



VBG-Fachwissen

# Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb: Einsatz weit entfernt vom Dienstort – bundesweit oder im Ausland

warnkreuz SPEZIAL Nr. 44

### **VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung**

Die VBG ist eine gesetzliche Unfallversicherung mit rund 36 Millionen Versicherungsverhältnissen in Deutschland. Versicherte der VBG sind Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, freiwillig versicherte Unternehmerinnen und Unternehmer, bürgerschaftlich Engagierte und viele mehr. Zur VBG zählen über eine Million Unternehmen aus mehr als 100 Branchen – vom Architekturbüro bis zum Zeit-  
arbeitsunternehmen.

**Weitere Informationen: [www.vbg.de](http://www.vbg.de)**

Die in dieser Publikation enthaltenen Lösungen schließen andere, mindestens ebenso sichere Lösungen nicht aus, die auch in Regeln anderer Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Türkei oder anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ihren Niederschlag gefunden haben können.

Wenn in diesem warnkreuz-SPEZIAL der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) genannt wird, sind in gleicher Weise andere Organisationseinheiten des Eisenbahnverkehrsunternehmens gemeint, die nach den Bestimmungen in § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Sicherheitsverantwortung im Rahmen eines Sicherheitsmanagementsystems im Unternehmen wahrnehmen.



# **Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb: Einsatz weit entfernt vom Dienstort – bundesweit oder im Ausland**

warnkreuz SPEZIAL Nr. 44

Version 2.1/2015-04

## Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb: Einsatz weit entfernt vom Dienstort – bundesweit oder im Ausland

In Folge der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes müssen Betriebseisenbahner häufig ihren Dienst weit entfernt von ihrem Wohn- oder Dienstort beginnen oder beenden. Davon betroffen sind zum Beispiel Beschäftigte im Güterfernverkehr, im Service in Fern- und Nachtreisezügen, bei Arbeitszugeinsätzen auf Gleisbaustellen, in mobilen Instandhaltungstrupps. Für Unternehmen, die solche Leistungen erbringen, ergeben sich besondere Anforderungen für die Einsatzplanung. Dieses warnkreuz-SPEZIAL enthält eine zusammenfassende Darstellung der besonderen Anforderungen bei diesen Einsatzbedingungen und soll die Unternehmen bei der vorschriften- und regelkonformen Planung und Durchführung der Einsätze unterstützen. Damit sollen auch vergleichbare Bedingungen für alle Marktteilnehmer gefördert werden.

### Welche Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb beziehungsweise welche Tätigkeiten betrifft das?

Besonderheiten bei diesen Tätigkeiten sind, dass Dienstbeginn und -ende des einzelnen Beschäftigten häufig weit entfernt vom Wohn- und Dienstort liegen, die Dienste meist an täglich wechselnden Orten stattfinden, dadurch auswärtige Übernachtungen anfallen und die Kommunikation mit dem eigenen Unternehmen überwiegend nur per Telefon, Fax und E-Mail möglich ist. Das betrifft derzeit zum Beispiel:

- Triebfahrzeugführer im Güter- und Personenfernverkehr,
- Lokrangierführer und Wagenmeister, zum Beispiel bei der Bedienung von heimatfernen Anschlussbahnen,
- Borddienst- und Bordservice
- Beschäftigte im Fern- und Nachtreiseverkehr,
- Triebfahrzeugführer, Lokrangierführer, Rangierpersonal, Wagenmeister bei der Baustellenlogistik,
- Beschäftigte in mobilen Instandhaltungstrupps für Eisenbahnfahrzeuge,
- Eisenbahnbetriebsleiter und sonstiges Fachpersonal, das solche Tätigkeiten vorbereitet und überwacht.

### Arbeitsschutzorganisation

Für Maßnahmen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes im Unternehmen werden in staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften Vorgaben gemacht, die der Unternehmer bei der Unternehmensorganisation zu berücksichtigen hat. Zur Erfüllung dieser Vorgaben überträgt der Unternehmer Aufgaben auf betriebliche Vorgesetzte. Der Verantwortungsbereich des betrieb-



lichen Vorgesetzten muss im Rahmen der Pflichtenübertragung eindeutig festgelegt werden. Das schließt auch die personelle Zuordnung der Beschäftigten zu einem betrieblichen Vorgesetzten ein. Dadurch wird die Kommunikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen bei Problemen und sonstigen dienstlichen Angelegenheiten deutlich verbessert. Durch den Einsatz moderner Kommunikationsmittel, wie zum Beispiel Diensthandys, PDAs, ist die direkte Ansprache des betrieblichen Vorgesetzten jederzeit möglich. Beispiele aus der Praxis zeigen, dass dabei die räumliche Distanz zwischen dem betrieblichen Vorgesetzten und den am Dienstort tätigen Beschäftigten eine untergeordnete Rolle spielt. Unter diesen Bedingungen ist aber für den betrieblichen Vorgesetzten in der Regel ein erhöhter Reiseaufwand zur Überwachung der Beschäftigten vor Ort einzuplanen.

Dies ist ebenfalls bei der Bestellung von Betriebsärzten und von Fachkräften für Arbeitssicherheit zu berücksichtigen. Auch die heimatfern eingesetzten Beschäftigten haben Anspruch auf arbeitsmedizinische und sicherheitstechnische Betreuung. Der einzuplanende höhere Reiseaufwand für den Betriebsarzt und die Fachkraft für Arbeitssicherheit darf in der Regel nicht auf die Einsatzzeiten nach berufsgenossenschaftlichen Vorschriften angerechnet werden.

Zu den Grundpflichten des Unternehmers gehört der Aufbau einer effektiven Erste-Hilfe-Organisation. Diese umfasst das Bereitstellen von Erste-Hilfe-Material und die Aus- und Fortbildung von Ersthelfern. Das Erste-Hilfe-Material ist in der Regel vor Ort vorhanden, da es auf Eisenbahnfahrzeugen und Kraftfahrzeugen mitgeführt werden muss. Für alle Beschäftigten,



Bei der Überführung dieser Triebwagen zur Inbetriebnahme musste in eine Gleisanlage mit seitlicher Stromschiene gefahren werden. Die Vor-Ort-Besichtigung ergab, dass der Dienstweg zu diesem Abstellplatz gut erkennbar ist und gefahrlos begangen werden kann. Er befindet sich im Bild rechts zwischen sichtbarer Stromschieneabdeckung und Geländer.



insbesondere aber für allein arbeitende Beschäftigte, muss vorab durch die Bekanntgabe von Notrufnummern und Durchgangszurückbeziehungsweise bei Auslandseinsätzen von ortsansässigen Ärzten, die ihre Praxis in der Nähe des Dienstortes haben, oder durch festgelegte betriebsinterne Meldewege sichergestellt werden, dass nach einem Arbeitsunfall unverzüglich eine Behandlung durch geeignete Ärzte vorgenommen wird. Durchgangszurück sind niedergelassene oder in einem Krankenhaus tätige Ärzte für Chi-

urgie oder Orthopädie mit besonderer Erfahrung in der unfallmedizinischen Behandlung. Beim stationären Einsatz von Beschäftigten in fremden Bahnanlagen, zum Beispiel als Wagenmeister, kann auf die Erste-Hilfe-Organisation des Infrastrukturanhabers zurückgegriffen werden. Dies bedarf aber in der Regel einer vertraglichen Vereinbarung.

#### Arbeitszeitregelungen

Die Einhaltung der geltenden Arbeitszeitregelungen ist eine sehr komplexe Auf-

gabe. Bereits im Planungsstadium bedarf es meist eines hohen organisatorischen Aufwandes, damit die Leistung zum vom Kunden gewünschten Zeitpunkt mit den verfügbaren Ressourcen an Beschäftigten und Technik wirtschaftlich erbracht werden kann. Erschwerend kommt hinzu, dass die Arbeitszeitregelungen nach dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG) eher für stationär angesiedelte Unternehmen entwickelt wurden und die besonderen Randbedingungen von bundesweit oder grenzüberschreitend tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen kaum berücksichtigen. Auch seitens der Beschäftigten werden durchaus dem ArbZG zuwider laufende Wünsche geäußert. Deren Bestreben ist häufig auf möglichst kurze Ausbleibezeiten und damit auf möglichst kurze auswärtige Ruhezeiten ausgerichtet.

Bei Fragen zur Auslegung des ArbZG ist eine Abstimmung mit den staatlichen Arbeitsschutzaufsichtsbehörden zu empfehlen. Dadurch kann die Erstellung möglichst optimaler und regelkonformer Dienstpläne erleichtert werden, die den vielfältigen und zum Teil konträren Anforderungen weitgehend gerecht werden.

Dienste von Beschäftigten, die im Fernverkehr oder weit entfernt von ihrem Wohn- oder Dienstort eingesetzt werden, bedürfen einer sorgfältigen Vorbereitung.



**Checkliste für die Praxis –  
Was muss das Unternehmen beachten?**

In dieser Checkliste sind die besonderen Anforderungen des Arbeitsschutzes bei den „heimatfernen“ Einsätzen als Arbeitshilfe für Eisenbahnunternehmen zusammengestellt. In der Regel werden Schutzziele genannt, die zum Teil durch beispielhafte Lösungsansätze konkretisiert werden. Für Detailfragen sind im Einzelfall Vorschriften, Regeln oder sonstige Quellen heranzuziehen, auf die in der Checkliste hingewiesen wird.

Den Unternehmen, die häufig solche Leistungen erbringen, wird empfohlen, auf Basis dieses warnkreuz-SPEZIALs eine unternehmensinterne Checkliste zu erstellen, in die bereits die eigenen Ressourcen und Standards integriert sind. Damit erhalten die Verantwortlichen, die heimatferne Einsätze von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb planen, eine wirkungsvolle Unterstützung bei der regelkonformen Umsetzung der Arbeitsschutzanforderungen.



**Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen**

Stichwort	Anforderung
<b>Arbeitsschutzorganisation</b>	
<b>Wahrnehmung der Unternehmerverantwortung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegen der Führungsstrukturen, zum Beispiel Verantwortungsbereiche, unterstellte Beschäftigte</li> <li>• Pflichtenübertragung auf die Vorgesetzten mit konkreter Nennung des Zuständigkeitsbereiches und der unterstellten Beschäftigten, zum Beispiel mit Hilfe des „Muster für die Bestätigung der Übertragung von Unternehmerpflichten“ nach DGUV-Regel 100-001, bisher: BGR A1 Abschnitt 2.12</li> <li>• Betreuung durch Sicherheitsfachkraft und Betriebsarzt unter Berücksichtigen der besonderen Einsatzbedingungen (Bestellung, Bekanntgabe, Schaffung der erforderlichen Arbeitsmöglichkeiten)</li> </ul>
<b>Führungsaufgaben des Vorgesetzten</b>	<p>Durchführen der Gefährdungsbeurteilung und Festlegen der Sicherheitsmaßnahmen, zum Beispiel mit Hilfe der Sicherheits-Checks „Eisenbahnen-Güterverkehr“ oder „Eisenbahnen-Personenverkehr“.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen von Betriebsanweisungen, Arbeitsanweisungen und sonstigen unternehmensinternen Regeln.</li> <li>• Durchführen der Unterweisungen. Zu den Unterweisungsinhalten gehört auch der Umgang mit den Löscheinrichtungen und Handfeuerlöschern, die im Arbeitsbereich (in Fahrzeugen oder in Arbeitsstätten) vorhanden sind.</li> <li>• Schaffen der erforderlichen Kommunikationsmöglichkeiten, zum Beispiel Bereitstellen von Diensthandy, Erreichbarkeit der unternehmensinternen Stellen.</li> <li>• Beaufsichtigung der Tätigkeiten durch den Vorgesetzten/Wirksamkeitskontrolle der Sicherheitsmaßnahmen, zum Beispiel Begleitfahrten.</li> </ul>

Für das fahrende Personal der Eisenbahnen, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird, sind zusätzlich zum ArbZG die Bestimmungen der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV) zu beachten.

**Anforderungen an Arbeitsstätten**

Mit der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und den erläuternden Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) hat der Verordnungsgeber Anforderungen an Arbeitsstätten vorrangig für stationäre Betriebe, zum Beispiel Verwaltungsgebäude und Produktionsanlagen, formuliert. Davon erfasst werden auch die stationären Teile von Eisenbahnen, zum Beispiel Gleisanlagen, Dienstwege, Diensträume (beispielsweise Meldestellen), Pausen- und Bereitschaftsräume, Sanitärräume und Unterkünfte. Die Eisenbahnfahrzeuge selbst unterliegen nicht der Arbeitsstättenverordnung.

Die Einhaltung dieser Anforderungen ist bei Leistungserbringung am oder in der Nähe des Dienstortes einfacher zu kontrollieren, weil wegen der räumlichen Nähe schneller und effektiver reagiert werden kann. Beim heimatfernen Einsatz von Beschäftigten oder beim Auslandseinsatz werden in der Regel Anlagen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Anspruch genommen, deren Nutzung durch vertragliche Vereinbarungen zu regeln ist. Bereits bei der Planung und der Vorbereitung der Einsätze sind neben den Aspekten zur Leistungsdurchführung die Anforderungen an die Arbeitsstätten nach den geltenden Rechtsvorschriften zu prüfen. Wenn zum Beispiel Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten in fremden Gleisanlagen durchgeführt werden müssen, sind unter anderem Sicherheitsabstände, Verkehrswegbreiten und Beleuchtungsanforderungen einzuhalten. Daher sollte nach Möglichkeit eine Vor-Ort-Besichtigung durch die eigene Betriebsabteilung erfolgen.

Da die Verhütung von Arbeitsunfällen eine Grundpflicht des Unternehmers ist, muss bei Mängeln an der fremden Infrastruktur ein effektives Meldesystem installiert werden, das die unternehmensinterne



Erfassung der Mängel und die Weiterleitung der Mängelbeschreibung an den Infrastrukturihaber umfasst. In der Praxis haben sich regelmäßige Gespräche mit den Kundenbetreuern der Infrastrukturbetreiber bewährt.

### Planung und Vorbereitung der Einsätze

Bereits bei der Planung und Vorbereitung von Einsätzen, bei denen Beschäftigte weit entfernt vom Dienstort eingesetzt werden, entscheidet sich, ob diese Leistungen wirtschaftlich und regelkonform erbracht werden können. Auch die Belange des Gesundheitsschutzes bedürfen einer besonderen Würdigung, da gesunde und motivierte Beschäftigte ein wesentlicher Bestandteil der sicheren Betriebsführung sind. Daher müssen Planung und Vorbereitung der Einsätze besonders sorgfältig durchgeführt werden. In der Regel ist ein deutlich höherer Aufwand erforderlich als bei Einsätzen am oder in der Nähe des Dienstortes, bei denen wegen der räumlichen Nähe schneller und flexibler reagiert werden kann.

Unternehmen, die häufig solche Einsätze durchführen, ist zu empfehlen, einheitliche Standards festzulegen, zum Beispiel für:

- Anforderungen an Diensträume, Übernachtungsräume, Sanitärräume, Pausenräume,
- Anrechnung von Reise- und Bereitschaftszeiten auf die Arbeitszeit,
- Inhalt von Arbeitsablaufplänen, die der Beschäftigte beim Einsatz mitführt und auf denen alle wichtigen Informationen übersichtlich zusammengestellt sind (zum Beispiel wichtige Daten zum Auftrag, Ansprechpartner, erforderliche persönliche Schutzausrüstung und Ausrüstungen, Maßnahmen bei Notfällen),
- Auswahl des Verkehrsmittels für die Anreise (zum Beispiel vorrangige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder Bereithalten eines Fahrdienstes).

Diese Standards sind auch bei dem Einsatz von Beschäftigten beauftragter Unternehmen anzuwenden und vertraglich zu vereinbaren.

### Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung

Stichwort	Anforderung
<b>Erste-Hilfe-Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellen von Erste-Hilfe-Material, zum Beispiel kleiner Verbandkasten DIN 13157-C oder bei Werkstattwagen und Einsatzfahrzeugen ein Kraftwagen-Verbandkasten nach DIN 13164</li> <li>• Ersthelfer – zwingend erforderlich, wenn mehrere Beschäftigte zusammen arbeiten (Bekanntgabe der Ersthelfer im eigenen Unternehmen oder Inanspruchnahme von anderen Unternehmen, Aus- und Fortbildung nach § 26 DGVV Vorschrift 1, bisher: BGV A1)</li> <li>• Kommunikationsmöglichkeit bei Notfällen zum Einleiten der Rettungskette, zum Beispiel Bereitstellen von Diensthandys, Bekanntgabe der Telefonnummern</li> </ul>
<b>Arbeitszeitregelungen</b>	
<b>Tägliche Arbeitszeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die tägliche Arbeitszeit beträgt max. 8 Stunden. Verlängerung auf 10 Stunden ist möglich, wenn die durchschnittliche Arbeitszeit innerhalb von 6 Monaten oder 24 Wochen nicht mehr als 8 Stunden beträgt (§ 3 ArbZG).</li> </ul> <p><i>Abweichend von den Regelungen in § 3 des ArbZG kann in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung zugelassen werden, die Arbeitszeit über zehn Stunden werktätlich zu verlängern, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst fällt (§ 7 (1) ArbZG).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Nachtarbeit gilt ein kürzerer Ausgleichszeitraum: 4 Wochen oder 1 Kalendermonat (§ 6 (2) ArbZG).</li> </ul> <p><i>Erläuterungen zur Nachtarbeit: Nachtarbeit ist jede Arbeit, die mindestens zwei Stunden Nachtzeit umfasst. (§ 2 (4) ArbZG). Nachtzeit ist die Arbeitszeit zwischen 23 Uhr und 6 Uhr (§ 2 (3) ArbZG). Davon abweichend darf der Beginn des siebenstündigen Nachtzeitraums durch eine tarifvertragliche Regelung innerhalb des Zeitraums zwischen 22 Uhr und 24 Uhr verschoben werden (§ 7 (1) Nr. 5 ArbZG).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die tägliche Arbeitszeit darf an Sonn- und Feiertagen auf 12 Stunden verlängert werden, wenn dadurch mehr freie Sonntage gewährt werden (§ 12 Nr.4 ArbZG).</li> </ul>
<b>Ruhepausen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Länger als 6 Stunden dürfen Beschäftigte nicht ohne Ruhepause arbeiten (§ 4 ArbZG): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ruhepause von mindestens 30 Minuten bei Arbeitszeiten &gt; 6 Stunden</li> <li>– Ruhepause von mindestens 45 Minuten bei Arbeitszeiten &gt; 9 Stunden</li> </ul> </li> </ul> <p>Bei Schichtbetrieben ist auch eine Aufteilung auf Kurzpausen möglich (§ 7 (1) Nr. 2 ArbZG)</p>
<b>Ruhezeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruhezeit nach täglicher Arbeitszeit muss mindestens 11 Stunden betragen (§ 5 (1) ArbZG)</li> <li>• Sie darf auf 10 Stunden verringert werden, wenn ein Ausgleich innerhalb 4 Wochen oder eines Kalendermonats erfolgt (§ 5 (2) ArbZG)</li> <li>• Durch eine tarifvertragliche Regelung darf sie um eine weitere Stunde auf mindestens 9 Stunden verkürzt werden (§ 7 (1) Nr. 3 ArbZG)</li> </ul>
<b>Beschäftigungsfreie Sonntage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pro Jahr sind mindestens 15 beschäftigungsfreie Sonntage zu gewähren (§ 11 (1) ArbZG)</li> <li>• Durch tarifvertragliche Regelung ist eine Verringerung auf mindestens 10 beschäftigungsfreie Sonntage möglich (§ 12 (1) ArbZG)</li> <li>• Für einen Arbeits-Sonntag ist ein Ersatzruhetag innerhalb von 2 Wochen zu gewähren. Für Arbeit an einem auf einen Werktag fallenden Feiertag ist innerhalb von 8 Wochen ein Ersatz-Ruhetag zu gewähren (§ 11 (3) ArbZG)</li> </ul>



Für die Anreise zum Einsatzort sollten öffentliche Verkehrsmittel oder ein Fahrdienst genutzt werden.

**Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung**

Stichwort	Anforderung
Hinweise zur praktischen Umsetzung der Arbeitszeitregelungen	<p><b>Zur täglichen Arbeitszeit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegen, ob und zu welchem Anteil Arbeitsbereitschaft zur Arbeitszeit zu rechnen ist, zum Beispiel Standzeiten laut Fahrplan für Triebfahrzeugführer, Fahrzeiten ohne regelmäßigen Kundenkontakt für Bordservicepersonal</li> <li>• Schichtablaufpläne mit Praxis abgleichen und soweit erforderlich anpassen</li> <li>• Ausreichende Erholungszeit zwischen Anreise und Dienstbeginn ermöglichen, insbesondere nach längerer Lenkzeit im PKW (Anreise ist in der Regel keine Arbeitszeit im Sinne des ArbZG)</li> <li>• Festlegen, wann Anfahrzeiten als Arbeitszeit anzurechnen sind</li> </ul> <p><b>Zur Ruhezeit:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standards für Orte, an denen die Ruhezeit verbracht wird, definieren (Hotels, andere Unterkünfte)</li> <li>• Zu empfehlen ist eine Prüfung, ob die Bedingungen für die Ruhezeit geeignet sind und ob die Beschäftigten die Ruhezeit tatsächlich in Anspruch nehmen</li> </ul> <p><b>Zu Ruhepausen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzpausen unter 15 Minuten vermeiden</li> <li>• zeitliche Lage im Schichtablaufplan festlegen</li> <li>• gegebenenfalls Anforderungen an den Pausenort festlegen, zum Beispiel bei Bordservicepersonal</li> </ul> <p><b>Bei außergewöhnlichen Fällen nach § 14 ArbZG:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegen, wann ein außergewöhnlicher Fall vorliegt, zum Beispiel bei Streckensperrung</li> <li>• Meldeschiene und Rückfallebene zur Meldeschiene festlegen</li> <li>• Generell Beschäftigte befragen, ob sie/er weiter dienstfähig ist (zu empfehlen ist, einen Fragenkatalog vorzubereiten)</li> <li>• Bei der Einschätzung der Dienstfähigkeit muss eine mögliche Selbstüberschätzung des Beschäftigten bedacht werden</li> <li>• Konzept vorbereiten, wie verfahren werden kann, wenn ein Beschäftigter nicht mehr dienstfähig ist</li> </ul> <p>Zu empfehlen ist, die Möglichkeiten zur unternehmensbezogenen Umsetzung des Arbeitszeitgesetzes mit der zuständigen staatlichen Arbeitsschutzaufsichtsbehörde abzustimmen. Dabei können gegebenenfalls vergleichbare Regelungen ähnlicher Branchen herangezogen werden, zum Beispiel aus dem Straßengüterkraftverkehr.</p>

In vielen Fällen ist eine Vor-Ort-Besichtigung durch die eigene Betriebsabteilung bereits im Planungsstadium sinnvoll. Das betrifft insbesondere Leistungen auf nichtöffentlichen Infrastrukturen, da dort mit sehr speziellen Randbedingungen und betrieblichen Regelungen zu rechnen ist.

**Dienstplanung**

Die Dienstplanung muss die Einhaltung der rechtlichen und betrieblichen Randbedingungen berücksichtigen, zum Beispiel die Einhaltung von Arbeitszeit, Ruhezeit und Pausenregelungen, Bau-reihenberechtigungen, Streckenkenntnis. Dies erfordert bei größeren Unternehmen den Einsatz von EDV-Systemen. Insbesondere bei kurzfristigen Änderungen ist es damit sehr viel einfacher möglich, die Einhaltung der Randbedingungen zu überwachen.

Bei der Beschäftigung von Dienstleistern, die nicht unter die gesetzlichen Arbeitsschutzbestimmungen fallen (zum Beispiel selbstständige Unternehmer), sind vergleichbare Mindeststandards vertraglich zu vereinbaren. Deren Einhaltung ist vom Auftraggeber stichprobenartig zu kontrollieren. Diese Kontrolle ist zu dokumentieren.



## Notfallmanagement

Auch das Notfallmanagement zu planen, erfordert einen deutlich höheren Aufwand, da sich durch die teils erheblichen räumlichen Entfernungen deutlich höhere Anforderungen an die Verfügbarkeit von Beschäftigten und Technik ergeben.

Bei Auslandseinsätzen sind abweichend vom Territorialprinzip grundsätzlich die innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu beachtenden Arbeitsschutzbestimmungen anzuwenden, wenn nicht Arbeitsschutzbestimmungen des Einsatzlandes bestehen, die über die deutschen hinausgehen oder diesen entgegenstehen. Dies ist im Rahmen der Einsatzplanung zu prüfen. Informationen über das jeweilige nationale Arbeitsschutzrecht können im Internet unter <https://osha.europa.eu/de> (im Auswahlménü Nationale Focal Points das jeweilige Land wählen) abgerufen werden.

## Entsendung von Beschäftigten

Bei Entsendungen von Beschäftigten in einen Mitgliedstaat der EU bis zu einer Dauer von höchstens zwei Jahren besteht in der Regel weiterhin Versicherungsschutz nach deutschem Recht. Entsandte Arbeitnehmer sind grundsätzlich verpflichtet, bei Auslandseinsätzen eine Entsendebescheinigung A 1 mit sich zu führen. Aus pragmatischen Gründen kann bei kurzzeitigen Einsätzen von bis zu vier Wochen auf die Bescheinigung verzichtet werden.

Die Bescheinigung wird auf Antrag des Arbeitnehmers oder des Arbeitgebers von der zuständigen deutschen Krankenversicherung ausgestellt. Unternehmensintern ist festzulegen, wer für die Beschaffung der Bescheinigung verantwortlich ist. Auch beim Einsatz von Dienstleistern ist dies vorher zu vereinbaren. Bei nicht gesetzlich Krankenversicherten ist die Deutsche Rentenversicherung Bund für das Ausstellen des Formulars die zuständige Ansprechpartnerin. Durch die Bescheinigung wird dokumentiert, dass der Arbeitnehmer während des Auslandseinsatzes weiterhin den deutschen Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit des Entsendestaates unterliegt.

## Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung

Stichwort	Anforderung
Zusätzliche Anforderungen für das fahrende Personal, das im inter-operablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird	<p><b>Tägliche Ruhezeit am Dienort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die tägliche Ruhezeit am Dienort muss mindestens 12 zusammenhängende Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum umfassen (§ 3 (1) EFPV)</li> <li>Sie darf innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen einmal auf ein Minimum von 9 zusammenhängenden Stunden reduziert werden, wenn die Differenz bei der nächsten Ruhezeit am Dienort hinzugefügt wird (§ 3 (2) EFPV)</li> <li>Eine um mehr als 90 Minuten reduzierte Ruhezeit darf nicht zwischen zwei auswärtigen Ruhezeiten liegen (§ 3 (3) EFPV)</li> </ul> <p><b>Auswärtige tägliche Ruhezeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die auswärtige Ruhezeit muss eine Dauer von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum umfassen und auf eine auswärtige Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Dienort folgen (§ 4 (1) EFPV)</li> <li>Abweichend kann in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung eine zweite zusammenhängende auswärtige Ruhezeit zugelassen werden (§ 4 (2) EFPV)</li> </ul> <p><b>Wöchentliche und jährliche Ruhezeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pro Sieben-Tage-Zeitraum ist eine zusammenhängende Mindestruhezeit von 24 Stunden zuzüglich der täglichen Ruhezeit von 12 Stunden zu gewähren (§ 6 (1) EFPV)</li> <li>Pro Jahr sind mindestens 104 Ruhezeiten von mindestens 24 Stunden zu gewähren, davon <ul style="list-style-type: none"> <li>mindestens 12 Doppelruhen (von 48 Stunden plus der täglichen Ruhezeit von 12 Stunden), die den Samstag und den Sonntag umfassen, und</li> <li>mindestens 12 Doppelruhen (von 48 Stunden plus der täglichen Ruhezeit von 12 Stunden), die keinen Samstag oder Sonntag umfassen (§ 6 (2) EFPV)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Fahrzeit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fahrzeit darf zwischen zwei täglichen Ruhezeiten <ul style="list-style-type: none"> <li>bei Tagarbeit 9 Stunden und bei Nachtarbeit 8 Stunden und</li> <li>innerhalb eines Zeitraums von zwei Wochen 80 Stunden nicht überschreiten (§ 7 EFPV)</li> </ul> </li> </ul>

### Anforderungen an Arbeitsstätten

*Anmerkung: Arbeitsstätten sind Gleisanlagen sowie Diensträume, wie Meldestellen, Sanitär-räume. In der Regel bedarf es einer vertraglichen Vereinbarung zur Nutzung dieser „fremden“ Anlagen durch die eigenen Beschäftigten. Die Eisenbahnfahrzeuge selbst unterliegen nicht dem Arbeitsstättenrecht.*

### Gleisanlagen, Diensträume

- Planung, welche Gleise, Diensträume und sonstige Anlagen vor Ort angemietet werden müssen
- Wenn Vorbereitungs- oder Abschlussdienst beziehungsweise andere Tätigkeiten in fremden Bahnanlagen ausgeführt werden sollen, ist im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung zu prüfen, ob diese Anlagen für die jeweiligen Tätigkeiten geeignet sind, zum Beispiel seitlicher Sicherheitsabstand neben Gleisen, Verkehrswegbreiten, Beleuchtung
- Vertragliche Regelung zur Nutzung einschließlich Wartung und Instandhaltung, zum Beispiel Prüfung der elektrischen Anlagen und Feuerlöscher
- Festlegen, wie den Beschäftigten die Ortskenntnis in den zu benutzenden Bahnanlagen vermittelt wird, zum Beispiel Dienstwege, sonstige Verkehrswege, Standorte betrieblicher Anlagen, Einschaltmöglichkeit für Beleuchtungen, Abstand zu durchgehenden Hauptgleisen
- Festlegen des Meldeweges bei Mängeln an den Bahnanlagen (unternehmensinterne Erfassung, Weiterleitung an den Infrastrukturbetreiber) und Kontrolle der Mängelbeseitigung



Eine vorschriften- und regelkonforme Planung der Einsätze sorgt für Rechtssicherheit.

**Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung**

Stichwort	Anforderung
Sanitärräume	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soweit möglich, ist an Stellen, an denen eigene Beschäftigte regelmäßig ihren Dienst beginnen oder beenden beziehungsweise Tätigkeiten in erheblichem Umfang verrichten, die Nutzung dort vorhandener Toiletten- und Waschräume zu ermöglichen (ArbStättV und dazugehörige ASR). Dazu bedarf es in der Regel einer vertraglichen Vereinbarung</li> <li>• Mitteilung der Standorte an die eigenen Beschäftigten und Festlegen des Meldeweges bei Mängeln</li> </ul>

Für die Schweiz gilt zurzeit noch eine abweichende Regelung. Bei Einsätzen in der Schweiz ist eine Entsendebescheinigung E 101 erforderlich und die Entsendefrist auf ein Jahr begrenzt.

Wichtige Informationen zum jeweiligen Einsatzstaat erhält man auch unter der Internetadresse der Deutschen Verbindungsstelle Krankenversicherung – Ausland (DVKA: [www.dvka.de](http://www.dvka.de)).

**Planung und Vorbereitung der Einsätze**

Technik, Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorgfältige Prüfung, ob die Leistung mit der verfügbaren Technik, dem eigenen Personal und dem vorhandenem Know-how sicher und wirtschaftlich ausgeführt werden kann</li> <li>• Nach Möglichkeit Vor-Ort-Besichtigung durch die eigene Betriebsabteilung</li> <li>• Prüfen, welche Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Beschäftigten und dem eigenen Unternehmen während des Einsatzes zur Verfügung stehen</li> <li>• Benennen der unternehmensinternen Ansprechpartner, die während des Einsatzes verfügbar sind, zum Beispiel eine ständig besetzte Leitstelle</li> <li>• Bei mobilen Instandhaltungstrupps sind zusätzlich bei Vor-Ort-Besichtigungen zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Transportwege von Arbeitsmaterial und Werkzeugen</li> <li>– Wege zu den Fahrzeugen</li> <li>– Besonderheiten wie Fahrleitungen, Tankstelle und Gefahrgutwagen</li> <li>– Beleuchtung</li> <li>– Arbeitsumgebung im direkten Gleisfeld</li> <li>– Umweltschutzaspekte (zum Beispiel Grundwassereinzugsgebiet)</li> </ul> </li> </ul>
Anzuwendendes Regelwerk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abklären, welche Regelwerke anzuwenden sind, zum Beispiel Ril 408 der DB Netz AG, FV-NE, Signalebuch, örtliche Bestimmungen, Bedienungsanweisung für Anschlussbahnen, Ril 482.8001ff. der DB Netz AG für Ortsstellbereiche</li> <li>• Beschaffen aller erforderlichen Regelwerke und sonstiger Unterlagen, zum Beispiel Gleispläne</li> <li>• Prüfen, ob die geltenden Regeln aufgrund der eigenen Randbedingungen, zum Beispiel Lokbaureihen und deren technischer Ausstattung, angepasst werden müssen</li> <li>• Planen, wie Beschäftigte das anzuwendende Regelwerk erhalten (wie – wann – wo erfolgt die Übergabe?)</li> <li>• Festlegen, welche zusätzliche Aus- und Fortbildung sowie welche Unterweisungen für die eigenen Beschäftigten erforderlich sind</li> <li>• Feststellen, welche Streckenkenntnis beziehungsweise Ortskenntnis erforderlich ist</li> <li>• Gegebenenfalls feststellen, welche Sprachkenntnisse erforderlich sind</li> </ul>

**Im Falle einer Erkrankung** oder bei Eintritt eines Arbeitsunfalles im Rahmen eines Auslandseinsatzes stellt das Verordnungsrecht der EU die medizinische Versorgung sicher. Demnach erhalten entsandte Personen auf Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 883/2004 und 987/2009 im Aufenthaltsstaat medizinische Sachleistungen. Art und Umfang der medizinischen Versorgung richten sich dabei immer nach dem im jeweiligen Land vorhandenen Standard. Dieser kann in verschiedenen Ländern unter Umständen von dem in Deutschland gewohnten Niveau abweichen.

Für die Inanspruchnahme der ärztlichen Leistungen ist bei Aufenthalt in einem Mitgliedstaat der EU grundsätzlich die Europäische Krankenversicherungskarte (EHIC, gegebenenfalls Ersatzbescheinigung) erforderlich. Die EHIC ist bei der zuständigen Krankenversicherung zu beantragen, wenn sie nicht schon auf der Versichertenkarte aufgedruckt ist. Bei Vorlage dieser Karte hat der Beschäftigte den gleichen Zugang zur öffentlichen



Gesundheitsversorgung wie die Versicher-  
ten des Landes, in dem der Auslandsein-  
satz durchgeführt wird.

Es besteht Anspruch auf Leistungen, die  
sich während des Aufenthaltes im Gebiet  
des anderen EU-Mitgliedstaats als medi-  
zinisch notwendig erweisen. Die Betrof-  
fenen haben bei Vorlage der EHIC einen  
Anspruch auf medizinische Behandlung  
auf der Grundlage des jeweiligen aus-  
ländischen gesetzlichen Krankenversi-  
cherungssystems. Das heißt, der behan-  
delnde Arzt darf keine Privatrechnung  
ausstellen, sondern muss auch bei einer  
Vorleistungspflicht des Versicherten die  
Gebührenordnung der betreffenden aus-  
ländischen Krankenversicherung zugrun-  
de legen.

In einigen EU-Staaten, zum Beispiel in  
Frankreich und Österreich, wird bei der  
Leistungserbringung zwischen den Ver-  
sicherungsfällen Krankheit und Arbeits-  
unfall unterschieden. Teilweise sehen  
die Leistungsspektren der gesetzlichen  
Unfallversicherungen eine höherwertige  
Versorgung vor als die der gesetz-  
lichen Krankenversicherungen. Darüber  
hinaus sind Versicherte bei der Versor-  
gung von Folgen eines Arbeitsunfalles  
in der Regel von Eigenanteilen befreit.

Steht die Behandlung im Zusammenhang  
mit einem Arbeitsunfall, wird daher  
neben der EHIC eine Bescheinigung der  
Berufsgenossenschaft darüber benötigt,  
dass der Versicherte wegen der Folgen  
eines Arbeitsunfalles vor Ort zu Lasten der  
Berufsgenossenschaft behandelt werden  
kann. Das zu diesem Zweck im Verhältnis  
zu EWR-Staaten und der Schweiz verwen-  
dete Formular DA 1 kann erst nach dem  
Eintritt eines Arbeitsunfalles ausgestellt  
werden. Da der Versicherte ohne dieses  
Formular häufig für die Behandlungskos-  
ten in Vorleistung treten muss, sollte die  
Berufsgenossenschaft daher umgehend  
informiert werden. Dies gilt insbesondere  
bei schweren Verletzungen mit stationä-  
ren Maßnahmen.

### Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung

Stichwort	Anforderung
<b>Befähigung der Beschäftigten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planung und Durchführung der Aus- und Fortbildung der eigenen Beschäftigten, zum Beispiel Integration des anzuwendenden „fremden“ Regelwerkes in den eigenen Dienstunterricht</li> <li>Gegebenenfalls vermitteln erforderlicher Strecken- beziehungsweise Ortskenntnis</li> <li>Gegebenenfalls vermitteln erforderlicher Sprachkenntnisse</li> <li>Gegebenenfalls Sicherheitsunterweisung durch den Werkschutz</li> <li>Gegebenenfalls Beschäftigte mobiler Instandhaltungstrupps befähigen, eine Gleissperrung oder Fahrleitungsabschaltung zu beantragen (örtliche und betriebliche Kenntnisse)</li> </ul>
<b>Ansprechpartner vor Ort / Kommunikationsmöglichkeiten / Meldeschiene bei Notfällen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ermitteln, welche Ansprechpartner vor Ort den Beschäftigten bei der Dienstdurchführung bekannt sein müssen</li> <li>Bereitstellen geeigneter Kommunikationsmöglichkeiten, zum Beispiel Zugfunk, Handy</li> <li>Erstellen einer geeigneten Dokumentation, zum Beispiel als Teil des Arbeitsablaufplanes</li> <li>Festlegen von Routinen, auf die bei Störungen zu deren Beseitigung zurückgegriffen werden kann</li> </ul>
<b>Dienstplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einhaltung der Arbeitszeitregelungen</li> <li>Überprüfung der persönlichen Qualifikations- und Tauglichkeitsanforderungen</li> <li>Gegebenenfalls Planung der Anreise zum Ort des Dienstbeginns (Zeitbedarf, Verkehrsmittel, ist zwischen Anreise und Dienstbeginn eine Ruhezeit erforderlich?)</li> <li>Optimierung der Ausbleibezeiten</li> <li>Einsätze fügen sich wenn möglich in einen festen Schichtrhythmus ein</li> <li>Berücksichtigung der Wünsche der Beschäftigten</li> <li>Rechtzeitige Übergabe des Dienstplans an die Beschäftigten, zum Beispiel per Mail</li> </ul> <p>Zu empfehlen ist eine PC-gestützte Dienstplanung, die den Dienstplaner bei der Einhaltung der rechtlichen und betrieblichen Randbedingungen unterstützt</p>
<b>Arbeitsablaufplanung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planung der einzelnen Arbeitsschritte und deren zeitlicher Ablauf innerhalb einer Dienstschicht</li> <li>Festlegen, wo und wann die Ruhepausen genommen werden sollen</li> <li>Soweit die Ruhepausen nicht am Arbeitsplatz genommen werden können, sind geeignete Pausenräume bereit zu stellen, zum Beispiel angemietete Diensträume</li> <li>Planen, wie Beschäftigte die erforderlichen Informationen erhält (wie – wann – wo erfolgt die Übergabe?)</li> <li>Planen, wo und wann sich Beschäftigte von mobilen Instandhaltungstrupps an- und abzumelden haben</li> </ul>
<b>Notfallmanagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfen, ob mit dem unternehmenseigenen Notfallmanagement der geplante Einsatzort abgedeckt wird</li> <li>gegebenenfalls Notfallmanagement anpassen (wer übernimmt die EBL-Funktion und wie erreicht er den Unfallort am schnellsten, Einsatz von Notfalltechnik)</li> </ul>

Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung

Stichwort	Anforderung
Erste Hilfe	<p>Festlegen, wie die Erste Hilfe vor Ort gewährleistet wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Telefonnummer der Rettungsdienste vor Ort</li> <li>• Kommunikationsmittel (in der Regel per Handy)</li> <li>• Ersthelfer, Betriebs-sanitäter in der Nähe der Einsatzstelle, zum Beispiel kann die Inanspruchnahme der Ersthelfer bei Tätigkeiten in einer Hafentbahn mit der Unternehmensleitung der Hafentbahn vereinbart werden</li> <li>• Durchgangsarzte in der Nähe der Einsatzstelle können unter „lviweb.dguv.de/dguvLviWeb/faces/D“ herausgesucht werden</li> </ul> <p>Hinweise:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Solange die Beschäftigten auf öffentlicher Infrastruktur fahren, wird die Rettungskette in der Regel über den Fahrdienstleiter des Infrastrukturunternehmens eingeleitet, sodass keine weiteren Vorkehrungen zu treffen sind.</b></li> <li>2. Erste-Hilfe-Material wird in der Regel auf den Eisenbahnfahrzeugen beziehungsweise in Kraftfahrzeugen mitgeführt, sodass diese immer vor Ort sind (in der Regel ein kleiner Verbandkasten DIN 13157-C oder bei Werkstattwagen und Einsatzfahrzeugen ein Kraftwagen-Verbandkasten nach DIN 13164).</li> </ol>
Betreuungskonzept für Schockverletzte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soweit bereits vorhanden, prüfen, ob das unternehmenseigene Betreuungskonzept für Schockverletzte den geplanten Einsatzort abdeckt. <i>Anmerkung: Bei weit entfernten Einsatzorten ist eine Zusammenarbeit mit dort ansässigen Unternehmen zu empfehlen.</i> Gegebenenfalls Betreuungskonzept entwickeln beziehungsweise ergänzen</li> </ul> <p>Hinweis:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. warnkreuz SPEZIAL Nr. 2 „Trauma und Psyche: Betreuung von Beschäftigten in Verkehrsunternehmen nach traumatischen Ereignissen“ (<a href="http://www.vbg.de">http://www.vbg.de</a>, Suchbegriff eingeben „warnkreuz SPEZIAL Nr. 2“)</li> </ol>
Besonderheiten bei auswärtigen Ruhezeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unternehmensinterne Festlegung der angemessenen Mindestanforderungen an Übernachtungsmöglichkeiten</li> <li>• Übernachtungsmöglichkeit in angemieteten Diensträumen oder Hotelzimmern bereitstellen und gegebenenfalls vorplanen und organisieren, wie der Weg zum Hotel zurückgelegt wird</li> <li>• Prüfen, dass die Ruhezeit tageszeitunabhängig und störungsfrei genutzt werden kann</li> <li>• Mit der Hotelleitung Kostenübernahme vereinbaren, damit die Beschäftigten keine privaten Auslagen tätigen müssen, gegebenenfalls den Beschäftigten einen Bargeldvorschuss für Übernachtungskosten ausstatten</li> <li>• Rückmeldungen der Beschäftigten zur Hotelübernachtung bei zukünftigen Hotelbuchungen berücksichtigen</li> <li>• Gegebenenfalls Angebote für persönliche Bedürfnisse, zum Beispiel Möglichkeiten zur Essenszubereitung, zum Fernsehen, Nutzung von Fitnessangeboten</li> </ul>

Die Vorgaben des europäischen Verordnungsgebers hinsichtlich der Abrechnungen durch die behandelnden Ärzte werden in den einzelnen Mitgliedsstaaten des EWR und der Schweiz unterschiedlich umgesetzt. Während bei Behandlungen durch niedergelassene Ärzte in Frankreich regelmäßig die übliche Gebührenordnung angewendet wird, ist dies in der Schweiz und in Österreich eher die Ausnahme. Wir empfehlen daher, die medizinische Versorgung in einem öffentlichen Krankenhaus durchführen zu lassen.

In Einzelfällen ist es möglich, dass die Leistungserbringer das Procedere nicht kennen und die Behandlungskosten trotz Vorlage des Formulars DA 1 von dem Versicherten verlangt. Sofern der Versicherte keine Sonderleistungen in Anspruch genommen hat, werden die Kosten von der Berufsgenossenschaft in diesen Fällen in voller Höhe erstattet.

Rückreisekosten, die entstehen, wenn nach einer unfallbedingten Behandlung die Heimreise zum Wohnort in Deutschland angetreten wird, sind keine Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung und sind daher vom Unternehmen zu tragen. Die gesetzliche Unfallversicherung übernimmt die Kosten für den Rücktransport nur, wenn die Verlegung aus medizinischen Gründen erforderlich ist.

**Hinweis**

Die VBG hat eine Notfallhotline bei Arbeitsunfällen im Ausland eingerichtet. Unter der Telefonnummer +49 40 5146-7171 sind wir an 365 Tagen 24 Stunden lang in Notfällen erreichbar. Zu den Leistungen gehört die Vermittlung Englisch oder Deutsch sprechender Ärzte, Versendung von Arznei- und Hilfsmitteln und bei Bedarf ein ärztlich begleiteter Rücktransport in eine heimatnahe Berufsgenossenschaftliche Klinik.



Eine Überwachung der Beschäftigten ist auch bei vom Dienstort weit entfernt tätigen Beschäftigten in angemessenem Umfang erforderlich.

Weitere Informationen zu versicherungsrechtlichen Fragen sind im Merkblatt „Gesetzliche Unfallversicherung bei Entsendung ins Ausland“ der deutschen Verbindungsstelle Unfallversicherung – Ausland enthalten ([http://www.dguv.de/medien/inhalt/internationales/pdf/guv\\_aus.pdf](http://www.dguv.de/medien/inhalt/internationales/pdf/guv_aus.pdf)).

### Durchführung der Einsätze

Wenn Einsätze sorgfältig geplant wurden, beschränkt sich die Durchführung im Regelbetrieb auf die Umsetzung und Überwachung der vorher festgelegten Abläufe. Wichtig ist, dass auch für Störungen Vorkehrungen getroffen wurden. Insbesondere muss dann gewährleistet sein, dass der Beschäftigte vor Ort schnell Kontakt zu den unternehmensinternen Ansprechpartnern bekommt und dass diese zügig Maßnahmen zur Verminderung negativer Folgen ergreifen. Nach Möglichkeit soll auf vorher festgelegte Routinen zurückgegriffen werden können, um ein schnelles und zielgerichtetes Reagieren zu gewährleisten.

### Überwachung der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb

Auch bei Tätigkeiten weitentfernt vom Heimatort müssen die Beschäftigten in angemessenem Umfang beaufsichtigt und überwacht werden. Bei großen Entfernungen zwischen Einsatz- und

### Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung

Stichwort	Anforderung
<b>Besonderheiten beim Einsatz im Ausland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen, ob im Einsatzland Arbeitsschutzbestimmungen bestehen, die über die deutschen Bestimmungen hinausgehen oder diesen entgegenstehen (Auskunft über das jeweilige nationale Arbeitsschutzrecht geben die Focal Points, siehe <a href="https://osha.europa.eu/de">https://osha.europa.eu/de</a>, im Auswahlménü „Nationale Focal Points“ das jeweilige Land wählen)</li> <li>• Prüfen, ob Entsendebescheinigung A1 (Schweiz: E 101) erforderlich ist</li> <li>• Prüfen, ob Beschäftigte im Besitz der Europäischen Krankenversicherungskarte (European Health Insurance Card – EHIC) sind</li> <li>• Regeln, dass bei einem unfallbedingten stationären Krankenhausaufenthalt die Berufsgenossenschaft umgehend informiert wird. Dadurch kann unter Umständen vermieden werden, dass der Versicherte für Behandlungskosten in Vorleistung treten muss</li> <li>• Die Beschäftigten sind über die VBG-Notfallhotline (+49 40 5146-7171) und die VBG-Kundennummer informiert</li> </ul> <p>Sonstige Regelungen zu versicherungsrechtlichen Fragen sind im Merkblatt „Gesetzliche Unfallversicherung bei Entsendung ins Ausland“ der deutschen Verbindungsstelle Unfallversicherung – Ausland (DVUA) enthalten (<a href="http://www.dguv.de/medien/inhalt/internationales/pdf/guv_aus.pdf">http://www.dguv.de/medien/inhalt/internationales/pdf/guv_aus.pdf</a>)</p>
<b>Durchführung der Einsätze</b>	
<b>Bekanntgabe des Dienst- und Arbeitsablaufplans und Bereitstellen der betrieblichen Unterlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechtzeitige Information an Beschäftigte über Dienstplan sowie Zusatzinformationen über die Dienstdurchführung, zum Beispiel Arbeitsablaufplan, Übernachtungsmöglichkeiten, Art der Anreise zum Einsatzort sowie über kurzfristige Änderungen</li> <li>• Bereitstellen der für den Einsatz erforderlichen betrieblichen Unterlagen über den zuvor geplanten Weg</li> </ul>
<b>Kommunikationswege zwischen Unternehmen und Beschäftigten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegen, ob sich Beschäftigte zu Dienstbeginn bei der Leitstelle melden müssen</li> <li>• Durch Rückmeldebestätigung sicherstellen, dass Informationen bei Beschäftigten angekommen sind</li> <li>• Festlegen, wann Beschäftigte welche Informationen an das Unternehmen weiterleiten müssen, zum Beispiel bei Mängeln an der Infrastruktur oder das nicht Einhaltenkönnen der Pausen</li> </ul>

**Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung**

Stichwort	Anforderung
<b>Bereitstellen von Arbeitskleidung, PSA und Arbeitsmitteln</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellen, dass Beschäftigten am Einsatzort die erforderliche Arbeitskleidung, persönliche Schutzausrüstung, zum Beispiel Warnkleidung, Helm, Handschuhe, und Arbeitsmittel, zum Beispiel Handfunkgeräte, Handlampe, zur Verfügung stehen</li> </ul>
<b>Maßnahmen bei Störungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnehmen von Informationen über Störungen im geplanten Arbeitsablauf; Einleiten von Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen der Störung, zum Beispiel Bereitstellen von Ersatzpersonal, Anpassen des Dienstplans</li> </ul>
<b>Überwachung der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb</b>	
<b>Regelmäßige Überwachung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regelmäßige Überwachung der Beschäftigten durch den Vorgesetzten und den Eisenbahnbetriebsleiter beziehungsweise den örtlichen Betriebsleiter</li> <li>Überprüfung, ob Beschäftigte die Vorgaben des Vorschriften- und Regelwerkes sowie aus den Arbeitsschutzunterweisungen sachgerecht umsetzen</li> <li>stichprobenhafte Überprüfung der Dienstfähigkeit</li> </ul> <p>Die Überwachung sollte so geplant werden, dass ein Querschnitt der verschiedenen Tätigkeiten und unterschiedlichen Einsätze beobachtet werden kann</p>
<b>Maßnahmen bei Mängeln und Fehlverhalten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfen, ob die zu ergreifenden Maßnahmen bei erkanntem Handlungsbedarf bei Mängeln an der Technik oder Arbeitsorganisation und bei Fehlverhalten der eingesetzten Beschäftigten ausreichend geregelt und den Beschäftigten bekannt sind</li> <li>Prüfen, ob bei Mängeln und Fehlverhalten auf vorher festgelegte Routinen zur Beseitigung zurückgegriffen werden kann</li> <li>Bei Mängeln, die fremde Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vertreten haben, ist deren Beseitigung mit dem betreffenden Unternehmen zu vereinbaren</li> </ul>
<b>Ansprechbarkeit des Vorgesetzten und des Eisenbahnbetriebsleiters</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellen, dass Vorgesetzte und Eisenbahnbetriebsleiter möglichst unverzüglich von Beschäftigten angesprochen werden können, wenn diese Handlungsbedarf erkennen oder Hilfe benötigen</li> </ul>
<b>Unfallmanagement, Erste-Hilfe-Maßnahmen, Vorgehen bei Arbeitsunfällen</b>	
<b>Unfallmeldung (bei Bahnbetriebsunfällen)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meldung an Eisenbahninfrastrukturunternehmen und eigenes Unternehmen (EVU) nach Unfallmeldetafel (vgl. BUVO-NE)</li> <li>Einrichtung einer Notfallnummer beim durchführenden EVU, die 24 Stunden erreichbar und mit einem Entscheidungsbefugten besetzt ist</li> </ul>
<b>Erste-Hilfe-Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erstversorgung durch vor Ort anwesende Ersthelfer</li> <li>Einleiten der Rettungskette (Alarmierung eines Notarztes)</li> </ul>
<b>Unfallmanagement vor Ort durch den EBL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der EBL beziehungsweise ein von ihm beauftragter Fachkundiger (zum Beispiel der örtliche Betriebsleiter (öBl) oder ein ausgewählter Fachkundiger eines Fremdunternehmens) soll möglichst unverzüglich den Unfallort aufsuchen</li> <li>Übernahme der Unternehmensrepräsentanz vor Ort, gegebenenfalls Unterstützung des eigenen Beschäftigten gegenüber ermittelnden Stellen</li> <li>Überprüfen, dass die Erste-Hilfe-Maßnahmen eingeleitet wurden</li> <li>Prüfen, ob Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb dienstunfähig sind und abgelöst werden müssen</li> <li>Gegebenenfalls Herbeiführen von geeignetem Ersatzpersonal</li> </ul>

Dienstort ist dies keine leichte Aufgabe und bedarf meist eines erheblichen logistischen Aufwandes. Dieser Mehraufwand muss bei der Festlegung der Verantwortungsbereiche der einzelnen Vorgesetzten berücksichtigt werden. Dies liegt in der Organisationsverantwortung des Unternehmers.

Der zuständige Vorgesetzte oder sein Vertreter soll für die ihm unterstellten Beschäftigten trotz der teilweise großen räumlichen Entfernungen während der Dienstzeiten immer ansprechbar sein. Das ist durch die heute verfügbaren Kommunikationsmöglichkeiten kein technisches Problem, bedarf aber entsprechender organisatorischer Regelungen. Zu empfehlen sind eindeutige Absprachen, wann und wie der Vorgesetzte für seine Beschäftigten erreichbar ist. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Beschäftigten Probleme und Fragen, die ja auch die Sicherheit betreffen können, ohne vermeidbare Verzögerungen mit ihrem Vorgesetzten besprechen können.

Ein spezielles Problem ist die Überwachung von Festlegungen, die zum Schutz der Beschäftigten erforderlich sind, von diesen aber manchmal aus privaten Interessen unterlaufen werden. Dies betrifft zum Beispiel die Einhaltung einer auswärtigen Ruhezeit, wenn diese zur Vermeidung von Übermüdung im Dienstplan vor einen auswärtigen Dienstbeginn gelegt wurde. Hier bedarf es neben einer angemessenen Überwachung insbesondere eines guten und offenen Betriebsklimas, um solche Probleme unter Berücksichtigung der Wünsche der Beschäftigten einer einvernehmlichen Lösung zuzuführen.

Bei weit vom Dienstort entfernten Einsätzen werden die Leistungen teilweise auf einer fremden Infrastruktur erbracht. Soweit sich infolge von Mängeln an dieser Infrastruktur Gefährdungen für die eigenen Beschäftigten ergeben, muss der Vorgesetzte geeignete Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der eigenen Beschäftigten ergreifen. In der Regel ist der Infrastrukturbetreiber zur unverzüglichen Beseitigung des Mangels aufzufordern, am besten



in schriftlicher Form, um dies später bei Bedarf nachvollziehen zu können. Sollte ein gravierender Mangel nicht in angemessener Zeit beseitigt werden und davon eine erhebliche Gefährdung der eigenen Beschäftigten ausgehen, kann das im Extremfall bedeuten, dass der Einsatz zum Schutz der eigenen Beschäftigten durch den verantwortlichen Vorgesetzten abgebrochen werden muss beziehungsweise gar nicht erst begonnen werden darf.

Sollten sich Gefährdungen durch am Einsatzort gleichzeitig ausgeführte Tätigkeiten von Beschäftigten anderer Unternehmen ergeben, insbesondere anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, müssen mit diesen Unternehmen geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefährdungen vereinbart werden. Dabei ist analog den im vorherigen Abschnitt beschriebenen Grundsätzen vorzugehen. In beiden genannten Fällen ist die Wirksamkeit der vereinbarten Maßnahmen im Hinblick auf den Schutz der eigenen Beschäftigten zu prüfen.

### Maßnahmen bei Unfällen (Unfallmanagement, Erste-Hilfe-Maßnahmen, Vorgehen bei Arbeitsunfällen)

Wenn die Einsätze sorgfältig geplant und vorbereitet sind und dabei auch vorhersehbare Störungen, insbesondere Unfälle, berücksichtigt wurden, beschränkt sich die Durchführung auf die vorher festgelegten, in Notfallplänen hinterlegten Abläufe. Bei Unfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb greift das speziell dafür vorbereitete Notfallmanagementsystem. Mit dem Notfallmanagement werden gleichzeitig die erforderlichen Maßnahmen für verletzte Beschäftigte abgedeckt. Das betrifft im Wesentlichen die Erste Hilfe sowie die Notarztversorgung.

Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist anzustreben, dass möglichst schnell der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) beziehungsweise eine geeignete Führungskraft vor Ort eintrifft und die Interessen des eigenen Unternehmens an der Unfallstelle wahrnimmt. Bei sehr großen Entfernungen kann es sinnvoll sein, dass diese Aufgabe

### Checkliste für die Planung und Durchführung von „heimatfernen“ Einsätzen – Fortsetzung

Stichwort	Anforderung
<b>Vorgehen bei Arbeitsunfällen (Beschäftigter ist verletzt)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellen des Versicherten beim Durchgangsarzt</li> <li>• Sicherstellen, dass bei Arbeitsunfällen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Unfall mit einer Unfallanzeige der Berufsgenossenschaft angezeigt wird</li> <li>– der Unfall vom EBL, oder von einem von ihm Beauftragten untersucht wird (zumindest bei schweren Unfällen ist eine Untersuchung vor Ort erforderlich). Als schwere Unfälle sind Unfälle mit Personenschaden und/oder erheblichem Sachschaden zu verstehen</li> </ul> </li> <li>• Auch bei kleineren Verletzungen soll eine Meldung an das eigene Unternehmen erfolgen und diese dokumentiert werden, zum Beispiel im Verbandbuch</li> <li>• Bei Arbeitsunfällen, die sich weit entfernt vom Arbeitsort ereignen, muss das Unternehmen die Rückführung des Beschäftigten selbst organisieren</li> </ul>
<b>Besondere Maßnahmen bei Schockverletzten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möglichst unverzügliche Betreuung des Schockverletzten vor Ort durch einen Ersthelfer sicherstellen</li> <li>• Organisieren, dass der Beschäftigte möglichst bis in sein soziales Umfeld begleitet wird</li> <li>• Sicherstellen, dass der Beschäftigte die nachgeordnete Betreuung entsprechend dem unternehmenseigenen Betreuungskonzept in Anspruch nimmt</li> </ul>

von einem ortsnah ansässigen Unternehmen wahrgenommen wird, mit dem das vorher vereinbart wurde. Eine dieser Aufgaben ist die Betreuung der am Unfall beteiligten Beschäftigten. Wenn diese nicht verletzt sind oder „nur“ einen Schock haben, können sie möglicherweise vor dem Eindruck der Ereignisse zu unkontrollierten Handlungen neigen oder unüberlegte Aussagen gegenüber Ermittlungsbehörden und der Presse machen. In diesen Fällen bedarf es klarer Handlungsvorgaben sowie auch des Schutzes durch einen Vorgesetzten des eigenen Unternehmens. Eine telefonische Betreuung des betroffenen Beschäftigten, zum Beispiel durch die Leitstelle, kann dies nur unzureichend ersetzen und sollte daher nur als erste Maßnahme bis zum Eintreffen des EBL dienen. Weitere wichtige Aufgaben des EBL sind die Überprüfung der Dienstfähigkeit und gegebenenfalls die Ablösung nicht mehr dienstfähiger Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb. Sollte der Beschäftigte unter Schock stehen, ist es sehr hilfreich, wenn er möglichst schnell von einem ausgebildeten Ersthelfer „aufgefangen“ und betreut sowie in sein soziales Umfeld begleitet wird. Der Ersthelfer leitet auch die weitere Betreuung ein. Unternehmen mit guten Betreuungskonzepten für Schockverletzte konnten die Ausfallzeiten ihrer Beschäftigten erheblich senken.

Weiterhin ist Vorsorge für Arbeitsunfälle, zu treffen, die nicht vom Notfallmanagement abgedeckt sind. Im Rahmen der Einsatzvorbereitung wurde bereits geklärt, wie die Erste Hilfe gewährleistet ist und welcher Durchgangsarzt aufzusuchen ist. Bei Auslandseinsätzen führen die Beschäftigten die Telefonnummer der VBG-Notfallhotline +49 40 5146-7171 und die VBG-Kundenummer mit sich. Wichtig ist, dass wegen der später gelegentlich erforderlichen Nachweisführung auch kleinere Verletzungen dokumentiert werden, zum Beispiel im Verbandbuch.

Sollte einmal im Unternehmen ein Notfall eingetreten sein, muss im Nachhinein bei der Auswertung des Unfallgeschehens auch geprüft werden, ob die Notfallpläne den Anforderungen genügt haben beziehungsweise wo noch Verbesserungsbedarf besteht. Durch permanente Verbesserung der geplanten Abläufe können so die Auswirkungen von Unfällen wirksam begrenzt werden.

### Besondere Gefährdungen bei mobiler Instandhaltung

Es gibt viele Fälle, bei denen Instandhaltungsarbeiten an Schienenfahrzeugen direkt auf Betriebsgleisen sinnvoll oder manchmal sogar unumgänglich sind. Diese Instandhaltungsarbeiten werden dann

zum Beispiel von mobilen Instandhaltungstrupps des Fahrzeughalters, eines von ihm beauftragten Unternehmens oder von Servicetrupps des Fahrzeugherstellers ausgeführt. Bevor mit solchen Instandhaltungsarbeiten begonnen werden darf, ist besonders zu prüfen, ob die Arbeiten in den Betriebsgleisen überhaupt ausführbar sind und ob eine ausreichende Sicherheit für die Beschäftigten gewährleistet werden kann.

Die Beschäftigten der mobilen Instandhaltungstrupps sind in der Regel keine Betriebseisenbahner und kennen daher die betrieblichen Abläufe im Eisenbahnbetrieb sowie das dafür geltende Vorschriften- und Regelwerk nicht ausreichend. Außerdem haben sie häufig keine detaillierten Ortskenntnisse von den jetzt zur Arbeitsstelle werdenden Gleisanlagen. Und im Gegensatz zu Arbeiten in einer Fremdwerkstatt findet in der Regel auch keine detaillierte Absprache mit dem Infrastrukturbetreiber bezüglich der dort vorhandenen ortsspezifischen Gefährdungen und Sicherheitsmaßnahmen statt.

Besondere Gefährdungen bei der mobilen Instandhaltung ergeben sich insbesondere durch:

- Zug- und Rangierfahrten in den Betriebsgleisen,
- unter Spannung stehende Fahrleitungsanlagen bei elektrifizierter Infrastruktur,
- nicht für die Instandhaltungsarbeiten ausgelegte Arbeitsplätze und Zugangswege – lange Fußwege von den mit Straßenfahrzeugen erreichbaren Standflächen zum Arbeitsplatz, fehlende Verkehrswege (Dienstwege), unzureichende Beleuchtung, ...,
- kein Schutz gegenüber beziehungsweise Beeinträchtigungen durch ungünstige Witterungsbedingungen (Niederschläge, Temperaturen, Sichtbedingungen, ...).

Die Gefährdungen durch den Bahnbetrieb können erheblich verringert werden, wenn ein Betriebseisenbahner mit Ortskenntnis anwesend ist, der bei Bedarf den Kontakt zum zuständigen Fahrdienst-

leiter herstellen kann, zum Beispiel um eine Gleissperrung zu beantragen. Bei besetzten Triebfahrzeugen kann das zum Beispiel durch den Triebfahrzeugführer gewährleistet werden.

Bezüglich der erfolgreichen und sicheren Abwicklung des Arbeitsauftrages ist den Beschäftigten im Rahmen des Arbeitsauftrages detailliert mitzuteilen, welche Tätigkeiten vor Ort ausgeführt werden dürfen und welche Sicherheitsmaßnahmen zu treffen sind, um bei den örtlichen Randbedingungen sicher arbeiten zu können, zum Beispiel:

- zuständige Ansprechpartner des Infrastrukturbetreibers, des Fahrzeughalters und gegebenenfalls des Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie deren telefonische Erreichbarkeit,
- genaue Ortsbeschreibung der Arbeitsstellen und der zu benutzenden Verkehrswege sowie gegebenenfalls dafür geltende besondere ortsbezogene Regelungen,
- Arbeitsabläufe, Werkzeuge und Hilfsmittel zugeschnitten auf die besonderen Bedingungen bei der mobilen Instandhaltung.

Die festgelegte Vorgehensweise und die zuständigen Ansprechpartner sind in geeigneter Weise zu dokumentieren, z.B. als Bestandteil der Betriebsanweisung für mobile Instandhaltung.

Bevor an oder unter Schienenfahrzeugen gearbeitet wird, müssen diese gegen unbeabsichtigte Bewegungen – durch Wegrollen, auflaufende Fahrzeuge – gesichert werden. In der Regel ist das Gleis zu sperren, in dem sich das instandzuhaltende Fahrzeug befindet. Besteht die Gefahr, dass die Beschäftigten bei ihren Tätigkeiten unbeabsichtigt in benachbarte Gleisbereiche geraten, oder dass durch die Instandhaltungsarbeiten benachbarte Zug- oder Rangierfahrten gefährdet werden, sind auch diese Gleise vor Beginn der Arbeiten durch den Fahrdienstleiter sperren zu lassen.

Die Beschäftigten mobiler Instandhaltungstrupps müssen über die besonderen Gefahren in den Gleisanlagen angemessen

unterwiesen werden. Eine Hilfestellung dafür bietet die BG-Information „Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich von Eisenbahnen“ (BGI 834). Wesentliche Unterweisungsinhalte sind:

- Persönliche Schutzausrüstung (Warnkleidung, Sicherheitsschuhe, Helm oder Anstoßkappe, Handschuhe, ...),
- sicherheitsgerechtes Verhalten in Gleisanlagen/Maßnahmen vor Betreten von Gleisanlagen sowie vor Arbeitsbeginn in Betriebsgleisen,
- Schutzabstände zu Fahrleitungsanlagen.



