

2 | 2012 ÖPNV/BAHNEN

Themen: Betrieb von elektrischen Anlagen **Zusatzbestimmungen für Bahnen** | Gleisbereich von Bahnen **Sicherheit durch gute Beleuchtung** | Kommunikationstechnologie am Fahrerarbeitsplatz **Richtig montiert – Sicher genutzt** | Optimierter Fahrerarbeitsplatz **Bussystem der Zukunft** | Konfliktbewältigung in Bahn und Bus **Es geht auch anders** | VBG-Klinik für Berufskrankheiten in Bad Reichenhall **Zentrum für Psychotraumatologie**





Betrieb von elektrischen Anlagen

Zusatzbestimmungen für Bahnen

Die elektrischen Anlagen von Bahnen weisen einige technische und betriebliche Besonderheiten auf. Deshalb gilt für diesen Bereich ein spezieller Normteil – DIN VDE 0105-103 – mit abweichenden Bestimmungen zur allgemeinen Norm DIN VDE 0105 „Betrieb von elektrischen Anlagen“. Diese Norm wurde überarbeitet.

■ Der Teil 103 „Betrieb von elektrischen Anlagen – Zusatzfestlegungen für Bahnen“ übernimmt im Wesentlichen die Grundnorm DIN VDE 0105, definiert aber an einzelnen Punkten ergänzende oder abweichende Forderungen speziell für Bahnen und deren Anlagen. Da sich die Grundnorm in der Vergangenheit erheblich verändert hat, ist auch eine Überarbeitung des Teils 103 notwendig geworden. Der Entwurf liegt vor und befindet sich im Verfahren zum Erlass der Norm.

Anpassung an Stand der Technik

In den Entwurf wurde nicht nur der Bezug zur Grundnorm eingearbeitet, es erfolgten auch Anpassungen an den neuen Stand der Technik. So wurden z. B. alle Festlegungen zu Stromentnahmestangen ersatzlos gestrichen. Stromentnahmestangen zum Anschluss an die Oberleitung werden in den Nahverkehrsunternehmen nur noch in seltenen Ausnahmefällen verwendet. Des Weiteren wurden die notwendigen Anpassungen an neuere Be-

griffsdefinitionen – zum Beispiel Anlagenbetreiber – und deren Verwendung vorgenommen.

Abstand halten

Das Arbeiten in der Nähe elektrischer Anlagen von Bahnen ist in der Norm ein wichtiger Punkt. Bei Oberleitungen mit 15 kV der DB AG wird für das Arbeiten in der Nähe ein Mindestabstand von 1,5 m zu aktiven Teilen gefordert. Aus der Erfahrung mit Unfällen wäre es wünschenswert, wenn dieser Abstand vergrößert werden könnte.

Dies lassen jedoch die baulichen Verhältnisse nicht immer zu. Künftig wird dieser Abstand als Mindestabstand angesehen, der nur dann ausgenutzt werden darf, wenn eine Abschaltung wegen erheblicher Betriebseinschränkungen nicht möglich ist. Dieser Punkt ist im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung vor Aufnahme der Arbeiten zu prüfen.

Bei Arbeiten in der Nähe von Oberleitungen bis 1,5 kV DC können Elektrofachkräfte,

die mit den Arbeiten an Oberleitungen vertraut sind, den Abstand künftig auf 0,5 m reduzieren.

Arbeiten unter Spannung

Die umfangreichsten Änderungen erfolgten zum Thema Arbeiten unter Spannung an Oberleitungen bei Gleichstrombahnen im Nahverkehr. Die Basisnorm wurde erheblich verändert und in der Folge musste sie inhaltlich an die Verhältnisse in Nahverkehrsunternehmen angepasst werden.

Das Arbeiten unter Spannung an den Fahrleitungen ist im Nahverkehr übliche Praxis. Diese Arbeiten werden in der Regel mit Hubarbeitsbühnen durchgeführt. Die Bestimmungen zur Prüfung von Hubarbeitsbühnen für Arbeiten unter Spannung bei Regenerkenntnissen die gewonnenen Erfahrungen. Die Arbeit auf der Hubarbeitsbühne unter Spannung erfordert immer eine Besetzung mit zwei Personen.



Wenn unterschiedliche Potenziale dicht beieinanderliegen, sind benachbarte, unter Spannung stehende Teile abzudecken oder abzuschränken.

