



4/2015

ÖPNV/BAHNEN

Themen: Allein arbeitende Lokrangierführer Maßnahmen für den Notfall | Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2015 Informationen und Erfahrungsaustausch für die Verkehrsbranche | Für das Servicepersonal an Bord von Zügen Sicher und gesund unterwegs | Neue Online-Handlungshilfe DGUV-Information 214-085 Arbeitsschutzanforderungen an Lokomotiven | Ein Schwerpunkt im VBG-Seminarangebot 2016 Qualifizierungsangebote für betriebliche Moderatoren





Auch allein arbeitenden Lokrangierführern muss im Notfall Erste Hilfe geleistet werden.

Allein arbeitende Lokrangierführer

Maßnahmen für den Notfall

Mobile Notrufsysteme stellen sicher, dass auch allein arbeitenden Lokrangierführern unverzüglich Erste Hilfe geleistet werden kann.

Seit Einführung der Funkfernsteuerung in den 1970er-Jahren rangieren Lokrangierführer allein und befinden sich dabei häufig außerhalb der Sichtweite anderer Personen. Auch unter diesen Randbedingungen muss sicher erkannt werden, wann ein Notfall vorliegt und Erste Hilfe benötigt wird.

Erste Hilfe bei Alleinarbeit

Die speziellen Anforderungen für allein arbeitende Lokrangierführer sind in der DGUV Regel 114-002 „Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen“ (bisher BGR 122) enthalten. Bei Lokrangierführern wird die für andere Berufsgruppen geltende DGUV Regel 112-139 „Einsatz von Personen-Notsignal-Anlagen“ (bisher BGR 139) nicht angewendet, weil sich durch die Technik der Funkfernsteuerung andere Randbedingungen ergeben als bei anderen allein Arbeitenden. Zum Beispiel wird im Funkfernsteuermodus die Dienstfähigkeit der Lokrangierführer permanent durch den im Sender integrierten Neigungsschalter überwacht.

Für Lokrangierführer, die nicht ständig in Sichtweite anderer Personen arbeiten, bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten, Notfälle zu erkennen:

- Einsatz eines technischen Systems, das die Dienstunfähigkeit des Lokrangierführers erkennt und automatisch an eine ständig besetzte Stelle weiterleitet.
- Umsetzen von organisatorischen Maßnahmen, bei denen der regelmäßige Funkverkehr mit dem Lokrangierführer benutzt wird, um seine Dienstfähigkeit zu überwachen. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Lokrangierführer spätestens eine Stunde, nachdem diese sich das letzte Mal gemeldet haben, angesprochen und bei Nichterreichbarkeit gesucht werden.

Die organisatorischen Maßnahmen sind aufwendig und teilweise nicht wirklich zuverlässig. Ein beauftragter Beschäftigter, zum Beispiel in der Leitstelle, muss systematisch verfolgen, wann der letzte Funkkontakt mit dem einzelnen Lokran-

gierführer bestand und spätestens eine Stunde danach den Beschäftigten aktiv ansprechen, um seine Dienstfähigkeit festzustellen. Die Zuverlässigkeit dieser Lösung hängt ausschließlich vom richtigen Handeln des beauftragten Beschäftigten ab. Daher sollen künftig vorrangig die deutlich zuverlässigeren technischen Systeme genutzt werden.

Solche Systeme sind bereits bei vielen großen Werks- und Anschlussbahnen als Standard erfolgreich im Einsatz. Sie funktionieren so, dass im Notfall willensunabhängig ein Signal über Bündelfunk an die Leitstelle gesendet wird. Das Signal kommt vom Steuerbefehl „Automatischer Stopp“, der vom Neigungsschalter im Sender der Funkfernsteuerung bei einer Neigung des Senders (je nach Einstellung bei 35 bis 50 Grad von der Senkrechten) ausgelöst wird. Da der Sender im Tragegeschirr vor dem Bauch des Mitarbeiters getragen wird, spricht der Neigungsschalter bei jedem Sturz des Lokrangierführers automatisch an.



Nutzung der Mobilfunknetze für Personennotrufsysteme

Seitdem öffentliche und eisenbahnspezifische Mobilfunknetze flächendeckend für die betriebliche Kommunikation zwischen Rangierpersonal und Leitstelle bzw. Zugleiter zur Verfügung stehen, können diese auch für die Überwachung der Dienstfähigkeit genutzt werden. Neben dem Vorteil, dass diese Systeme deutlich kostengünstiger sind, wird idealerweise kein zusätzliches Gerät für die Überwachung der Dienstfähigkeit der Beschäftigten benötigt. Erste Anwendungen solcher Notrufsysteme gab es bereits Anfang der 1990er-Jahre.

