



4/2013

ÖPNV/BAHNEN

Themen: Arbeiten in der Nähe von Fahrleitungsanlagen **Gefährdungen durch elektrischen Strom** | Seminarprogramm 2014 **Arbeitsschutz beginnt im Kopf** | Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie **GDA-Arbeitsprogramm ÖPNV erfolgreich abgeschlossen** | Online-Umfrage **Fahrdiensttauglich durch das Arbeitsleben** | Tritte, Griffe, Aufstiege an Schienenfahrzeugen **Europäische Normen kommen** | Neues VBG-Seminar **Ausbildung von Erstbetreuern**





Für Arbeitsmaschinen in der Nähe von Oberleitungen gelten besondere Anforderungen. Es besteht die Gefahr, beim Berühren der Oberleitung die Spannung auf die Mitarbeiter in der Baustelle zu verschleppen.



Arbeiten in der Nähe von Fahrleitungsanlagen

Gefährdungen durch elektrischen Strom

Arbeiten in der Nähe von Fahrleitungsanlagen im städtischen Schienenverkehr bergen unsichtbare Gefahren. Besondere Schutzmaßnahmen helfen, eine elektrische Durchströmung zu verhindern.

Elektrische Anlagen sind in der Regel berührungssicher aufgebaut. Im normalen Umgang können Nutzer dieser Anlagen oder auch unbeteiligte Dritte nicht an unter Spannung stehende Teile geraten und so eine potenziell tödliche Körperdurchströmung erleiden. Oberleitungen und Stromschienen sind dagegen nicht allseitig mit einem Berührungsschutz ausgestattet. Sollen Arbeiten in der Nähe der Fahrleitungsanlagen durchgeführt werden, müssen besondere Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahren einer elektrischen Durchströmung ergriffen werden.

Welche Gefahren drohen können, zeigt folgender Arbeitsunfall: Die Beschäftigten hatten die Aufgabe, Spundbohlen neben der eingeschalteten Oberleitung auf einen Lkw zu verladen. Die Spundbohlen wurden einzeln an einem Ende der Bohle angeschlagen und angehoben. Damit die Bohle mit dem freien Ende nicht zu sehr hin- und herschwang, griff ein Mitarbeiter nach der Bohle. Im selben Augenblick berührte der Bagger mit seinem Ausleger die Oberlei-

tung. Der Ausleger, das Hebezeug und die Spundbohle stellten eine leitende Verbindung zwischen Mitarbeiter und Oberleitung her. Der Mitarbeiter erlitt eine Körperdurchströmung.

Der Unfall zeigt, dass die Nähe zu Spannung führenden Leitungen nicht nur vom Standort der Person abhängig ist. Vielmehr muss beurteilt werden, ob bei den auszuführenden Arbeiten die Fahrleitung mit leitfähigen Gegenständen berührt werden könnte.

Schutzabstand gewährleisten

Arbeiten in der Nähe von Fahrleitungen, die unter einer Spannung von 1 kV stehen, umfassen alle Tätigkeiten, bei denen sich der Arbeitende mit Körperteilen oder Werkzeugen, Ausrüstungen sowie Geräten der Fahrleitung auf weniger als 1,0 m nähert und dabei die Fahrleitung noch nicht berührt. Diese Arbeitsmethode wurde in die DIN VDE 0105-100 aufgenommen. Sie legt Sicherheitsmaßnahmen fest, die erforderlich sind, wenn der Schutzabstand bei einer

notwendigen Tätigkeit nicht eingehalten werden kann, aber die Gefahr einer Körperdurchströmung nicht durch die Maßnahmen für Arbeiten unter Spannung abgewendet werden muss.

Der Schutzabstand von 1,0 m zu stromführenden Oberleitungen gilt grundsätzlich für alle Personen. Besonders gilt er jedoch für elektrotechnische Laien, denen die Gefahren der Elektrizität nicht bewusst sind und die zum Beispiel Gerüstbauarbeiten, Arbeiten mit Hebezeugen, Baumaschinen oder Fördermitteln sowie Montage-, Transport-, Anstrich- und Ausbesserungsarbeiten ausführen. Deshalb sind Maßnahmen zu treffen, damit der Schutzabstand sicher eingehalten wird.

