

4 | 2012 ÖPNV/BAHNEN

Themen: Betriebliche Betreuungskonzepte **Wenn die Psyche verletzt ist** | Komplexe Regelungen für Gleisanlagen
Sicherheitsraum und seitlicher Sicherheitsabstand in Arbeitsstätten | Seminar für Einsatz- und Rettungsfahrer **Mit Blau- oder Gelblicht sicher unterwegs** | Seminare 2013 **Auf dem Laufenden bleiben**





Betriebliche Betreuungskonzepte

Wenn die Psyche verletzt ist

Betriebliche Konzepte zur Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen erleichtern die Wiederaufnahme der Tätigkeit.

In Unternehmen der Branche ÖPNV/ Bahnen werden die Beschäftigten häufig mit schweren Unfällen und traumatischen Ereignissen konfrontiert. Dies sind zum Beispiel Suizide im Schienenbahnbereich, schwere Verkehrsunfälle, Unfälle mit Personenschaden oder die Anwendung von Gewalt durch Fahrgäste und Außenstehende.

Folgen eines Schocks

Traumatische Ereignisse können neben körperlichen Verletzungen zu Schockzuständen führen. Als Symptome zeigen sich:

- › Betäubung
- › Erstarrung
- › hektische Aktivität
- › Verzweiflung, Angst, Entsetzen
- › körperliche Reaktionen wie Herzrasen, schwacher Blutdruck, Schwindel, Schwitzen, Zittern
- › Gedächtnislücken

Diese Symptome können nach der Schockphase wieder abklingen. Werden sie nicht wahrgenommen und behandelt, können sie aber auch zu psychischen Gesundheitsstörungen führen – mit schwerwiegenden Folgen für den Beschäftigten und Auswirkungen auf das Verkehrsunternehmen. Mögliche Folgen sind:

- › lange Ausfallzeiten
- › lange Behandlungszeiten
- › Schwierigkeiten bei der Wiederaufnahme der Tätigkeit
- › Vermeidungsverhalten gegenüber bestimmten (Teil-)Tätigkeiten
- › Berufs-, Tätigkeitsaufgabe, Berufsunfähigkeit, Fahrdienstuntauglichkeit
- › Rückzugsverhalten gegenüber Kollegen sowie im privaten Umfeld
- › Verhaltensauffälligkeiten (zum Beispiel Suchtgefährdung)

Erfahrungen zeigen, dass die Folgen von traumatischen Ereignissen verringert werden, wenn Betroffene von Anfang an, das heißt bereits unmittelbar nach dem traumatischen Ereignis, betreut und begleitet werden.

Betreuungskonzepte umsetzen

Die optimale Betreuung von Beschäftigten verlangt ein abgestimmtes Vorgehen, das betriebsspezifisch festgelegt ist. Ziel dieses betrieblichen Betreuungskonzepts ist es, die Betroffenen in die Lage zu versetzen, ihre bisherige Tätigkeit so schnell wie möglich wieder aufzunehmen. Folgendes sollte geregelt werden:

- › innerbetriebliche Organisation
- › Notfallplan und Rettungskette
- › Einsatz von Erstbetreuern, direkt nach dem Ereignis
- › Folgebetreuung



In betrieblichen Betreuungskonzepten spielen Ersthelfer zur Unterstützung der von einem Schock betroffenen Beschäftigten eine wesentliche Rolle. Dienstkleidung oder Warnwesten mit dem Aufdruck „Ersthelfer“ und dem Namen des Verkehrsbetriebes lassen die Funktion des Beschäftigten eindeutig erkennen und erleichtern den Zugang zur Unfallstelle.

Hilfe für die Praxis: Das warnkreuz SPEZIAL Nr. 2 hilft betriebliche Betreuungskonzepte zu gestalten.



Bei der Erarbeitung eines betrieblichen Betreuungskonzeptes muss die Arbeitnehmervertretung mitwirken. Das Konzept sollte in einer Betriebsvereinbarung geregelt werden, in jedem Fall aber schriftlich vorliegen und allen Mitarbeitern bekannt sein.

warnkreuz SPEZIAL informiert

Das neue warnkreuz SPEZIAL Nr. 2 „Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen“

beschreibt ausführlich die praktische Gestaltung der betrieblichen Betreuungskonzepte. Es werden sowohl betriebliche Maßnahmen als auch weiter gehende ärztliche oder psychologische Betreuungsmaßnahmen bis hin zur Nachsorge und Wiedereingliederung im Unternehmen dargestellt

sowie die Aufgaben der VBG bei der Heilbehandlung und Wiedereingliederung erläutert.