Spezielle Ausbildung

Arbeiten unter Spannung wird als besondere Gefährdungssituation angesehen. Deshalb wird in der Grundnorm DIN VDE 0105 eine umfangreiche Zusatzausbildung für die unter diesen Bedingungen tätigen Mitarbeiter gefordert. Auch diese Forderung wurde den Verhältnissen in den Nahverkehrsunternehmen angepasst. Dabei wurde der Normtext selbst nicht ergänzt. Die Formulierung, dass die Arbeiten nur durch Elektrofachkräfte ausgeführt werden dürfen, die mit der Arbeitsweise an unter Spannung stehenden Teilen vertraut und für diese Arbeiten geeignet sind, wurde beibehalten.

Diese Formulierung macht bereits deutlich: Für das Arbeiten an Oberleitungen bis 1,5 kV DC unter Spannung ist eine spezielle Aus- und Weiterbildung der Elektrofachkräfte erforderlich. Die Inhalte der Ausbildung sind nunmehr im Anhang zur Norm detailliert aufgeführt. Die Ausbildung muss mit einer Prüfung durch die verantwortliche Elektrofachkraft abgeschlossen werden.

Der vorliegende Normenentwurf wird noch in diesem Jahr von den zuständigen Gremien der Deutschen Kommission Elektrotechnik (DKE) verabschiedet werden. (We)



Gleisbereich von Bahnen

Sicherheit durch gute Beleuchtung

Betriebsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs müssen zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne Gefährdung benutzt werden können. Entsprechend vielfältig sind die Anforderungen an die Beleuchtung, die insbesondere bei Planung und Bau von Beleuchtungsanlagen zu berücksichtigen sind.

■ Für Fahrgäste und Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe hängt ihre Sicherheit gleichermaßen auch von ausreichenden Lichtverhältnissen ab. Dementsprechend ergeben sich die Anforderungen an die Beleuchtung sowohl aus dem Arbeitsstättenrecht als auch aus dem Verkehrsrecht. Diese ergänzt die VDV-Schrift 535.

Vorschriften und Regeln

Arbeitsstätten müssen mit einer angemessenen künstlichen Beleuchtung ausgestattet sein. Die BG-Regel „Natürliche und künstliche Beleuchtung von Arbeitsstätten“, Teil 2 (BGR 131-2) und die Technische Regel für Arbeitsstätten (ASR) 3.4 „Beleuchtung“ konkretisieren, welche Beleuchtungsstärke für Arbeitsbereiche in Gebäuden oder im Freien vorzusehen sind. Explizit werden in der ASR auch Gleisbereiche von Eisenbahnen genannt.

Für die Betriebsbereiche, die der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO-Strab) unterliegen, konkretisiert die Technische Regel für elektrische Energieanlagen (TR EA) den § 27 BO-Strab „Beleuchtungsanlagen“. Hierbei werden neben den ergonomischen Eigenschaften der Beleuchtung auch Anforderungen an die technische Sicherheit der Beleuchtung für Betriebsanlagen festgelegt, die von Fahrgästen betreten werden.

Ergänzung durch VDV-Schrift 535

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ergänzt mit seiner Schrift 535 die TR EA um Hinweise zur Planung und zum Bau von Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich von BO-Strab-Bahnen, der nur von Betriebsbediensteten betreten wird. In der Schrift werden Leuchtstärken für oberirdische und unterirdische Verkehrswege mit und ohne Kfz-Verkehr sowie aufgeständerte Laufstege genannt. Darüber hinaus wird die Gleichmäßigkeit der Beleuchtung festgelegt und es werden Angaben zu Kontrollmessungen und zur Instandhaltung gemacht.

Spätestens wenn bei Kontrollmessungen die Beleuchtungsstärke der Normal- oder der Sicherheitsbeleuchtung den Wartungswert erreicht oder die Gleichmäßigkeit nicht mehr gegeben ist, sind Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich. Der Beleuchtungsplaner hat außerdem darauf zu achten, dass die Lampen und Leuchten für die Instandhaltung leicht zugänglich sind.

Die VDV-Schrift 535 liefert einen Beitrag zur Sicherheit der Mitarbeiter unter den Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs. Sie ist eine Ergänzung sowohl des Arbeitsstätten- als auch des Verkehrsrechts. (De)

Info

VDV-Schrift 535 „Planung und Bau von Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich von Bahnen gemäß BO-Strab“
www.vdv.de/publikationen



Kommunikationstechnologie am Fahrer Arbeitsplatz

Richtig montiert – Sicher genutzt

In vielen privaten Pkw, aber auch in gewerblich genutzten Fahrzeugen findet man bordeigene oder nachgerüstete Informations- und Kommunikationsgeräte. Werden bei Einbau und Betrieb einige Grundregeln beachtet, unterstützen sie den Fahrer, ohne zusätzliche Belastungen und Unfallgefahren zu verursachen. Zwei aktuelle Schriften geben Hinweise für die Gerätemontage.