Der Schutzabstand darf nur von Elektrofachkräften auf 0,5 m reduziert werden, die mit Arbeiten an unter Spannung stehenden Teilen der Fahrleitung vertraut sind. Das in der VDV-Schrift 550 angegebene Mindestmaß des neutralen Abschnitts von 0,5 m ist dabei eine praktische Arbeitshilfe zum Abschätzen des eigenen Abstands zur Oberleitung.



Für Baumaschinen, insbesondere Bagger, kann der Schutzabstand bis auf 0,3 m verringert werden. Wenn allerdings für solche Baufahrzeuge mit Auslegern keine präzisen Höhenangaben möglich sind, müssen Zuschläge zu dem geforderten Schutzabstand hinzugerechnet werden. Arbeitsmaschinen mit Hebe- und Schwenkeinrichtungen auf einem Straßenfahrwerk sind bei Arbeiten in der Nähe von unter Spannung stehenden Oberleitungen über mobile Erdungsleitungen mit dem Rückleiter zu verbinden, wenn der Abstand von 1,0 m nicht sicher eingehalten werden kann.

Das Berühren der Oberleitung mit einer Arbeitsmaschine kann zu einem widerstandsbehafteten Kurzschluss und damit zu einem stehenden Lichtbogen führen. Die Oberleitung kann dadurch an der Berührungsstelle durchbrennen und zu Boden fallen. Die Gefährdung einer Spannung führenden, zu Boden gefallenen Oberleitung im Bereich einer Baustelle oder gar des Individualverkehrs muss vor dem Anwenden der Sicherheitsmaßnahme beurteilt werden. (JD)

i Info

- VBG-Fachinformation „warnkreuz SPEZIAL Nr. 27: Vegetationsarbeiten im Gleisbereich“, www.vbg.de, Suchwort: „Warnkreuz SPEZIAL 27“
- VBG-Fachinformation „BGI 769 – Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten an Fahrleitungsanlagen“, <http://publikationen.dguv.de> > Regelwerk, Suchwort: „BGI 769“
- DIN VDE 0105-100/-103, www.beuth.de, Suchwort: „DIN VDE 0105“
- VDV-Schrift 550 „Oberleitungsanlagen für Straßen- und Stadtbahnen“, www.beka.de > beka Verlag, Suchwort: „550“



In Gruppenarbeit werden arbeitsschutzspezifische Themen von den Teilnehmern zum Teil selbst erarbeitet und Erfahrungen ausgetauscht.

Seminarprogramm 2014

Arbeitsschutz beginnt im Kopf

Das VBG-Seminarprogramm für die Branche ÖPNV/Bahnen hat wieder einiges zu bieten. Sichern Sie sich Ihren Platz für 2014.

Neben den bewährten Seminaren wird es im nächsten Jahr erstmals eine neue Seminarart zur Ausbildung von Erstbetreuern geben. Näheres zu diesem Angebot finden Sie auf Seite 8.

Es kann, wie die anderen VBG-Seminare, ab dem 11. Oktober unter www.vbg.de/seminare online gebucht werden. Dort finden Sie weitergehende Informationen zu den Seminarinhalten und den jeweils angesprochenen Zielgruppen sowie das gesamte VBG-Qualifizierungsangebot.

Eine zusammenfassende Broschüre kann dort ebenfalls heruntergeladen werden. Darin finden Sie die branchenspezifischen Seminare und die Kontaktdaten zur telefonischen Buchung in den Bezirksverwaltungen der VBG. (KG)

i Info

www.vbg.de/seminare, Branche: ÖPNV und Bahnen



Beim Gesundheitstag in Jena wurde bei Sprüngen aus geringer Höhe die Wirkung auf die Gelenke verdeutlicht. Diese werden dabei mit einem Vielfachen des Körpergewichts belastet.



Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

GDA-Arbeitsprogramm ÖPNV erfolgreich abgeschlossen

Die Verringerung von Muskel-Skelett-Erkrankungen (MSE) von Beschäftigten in Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist ein wesentliches Ziel der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA). Jetzt liegen wichtige Ergebnisse des GDA-Arbeitsprogramms ÖPNV vor.

MSE sind nicht nur leidvoll für die Betroffenen, sondern auch kostenintensiv für Unternehmen. Die Zahl der MSE von Beschäftigten des ÖPNV zu reduzieren, ist deshalb nicht nur ein wesentliches Ziel der GDA, sondern war auch Gegenstand eines branchenspezifischen Programms. Dieses wurde gemeinsam von den Arbeitsschutzverwaltungen in fünf Bundesländern und den Unfallversicherungsträgern BG Verkehr, Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und VBG durchgeführt. Mit dem Programm waren eine Stuserhebung mittels Fragebogen und Besuch vor Ort sowie eine Beratung

in den Unternehmen der Verkehrsbranche zu geeigneten Präventionsmaßnahmen vorgesehen. Etwa die Hälfte aller Unternehmen, die in den beteiligten fünf Bundesländern Verkehrsdienstleistungen im ÖPNV anbieten, sollten besucht werden.

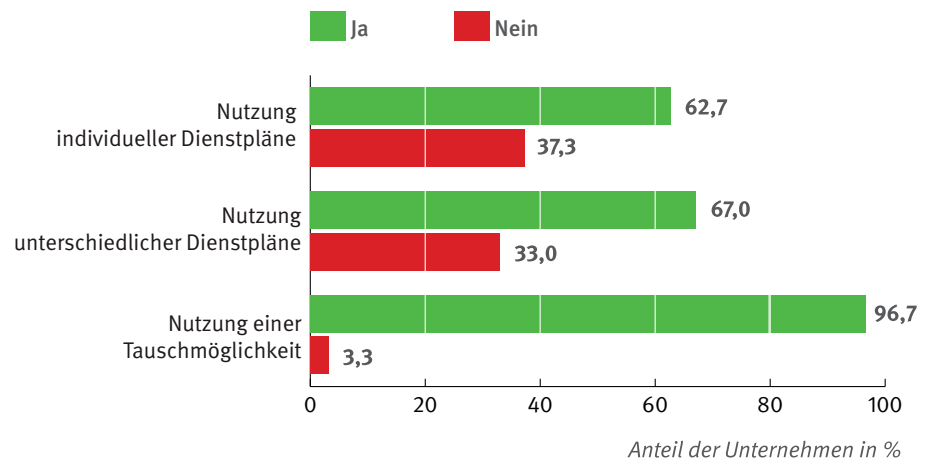
Datenerhebung

Während der operativen Phase des Arbeitsprogramms bis Ende 2012 konnte die angestrebte Zahl der Erstbesuche in den Unternehmen mit mehr als 200 Betrieben nahezu erreicht werden. Im fachlichen Teil des

Fragebogens kamen unter anderem Möglichkeiten der betrieblichen Einflussnahme auf psychische Belastungen zur Sprache. Denn MSE wie etwa Rückenbeschwerden werden nicht nur durch ergonomische Defizite am Fahrerarbeitsplatz verursacht, sondern rühren auch von psychischen Belastungen her. Diese werden wesentlich durch die Arbeitsbedingungen bestimmt und können durch geeignete Arbeitsschutzmaßnahmen wie Dienstplangestaltung, Maßnahmen zur Stressreduzierung sowie Schulungen zur Beherrschung von Konfliktsituationen mit Fahrgästen vermindert werden.



Ausprägungen der Dienstplangestaltung



Ergebnisse der Stuserhebung

Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes

Von 209 Unternehmen haben 193 eine Fachkraft für Arbeitssicherheit und einen Betriebsarzt bestellt. Von diesen konnten 78,2 Prozent eine angemessene durchgeführte Gefährdungsbeurteilung vorlegen. 12,4 Prozent der Unternehmen legten Gefährdungsbeurteilungen vor, die Mängel aufwiesen. 7,8 Prozent der besuchten Unternehmen haben die Gefährdungsbeurteilung gar nicht durchgeführt, trotzdem ist eine sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung vorhanden. Die Unternehmen mit Defiziten wurden aufgefordert, für Aufarbeitung zu sorgen.