Beispiele aktueller, bei Eisenbahnen eingesetzter Systeme wurden im Heft 07/2015 der Fachzeitschrift „Der Eisenbahningenieur (EI)“ im Beitrag „Allein arbeitende Lokrangierführer – Maßnahmen für den Notfall“ näher beschrieben. Hier soll nur kurz deren Grundfunktion dargestellt werden.

Personennotrufhandys bei nicht bundes-eigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen)

Diese Systeme sind seit etwa drei Jahren erfolgreich bei zwei NE-Bahnen im Einsatz. Das vom Lokrangierführer mitgeführte Personennotrufhandy dient im Normalfall der Abwicklung der für die Betriebskommunikation erforderlichen Gespräche. Im Alarm-



Mit dem Personennotrufhandy kann ein Notruf automatisch, aber auch durch einen Knopfdruck willentlich ausgelöst werden.

fall wird ein Notruf mit Angabe der GPS-Ortungsdaten abgesendet, sodass der verletzte Lokrangierführer schneller gefunden werden kann. Aus Datenschutzgründen erfolgt die Übermittlung von GPS-Koordinaten nur mit dem Personennotruf, sodass eine Kontrolle über den Aufenthaltsort des Beschäftigten im regulären Arbeitsalltag ausgeschlossen ist. Die Personennotrufhandys sind mit verschiedenen Ausstattungen und Zusatzfunktionen verfügbar. Zum Beispiel kann mit der Zusatzfunktion „Ruhealarm“ eine automatische Information an die Unfallmeldestelle ausgelöst werden, wenn das Handy innerhalb eines einstellbaren Zeitraums an einem Ort verbleibt (örtlich mit einer Toleranz von wenigen Metern). Auch explosionsgeschützte Varianten von Personennotrufhandys sind verfügbar.

Willensunabhängiger Personennotruf

Bei der DB Schenker Rail AG wurde ein technisches System zur Überwachung der Dienstfähigkeit eingeführt, bei dem die GSM-R-Handsprechfunkgeräte mit einem Neigungssensor ausgestattet sind. Der Neigungssensor erkennt eine Schiefelage des Geräts und sendet im Notfall den „Willensunabhängigen Personennotruf (WUPN)“ an eine ständig besetzte Empfangsstelle. Auch hier werden die GPS-Ortungsdaten aus Datenschutzgründen nur im Notfall übertragen, erleichtern aber dann das schnelle Auffinden des Verletzten.

Empfehlung für die Praxis

Heute sind mobile Notrufsysteme zu akzeptablen Kosten am Markt verfügbar und haben sich in der Praxis bewährt. Mit diesen Systemen kann die Erste Hilfe für die Lokrangierführer sehr zuverlässig gewährleistet werden. In der Regel sind diese auch nach der einmaligen Einführung weniger aufwendig als organisatorische Lösungen.

Verantwortliche in Eisenbahnunternehmen sollten prüfen, ob ihre bisher getroffenen Erste-Hilfe-Maßnahmen für die allein arbeitenden Lokrangierführer ausreichend sicher funktionieren. Die Unfallversicherungsträger empfehlen den Eisenbahnunternehmen, die Dienstfähigkeit der Lokrangierführer vorrangig durch mobile Notrufsysteme

zu überwachen. Einmal im Unternehmen eingeführt, können diese Systeme auch für andere allein arbeitende Beschäftigte bei Eisenbahnen eingesetzt werden, zum Beispiel bei der Störungsbeseitigung an Signalanlagen.



Das Funkgerät mit WUPN-Funktion wird eng am Körper getragen.

Info

Fachzeitschrift „Der Eisenbahningenieur“, Juli 2015, Seite 36–39: „Allein arbeitende Lokrangierführer – Maßnahmen für den Notfall“, www.eurailpress.de/ei

warnkreuz SPEZIAL Nr. 29: „Sicherheit für Lokrangierführer: Funkfernsteuerung bei Eisenbahnen“, www.vbg.de, Suchwort: warnkreuz SPEZIAL Nr. 29

DGVU Regel 114-002: „Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen“ (bisher BGR 122), publikationen.dguv.de, Suchwort: 114-002



Die Gäste des Branchenforums erfuhren Interessantes darüber, wie Verkehrsanlagen durch gutes Licht gestaltet werden können und wie die Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen in den Unternehmen der Verkehrsbranche durchgeführt werden kann.



Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2015

Informationen und Erfahrungsaustausch für die Verkehrsbranche

Rund 150 Teilnehmer trafen sich am 23. und 24. Juni 2015 beim 5. Branchenforum ÖPNV/Bahnen zum Erfahrungs- und Informationsaustausch.

Beleuchtung – Arbeitsplätze und Verkehrsanlagen in gutem Licht

Im Eröffnungsvortrag „Beleuchtung – mehr als Licht“ erläuterte der renommierte Hamburger Lichtplaner Prof. Peter Andres die physiologische Bedeutung des Lichts für den Menschen. Andres demonstrierte anhand von durchgeführten Beleuchtungsprojekten, wie sich die Auswahl von Beleuchtungsmitteln im Zusammenspiel mit dem Tageslicht auf die Raumatmosphäre und damit auf das Wohlbefinden auswirkt.

Im nachfolgenden Vortrag gab der Bereichsleiter Infrastruktur der Hamburger Hochbahn AG, Diplom-Ingenieur Frank Steinhorst, einen Einblick in die komplexen rechtlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen an die Lichtplanung in U-Bahnhöfen sowie deren Umsetzung mithilfe von Planungsstools.

Psyche und Arbeit – Belastungsfaktoren und Gefährdungsbeurteilung

Den aktuellen Wissensstand über die Zusammenhänge von Psyche und Arbeit stellte der Psychologe Johannes Lange vom Institut für Gesundheit und Management (IFG) in Leipzig vor. Aus seiner wissenschaftlichen Tätigkeit mit Praxisbezug leitete Lange die These ab, dass es heute keine Frage mehr sei, ob die Psyche des Menschen die Arbeit beeinflusst, sondern nur noch, wie das geschehe. Er zeigte Möglichkeiten, wie sich die Arbeitswelt im Hinblick auf die psychische Gesundheit positiv gestalten lässt.

Mit der VDV-Mitteilung 9045 steht eine Handlungshilfe zur Beurteilung psychischer Belastungen bei der Durchführung von Gefährdungsbeurteilungen zur Verfügung. Dr. Friedbert Maas, Betriebsarzt der Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, stellte

seine Erfahrungen mit einer entsprechenden Bewertung vor.

Fachgespräch zur Arbeitssicherheit

Das Fachgespräch für Fachkräfte für Arbeitssicherheit am Folgetag war mit 40 Teilnehmern ausgebucht. Aktuelle Fragen aus dem Teilnehmerkreis, Veränderungen rechtlicher Bestimmungen sowie Erfahrungsberichte zur Gefährdungsbeurteilung und zu anderen Projekten der Branche prägten die Diskussion.

Info

Die Präsentationen zu den Vorträgen finden Sie auf: www.vbg.de/forum.oepnv-bahnen



Für das Servicepersonal an Bord von Zügen

Sicher und gesund unterwegs

Reisenden einen angenehmen Aufenthalt in den Zügen zu gestalten und für das Wohlbefinden der Fahrgäste zu sorgen, ist eine anspruchsvolle, jedoch auch schöne und lohnende Aufgabe.

Die moderne Servicekraft an Bord von Zügen hat heute ein breites Aufgabenspektrum, und es wird ein hohes Maß an Flexibilität verlangt. Neben der Arbeit im reinen Servicebereich werden viele Beschäftigte auch zusätzlich als Zugschaffner, Zugführer oder sogar als Lokrangierführer eingesetzt. Wechselnde Arbeitsschichten am Tage und in der Nacht sowie die mehrtägige Abwesenheit von zu Hause im In- und Auslandseinsatz machen die Arbeit einerseits abwechslungsreich und interessant, bringen jedoch auch Belastungen mit sich, die es zu meistern gilt.

Die vollständig überarbeitete Schrift „Service im Zug“ enthält einerseits verbindliche Regeln des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für den Einsatz der Servicekräfte und andererseits einfache, aber nützliche Tipps für die Arbeit an Bord der Züge.

Fit zum Dienstantritt

Wie in der Regel der Arbeitstag, so beginnt auch die Broschüre mit Hinweisen, die schon vor Dienstantritt zu beachten sind, wie zum Beispiel die Teilnahme an Unterweisungen und der arbeitsmedizinischen Vorsorge inklusive eventuell notwendiger Impfungen. Auch das sichere Verhalten auf dem Weg zum Arbeitsplatz, der oft durch weitläufige Bahnanlagen führt, wird beschrieben.

