zur Unterstützung der Weiterbildung einsetzen, nicht aber als alleiniges Medium verwenden. Dabei können sich Vortrag, Dialog, Diskussion der Teilnehmer mit Gruppenarbeit und Elementen aus dem computergestützten Training sinnvoll ergänzen.

Die Aufgaben im CB-Training stehen auch in Form von Arbeitsblättern zur Verfügung. Für Gruppenarbeiten sind sie effektiver, da sich hierdurch leichter eine Diskussion unter den Teilnehmern anregen lässt.

### Organisatorische Voraussetzungen

Für den Einsatz im Seminar sollte eine Schulungsumgebung vorhanden sein, in der jedem Teilnehmer ein PC mit dem Lernprogramm zur Verfügung steht. Dadurch wird gewährleistet, dass die interaktiv gestalteten Inhalte von jedem Lernenden selbst bearbeitet werden und sein Verhalten und seine Einstellungen in diese Bearbeitung einfließen. Jeder Teilnehmer erhält dann ein individuelles Feedback zu den bearbeiteten Programmteilen.

Ohne eine solche Schulungsumgebung können Teile des computergestützten Trainings auch mittels Rechner und Beamer eingesetzt werden. Allerdings steigt dann der zeitliche Aufwand für die Vorbereitung. Die Weiterbildung sollte als theoretischer Unterricht mit Unterstützung durch das CBT durchgeführt werden. Der Moderator muss vorab unter anderem festlegen, wie und durch wen die einzelnen Aufgaben des computergestützten Trainings bearbeitet werden.

Die Zahl der Teilnehmer richtet sich nach dem Seminarkonzept. Angesichts der Inhalte, der Trainings- und Übungsanteile und der

### Fazit

Das computergestützte Training „Es geht auch anders – Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“ ist als Selbstlernmedium konzipiert. Es sollte aber nur im Rahmen eines Seminarkonzeptes mit Moderator in der betrieblichen Weiterbildung eingesetzt werden. Der Moderator sollte eine Diskussion anregen und lenken können und von der Berufsgenossenschaft qualifiziert worden sein. Das Gesamtkonzept bietet vielfältige Möglichkeiten eine Weiterbildung zum Thema Konfliktbewältigung interessant, praxisnah und effizient zu gestalten. **(fm)**

### Infos

- » BG-Information „Präventionsmaßnahmen gegenüber Dritten in Verkehrsunternehmen (BGI 5039)
- » Basis-Informationen zum Einsatz des CBT „Es geht auch anders“ sind in einem Flyer zusammengefasst.
- » Einen Eindruck von der Nutzerführung und den Inhalten des CBT vermittelt eine DEMO-CD-ROM. Die Produkte können unter [www.vbg.de/download](http://www.vbg.de/download) bestellt werden. Seminare „Moderatorenausbildung in Verkehrsunternehmen: Maßnahmen bei Konflikten mit Kunden und Dritten“, MMKV unter [www.vbg.de/Seminare](http://www.vbg.de/Seminare), Suchwort „Konflikte“. Kontakt: Präventionsstab ÖPNV/Bahnen (Seite 8).



## Sicherheitsabstand in Arbeitsstätten

# Ein halber Meter kann Leben retten

In Arbeitsstätten muss der Sicherheitsabstand zwischen dort verkehrenden Fahrzeugen und festen Teilen der Umgebung sowie zwischen Schienenfahrzeugen auf benachbarten Gleisen mindestens einen halben Meter groß sein. Sonst können Mitarbeiter schwer oder gar tödlich verletzt werden.

- Arbeitsstätten sind laut Arbeitsstättenverordnung:
  - ▶ Orte in Gebäuden oder im Freien, die sich auf dem Gelände eines Betriebes oder einer Baustelle befinden und die zur Nutzung für Arbeitsplätze vorgesehen sind, und
  - ▶ andere Orte, zu denen Beschäftigte im Rahmen ihrer Arbeit Zugang haben.

Diese Orte müssen in Straßen- oder Eisenbahnunternehmen von der freien Strecke unterschieden werden.

heitsabstand durchgängig auf beiden Seiten des Gleises eingehalten werden.