Dienstplangestaltung

Die ersten Auswertungen der Befragungen im Rahmen des GDA-Programms ÖPNV zeigen, dass die meisten Unternehmen bei der Arbeitszeitgestaltung auf die Wünsche ihrer Mitarbeiter eingehen. In fast jedem Betrieb (97 Prozent) können Dienste getauscht werden. Bei kleinen Unternehmen sind dies häufig auch die einfachste und ein-

zige Möglichkeit, den Mitarbeitern bei der Arbeitszeitgestaltung entgegenzukommen. Darüber hinaus bieten 67 Prozent der Unternehmen auch unterschiedliche Dienstpläne an, zwischen denen gewählt werden kann, und 63 Prozent erstellen individuelle Dienstpläne, häufig aufgrund von Absprachen. Diese Ergebnisse sind sehr positiv zu bewerten, denn die Arbeitszufriedenheit und damit einhergehend auch der Gesundheitszustand der Fahrdienstmitarbeiter hängt maßgeblich davon ab, ob sie Arbeitszeiten mitgestalten und besser am sozialen Leben teilnehmen können.

Gesundheitsförderung

Viele Unternehmen zeigen großes Interesse am Thema Gesundheitsförderung. Den meisten Unternehmen ist bewusst, dass es bei der sich verändernden Arbeitsmarktlage und einer angestrebten längeren Lebensarbeitszeit von großem Vorteil ist, hierzu Maßnahmen anzubieten. Gesundheitsförderung wird als eine Möglichkeit erkannt, Fahrdienstmitarbeiter langfristig ohne längere Ausfallzeiten zu beschäftigen.

So haben bei der Umfrage 58 Prozent der Unternehmen angegeben, Angebote zur Gesundheitsförderung zu nutzen. 38 Prozent gaben an, dies nie zu tun. Aus den Gesprächen ist deutlich die Bereitschaft zu entnehmen, dass man sich mit dem Thema künftig intensiver befassen will. Häufig ist aber noch nicht bekannt, wie Maßnahmen zur Gesundheitsförderung umgesetzt und

koordiniert werden können, damit sinnvolle Einzelmaßnahmen durch ein Konzept besser wirken können. Hierzu wurden bei den Betriebsbesuchen entsprechende Beratungen durchgeführt.

Abschluss des GDA-Programms ÖPNV

Zum Abschluss des Programms wurden im Rahmen eines Workshops bei der Jenaer Nahverkehr GmbH geeignete Maßnahmen vorgestellt. Der Workshop war in einen beispielhaft durchgeführten Gesundheitstag eingebettet. Die Unternehmensleitungen der Verkehrsunternehmen in der Region waren eingeladen, im Kreis von Fachleuten die Themen Gesundheitsschutz und Gesundheitsförderung zu diskutieren. Anhand konkreter Fragestellungen wurde erörtert, wie zum Beispiel Hindernisse überwunden werden, die einer betrieblichen Gesundheitsförderung entgegenstehen können. Die Ergebnisse des Workshops und des GDA-Arbeitsprogramms ÖPNV werden in einem Bericht im Herbst 2013 veröffentlicht. Dieser wird Hilfestellungen und Hintergrundwissen für diejenigen Verkehrsunternehmen geben, die das Thema betriebliche Gesundheit nachhaltig aufgreifen wollen. (KG)

Info

www.gda-portal.de › Arbeitsprogramme 2008–2012 › ÖPNV

Online-Umfrage

Fahrdiensttauglich durch das Arbeitsleben

Die VBG unterstützt eine Online-Umfrage für Fahrerinnen und Fahrer zur Gesunderhaltung des Fahrpersonals. Das Projekt ist bis zum 30. November 2013 verlängert worden.



Ob Bus- oder Straßenbahnfahrer: Sagen Sie uns Ihre Meinung.