■ Häufigste Anwendung im Kraftfahrzeug dürften feste und mobile Navigationssysteme sein, einschließlich so genannter Smartphones mit Navigationsfunktion. Im gewerblichen Bereich findet man außerdem Systeme zur Einsatzlenkung des Fahrzeugs und zur Auftragsbearbeitung durch den Fahrer – zum Beispiel in Kundendienstfahrzeugen. Als Kommunikationsgeräte sind auch die im ÖPNV zu findenden Bedienelemente für das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL), für die Fahrgastinformation und zum Fahrscheinverkauf aufzufassen. Sie können als einzelne Geräte ausgeführt sein, aber auch verschiedene Funktionen in einem Gerät vereinen. Meistens werden sie erst beim Betreiber montiert.

Unfallgefahren durch mobile Geräte

Die Verantwortung für die sichere Gestaltung fest eingebauter Geräte liegt beim Fahrzeughersteller. Für nachträglich durch den Nutzer installierte Geräte ist dieser selbst verantwortlich. Gerade bei der nachträglichen Montage können Unfallgefahren hervorgerufen werden durch

- 】 unsachgemäße Befestigung
- 】 Blendung und Vibrationen
- 】 Sichtbehinderung
- 】 erschwerten Zugang zu wichtigen Betätigungselementen des Fahrzeugs.

Im Fall eines Unfalls drohen zudem Verletzungsgefahren durch sich aus der Halterung lösende Geräte.

Bei der Benutzung können Probleme auftreten durch Ablenkung von der Fahraufgabe und mangelnde Softwareergonomie. Generell gilt, dass ein Gerät niemals zwingend eine Eingabe während der Fahrt erfordern darf. Nur der Fahrer selbst kann letztlich entscheiden, ob die jeweilige Fahrsituation eine Bedienhandlung am Gerät, etwa das Quittieren einer Meldung, zulässt.

Neue Publikationen

Zwei neue Schriften geben kompakte Informationen für die Praxis: die Broschüre „Informations- und Kommunikationstechnologie an Fahrerarbeitsplätzen“ sowie die BGI/GUV-I 8696 „Einsatz von bordeigenen Kommunikations- und Informationssystemen mit Bildschirmen an Fahrerarbeitsplätzen“. Sie richten sich an Führungskräfte, Fachkräfte für Arbeitssicherheit sowie betriebliche Praktiker aus den Bereichen Fahrzeugtechnik und Informationstechnik, die am Einbau von Kommunikationsgeräten verantwortlich beteiligt sind.

Die Schriften geben praxismgerechte Hinweise zur Montage von Geräten sowie zu ihrer ergonomischen Gestaltung – zum Beispiel von Tastaturen, Bildschirmen, Schrift-

größen. Auch betriebliche Belange werden angesprochen. Fragen, die geklärt sein müssen, sind zum Beispiel, ob die Bedienung der Geräte einer besonderen Unterweisung bedarf und welche Rückfallebene es im Störfall gibt.

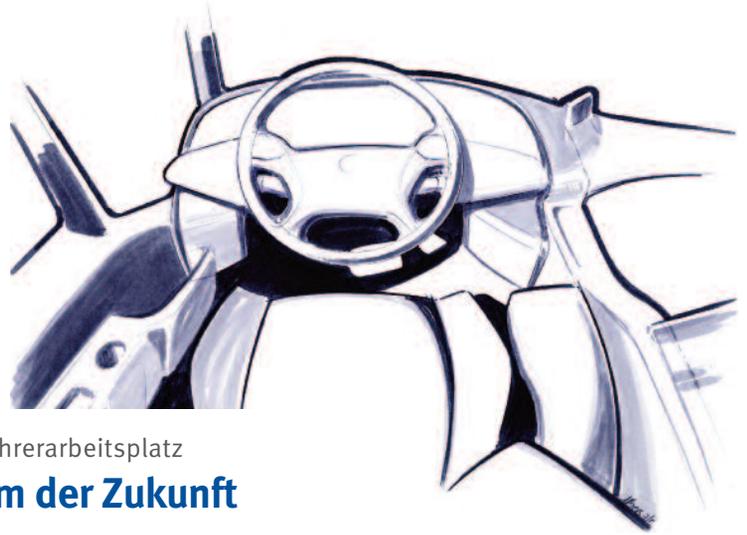
Empfehlungen auch für Linienbusse

Der Geltungsbereich der Schriften schließt ausdrücklich Linienbusse mit ein. Ihre Hinweise können die in der VDV-Schrift 234 für den Fahrer Arbeitsplatz getroffenen Empfehlungen sinnvoll ergänzen. Wegen der Vielfalt der Gerätekonfigurationen in den



Am Instrumententräger dürfen nur leichte Zusatzgeräte montiert werden. Es ist sorgfältig zu prüfen, ob die Sicht vor das Fahrzeug nicht beeinträchtigt wird.