### Sicherheitsraum und Sicherheitsabstand

In der Praxis werden die Begriffe Sicherheitsraum und Sicherheitsabstand oft verwechselt, was zu Missverständnissen führen kann. Die Berufsgenossenschaftliche Vorschrift (BGV) D 30 „Schienenbahnen“ behandelt das Thema „Sicherheitsabstand“ detaillierter. In Paragraph 38 ist festgelegt, wann alte Anlagen umgebaut werden müs-



*Eine besondere Gefährdung besteht an schlecht einsehbaren Engstellen.*



*Engstellen können lange vorhanden sein, aber erst spät als solche identifiziert werden.*



*Beim Ein- und Ausfahren besteht an den Torstützen Unfallgefahr durch Quetschen.*

Generell muss neben den Gleisen von Eisenbahnen ein Sicherheitsraum von mindestens 0,5 Metern, neben Straßenbahnen von mindestens 0,7 Metern eingehalten werden – sowohl auf freier Strecke als auch in Arbeitsstätten. Beschäftigte innerhalb des Gleisbereichs können sich daher vor nahenden Schienenfahrzeugen in Sicherheit bringen.

Der Sicherheitsraum kann je nach Fahrgeschwindigkeit unterbrochen sein. Zudem reicht es aus, wenn der Sicherheitsraum auf einer Seite des Gleises vorhanden und eindeutig gekennzeichnet ist. Das gilt allerdings nur für die freie Strecke. In Arbeitsstätten muss der Sicher-

sen oder ob – aufgrund früherer Regelungen – ein Bestandsschutz besteht.

So gilt ein seitlicher Mindestsicherheitsabstand von 0,4 Metern für Anlagen von

- ▶ Eisenbahnen, die bis zum 1. Juli 1968,
- ▶ Straßenbahnen, die bis zum 1. April 1964, und
- ▶ Materialbahnen, die bis zum 1. Dezember 1974 errichtet wurden.

Dieser Bestandsschutz verfällt jedoch, wenn etwa in größerem Umfang bauliche Veränderungen in der Umge-

bung der Engstelle durchgeführt werden, oder wenn Fahrzeuge mit einer größeren Breite beschafft werden.

Auch wenn ein seitlicher Sicherheitsabstand von 0,5 Metern vorhanden ist, kann man nicht davon ausgehen, dass der Aufenthalt in diesem Bereich völlig gefahrlos ist. Ein Versicherter, der sich während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen dort aufhält, ist aber im Regelfall gegen schwere Einquetsch-Verletzungen geschützt, wenn er sich richtig verhält – zum Beispiel, indem er sich aufrecht mit Blickrichtung zum Schienenfahrzeug aufstellt und die Vorbeifahrt abwartet.

### Engstellen erkennen – Schutzmaßnahmen treffen

In jüngster Vergangenheit haben sich mehrere Verkehrsunternehmen bei der VBG gemeldet und auf Engstellen verwiesen, die noch nicht bekannt waren oder durch betriebliche Maßnahmen geschaffen und damit zu Problemen werden. So kann durch den Kauf neuer, breiterer Fahrzeuge der Sicherheitsabstand örtlich eingeschränkt werden. Auch bauliche Maßnahmen wie zum Beispiel der Einbau eines Waschbeckens an einer Wand

### Basiskriterien zur Beurteilung von Ausnahmeanträgen

Einerseits kann der Ausnahmeantrag bewilligt werden. Das ist üblicherweise mit umfangreichen begleitenden Auflagen verbunden, um die gleiche Sicherheit für die Versicherten herzustellen. Um die Mitgliedsunternehmen gleich zu behandeln, kann aber auch der Antrag abgelehnt und das Unternehmen aufgefordert werden, die Engstelle mit geeigneten Maßnahmen zu beseitigen – zum Beispiel durch einen Umbau.

Der Präventionsausschuss der VBG-Branche ÖPNV/Bahnen hat Kriterien für die Beurteilung von Ausnahmeanträgen formuliert. Diese Kriterien sollen die Gleichbehandlung der Mitgliedsunternehmen sicherstellen und sind die Basis für die Bearbeitung zukünftiger Anträge.

