

1/2017 ÖPNV/BAHNEN

Themen: Übergriffe durch Fahrgäste und andere Unfallrisiko bei der Fahrausweiskontrolle im ÖPNV |
Maßnahme im Gesundheitsmanagement der Hamburger Hochbahn AG Gesundheitscoaching am Arbeitsplatz |
Mitarbeiter stürzte aus angehobenem Fahrzeug Schwerer Unfall bei der Instandhaltung | **Bewährte Medien**
aktualisiert Lernprogramme für den betrieblichen Einsatz | **Bitte vormerken** Branchenforum ÖPNV/Bahnen 2017



Übergriffe durch Fahrgäste und andere

Unfallrisiko: Fahrausweiskontrolle im ÖPNV

Nicht selten führen Sicherheitsunternehmen die Fahrausweiskontrollen im Auftrag der Verkehrsunternehmen durch. Im Rahmen einer Analyse wurde ermittelt, welche Gefährdungen auftreten und mit welchen Maßnahmen diese verringert werden können.



Allein schon die Arbeitsaufgabe der Fahrausweisprüfung beinhaltet einen Konflikt.

An dem Projekt „Prävention von Übergriffen Dritter auf Fahrausweisprüfpersonal und Sicherheitsdienstpersonal in Verkehrsunternehmen“ haben sich insgesamt zehn Mitgliedsunternehmen der VBG beteiligt – je fünf aus den Branchen Sicherheitsdienstleistungen und ÖPNV/Bahnen. In vier dieser Unternehmen wird die Fahrausweisprüfung in den Fahrzeugen des ÖPNV sowohl von eigenem Prüfpersonal als auch durch beauftragte Fremdfirmen durchgeführt. Diese Tatsache bot die Gelegenheit, die Arbeitsbedingungen und Unfallquoten im Prüfdienst der Unternehmen direkt zu vergleichen. Die Frage war also, welche Präventionsmaßnahmen gegen Übergriffe Dritter geeignet sind. Ergänzend wurden ein Dienstleister und ein Verkehrsunternehmen befragt, die jeweils die Kontrolltätigkeit allein ausführen.

Mit einem zwanzig Fragen umfassenden Erhebungsbogen wurden die relevanten Informationen von den Unternehmen abgefragt. Themen waren hierbei zum Beispiel die Gefährdungsbeurteilung, Deeskalationsschulungen, Unfallquoten und -schwerpunkte.

Optimierungspotenzial im Prozess Gefährdungsbeurteilung erkennbar

Die oft genannte „Informationsbeschaffung auf Knopfdruck“ aus dem PC blieb zum Teil im Bereich der Theorie stecken. Es wurde deutlich, dass bei Verantwortlichen im Un-

ternehmen ein genaues Bild der Lage und des Unfallgeschehens nicht existierte, weil die Regelungen des Datenschutzes im Unternehmen die Zusammenarbeit von Fachkraft für Arbeitssicherheit, Führungskräften und Personalabteilung erschwerten. Dadurch war die Erstellung einer Unfallstatistik mit einer auf die Zielgruppe und deren Gefährdungen ausgerichteten Auswertung der Daten nicht möglich. Aber gerade das ist Aufgabe der Fachkraft für Arbeitssicherheit und wird in § 6 des Arbeitssicherheitsgesetzes (ASiG) gefordert (siehe Infokasten).



Auszug § 6 ASiG

... sie haben insbesondere ...

Ursachen von Arbeitsunfällen zu untersuchen, die Untersuchungsergebnisse zu erfassen und auszuwerten und dem Arbeitgeber Maßnahmen zur Verhütung dieser Arbeitsunfälle vorzuschlagen, ...



www.gesetze-im-internet.de/asig/



Das Prüfpersonal muss sich auch vor Stürzen im Fahrzeug schützen, indem es sich immer einen sicheren Stand verschafft.