Als Folge gesundheitlicher Beeinträchtigungen ist in vielen Fällen eine vorzeitige Fahrdienstuntauglichkeit des Personals im Fahrdienst zu verzeichnen. Die Leistungsfähigkeit von Verkehrsunternehmen konnte in den vergangenen Jahrzehnten durch Produktivitätssteigerung und Arbeitsverdichtung erhöht werden. Dies hat aber im Zusammenhang mit einer wachsenden Verkehrsdichte zu einer Erhöhung der Belastung der Mitarbeiter im Fahrdienst geführt.

In Verbindung mit dem heraufgesetzten Renteneintrittsalter und einer verlängerten Lebensarbeitszeit besteht nun für die Unternehmen die Herausforderung, die Beschäftigten gesund und fahrdiensttauglich durch ihr Arbeitsleben zu führen.

Datengrundlage zur Bedarfsermittlung

Momentan fehlt eine aussagekräftige Datengrundlage, um die zukünftige Entwicklung der Fahrdiensttauglichkeit und den notwendigen Handlungsbedarf zur Erhal-

tung und Förderung der Gesundheit des Fahrpersonals in den Verkehrsunternehmen abschätzen zu können.

Das Präventionsprojekt „Gesundheit im Fahrdienst – Fahrdiensttauglich durch das Arbeitsleben“ hat sich das Ziel gesetzt, diese Grundlage zu schaffen und zielführende Maßnahmen zur Förderung der Fahrdiensttauglichkeit abzuleiten.

Ihre Meinung zählt

Mit der Online-Umfrage wird derzeit unternehmensbezogen ermittelt, wie häufig es bei den Mitgliedsunternehmen zu einer Fahrdienstuntauglichkeit beim Fahrpersonal kommt. Daraus lässt sich eine Schätzung für die Gesamtheit der Verkehrsunternehmen in Deutschland ableiten.

In der Online-Umfrage bei Fahrerinnen und Fahrern in Verkehrsunternehmen soll darüber hinaus geklärt werden, wann Fahrdienstuntauglichkeit im Laufe des Berufslebens auftritt. Gefragt wird zudem nach den Bedingungen, die das Auftreten beschleuni-

gen oder verlangsamen sowie vermeiden. Mit Ihrer Beteiligung an der Umfrage tragen Sie dazu bei, praxisgerechte vorbeugende Schutzmaßnahmen zu entwickeln.

Projektgemeinschaft

Das Projekt wird von der VBG gemeinsam mit der Gesellschaft für Arbeits-, Wirtschafts- und Organisationspsychologische Forschung (GAWO) in Oldenburg unter Leitung von Prof. Dr. Friedhelm Nachreiner und Dr. Anna Arlinghaus durchgeführt.

Im Lenkungskreis sind folgende Unternehmen vertreten:

- üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
- Regionalverkehr Münsterland GmbH
- Häfen und Güterverkehr Köln AG
- ver.di
- Hamburger Hochbahn AG
- Stuttgarter Straßenbahnen AG
- Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH
- Bremer Straßenbahn AG
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR
- Straßenbahn Weil am Rhein (KÄ/Dr. Anna Arlinghaus)

Ansprechpartnerin für Fragen zur Online-Umfrage:

Dr. Anna Arlinghaus
GAWO
Achterdiek 50
26131 Oldenburg
Tel.: 06131 4989414
E-Mail: anna.arlinghaus@gawo-ev.de
www.gawo-ev.de

Info

www.gawo-ev.de > Aktuelles
www.vbg.de/oenpv-bahnen > Aktuelles
Projektflyer 2. Auflage

Hier nehmen Sie Einfluss auf die Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Fahrdienst:

Die Umfrage finden Sie auf www.gawo-ev.de. Mit der Teilnahme an dieser Umfrage können Sie als Fahrerin oder Fahrer (aktiv oder bereits ausgeschieden bzw. im Ruhestand) helfen, arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren in Verkehrsunternehmen zu reduzieren.