Die Verantwortlichen in den Unternehmen müssen wissen, dass sie die volle Verantwortung tragen und unter Umständen zur Rechenschaft gezogen werden, wenn sie trotz fehlender Ausnahmegenehmigung eine Strecke mit Engstelle weiter in Betrieb halten und es zu einem Arbeitsunfall kommt.



*Im Rahmen von Umbaumaßnahmen konnte der Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 Meter (bis 2 Meter über Standfläche) hergestellt werden.*

*Der Mauervorsprung wurde als Engstelle erkannt. Im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung wurden besondere betriebliche Maßnahmen auferlegt.*

neben dem Gleis oder die Montage einer Kommunikationseinrichtung an einem Mast können zu erheblichen Gefährdungen führen.

Werden solche Engstellen bekannt, stellt sich die Frage nach einer sicheren Verfahrensweise. An erster Stelle sollte stehen, die Engstelle so schnell wie möglich durch entsprechende Maßnahmen zu beseitigen. Ist dies nicht möglich oder unzumutbar, so muss das Unternehmen eine Ausnahme für diese Engstellen bei der VBG beantragen. Neben dem Antrag muss eine Stellungnahme der Betriebsvertretung eingereicht werden.

In der Vergangenheit haben eine Reihe von Bahnunternehmen kostengünstige Lösungen gefunden, um Gefährdungen an Engstellen in ihrem Unternehmen zu entschärfen. Wenn ein Unternehmen bei der Entwicklung alternativer Lösungen Probleme hat, sollten die Verantwortlichen sich ohne Zögern an die zuständige Technische Aufsichtsperson wenden und die bei der VBG vorhandene Kompetenz nutzen. Vom Präventionsstab ÖPNV/Bahnen können sie sich beraten lassen, wie sie Gefährdungen für ihre Beschäftigten effektiv reduzieren.

|(sth)



Bei der Postensicherung ist der Lokranführer durch die Warnkleidung für den Straßenverkehrsteilnehmer gut erkennbar. Um die Sicherheit des Postens und die Betriebssicherheit zu gewährleisten, muss den Straßenverkehrsteilnehmern das Verfahren der Postensicherung bekannt sein.



## Bundesweite Präventionskampagne „RISIKO RAUS“ gestartet

# Sicher fahren und transportieren

### Sicherung von Bahnüberwegen – eine Herausforderung in Verkehrsunternehmen

■ Im Januar 2010 startete die Präventionskampagne „Risiko raus“, an der sich die VBG mit der branchenspezifischen Trägerkampagne „RISIKO RAUS – sicher fahren und transportieren im Betrieb und im Straßenverkehr“ beteiligt. Die Kampagne widmet sich in den nächsten zwei Jahren verstärkt den Themen:

- ▶ Gefährdungen beim innerbetrieblichen Transport und Verkehr
- ▶ Gefährdungen bei der Arbeitstätigkeit im öffentlichen Straßenverkehr
- ▶ Gefährdungen auf Arbeitswegen im öffentlichen Straßenverkehr

Detaillierte Informationen zu den Aktionsangeboten der VBG sind auf der zentralen Informationsplattform für die VBG-Trägerkampagne [www.vbg.de/risiko-raus](http://www.vbg.de/risiko-raus) zu finden.

Für die Branche ÖPNV/Bahnen der VBG liegt ein Schwerpunkt der Kampagne im „Sicherheitsgerechten Verhalten an Bahnüberwegen im nichtöffentlichen Verkehr und an Bahnüberwegen (BÜW) bei Werks- und Industriebahnen“.

Auch in abgeschlossenen Werksbereichen treffen Schienenfahrzeuge und Straßenverkehrsteilnehmer aufeinander. Je nach Verkehrsdichte und Wegführung ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Bahnüberwege. Diese müssen in jedem Fall so gestaltet sein, dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dazu sind technische, organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen in beiden sich kreuzenden Verkehrsbereichen nötig.

#### Die Verantwortlichen

Festlegung, Durchführung und Kontrolle dieser Maßnahmen im Eisenbahnbereich sind Sache des Anschlussinhabers beziehungsweise seines Eisenbahnbetriebsleiters (EBL) oder Anschlussbahnleiters (ABL). Der Werksinhaber oder seine Bevollmächtigten haben die straßenseitige Verkehrssicherungspflicht des Bahnüberweges. Da die Sicherungsmaßnahmen von Straße und Schiene ineinander greifen, müssen sie zwingend zwischen den Verantwortlichen beider Bereiche abgestimmt werden.