## Besonderheiten ausgewählter EU-/EWR-Staaten bei der Inanspruchnahme ärztlicher Leistungen im Zusammenhang mit einem Arbeitsunfall

<b>Italien</b>	Für ärztliche Behandlungen ist die gesetzliche italienische Krankenversicherung zuständig, die regional gegliedert ist. Auf lokaler Ebene gibt es die einzelnen Unita Sanitarie Lokale (USL). Häufig findet sich auch die Abkürzung ASL – Aziende Sanitarie Lokale. Es gibt über 200 USL, diese betreiben auch die meisten Krankenhäuser und Ambulanzzentren. Daneben gibt es noch Hausärzte (medico di base) und Fachärzte, die im Regelfall auch vertraglich an die gesetzliche Krankenversicherung gebunden sind. Davon ausgenommen sind Ärzte mit eigener Privatpraxis; hier erfolgt generell keine Kostenübernahme durch die Krankenkasse. Die Kosten der ambulanten Behandlung werden im Regelfall über die italienische Krankenversicherung zu Lasten der zuständigen deutschen Berufsgenossenschaft abgerechnet. Es kann jedoch im Einzelfall auch vorkommen, dass eine Rechnung zu Lasten des Behandelten ausgestellt oder direkte Bezahlung verlangt wird. Die so entstehenden Kosten können dann nach der Rückkehr nach Deutschland bei der Berufsgenossenschaft zur Erstattung eingereicht werden.
<b>Österreich</b>	In Österreich gibt es mehrere gesetzlichen Krankenkassen. Grundsätzlich gilt, dass die österreichische gesetzliche Krankenversicherung bei Arbeitsunfällen in Vorleistung tritt. Die Mehrzahl der Ärzte in Österreich ist vertraglich mit einem oder mehreren Trägern der gesetzlichen Krankenversicherung verbunden (Vertragsärzte). Die Kosten der ambulanten Behandlung werden dann im Regelfall über die österreichische Verbindungsstelle der Krankenversicherung zu Lasten der zuständigen deutschen Berufsgenossenschaft abgerechnet. Es kann jedoch im Einzelfall vorkommen, dass eine Rechnung zu Lasten des Behandelten ausgestellt oder direkte Bezahlung verlangt wird. Auch sind einige Behandlungen und Arzneimittel keine Kassenleistungen und müssen durch den Verunfallten gegebenenfalls selbst vor Ort bezahlt werden. Die so entstehenden Kosten können dann nach der Rückkehr nach Deutschland bei der Berufsgenossenschaft zur Erstattung eingereicht werden.
<b>Schweiz</b>	Bei Vorlage des Anspruchsnachweises (EHIC) besteht bei der Inanspruchnahme ärztlicher Leistungen Anspruch auf Behandlung nach den für schweizerische Versicherte geltenden Kostensätzen. Die Kosten müssen in der Regel zunächst selbst bezahlt werden. Zahnärztliche Behandlung gehört nicht zu den Leistungen nach schweizerischem Recht, hierbei hat der Verunfallte in den meisten Fällen Vorleistungen zu erbringen.
<b>Frankreich</b>	In Frankreich werden die Aufgaben der medizinischen Versorgung bei Krankheit und Arbeitsunfall von der gesetzlichen Krankenversicherung Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) übernommen. In jedem größeren Ort finden sich Niederlassungen der CPAM, die bei Bedarf kontaktiert werden können.
<b>Niederlande/ Luxemburg/ Dänemark</b>	Die Abrechnung der Kosten der wegen eines Arbeitsunfalls notwendigen ärztlichen Behandlung erfolgt im Regelfall über den staatlichen Krankenversicherungsträger. Eventuell müssen Eigenanteile für Behandlung und/oder Medikamente geleistet werden. Die Erstattung erfolgt bei Vorlage der Belege durch die Berufsgenossenschaft.
<b>Polen</b>	Als Institution, die für die Sicherstellung der medizinischen Versorgung zuständig ist, fungiert der Nationale Gesundheitsfond (NFZ – Narodowy Fundusz Zdrowia).  Bei einem Arbeitsunfall können Betroffene ärztliche Behandlung kostenlos erhalten, wenn die Europäische Krankenversicherungskarte (EHIC) vorgelegt wird. Mit der EHIC kann jeder Arzt aufgesucht werden, der einen Vertrag mit dem NFZ abgeschlossen hat. Wenn der Patient einen Privatarzt aufsucht (ohne Vertrag mit dem NFZ), muss er alle Kosten privat bezahlen. Auch wenn die EHIC nicht vorgelegt werden kann, muss voll in Vorleistung getreten werden. Praxen von Vertragsärzten und Ambulante Behandlungszentren mit einer vertraglichen Bindung zum NFZ sind mit einer entsprechenden Kennzeichnung versehen.
<b>Tschechische Republik</b>	In Tschechien existieren mehrere Krankenkassen, deren Vertragsärzte bei Vorlage der EHIC den Verunfallten nach tschechischem Leistungsrecht behandeln. Die Abrechnung erfolgt dann über die Berufsgenossenschaft. Namen und Anschrift der jeweiligen Vertragsärzte können bei jeder regionalen Krankenkassenfiliale erfragt werden.



**Herausgeber:**  
 **VBG**  
Ihre gesetzliche  
Unfallversicherung  
[www.vbg.de](http://www.vbg.de)

Deelbögenkamp 4  
22297 Hamburg  
Postanschrift: 22281 Hamburg

Artikelnummer: 48-05-0033-2

Fotos VBG

Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der VBG

Version/Druckdatum: 2.1/2015-04/Auflage 1.200

Der Bezug dieser Informationsschrift ist für Mitglieds-  
unternehmen der VBG im Mitgliedsbeitrag enthalten.

www.vbg.de

## Wir sind für Sie da!

**Kundendialog der VBG:** 040 5146-2940

**Notfall-Hotline für Beschäftigte im Auslandseinsatz:**

+49 40 5146-7171

### Seminarbuchungen:

**online:** www.vbg.de/seminare

**telefonisch in Ihrer VBG-Bezirksverwaltung:** Montag bis Donnerstag 8–17 Uhr, Freitag 8–15 Uhr

**Service-Hotline für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz:**

0180 5 8247728 (0,14 €/Min. aus dem Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)

### Für Sie vor Ort –

#### die VBG-Bezirksverwaltungen:

##### Bergisch Gladbach

Kölner Straße 20

51429 Bergisch Gladbach

Tel.: 02204 407-0 • Fax: 02204 1639

E-Mail: BV.BergischGladbach@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

02204 407-165

##### Berlin

Markgrafenstraße 18 • 10969 Berlin

Tel.: 030 77003-0 • Fax: 030 7741319

E-Mail: BV.Berlin@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

030 77003-109

##### Bielefeld

Nikolaus-Dürkopp-Straße 8

33602 Bielefeld

Tel.: 0521 5801-0 • Fax: 0521 61284

E-Mail: BV.Bielefeld@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

0521 5801-165

##### Dresden

Wiener Platz 6 • 01069 Dresden

Tel.: 0351 8145-0 • Fax: 0351 8145-109

E-Mail: BV.Dresden@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

0351 8145-167

##### Duisburg

Wintgensstraße 27 • 47058 Duisburg

Tel.: 0203 3487-0 • Fax: 0203 2809005

E-Mail: BV.Duisburg@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

0203 3487-106

##### Erfurt

Koenbergstraße 1 • 99084 Erfurt

Tel.: 0361 2236-0 • Fax: 0361 2253466

E-Mail: BV.Erfurt@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

0361 2236-415

##### Hamburg

Friesenstraße 22 • 20097 Hamburg

Fontenay 1a • 20354 Hamburg

Tel.: 040 23656-0 • Fax: 040 2369439

E-Mail: BV.Hamburg@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

040 23656-165

##### Ludwigsburg

Martin-Luther-Straße 79

71636 Ludwigsburg

Tel.: 07141 919-0 • Fax: 07141 902319

E-Mail: BV.Ludwigsburg@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

07141 919-354

##### Mainz

Isaac-Fulda-Allee 3 • 55124 Mainz

Tel.: 06131 389-0 • Fax: 06131 371044

E-Mail: BV.Mainz@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

06131 389-180

##### München

Barthstraße 20 • 80339 München

Tel.: 089 50095-0 • Fax: 089 50095-111

E-Mail: BV.Muenchen@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

089 50095-165

##### Würzburg

Riemenschneiderstraße 2

97072 Würzburg

Tel.: 0931 7943-0 • Fax: 0931 7842-200

E-Mail: BV.Wuerzburg@vbg.de

Seminarbuchung unter Tel.:

0931 7943-407

### BG-Akademien für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz:

#### Akademie Dresden

Königsbrücker Landstraße 4c

01109 Dresden

Tel.: 0351 88923-0 • Fax: 0351 88349-34

E-Mail: Akademie.Dresden@vbg.de

Hotel-Tel.: 0351 457-3000

#### Akademie Gevelinghausen

Schloßstraße 1 • 59939 Olsberg

Tel.: 02904 9716-0 • Fax: 02904 9716-30

E-Mail: Akademie.Olsberg@vbg.de

Hotel-Tel.: 02904 803-0

#### Akademie Lautrach

Schloßstraße 1 • 87763 Lautrach

Tel.: 08394 92613 • Fax: 08394 1689

E-Mail: Akademie.Lautrach@vbg.de

Hotel-Tel.: 08394 910-0

#### Akademie Storkau

Im Park 1 • 39590 Tangermünde/OT Storkau

Tel.: 039321 531-0 • Fax: 039321 531-23

E-Mail: Akademie.Storkau@vbg.de

Hotel-Tel.: 039321 521-0

#### Akademie Untermerzbach

ca. 32 km nördlich von Bamberg

Schlossweg 2, 96190 Untermerzbach

Tel.: 09533 7194-0 • Fax: 09533 7194-499

E-Mail: Akademie.Untermerzbach@vbg.de

Hotel-Tel.: 09533 7194-100

#### Klinik für Berufskrankheiten

Münchner Allee 10 • 83435 Bad Reichenhall

Tel.: 08651 601-0 • Fax: 08651 601-1023

E-Mail: bg-klinik@vbg.de

www.bgklinik-badreichenhall.de

#### Bei Beitragsfragen:

Tel.: 040 5146-2940

Fax: 040 5146-2771, -2772

E-Mail: HV.Beitrag@vbg.de

#### VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung

Deelbögenkamp 4 • 22297 Hamburg

Tel.: 040 5146-0 • Fax: 040 5146-2146

E-Mail: kundendialog@vbg.de

www.vbg.de



So finden Sie Ihre VBG-Bezirksverwaltung:

www.vbg.de/standorte aufrufen und die Postleitzahl Ihres Unternehmens eingeben.

www.vbg.de