Mobile Navigationssysteme werden oft mit einem Saugnapf an der Frontscheibe befestigt. Nachteilig sind die Sichteinschränkung auf die Fahrbahn sowie zusätzliche Gefahren bei einem Unfall.



einzelnen Verkehrsunternehmen ist nur eine Musterlösung für eine Einheit Fahrscheindrucker/RBL/Kasse angegeben, ergänzt um Vorgaben für die Erreichbarkeit der Eingabefelder, die Belegung der Tastatur, Schriftgrößen auf Displays und Bildschirmen usw.

Bei der Neubeschaffung von Geräten sollte im Einzelfall hinterfragt werden, ob diese Vorgaben wie bei der Musterlösung eingehalten werden können. Für die Montage von zusätzlichen Geräten am Instrumententräger sind außer der Erreichbarkeit und der Sichtverhältnisse noch die Vorgaben des Busherstellers für das zulässige Gewicht der Zusatzkomponenten am Montageort zu beachten. Im meist verbauten Standard-Instrumententräger des VDV-Fahrer Arbeitsplatzes sind neuerdings fixe Montagepunkte für Zusatzgeräte vorgesehen, die eine sichere und ergonomische Anbringung erlauben.

Jeder Zentimeter zählt

Ein sorgfältiges Vorgehen erfordert die Montage des Fahrscheindruckers. Hier sind sowohl die elektronischen Komponenten (Tastatur, Display bzw. Bildschirm) als auch die rein mechanischen (Zahltsch/Geldwechsler) zu betrachten. Bei der betriebs-spezifischen Lösung ist ein versuchsweiser Einbau mit gegebenenfalls nachträglicher Anpassung der Montagelage dringend zu empfehlen. Die Praxis hat gezeigt, dass nur wenige Zentimeter Abweichung der Lage innerhalb des Bereichs „rechts vom Fahrer“ einen deutlichen Unterschied in der Bedienbarkeit und damit in der subjektiven Beurteilung durch das Fahrpersonal bewirken. (Ma)

Info

- Informations- und Kommunikationstechnologie an Fahrer Arbeitsplätzen (DGUV Bestell-Nr. 10765)
 - Einsatz von bordeigenen Kommunikations- und Informationssystemen mit Bildschirmen an Fahrer Arbeitsplätzen (BGI/GUV-I 8696)
- <http://publikationen.dguv.de>

Optimierter Fahrer Arbeitsplatz

Bussystem der Zukunft

Unter dem Dach des europäischen Forschungsprojektes European Bussystem of the Future (EBSF) soll das Nahverkehrssystem „Linienbus“ nachhaltig weiterentwickelt werden.

■ Ziele des Projektes sind unter anderem die Entwicklung innovativer Fahrzeugkomponenten und ein optimiertes Zusammenwirken von Fahrzeug und Infrastruktur. Dadurch sollen ein wirtschaftlicherer und ressourcenschonender Betrieb, eine Steigerung der Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste sowie ein besseres Image des Linienbusses in der Öffentlichkeit erreicht werden.

Fahrer Arbeitsplatz im Fokus

Aus Sicht des Arbeitsschutzes kommt den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals eine besondere Bedeutung zu. Deshalb war es von großem Interesse, dass in einem Teilprojekt auch ein ergonomisch optimierter „europäischer“ Busfahrer Arbeitsplatz konzipiert wurde. Ziel war es, ergonomisch optimale Rahmenbedingungen für die Fahrer zu schaffen.

Das neue Konzept beruht in grundlegenden Konstruktionsmerkmalen auf dem so genannten VDV-Fahrer Arbeitsplatz, wie er in der deutschen VDV-Schrift 234 (Ausgabe 10/2000) spezifiziert ist. Bei der Optimierung des Arbeitsplatzes spielten neben den ergonomischen Gesichtspunkten auch persönliche Bedürfnisse des Fahrpersonals, Sicherheitsaspekte und die Einhaltung europäischer Regelungen eine Rolle. Die Grundlage bildeten Studien, die das IVI-Fraunhofer Institut Dresden mit Fahrern aus Rom, Göteborg und Dresden durchführte. Darin wurden die Aufgaben und Aktivitäten von Busfahrern umfassend zusammengestellt, auch ihre Häufigkeit und Reihenfolge im Stadtlinienbetrieb. Neben der direkten Beobachtung und Langzeit-Videostudien im realen Fahrbetrieb erfolgten Interviews mit Fahrerinnen und Fahrern. Die Auswertungen

der Studien flossen in ein Lastenheft für den europäischen Busfahrer Arbeitsplatz ein, welches Grundlage für das Konzept eines Testaufbaus war.