VBG unterstützt, berät, qualifiziert

Die VBG unterstützt die Verkehrsunternehmen mit einer strukturierten Einzelberatung vor Ort bei der Einführung betrieblicher Betreuungskonzepte. Führungskräfte werden mit dem Thema vertraut gemacht, die Möglichkeiten der Prävention und Rehabilitation im Zusammenhang mit traumatischen Ereignissen werden aufgezeigt und die Unternehmen bei der Erarbeitung und Umsetzung des Konzeptes unterstützt. Das Qualifizierungsangebot der VBG richtet sich mit dem Seminar „Konzepte für die Betreuung von Beschäftigten nach traumatischen Erlebnissen in Verkehrsunternehmen“ ebenfalls an betriebliche Führungskräfte.

Ausbildung der Ersthelfer

In allen betrieblichen Betreuungskonzepten spielen Ersthelfer zur Unterstützung von Schockbetroffenen eine wesentliche Rolle. Die betrieblichen Ersthelfer müssen sorgfältig ausgewählt und ausgebildet werden. Nähere Informationen zu dieser Ausbildung und zur möglichen Bezuschussung durch die VBG enthält das warnkreuz SPEZIAL Nr. 2. Für ausgebildete Ersthelfer bietet die VBG im Qualifizierungsangebot den „Workshop für Verkehrsunternehmen: Psychische Ersthelferbetreuung nach belastenden Erlebnissen“ an. Die Teilnahme an diesem Workshop gilt für die Ersthelfer als Fortbildung. Die Qualifizierungsangebote sind online auf der VBG-Website oder telefonisch über die Bezirksverwaltung buchbar. (Eb)

Info

- www.vbg.de/downloads, Suchwort: „Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen“, warnkreuz SPEZIAL Nr. 2
- www.vbg.de/oepnv-bahnen, Qualifizierungsangebot, Praxishilfen

- ▶ Nachsorge durch den Betrieb
- ▶ Information und Unterweisung der Mitarbeiter

Das Konzept regelt das Handeln aller betrieblichen Akteure und wird mit der VBG abgestimmt (siehe unten stehende Übersicht).

Betriebliche Regelung des Vorgehens		
Schriftliche Festlegung des Verfahrensablaufes:		
Vorgehen nach dem Unfall	Anschriften und Telefonnummern	Ablauf der weiteren Betreuung
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Unfallmeldung ▶ Info über Ereignis und Zustand des Betroffenen ▶ Ersthelferbetreuung, Kontaktaufnahme ▶ Aufgaben, Hilfsmittel des Ersthelfers 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Betriebliche Akteure ▶ Ersthelfer ▶ Betriebsarzt ▶ Therapeut/Sozialberatung ▶ VBG 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gespräch mit Info über Hilfsangebote ▶ Vorstellung beim Betriebsarzt oder D-Arzt ▶ Unfallmeldung/ Kontaktaufnahme zur VBG ▶ Einleitung psychologischer Betreuung in Absprache mit VBG

Um die Handlungssicherheit zu gewährleisten, sollte das Vorgehen im Betrieb schriftlich festgelegt werden. Alle Beteiligten müssen über das Verfahren informiert sein.



Komplexe Regelungen für Gleisanlagen – Teil 2 von 3

Sicherheitsraum und seitlicher Sicherheitsabstand in Arbeitsstätten

Ob auf freier Strecke oder in Arbeitsstätten: Beschäftigte, die sich im Gleisbereich aufhalten, müssen sich vor Schienenfahrzeugen in Sicherheit bringen können. Hierfür sind der Sicherheitsraum und in Arbeitsstätten zusätzlich der seitliche Sicherheitsabstand erforderlich.

Im Sicherheitsreport Spezial ÖPNV/Bahnen 3/2012 wurden im Beitrag „Sicherheitsraum, seitlicher Sicherheitsabstand und Verkehrswege“ bereits die Schutzziele dargestellt, die den Regelungen in §5, 6 und 8 der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Schienenbahnen“ (BGV D30) zugrunde liegen. In diesem Teil wird der Unterschied zwischen dem Sicherheitsraum als Ausweichmöglichkeit für die Beschäftigten und dem seitlichen Sicherheitsabstand näher erläutert.