Rund um die Servicetätigkeiten

Weiter geht es mit nützlichen Tipps für die Bereitstellung, die Verladung und das sichere Verstauen von Waren und Materialien gemäß den Stauplänen. Es folgen praxisnahe Hinweise zu den verschiedenen Servicetätigkeiten:

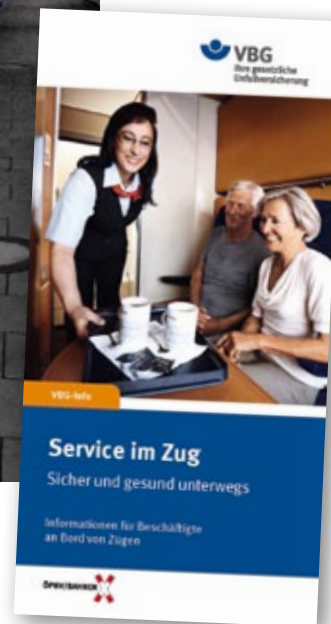


Auch die Tätigkeit als Zugführer kann Teil des Bordservices sein.

- Reisezugwagen begleiten
- Gastronomische Tätigkeiten im Speise-, Bistro- und Schlafwagen
- Servieren von Speisen und Getränken mit Tablett
- Service am Platz mit mobilen Verkaufsgeräten
- Hotelservice im Schlaf- und Liegewagen

Sicher und gesund ins Dienstende

Schon während der Fahrt, aber insbesondere auch zum Fahrtende fallen Reinigungsarbeiten an, die unterschätzte Gefahren bergen und die einen zielgerichteten Hautschutz verlangen, wozu die Schrift ebenfalls



In der kompakten Broschüre „Service im Zug“ sind die wichtigsten Arbeitsschutzinformationen für das Bordpersonal zusammengefasst.

wichtige Hinweise enthält. Außerdem müssen rechtzeitig vor Dienstende die Bordpapiere mit den Abrechnungen fertiggestellt werden, um unnötigen Stress zu vermeiden.

Sicher und gesund unterwegs und gut die Fahrt beenden – das ist das Ziel. Die Schrift „Service im Zug“ richtet sich direkt an die Servicekräfte und ist nicht zuletzt aufgrund des handlichen Formates ein nützlicher Begleiter auf allen Reisen.

Info

VBG-Info „Service im Zug“, www.vbg.de,
Suchwort: Service im Zug



Wichtige Gestaltungselemente einer Lokomotive sind Aufstiege, Mitfahrstände und Einfüllöffnungen für Betriebsstoffe. Brems sand muss auch außerhalb von Serviceeinrichtungen ohne Hilfsmittel oder mit auf der Lok zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln nachgefüllt werden können.



Neue Online-Handlungshilfe DGUV Information 214-085

Arbeitsschutzanforderungen an Lokomotiven

Lokomotiven sind für die Beschäftigten bei Eisenbahnen sowohl Arbeitsmittel als auch Arbeitsgegenstand. Für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz beim Umgang mit Lokomotiven existiert eine Vielzahl von Vorschriften, Normen und anderen Regeln der Technik für deren Bau und Ausrüstung. Die DGUV Information 214-085 verschafft dem Anwender den notwendigen Überblick.

Bereits seit einiger Zeit ist eine vergleichbare Handlungshilfe für Güterwagen verfügbar. Der gleiche Arbeitskreis mit Mitarbeitern von der VBG, der Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB, früher Eisenbahn-Unfallkasse), den Aufsichtsbehörden, Herstellern und Betreibern von Eisenbahnfahrzeugen hat nun eine gleichartige Fachinformation für Lokomotiven erstellt. Weil für Lokomotiven ein überaus komplexes Regelwerk existiert, kann die neue Praxishilfe auch als „Navigationshilfe“ gelten. Die DGUV Information 214-085: „Arbeitsschutzanforderungen an Lokomotiven“ ist ein Onlineangebot, weil so einige Anforderungen sehr gut durch Videosequenzen erläutert werden können.

Vom Lastenheft zum Serienfahrzeug

Im Textteil werden Grundlagen vermittelt: Die Verantwortlichkeiten für den Arbeitsschutz werden aufgezeigt, und es wird dargelegt, wie idealerweise der Weg vom ersten Lastenheft eines Kunden bis zum fertigen Fahrzeug verlaufen sollte, sodass dieses schließlich sowohl den Leistungs- und Qualitätsanforderungen als auch den Anforderungen des Arbeitsschutzes genügt.