Bewährtes wird optimiert

Der neu gestaltete Fahrer Arbeitsplatz wurde anschließend im IVI-Fraunhofer Institut Dresden mit Probanden, das heißt Fahrern aus den genannten Städten erprobt. In Testreihen führen die Fahrer dazu in einem 3D-Simulator auf virtuell dargestellten repräsentativen Buslinien der Städte Dresden und Rom. Nach Ende der Erprobungsphase, im Juni 2011, wurden die Ergebnisse ausgewertet.

Das endgültige Konzept wird zusammen mit allen Abschlussberichten für Mitte dieses Jahres erwartet. Schon jetzt aber zeichnet sich ab, dass ein Fahrer Arbeitsplatz flexibel auf die individuellen Bedürfnisse des Fahrers einstellbar sein muss. So ist auch wieder eine gemeinsam verstellbare Einheit aus Lenkrad und Instrumententräger im Konzept vorgesehen.

VBG liefert Anregungen

Die VBG war an den Vorbereitungen zum Forschungsprojekt beteiligt. Im Vorfeld gab es, von der Berufsgenossenschaft initiiert, einen regen Erfahrungsaustausch zwischen Herstellern und Betreibern von Bussen, in dem wertvolle Anregungen für die Modellpflege am Fahrer Arbeitsplatz vermittelt worden sind. Das europäische Konzept und ein weiterentwickelter VDV-Fahrer Arbeitsplatz, der bereits von einem namhaften deutschen Hersteller in Serie produziert wird, zeigen, dass die Anregungen der Berufsgenossenschaft auf fruchtbaren Boden gefallen sind. (Gk/Ma)

Info

www.ebsf.eu



Konfliktbewältigung in Bahn und Bus

Es geht auch anders

Die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG hat im Jahr 2011 das VBG-Moderatorenkonzept zur Konfliktbewältigung im Unternehmen umgesetzt. Alle Mitarbeiter des Bereichs Mobile Service Teams wurden im Umgang mit Kunden und in der Vorbeugung von Gewalt bei der Arbeit geschult – mit positiver Resonanz.

■ Grundlage der Schulungen war das von der VBG entwickelte Medienpaket „Es geht auch anders – Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“. Seit 2005 bildet die Berufsgenossenschaft betriebliche Führungskräfte aus Verkehrsunternehmen zu Moderatoren aus. Die Teilnehmer lernen in einer einwöchigen Ausbildung, präventive Maßnahmen zur Früherkennung und Vorbeugung von Gewalt am Arbeitsplatz zu vermitteln und das Medienpaket „Es geht auch anders ...“ effektiv einzusetzen.

Inhalte der Moderatorenausbildung sind sowohl die Vermittlung der theoretischen Grundkenntnisse zu Themen wie Gewaltentstehung, Kommunikation und Konfliktbewältigung als auch die Einführung in Techniken für die betriebliche Schulung. Dabei werden den angehenden Moderatoren die verschiedenen Lernmethoden wie Präsentation und Verwendung von Arbeitsblättern, Gruppenarbeiten und Rollenspielen vermittelt. Anschließend erfolgt die Einführung in das für betriebliche Umsetzung konzipierte Computer Based Training (CBT).

Schulungen bei der üstra

Die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG entwickelte im Bereich Mobile Service Teams ein innerbetriebliches Schulungskonzept für die Fahrausweisprüfer. An den zweitägigen Schulungen, die im letzten Jahr stattfanden, nahmen jeweils acht Mitarbeiter teil. Durchgeführt wurden die Schulungen vom Leiter des Bereichs. Dieser wurde von der VBG als Moderator ausgebildet.

Entsprechend des berufsgenossenschaftlichen Konzeptes umfassten die Schulungs-

inhalte unter anderem theoretische Grundkenntnisse zu folgenden Themen:

- ▶ Entstehung und Ursachen von Gewalt
- ▶ Selbstwahrnehmung, Anspruchsniveau, Einstellungsänderung
- ▶ Kommunikation
- ▶ Konflikte/Konfliktbewältigung
- ▶ Deeskalation
- ▶ Stressbewältigung
- ▶ Distanzierungs- und Entspannungstechniken

Zur Vermittlung der Inhalte wurden verschiedene Lernformen, wie Präsentationen, Gruppenarbeit und Arbeitsblätter genutzt. Im Anschluss hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, das Gelernte mit Hilfe der entsprechenden Kapitel des Grundlagen- und der zugehörigen Übungen des CBT zu festigen.