#### Verkehrsregelung festlegen

Anders als bei Bahnübergängen im öffentlichen Verkehrsraum gelten bei Bahnüberwegen auf einem Betriebsgelände nur wenige Regeln. Die Gründe dafür liegen in den Besonderheiten des innerbetrieblichen Werkverkehrs:

- ▶ In geschlossenen Werkbereichen hat nur ein eingeschränkter Personenkreis Zugang.
- ▶ Es wird in der Regel langsamer gefahren als im öffentlichen Verkehrsraum.
- ▶ Durch den kontrollierten Zugang besteht die Möglichkeit der Einflussnahme auf den am Verkehr beteiligten Personenkreis.

Da in geschlossenen Werk- und Industriegeländen (Privatgelände mit Zugangskontrolle) kein öffentlicher Verkehr stattfindet, ist die Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht gültig. Jedoch kommt der Regelung des innerwerklichen Verkehrs eine besondere Bedeutung zu. Das Unternehmen ist verpflichtet, Regelungen zu treffen. Es empfiehlt sich daher die Regelungen der StVO zu übernehmen. Das schließt deren richtige Anwendung ein.

Fotos: VBG



Die Übersicht an Bahnüberwegen ist der wesentliche Faktor für das sichere Befahren durch die Verkehrsteilnehmer.

Darüber hinaus gilt an Bahnüberwegen der Regelgrundsatz, dass diese nicht technisch gesichert sind. Im Wesentlichen sind drei Kriterien zu beachten:

► **Übersicht am Bahnüberweg als Kernelement der nicht technischen Sicherung.**

Der Verkehrsteilnehmer soll das sich nähernde Eisenbahnfahrzeug in einem Abstand erkennen, in dem das langsamste Bemessungsfahrzeug den Bahnüberweg noch räumen und das schnellste noch davor zum Stehen kommen kann. Bahnüberwege auf dem Werksgelände sollten beschildert und nach Möglichkeit mit Warnsignalen gekennzeichnet sein. Wich-

tig ist auch, dass die Verkehrsteilnehmer den Überweg frei einsehen können. In der VDV-Schrift 362 "Bahnüberwege in abgeschlossenen Werksbereichen (Industriegebieten, Hafengebieten)" sind entsprechende Berechnungsverfahren zu finden.

► **Kennzeichnung der Bahnüberwege.** Alle Straßenverkehrsteilnehmer müssen die Kreuzung an BÜW rechtzeitig erkennen können. Dazu braucht es die richtige Beschilderung und ein freies Sichtfeld zum Erkennen der Beschilderung. Zusätzliche kommen Warnsignale als „aufmerksamkeitsstärkende Maßnahmen“ in Frage.

Treffen in Hamburg

## Branchenforum ÖPNV/Bahnen

Am 26. Oktober 2010 findet das erste Branchenforum ÖPNV/Bahnen im Hotel Hafen Hamburg statt. Das Thema lautet „Übergriffe Dritter und Gewaltprävention in Verkehrsunternehmen“.

Neben Informationen zur Gewaltentwicklung sollen technische und verhaltensbasierte Maßnahmen zur Prävention vorgestellt werden.

Das Forum richtet sich an Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte, Betriebs- und Personalräte von Verkehrsunternehmen, Vertreter der Sozialpartner und staatlicher Gremien sowie Interessierte.

Das detaillierte Programm wird ab Mai 2010 unter [www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen) zur Verfügung stehen.

► **Regelgerechtes Verhalten am Bahnüberweg.** Lokrangierführer (Lrf) und Straßenverkehrsteilnehmer müssen den Bahnüberweg mit der gebotenen Aufmerksamkeit befahren und sich regelgerecht verhalten. Dies ist ein schwer umzusetzendes Kriterium. Beide Personengruppen – Straßenverkehrsteilnehmer und Lrf – müssen informiert und für Gefährdungen sensibilisiert werden. Da die Mehrzahl der Unfälle durch regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer verursacht wird, sind Unterweisungen beider Zielgruppen besonders wichtig. I (kr)



Die Beschilderung an den Zufahrten der Werksbereiche muss für den Straßenverkehrsteilnehmer eindeutig sein und sollte nicht mehr als drei unterschiedliche Informationen enthalten. Diese Anforderungen sind auch in Hafengebieten umzusetzen, für die ansonsten die Regelungen der BÜW-Sicherung nicht gelten.