Unterschiedliche Gefährdungen

Die Bestimmungen zum Sicherheitsraum und zum seitlichen Sicherheitsabstand geben vor, wie weit Teile der Umgebung vom Gleis entfernt sein müssen und welchen Abstand zwei nebeneinanderliegende Gleise mindestens aufweisen müssen, damit ein ausreichendes Schutzniveau für die Beschäftigten erreicht wird. Dabei wird den unterschiedlichen Gefährdungen in verschiedenen Teilen der Gleisanlagen Rech-

nung getragen. In Arbeitsstätten, also in Bereichen, in denen Betriebsdienstmitarbeiter und nicht selten auch bahnfremde Beschäftigte häufig und regelmäßig arbeiten, sind andere Anforderungen zu stellen als auf der freien Strecke. Der Grund hierfür liegt in den unterschiedlichen Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Beschäftigten beim Aufenthalt im Gleisbereich.

Außerhalb von Arbeitsstätten wird davon ausgegangen, dass die Beschäftigten



Der Sicherheitsraum bietet Personen einen Aufenthaltsort während der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen. Er dient gleichzeitig als Fluchtweg bei der Evakuierung von Fahrgästen.



In älteren Tunneln findet man noch Tunnelnischen, die als Sicherheitsraum dienen. Sie müssen bestimmte Mindestabmessungen haben und als Sicherheitsraum erkennbar sein.

speziell unterwiesen sind, die örtlichen Randbedingungen kennen und deshalb wissen, wohin sie sich bewegen müssen, wenn sich eine Zug- oder Rangierfahrt nähert. Demgegenüber muss innerhalb von Arbeitsstätten damit gerechnet werden, dass Beschäftigte durch den Arbeitsauftrag so beansprucht sind, dass sie nicht mit der nötigen Aufmerksamkeit auf herannahende Fahrten achten können.

Funktion des Sicherheitsraums

Der Sicherheitsraum ist aus Gründen der Unfallverhütung in allen Gleisanlagen erforderlich, die während des Betriebs von Beschäftigten betreten werden müssen, also auf der freien Strecke und – was oft übersehen wird – auch in Arbeitsstätten. Er bietet Personen einen Aufenthaltsort, wenn Schienenfahrzeuge vorbeifahren. Sicherheitsräume dienen aber auch der Evakuierung von Fahrgästen. Beide Schutzziele sind ebenfalls Gegenstand verkehrsrechtlicher Bestimmungen, zum Beispiel der Regelungen in § 19 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab). Von besonderer Bedeutung ist der nur auf einer Seite neben dem Gleis erforderliche Sicherheitsraum für die „freie Strecke“.

Innerhalb von Arbeitsstätten überlagern sich die Anforderungen an den einseitig vorzusehenden Sicherheitsraum und die Anforderungen an den beidseitig neben sich bewegenden Schienenfahrzeugen erforderlichen Sicherheitsabstand zu Teilen der Umgebung. Beide Forderungen sind in Arbeitsstätten zu erfüllen.

Der Sicherheitsraum ist für alle Beschäftigten erforderlich, die den Gleisbereich während des Bahnbetriebes betreten müssen. Das sind zum Beispiel

- ▶ **auf der freien Strecke:** Betriebsleiter bei Kontrollaufgaben, Streckenläufer, Weichenschmierer, Triebfahrzeugführer, die auf der freien Strecke das Schienenfahrzeug verlassen müssen (zum Beispiel zum Handeinschalten eines Bahnübergangs im Störfall), Personen bei der Evakuierung, Mitarbeiter der Betriebsabteilung bei der Unfalluntersuchung, Aufsichtsbehörden bei Kontrollaufgaben
- ▶ **in Arbeitsstätten:** Wagenmeister, Lokrangierführer, Rangierer, Mitarbeiter von Reparaturteams in Werkstätten – und bei kleineren Instandhaltungsarbeiten an Schienenfahrzeugen in Abstellanlagen, Arbeiter auf Gleisbaustellen, sonstige Betriebsdienstmitarbeiter oder Betriebsfremde

Betretten des Gleisbereiches während des Bahnbetriebes

Der Gleisbereich nicht gesperrter Gleise darf nur dann betreten werden, wenn beim Begehen oder bei der Tätigkeit eine ständige Beobachtung des Bahnbetriebs gewährleistet ist. Beschäftigte müssen herannahende Fahrten so rechtzeitig wahrnehmen können, dass der Sicherheitsraum ohne Hast erreicht und betreten werden kann. Neben jedem Gleis muss mindestens auf einer Seite ein Sicherheitsraum vorhanden sein.