Organisation

Jedem Teilnehmer wurde zur Bearbeitung des CBT ein Notebook mit Einweg-Kopfhörern sowie ein USB-Stick zum Speichern des Bearbeitungsstandes zur Verfügung gestellt. Zum Abschluss erhielten die Teilnehmer die Vollversion des CBT und eine Teilnehmerunterlage mit der Zusammenfassung der wichtigsten Schulungsinhalte. Diese können die Unternehmen von der VBG kostenfrei beziehen.

Positive Resonanz

Die Schulung stieß bei den Teilnehmern durchweg auf positive Resonanz. Die Vorbereitung und Durchführung einschließlich der Leistung des Moderators sowie der Einsatz des CBT wurden im Durchschnitt bes-



Die Bearbeitung des CBT durch die Teilnehmer war ein wichtiger Bestandteil der Schulung.

ser als 2,0 (Schulnotensystem) bewertet. Als positiv und angemessen beurteilten die Teilnehmer auch die Inhalte und den zeitlichen Rahmen. Der Einsatz des CBT wurde als sinnvolle Ergänzung gesehen, weil die Themen dadurch sehr anschaulich vermittelt werden konnten und die Schulung durch den Wechsel von passiven und aktiven Anteilen abwechslungsreich gestaltet war. Die Auswahl der Inhalte und betrieblichen Situationen in den Übungen des CBT wurden als sehr realitätsnah beurteilt.

VBG-Moderatorenausbildung

Ziel ist, dass möglichst in vielen Verkehrsunternehmen Schulungen mit ausgebildeten Moderatoren durchgeführt werden, um ihre Mitarbeiter zu befähigen, Konflikte bei der täglichen Arbeit zu bewältigen und Gewalt am Arbeitsplatz zu reduzieren. Die VBG wird diese Moderatorenausbildung auch in Zukunft anbieten. (Eb)

Info

Ansprechpartner: Rainer Erb,
E-Mail: rainer.erb@vbg.de

Seminare 2012

VBG-Moderatorenausbildung für
Verkehrsunternehmen: Maßnahmen
bei Konflikten mit Kunden und Dritten

Akademie Storkau 9.–13.7.2012

Akademie Untermerzbach 15.–19.10.2012

Buchung unter: www.vbg.de/seminare >

Seminarkürzel: MMK V



VBG-Klinik für Berufskrankheiten in Bad Reichenhall

Zentrum für Psychotraumatologie

Seit April 2010 bietet die Klinik für Berufskrankheiten der VBG in einer modern ausgestatteten Abteilung mit zwölf Betten traumaspezifische Psychotherapie für Versicherte an, die durch einen Arbeits- oder Wegeunfall eine seelische Verletzung erlitten haben.

■ Das Fahrpersonal in Verkehrsunternehmen kann durch schwere Verkehrsunfälle, durch tätliche Angriffe oder lebensbedrohliche Situationen großen psychischen Belastungen ausgesetzt sein. Als wichtiger Baustein für die Rehabilitation psychischer Störungen hat sich eine rasche und effiziente Versorgung jedes Betroffenen nach einem belastenden Ereignis herausgestellt.

Hilfen zur Schockbewältigung

Betriebliche Konzepte in Verkehrsunternehmen stellen die schnelle Erstbetreuung – auch Akutintervention genannt – sowie erforderlichenfalls anschließende unterstützende Maßnahmen sicher. Die meisten Betroffenen im Fahrdienst, die einen Schock erleiden, sind ohne eine besondere Behandlung nach kurzer Zeit in der Lage, ihren Fahrdienst wieder aufzunehmen. Wenn aber die akute Schockreaktion nicht abklingt, kann sie sich verfestigen und zu einer erheblichen psychischen Erkrankung führen. Diese kann im Rahmen einer traumaspezifischen ambulanten Psychotherapie generell erfolgreich behandelt werden.

Stellt der behandelnde Psychotherapeut im Einzelfall jedoch fest, dass es sich um eine schwere, komplexe Traumatisierung handelt, für die eine ambulante Behandlung nicht ausreicht, oder eine Chronifizierung der psychischen Beschwerden droht, kann bei entsprechender Indikation kurzfristig eine Aufnahme zur stationären Behandlung

im Zentrum für Psychotraumatologie (ZfP) in der VBG-Klinik Bad Reichenhall erfolgen.