### Infos

- Detailliertere Informationen finden Sie im warnkreuz SPEZIAL Nr. 42 „Kreuzungsbereich Schiene – Straße: Sicherung von Bahnüberwegen bei Werks- und Industriebahnen“, [www.vbg.de](http://www.vbg.de); Suchwort: warnkreuz SPEZIAL Nr. 42
- VDV Schrift Nr. 362 „Bahnüberwege in abgeschlossenen Werksbereichen (Industriegebieten, Hafengebieten)“, [www.vdv.de/publikationen/datenbank.html](http://www.vdv.de/publikationen/datenbank.html)
- Information zur VBG-Trägerkampagne Risiko-raus: [www.vbg.de/risiko-raus](http://www.vbg.de/risiko-raus)



Branche ÖPNV/Bahnen in der VBG-Selbstverwaltung

# Kontinuität im Umbruch

Nach vollzogener Fusion von VBG und BG BAHNEN zum 1. Januar 2010 haben sich am 27. und 28. Januar die VBG-Selbstverwaltungsorgane neu konstituiert.

■ Die Interessen und Belange von Mitgliedern und Versicherten der Branche ÖPNV/Bahnen in der VBG-Selbstverwaltung werden auch zukünftig von Vertretern aus diesem Bereich repräsentiert. Zur Ausgestaltung und Begleitung der branchenspezifischen Präventionsarbeit ist ein Präventionsausschuss für die Branche ÖPNV/Bahnen eingerichtet worden. Die Branchenvertreter waren bereits in der

Selbstverwaltung der BG BAHNEN tätig, so dass eine kontinuierliche Fortführung der branchenbezogenen Präventions- und Rehabilitationsarbeit gesichert ist. Die Vertreter im Vorstand und in der Vertreterversammlung werden in verschiedenen Ausschüssen, zum Beispiel im Finanz- und Satzungsausschuss, mitarbeiten und die Belange der Branche ÖPNV/Bahnen in die Beratungen einbringen. **I (ig)**

## Vertreter der Branche ÖPNV/Bahnen

im Vorstand:

**Versichertenseite**

Stefan Heimlich



**Arbeitgeberseite**

Hilmar  
Schmidt-Kohlhas



Klaus Felsmann



Gisbert  
Schlotzhauer



**Präventions-  
ausschuss:**

Rolf Schröder  
(altern. Vors.)



Ulrich Sieg  
(Vorsitzender)



**Ihre Ansprechpartner:**

**Präventionsstab:**

**Branche ÖPNV/Bahnen**

Holger Kähler  
(Leiter)



**Das Team im Präventionsstab ÖPNV/Bahnen:**

Holger Kähler: Grundsatzfragen  
Klaus Gaik: Straßenbahnen, Seminare ÖPNV/Bahnen  
Frank Hennig: Eisenbahnen  
Andreas Mahr: Linienbusse  
Frank Wagner: Seilbahnen, Seilschwebbahnen, Schlepplifte  
Jörg Weymann: GDA ÖPNV/Bahnen, Elektrotechnik Bahnen

### Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche  
Unfallversicherung –  
Präventionsstab  
ÖPNV/Bahnen  
Fontenay 1a  
20354 Hamburg  
Tel.: 040 23656 - 395  
Fax: 040 23656 - 178  
E-Mail: [bv.hamburg@vbg.de](mailto:bv.hamburg@vbg.de)  
[www.vbg.de/oepnv-bahnen](http://www.vbg.de/oepnv-bahnen)

### Impressum

VBG – Ihre gesetzliche  
Unfallversicherung  
Deelbögenkamp 4  
22297 Hamburg  
Produkt-Nr.: 01-05-5112-7

[www.vbg.de](http://www.vbg.de),  
Suchwort „Spezial  
ÖPNV/Bahnen“.  
Anmeldung zur Infomail:  
[vbg.de/sicherheitsreport](http://vbg.de/sicherheitsreport)