Zum besseren Verständnis hilft ein Blick in die Historie: Sicherheitsräume wurden früher als „gut erkennbare Ausweichmöglichkeiten“ bezeichnet, die „in ausreichender Anzahl angeordnet sein [müssen], wenn Gleise für Arbeiten oder Begehen nicht gesperrt werden können.“ (Quelle: UVV 2.1 „Eisenbahnen“, VBG 11a, vom 1. Juli 1968). In den Durchführungsanweisungen dazu wurde erläutert: „Ausweichmöglichkeiten sind Stellen, an denen gelegentlich Beschäftigte, wie Streckenläufer oder mit Unterhaltungsarbeiten zum Beispiel an Gleis- und Signalanlagen betraute Personen, Schutz finden. Im freien Gelände bestehen im Allgemeinen überall Ausweichmöglichkeiten. Wo diese nicht bestehen,



Auch an technischen Einrichtungen ist beidseitig des Gleises der seitliche Sicherheitsabstand freizuhalten.

zum Beispiel in Engpässen, in Tunneln, auf Brücken, an Stützmauern und dort, wo keine Wege neben dem Gleis vorhanden sind, bedarf es besonderer Ausweichmöglichkeiten, zum Beispiel Nischen.“

Anforderung an Arbeitsstätten

Auch in Arbeitsstätten darf der Gleisbereich nicht gesperrter Gleise nur dann betreten werden, wenn es möglich ist, den Bahnbetrieb ständig zu beobachten. Daher muss auch in Arbeitsstätten neben jedem Gleis mindestens auf einer Seite der Sicherheitsraum vorhanden sein, der bei Eisenbahnen bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 Stundenkilometer die gleiche seitliche Ausdehnung hat wie der seitliche Sicherheitsabstand. Bei Straßenbahnen muss dagegen auch bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 Stundenkilometer auf einer Seite der Sicherheitsraum von mindestens 0,7 Metern Breite vorhanden sein, da dieser nach § 19 BOStrab in allen Betriebsanlagen gefordert wird.

Beidseitiger Sicherheitsabstand

Der beiderseits des bewegten Schienenfahrzeugs angeordnete seitliche Sicherheitsabstand wird nur in Arbeitsstätten gefordert, nicht auf der freien Strecke. Beschäftigte

führen in Arbeitsstätten häufig und regelmäßig Tätigkeiten aus. Die Arbeit beansprucht in vielen Fällen ihre volle Aufmerksamkeit, so dass herannahende Fahrten nicht immer zuverlässig erkannt werden. Daher wird in Arbeitsstätten beidseitig neben dem Fahrbereich der seitliche Sicherheitsabstand gefordert. Auch wenn der Beschäftigte einen Fehler macht und die herannahende Fahrt nicht rechtzeitig erkennt, soll zumindest verhindert werden, dass er zwischen dem Schienenfahrzeug und Teilen der Umgebung eingeklemmt und dabei schwer oder tödlich verletzt wird.

Der seitliche Sicherheitsabstand ist für alle Beschäftigten erforderlich, die zur Erfüllung ihrer Arbeitsaufgaben in Arbeitsstätten Gleisanlagen betreten. Zum Beispiel:

- ▶ Betriebsdienstmitarbeiter (Triebfahrzeugführer, Straßenbahnfahrer, Wagenmeister, Lokrangierführer, Rangierer)
- ▶ sonstige Mitarbeiter der Bahnunternehmen (Instandhaltung, Reinigung, Verwaltung)
- ▶ Betriebsfremde (Mitarbeiter in Industrieanlagen mit Bahngleisen, auf Gleisbaustellen, an Kränen, an Förderanlagen, Mitarbeiter von Wartungsfirmen) (Hg)

Info

Die konkreten Anforderungen an Sicherheitsräume, Sicherheitsabstände und Verkehrswege in Gleisanlagen sowie deren bauliche Gestaltung werden detailliert in den folgenden zwei BG-Informationen erläutert:

- „Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen bei Eisenbahnen“ (BGI 770)
- „Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen bei Straßenbahnen“ (BGI 5040)

www.vbg.de/oenpv-bahnen, Praxis-hilfen, BGV D30, BGI 770, BGI 5040

Häufig gestellte Fragen zur praktischen Umsetzung bei Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen werden im nächsten Sicherheitsreport Spezial ÖPNV/Bahnen erörtert.