Stationäres Behandlungskonzept

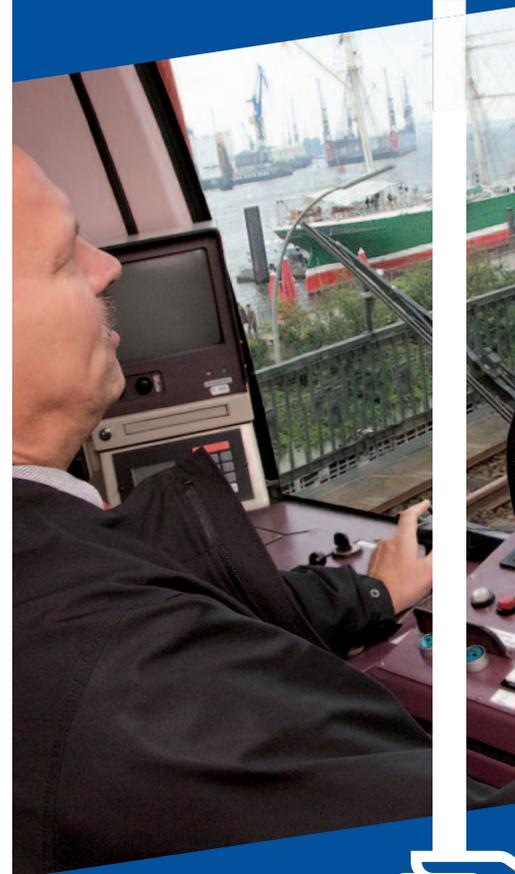
Ziel der traumazentrierten stationären Behandlung ist die Wiederherstellung der Selbstheilungskräfte eines Menschen und damit die nachhaltige Beseitigung der seelischen Gesundheitsstörung. Damit soll gleichzeitig die Arbeitsfähigkeit bzw. Fahrdiensttauglichkeit wieder hergestellt werden. Die arbeits- oder tätigkeitsbezogenen traumabearbeitenden Strategien stehen daher im Vordergrund. Darüber hinaus können in der Klinik unter anderem dermatologische und internistische Begleiterkrankungen mitbehandelt werden. Das Angebot umfasst außerdem moderne physikalische und balneologische Therapien, medizinische Massagen sowie Allergie- und Ernährungsberatung.

Gegen Ende der stationären Therapie wird in einer Konferenz mit dem Betroffenen, dem behandelnden Psychotherapeuten und dem Reha-Manager der VBG der Wiedereintritt in den Alltag und das Arbeitsleben geplant.

Dieses speziell ausgerichtete Behandlungskonzept des ZfP in Bad Reichenhall ermöglicht es den Versicherten in der Regel, wieder uneingeschränkt am Arbeits- und Sozialleben teilnehmen zu können. (Lu)

Info

www.bk-klinik-badreichenhall.de



Am 19. Juni 2012 findet das zweite Branchenforum ÖPNV/Bahnen in Hamburg statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stehen Vorträge über Maßnahmen zur Gesundheitsförderung im Fahrdienst sowie die Suchtprävention.

Informationen
und Anmeldung:

www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen



Aktualisierte Neuauflage Rangieren bei Eisenbahnen

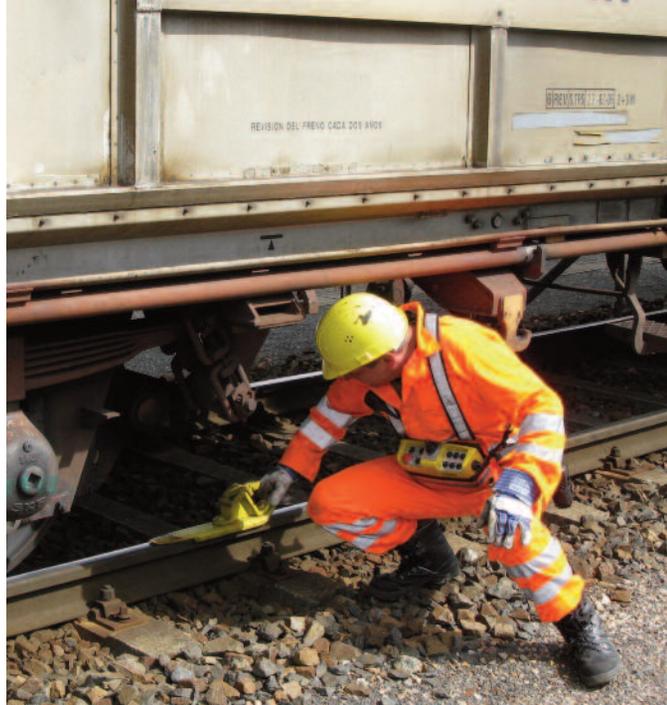
Die BG-Information „Rangieren bei Eisenbahnen“ (BGI 529) wurde überarbeitet und liegt aktualisiert als VBG-Fachinformation, Ausgabe 2011-12, vor.