Checkliste für den Arbeitsschutz

Wichtigster Bestandteil ist der Anhang 3, der eine Checkliste mit konkreten Anforderungen enthält.

Die Autoren sind bei der Analyse potenzieller Gefährdungen und der Zuordnung geeigneter Schutzmaßnahmen tätigkeitsbezogen vorgegangen. Betrachtet wurden zum Beispiel:

- Das Führen der Lokomotive vom Führerstand aus
- Das Mitfahren und Führen auf Mitfahrständen
- Der Vorbereitungs- und Abschlussdienst innen und außen
- Das Auffüllen von Betriebsstoffen
- Das Kuppeln und Entkuppeln
- Die Maßnahmen bei Störungen

Zu jeder Tätigkeit sind vier Themenbereiche formuliert: Schutzziele hinsichtlich der Fahrzeuggestaltung, Anforderungen im Vorschriften- und Regelwerk, Angabe von Randbedingungen sowie weitere Hinweise und Bemerkungen. Die Konstrukteure von Lokomotiven, aber auch die für die Beschaffung der Triebfahrzeuge verantwortlichen Personen bei Verkehrsunternehmen erhalten konkrete Hinweise auf regelkonforme und in der Praxis bewährte Lösungen.

Aus der Praxis für die Praxis

Die Informationen in der Checkliste sind stark geprägt von der Beratungstätigkeit bei der Beurteilung neuer Lokomotiven, die durch

Unfallversicherungsträger und Aufsichtsbehörden ausgeführt wird. Damit schafft die Verwendung der Checkliste Rechtssicherheit für den Anwender und hilft lästige Fehler zu vermeiden, die die Sicherheit der Beschäftigten beeinträchtigen können.

Aus zwei Gründen wird diese Fachinformation als herunterladbares Dokument vertrieben: Das Regelwerk für Eisenbahnen entwickelt sich, bedingt durch die europäische Harmonisierung, gerade sehr dynamisch. In einer Onlinefassung kann schneller auf Änderungen reagiert werden. Außerdem sind in das Dokument kurze Videosequenzen eingefügt, die typische Tätigkeiten an und mit der Lok zeigen. So wird auf den ersten Blick erkennbar, welche Tätigkeit gemeint ist und wo bei ungeeigneter Fahrzeuggestaltung Probleme auftreten können.

Info

DGUV Information 214-085: „Anforderungen des Arbeitsschutzes an Lokomotiven“, publikationen.dguv.de, Suchwort: 214-085

DGUV Information 214-062: „Anforderungen des Arbeitsschutzes an Güterwagen“ (bisher BGI/GUV-I 8640), publikationen.dguv.de, Suchwort: 214-062



Eine Übung im Moderatoretraining:
Die Gruppe prüft, ob typische Gefahrenstellen an einem Linienbus vorschriftsmäßig gesichert sind.

Ein Schwerpunkt im VBG-Seminarangebot 2016

Qualifizierungsangebote für betriebliche Moderatoren

Die Ausbildung von Moderatoren ist ein wichtiger Bestandteil der Qualifizierungsmaßnahmen – auch im Jahr 2016. Multiplikatoren tragen Arbeitsschutzthemen in die Unternehmen und qualifizieren eine Vielzahl von Beschäftigten. Die VBG bietet für zukünftige betriebliche Moderatoren interessante Ausbildungskonzepte an.

Die Branche ÖPNV/Bahnen bietet die VBG-Moderatorenseminare in zwei wichtigen Themenfeldern an. Zum einen gibt es Angebote für die Berufskraftfahrerqualifizierung, zum anderen wird die Thematik Konflikte und Übergriffe im Fahrdienst in einem besonderen Moderatorenseminar aufgegriffen.