Das Ausfüllen der Online-Umfrage dauert etwa 15 - 30 Minuten und kann von einem PC aus erfolgen (auf Smartphones und Tablets funktioniert sie allerdings nicht).

Sie können die Umfrage jederzeit abspeichern und wieder aufrufen. Die Daten werden anonym erhoben und können nicht mit dem Unternehmen in Verbindung gebracht werden. Der Datenschutz ist gewährleistet.

Wir schließen die Umfrage am 30. November 2013.



Normgerechte Rangierertritte und -griffe nach DIN EN 16116-2 bieten dem Rangierer einen sicheren Stand bei der Mitfahrt.

Gestaltung und Abmessungen von Aufstiegen an der Lok – die DIN EN 16116-1 enthält klare Vorgaben.



Tritte, Griffe, Aufstiege an Schienenfahrzeugen

Europäische Normen kommen

Mit der DIN EN 16116 Teil 1 und 2 stehen zwei neue Normen als Entwurf zur Verfügung, die große Bedeutung für den Schutz bei Arbeiten an Schienenfahrzeugen haben werden.

Die DIN EN 16116 enthält bedeutsame Konstruktionsanforderungen für Tritte, Handgriffe und Zugänge von Schienenfahrzeugen. Die im ersten Teil beschriebenen Anforderungen gelten für Reisezugwagen, Gepäckwagen und Lokomotiven, die im zweiten Teil für Güterwagen. Die Norm behandelt ein klassisches Thema des technischen Arbeitsschutzes bei Eisenbahnen.

Vergleichbare Anforderungen waren bisher in Merkblättern des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) enthalten – allerdings mit niedrigerem Standard. Neue Rechtssetzungen für den Eisenbahnverkehr in Europa werden diese Schritt für Schritt durch Europäische Normen ablösen, die als dritte Ebene unterhalb der EU-Richtlinie für die Interoperabilität (2008/57/EG) und der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Fahrzeuge (TSI) Detailregelungen vorgeben.

Vor allem bei nicht unternehmenseigenen Betriebsmitteln wie etwa Güterwagen, die freizügig zwischen den Bahnen ausgetauscht werden können, sind nur internationale Arbeitsschutzanforderungen für Bau

und Ausrüstung zielführend. Seit Beginn der 1990er Jahre ist deshalb auf Initiative der Berufsgenossenschaft die Beratergruppe „Arbeitsschutz“ (AG 1) im Normungskomitee TC 256 aktiv mit dem Ziel, den Arbeitsschutz verstärkt in die Normung einzubringen.

Arbeitsschutzexperten beteiligt

Die AG 1 hat sich mit den vorliegenden Normen schon in der Entwurfsphase intensiv befasst. Bereits vor dem üblichen Umfrageverfahren gab es persönliche Kontakte zu den Obleuten der beiden für die Normen verantwortlichen Arbeitsgruppen und einen direkten Erfahrungsaustausch. Hilfreich in der Diskussion war auch ein im Vorfeld in Deutschland erstelltes Konsenspapier mit Anforderungen an einen sicheren Einstieg in Fahrzeuge des Personenverkehrs, zum Beispiel in Nahverkehrstriebwagen.

Mit den beiden Normen liegt nun ein wichtiger Leitfaden für Konstrukteure von Eisenbahnfahrzeugen vor. Dieser enthält Konstruktionshinweise zum Freiraum an den Enden von Eisenbahnfahrzeugen mit kon-

ventioneller Kupplung, dem „Berner Raum“, zu den Abmessungen des Rangierertrittes, der Gestaltung von Endbühnen oder der Personaleinstiege in Schienenfahrzeugen. Ausgenommen sind lediglich die Steigleitern und Laufstege von Kesselwagen, die schon in der DIN EN 12561-7 genormt sind. Für Nahverkehrsfahrzeuge nach BOSTrab wird die Anwendung von Teil 1 der Norm empfohlen, der besonders wegen der Personaleinstiege interessant ist.

Fazit: Auch wenn nicht alle Vorstellungen der Arbeitsschutzexperten umgesetzt werden konnten, ist insgesamt doch ein deutlicher Fortschritt für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb erzielt worden.