Die Informationsschrift enthält die wesentlichen Gefährdungen und Sicherheitsmaßnahmen im Rangierbetrieb bei Eisenbahnen. Aufgrund des Unfallgeschehens sowie häufig gestellter Fragen wurden folgende Inhalte ergänzt und konkretisiert:

- ▶ Ergänzt wurde das Thema „Benutzen von Sonnenbrillen im Eisenbahnbetrieb – was ist dabei zu beachten?“ (Abschnitt 2.2)
- ▶ Konkretisiert und ergänzt sind die Regelungen zum Schutzziel „Beobachten des Gleisbereiches“, das sowohl aus Sicht der Unfallverhütung als auch des sicheren Eisenbahnbetriebes zu betrachten ist. (Abschnitt 5)
- ▶ Erweitert sind die Kriterien, in welchen Fällen nur bei Stillstand beider Fahrzeuge gekuppelt werden darf: Bei ablaufenden oder abstoßenden Wagen darf der Rangierer erst in den Berner Raum treten, wenn beide Fahrzeuge kuppelreif stehen. (Abschnitt 6.7)
- ▶ Ergänzt sind die Regelungen zum Kontroll- und Zielsprechen beim Einsatz von Rangierfunk durch den Rangierbegleiter. (Abschnitt 7) (Hg)

i Info

Rangieren bei Eisenbahnen (BGI 529), Bestellmöglichkeit und Download unter: www.vbg.de/downloads, Suchwort: „BGI 529“



Zur Sicherheit: Wagen bzw. Wagengruppen z. B. mit einem Hemmschuh gegen Wegrollen sichern.

Es besteht kein Zusammenhang zwischen dem illustrierenden Bild und dem geschilderten Unfall.

Aus Unfällen lernen

Wagen abstellen – und sichern

Ein stehender Güterwagen setzte sich selbstständig in Bewegung und verletzte den Lokrangierführer schwer. Sicherungsmaßnahmen hätten den Unfall verhindert.

■ Arbeitsunfälle passieren nicht, sie werden verursacht. Ob ein technischer Mangel vorlag, die Organisation fehlerhaft war oder sich Beteiligte falsch verhalten haben – fast immer stellt sich hinterher heraus, dass der Unfall hätte vermieden werden können. So auch im folgenden Fall:

Lokrangierführer eingeklemmt

Viel Glück hatte ein Lokrangierführer, der im Bereich einer Weiche zwischen seiner eigenen Rangiereinheit und einem einzelnen Wagen eingequetscht wurde. Er erlitt zwar schwere Verletzungen, überlebte aber den Unfall. An den Unfallhergang konnte er sich allerdings nicht mehr erinnern. Kollegen fanden ihn eingeklemmt zwischen der stehenden Einheit und dem seitlich in deren Flanke gefahrenen Wagen.

Was war geschehen? Die Unfalluntersuchung zusammen mit der Berufsgenossenschaft ergab als wahrscheinlichste Ursache,

dass der zuvor im Nebengleis abgestellte Wagen sich selbstständig in Bewegung gesetzt hatte. Beim Nachstellen des Unfalls bemerkte man auch eine Senke im Gleis, welche die Bewegung des Wagens ausgelöst haben könnte. Der Wagen war vom Lokrangierführer nicht gegen Wegrollen gesichert worden.

Sicherungsmaßnahmen

Güterwagen rollen grundsätzlich leicht, wenn erst einmal der so genannte Losbrechewiderstand überwunden ist. Das kann durch ein mit bloßem Auge nicht wahrnehmbares Gefälle, durch Gleislagefehler, aber auch durch starken Wind geschehen. Daher gilt die Regel, dass abgestellte Wagen – auch wenn sie nur kurzfristig stehen – durch Hemmschuhe oder das Anlegen der Handbremse gegen Abrollen zu sichern sind. Und zwar immer dann, wenn ein Wegrollen nicht sicher auszuschließen ist. (Ma)

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung – Präventionsstab ÖPNV/Bahnen
Fontenay 1a, 20354 Hamburg
Tel.: 040 23656-395
Fax: 040 23656-178
E-Mail: stab-oePNV-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oePNV-bahnen

Impressum

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
Produkt-Nr.: 01-05-5135-4

www.vbg.de,
Suchwort „Spezial ÖPNV/Bahnen“.
Anmeldung zur Infomail:
vbg.de/sicherheitsreport