Seminar für Einsatz- und Rettungsfahrer Mit Blau- oder Gelblight sicher unterwegs

Einsatzfahrten mit Sondersignal weisen ein wesentlich höheres Unfallrisiko auf als normale Fahrten im öffentlichen Straßenraum. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung haben ein simulatorgestütztes Trainingsprogramm für Einsatz- und Rettungsfahrten entwickelt.

Das Trainingsprogramm „Mit Blau- oder Gelblight unterwegs“ wurde dem Bedarf von Verkehrsunternehmen und Feuerwehren angepasst und wird seit diesem Jahr im Seminarprogramm der VBG angeboten. Einen Schwerpunkt des Seminars bilden simulatorgestützte Trainingsfahrten unter Einsatzbedingungen. Hier üben die Teilnehmer unterschiedliche Fahrsituationen und Handlungsstrategien, die im öffentlichen Straßenverkehr nicht trainiert werden können.

Besondere Rechte im Straßenverkehr
Abhängig von ihrem Grund und ihrer Dringlichkeit wirken sich Einsatzfahrten unterschiedlich intensiv auf den Straßenverkehr aus. Dies ist in erster Linie in den straßenverkehrsrechtlichen Verordnungen der StVO und der StVZO geregelt. Darin haben das Sonderrecht und das so genannte Wegerecht (§§ 35 und 38 StVO) die wohl größte rechtliche Bedeutung für Einsatzfahrten.

Das Sonderrecht verleiht einer berechtigten Organisation oder einem berechtigten Einsatzfahrzeug die Befugnis, sich in regelmäßigem Umfang nicht an die Vorschriften der StVO zu halten. Berechtigte sind dabei im Wesentlichen Organisationen, die – wie zum Beispiel die Polizei oder die Feuerwehr – hoheitliche Aufgaben wahrnehmen sowie Rettungsdienste. Sie dürfen das Sonderrecht allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen nutzen: Grundsätzlich muss seine Inanspruchnahme für die Erfüllung von hoheitlichen Aufgaben dringend geboten oder für die Rettung von Leben und Gesundheit von Menschen erforderlich sein.

Wegerecht für freie Fahrt

Werden bei einer Einsatzfahrt ein am Fahrzeug rechtmäßig vorhandenes blaues Blinklicht und Einsatzhorn gleichzeitig verwendet, hat dies das so genannte Wegerecht zur Folge: Es ordnet für die übrigen Verkehrsteilnehmer an, sofort Platz für eine freie Fahrt zu schaffen. Auch die Inanspruchnahme des Wegerechts ist an besondere Voraussetzungen geknüpft: Wie beim Sonderrecht darf Blaulicht gleichzeitig mit dem Martinshorn nur verwendet werden, wenn es darum geht, Leben zu retten, bedeutende Sachwerte zu erhalten oder wegen bestimmter dringender hoheitlicher Aufgaben. Anders als das Sonderrecht verleiht das Wegerecht dem Fahrer des Einsatzfahrzeugs allerdings kein weitergehendes Recht, sich über die Straßenverkehrsvorschriften hinwegzusetzen.

Kein Sonderrecht trotz Blaulicht

Diese Abgrenzung erlangt gerade bei den Fahrzeugen besondere Bedeutung, die zwar allgemein oder mit besonderer Ausnahmegenehmigung mit einem blauen Rundumlicht und einem Martinshorn ausgestattet sind, aber kein oder nur ein eingeschränktes Sonderrecht haben: Dies trifft etwa auf die Unfallhilfswagen bestimmter öffentlicher Verkehrsbetriebe oder entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge von Entstördiensten der Energieversorgungsunternehmen zu.



Aber auch schon die Teilnahme am Straßenverkehr unter zulässiger Verwendung eines gelben Blinklichts ist an bestimmte rechtliche Voraussetzungen gebunden und begründet für Verkehrsteilnehmer besondere Sorgfaltspflichten.