Die deutschen Ausgaben des Entwurfs der Norm, hier als DIN EN 16116-1 und 16116-2 bezeichnet, können als Druckstück oder online über den Beuth-Verlag bezogen werden. (AM)

Info

www.beuth.de, Suchwort: „DIN EN 16116“



Neues VBG-Seminar

Ausbildung von Erstbetreuern

Erstbetreuer sind nach Suiziden, schweren Verkehrsunfällen mit Personen- oder Sachschaden, Übergriffen durch Dritte und ähnlichen psychisch belastenden Ereignissen im Einsatz.

Erstbetreuer unterstützen Betroffene nach traumatischen Ereignissen. Sie geben ihnen das Gefühl, dass sich jemand um sie kümmert und dass sie nicht allein gelassen werden. Damit Erstbetreuer ihre Aufgabe erfüllen können, müssen sie eine fundierte Ausbildung erhalten. Diese sollte etwa 16 Stunden umfassen und von Psychologen oder Psychotherapeuten mit Erfahrung in der Traumatherapie durchgeführt werden.

Intensives Training im Seminar

Diese Ausbildung wird als Inhouse-Seminar in den Verkehrsunternehmen durchgeführt und von der VBG bezuschusst. Ab 2014 bietet die VBG zusätzlich ein Seminar „Ausbildung zum Erstbetreuer in Verkehrsunternehmen: Betreuung nach traumatischen Ereignissen“ (QEB V) in den Akademien an. In diesem Seminar werden Beschäftigte aus Verkehrsunternehmen zu Erstbetreuern ausgebildet. Die Teilnehmer erhalten die Handlungssicherheit, die sie für mögliche Einsätze in der Praxis benötigen. An dem Seminar kann jeder teilnehmen, der in seinem Unternehmen ausgewählt wurde und als Erstbetreuer eingesetzt werden soll. Themen des Seminars sind die Folgen traumatischer Ereignisse und die Reaktionen Betroffener darauf. Der Einsatz und die Aufgaben der Erstbetreuer werden ebenso besprochen wie die Grundregeln der Erstbe-

treuung, die anschließend in praxisnahen Übungen von den Teilnehmern vertieft werden. Außerdem bietet das Seminar jedem Teilnehmer Möglichkeiten, Stressbewältigungs- oder Entspannungstechniken kennenzulernen sowie belastende Situationen ver- und nachbearbeiten zu können.

Weitere Seminarangebote 2014

Für bereits ausgebildete und im Einsatz befindliche Erstbetreuer bietet die VBG weiterhin den „Workshop für ausgebildete Erstbetreuer aus Verkehrsbetrieben: Betreuung nach traumatischen Ereignissen“ (WPEHV) an, der als Fortbildung gilt. Führungskräfte können sich in dem Seminar „Konzepte für die Betreuung von Beschäftigten nach traumatischen Ereignissen“ (KBTEV) über die Ausgestaltung von Betreuungskonzepten informieren. (RE)

Info

- VBG-Fachinformation „warnkreuz **SPEZIAL Nr. 2: Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen**“, www.vbg.de, Suchwort: „Trauma und Psyche“
- VBG-Seminare „**Ausbildung zum Erstbetreuer in Verkehrsunternehmen: Betreuung nach traumatischen Ereignissen**“ (QEB V), „**Workshop für ausgebildete Erstbetreuer aus Verkehrsbe-**

trieben: Betreuung nach traumatischen Ereignissen“ (WPEHV), „Konzepte für die Betreuung von Beschäftigten nach traumatischen Ereignissen“ (KBTEV), www.vbg.de/seminare

Kontakt

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

Impressum

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Deelbögenkamp 4
22297 Hamburg
Redaktion: Ricarda Gerber (RG), Falk Sinß (FS), Universum Verlag, Wiesbaden
Produkt-Nr.: 01-05-5155-4
www.vbg.de, Suchwort: „Spezial ÖPNV/Bahnen“. Anmeldung zur Infomail: vbg.de/sicherheitsreport