Ausbildung von Moderatoren in der Berufskraftfahrerqualifizierung

Im Rahmen dieser seit 2007 angebotenen Moderatorenschulung werden in der betrieblichen Ausbildung eingesetzte Beschäftigte in die Lage versetzt – wie in der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) vorgegeben –, Fahrerinnen und Fahrer von Linienbussen für das Thema Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit zu sensibilisieren. Diese sollen das in der Moderationstechnik gemeinsam erarbeitete Wissen dann in der

täglichen Fahrpraxis umsetzen. Die Moderatorentrainings und -fortbildungen werden in den jeweiligen Ausbildungsstufen von den Unternehmen der Branche ÖPNV/Bahnen stark nachgefragt. Das Feedback der Teilnehmer ist durchweg positiv, genauso wie die damit verbundenen Effekte. Die Unternehmen erfüllen mit dieser betrieblichen Ausbildung also nicht nur die gesetzlichen Vorgaben für das Fahrpersonal, sondern es steht ihnen ein effektives VBG-Angebot zur Verfügung, die Gesundheit der Beschäftigten zu fördern.

Neu in 2016: Moderatorenworkshop

Die bestehende Seminarreihe aus den Ausbildungsteilen „Gesund“ (MGSGV) und „Sicher“ (MGSSV) sowie der Fortbildung (MGSFV) wurde um ein viertes Element erweitert. Teilnehmer, die an den ersten

drei Veranstaltungen teilgenommen haben, können ab 2016 in einem Workshop (MGSWV) ihre Kenntnisse vertiefen und ihre Erfahrungen austauschen.

Moderatorentaining „Es geht auch anders ... Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“

Etwa jeder zehnte Arbeitsunfall von Beschäftigten im öffentlichen Nahverkehr ist auf die Einwirkung von Dritten zurückzuführen. Nach Ansicht von Präventionsexperten könnte ein nicht unerheblicher Anteil der Arbeitsunfälle durch Übergriffe Dritter durch geeignete Kommunikation oder deeskalierendes Verhalten der Beschäftigten verhindert werden.

Deshalb gibt es bei der VBG ein Präventionskonzept zur Verringerung von Arbeitsunfällen durch Gewaltanwendung Dritter



Die zukünftigen Moderatoren lernen, wie sie die Themen Konflikte, Gewalt, Kommunikation und Deeskalation im Betrieb vermitteln können. Als interaktives Lernmedium steht den Verkehrsunternehmen das CBT „Es geht auch anders ... Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“ zur Verfügung. Die Arbeit mit dem CBT ist ein Teil des VBG-Ausbildungskonzeptes zur Gewaltprävention im Fahrdienst.

auf die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen. Ein Baustein dieses Konzeptes ist ein Training zur Ausbildung betrieblicher Moderatoren, das im Auftrag der Berufsgenossenschaft vom Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG) entwickelt wurde. Ziel dieses Trainings ist es, die Fähigkeit zu vermitteln, präventive Maßnahmen im Sinne der Früherkennung und Vorbeugung von Konflikteskalationen und Gewalt an die Lernenden weitergeben zu können. Die zukünftigen Moderatoren lernen also in diesem Training (MMK V), wie sie die Themen Konflikte, Gewalt, Kommunikation und Deeskalation den operativ Tätigen in ihren Unternehmen vermitteln können, damit kritische Situationen mit Fahrgästen oder anderen Personen vermieden werden oder nicht eskalieren.

Konzept überarbeitet

Das Konzept für das Moderatorentaining wurde grundlegend überarbeitet und wird in neuer Form ab 2016 angeboten. In einem einwöchigen Seminar werden die Teilnehmer intensiv miteingebunden, sodass in einer praxisnahen Lernatmosphäre ausge-

wählte Lehrsequenzen geübt und erprobt werden können.

Wichtiger Bestandteil des Trainings ist eine Einführung in die Nutzung des Computer Based Trainings (CBT) „Es geht auch anders ...“, das zur Unterstützung der Moderatoren bei der betrieblichen Umsetzung entwickelt wurde.

Fazit

Moderatorentainings sind wichtige Elemente der Qualifizierungsmaßnahmen. Die positiven Rückmeldungen der Teilnehmer zeigen, dass die VBG mit ihrem Qualifizierungskonzept die Interessen der Mitgliedsunternehmen trifft. Auch zukünftig haben die Unternehmen die Möglichkeit, betriebliche Moderatoren bei der VBG ausbilden zu lassen.

Info

Das neue Seminarangebot 2016 der VBG finden Sie im Internet unter www.vbg.de/seminare

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen
Deelbögenkamp 4, 22297 Hamburg
E-Mail: oePNV-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oePNV-bahnen

Impressum

Herausgeber: VBG, Deelbögenkamp 4,
22297 Hamburg, www.vbg.de
Verantwortlich für den Inhalt (i.S.d.P.):
Dr. Andreas Weber
Produkt-Nr.: 01-05-5279-8
www.vbg.de/certo