Wissen schafft Rechtssicherheit

Zulässigkeit und Grenzen dieser Rechte und Pflichten bei Einsätzen im Straßenverkehr sind in der Praxis nicht immer leicht zu bestimmen. Rechtssicherheit ist hingegen wegen der großen Verantwortung, die mit der Entscheidung über Sonderrechte und Wegerechte bei Einsatzfahrten verbunden ist, eine unabdingbare Voraussetzung für die sichere Planung, Auslösung und Durchführung von Einsatzfahrten. In der Verantwortung – und gegebenenfalls auch in der Haftung – stehen dabei nicht nur der Einsatzfahrer und die anordnende Person in der Leitstelle. Auch die mit der Betriebsorganisation und Einsatzfahrtenplanung beauftragten Führungs- und Organisationspersonen im Unternehmen tragen Mitverantwortung und müssen mit den rechtlichen Grundsätzen für Einsatzfahrten vertraut sein.

Seminar stärkt Handlungssicherheit

Aus diesem Grunde bietet das von der VBG angebotene Seminar auch einen Überblick über die straßenverkehrs- und haftungsrechtlichen Rahmenbedingungen für Einsatzfahrten. Das Ziel ist, bei Führungs-, Betriebs-, Organisations- und Leitstellenverantwortlichen sowie den Einsatzfahrern als Seminarteilnehmern die Rechts- und Handlungssicherheit zu stärken. Denn wer rechtsicher handelt, vermeidet Entscheidungsfehler – und damit Unfall- und Gesundheitsgefahren. (Fs, TBr)

Info

www.vbg.de/qualifizierung

Seminar:

SNFA „Mit Blau- oder Gelblicht unterwegs: Sicher zu einem Notfalleinsatz fahren“

Seminarnummer/Datum/Ort:

SNFAO1301: 21. – 23.01.2013 in Dresden

SNFAO1302: 17. – 19.04.2013 in Dresden

SNFAO1303: 10. – 12.06.2013 in Dresden

SNFAO1304: 16. – 18.09.2013 in Dresden



Seminare 2013

Auf dem Laufenden bleiben

Das Seminarangebot der VBG für kommendes Jahr steht. Ab dem 12. Oktober kann über das Internet gebucht werden, ab 16. Oktober über die VBG-Bezirksverwaltungen.

Neben den zahlreichen branchenübergreifenden Aus- und Fortbildungsangeboten enthält das Seminarprogramm der VBG auch 2013 wieder eine Reihe spezieller Seminare für die Branche ÖPNV/Bahnen, die den besonderen Bedürfnissen der Verkehrsunternehmen gerecht werden. Neues mischt sich dabei mit Bewährtem. An ausgebildete Ersthelfer der Branche richtet sich beispielsweise der Workshop „Betreuung nach traumatischen Ereignissen“. Aufgrund der Aktualität und wegen der großen Nachfrage sind erneut Seminare zum Thema „Konflikte mit Kunden und Dritten“ im Angebot. Und auch die Moderatorenausbildung für die betriebsinterne Schulung nach dem Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetz kann wieder gebucht werden.

Allen Seminaren ist ein hoher Praxisbezug gemein. Hier werden den Teilnehmern Kompetenzen vermittelt, die ihnen helfen, Maßnahmen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes im Unternehmen umzusetzen. (GK/RG)

Info

- Informationen zu Inhalten und Zielgruppen der branchenspezifischen Seminare unter www.vbg.de/oepnv-bahnen, Qualifizierungsangebot
- Komplettes Seminarangebot unter www.vbg.de/qualifizierung

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

So melden Sie sich an

Die Anmeldung ist einfach:

- per Internet unter www.vbg.de/seminare. Hier können Sie auch direkt sehen, ob noch Seminarplätze verfügbar sind. Tragen Sie sich bei einem ausgebuchten Seminar auf jeden Fall in die Warteliste ein. Bei hoher Nachfrage wird ein Zusatzseminar angeboten.
- per Telefon oder Fax bei den Ansprechpartnern Ihrer VBG-Bezirksverwaltung (Kontaktdaten: www.vbg.de/kontakt oder im Sicherheitsreport, S. 2-3)

Zur Anmeldung wird die Kundennummer des Unternehmens und – wenn vorhanden – die persönliche Teilnehmernummer benötigt. Nach der Buchung erhalten Sie eine Reservierungsbestätigung.

Impressum

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Deelbögenkamp 4
22297 Hamburg
Redaktion: Ricarda Gerber (RG),
Falk Sinß (FS), Universum Verlag,
Wiesbaden
Produkt-Nr.: 01-05-5144-3

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