Die Feststellung der Personalien auf dem Bahnsteig kann sich schnell zu einer kritischen Situation entwickeln. Das richtige Verhalten des Prüfpersonals kann hier entscheidend sein.

Wenn aus der Unfallauswertung Erkenntnisse gewonnen werden konnten, mangelte es zum Teil an der Ableitung geeigneter präventiver Maßnahmen im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung. Gefährdungsbeurteilungen für den Prüfdienst waren zwar bei allen beteiligten Unternehmen vorhanden, aber teilweise zu unkonkret und besonders im Hinblick auf die erforderlichen Maßnahmen „recht interpretationsfähig“ oder nicht aktuell dokumentiert.

Auch spiegelten sich das Unfallgeschehen und die dokumentierten Gefährdungen nicht immer in den Maßnahmen wider. Wenn Unfallauswertungen zum Beispiel ergeben, dass an bestimmten Wochentagen oder auf bestimmten Linien die Unfallhäufigkeit im Prüfdienst erhöht ist, sollten die Verantwortlichen Überlegungen anstellen, wie präventiv gegengesteuert werden kann, und geeignete Maßnahmen konkret festlegen. In der Gefährdungsbeurteilung wurde zum Beispiel als Maßnahme nur der Begriff „Deeskalationstraining“ dokumentiert. Es fehlten Angaben, die belegen, dass die Maßnahme für die Vermeidung der Gefährdung geeignet ist. Nicht festgelegt waren zum Beispiel, welchen Inhalt und Umfang das Training hat und in welchem zeitlichen Rhythmus es für jeden Beschäftigten wiederholt werden soll.

Wenn die festgelegten Maßnahmen so ungenau beschrieben sind, ist der nächste Schritt der Gefährdungsbeurteilung – eine

Wirksamkeitskontrolle der Maßnahme – nicht durchführbar. Dabei wurden bei den am Projekt beteiligten Unternehmen die Deeskalationstrainings in verschiedenster Form durchgeführt: von einer einmaligen eintägigen Veranstaltung bis hin zu jährlichen zweitägigen Schulungen.

Klare Regelungen für Konfliktsituationen erforderlich

Im Ernstfall müssen Beschäftigte, die in einen Konflikt mit Fahrgästen kommen, schnell reagieren. Längeres Nachdenken ist dann kontraproduktiv. Hierzu ist aber das Prüfpersonal gezwungen, wenn klare Vorgaben in Form von Arbeits- oder Betriebsanweisungen fehlen oder der Interpretationsspielraum vorliegender Anweisungen groß ist. Nicht selten ereignen sich Unfälle mit Verletzungen bei Fahrausweisungen, wenn sie flüchtende Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis verfolgen. Um solche Vorfälle zu vermeiden, sind klare Dienstanweisungen hilfreich, die die Kernbotschaft „Die eigene Sicherheit geht vor!“ unmissverständlich verdeutlichen. In einigen der beteiligten Unternehmen wird diese Botschaft zwar in den regelmäßigen Unterweisungen vermittelt, eine schriftliche Festlegung fehlte allerdings. Die Analyse der vorhandenen Unfallquoten zeigte, dass die Festlegung und Anwendung von „Erfolgsquoten“ sich negativ auf das Unfallgeschehen durch Übergriffe auswirkt.

Fazit

- Eindeutige Arbeits- und Betriebsanweisungen für das Prüfpersonal sind sinnvoll und schaffen Klarheit.
- Das Unfallgeschehen durch Übergriffe und die Tätigkeit des Prüfpersonals müssen von den Verantwortlichen und Vorgesetzten im Unternehmen ständig beobachtet und beurteilt werden, um auf aktuelle Entwicklungen mit geeigneten Maßnahmen reagieren zu können.
- Deeskalationsschulungen dürfen keine einmalige Veranstaltung sein, sondern müssen regelmäßig in angemessenem Umfang wiederholt werden. Dieses sollte schriftlich zum Beispiel in der Gefährdungsbeurteilung festgelegt sein.
- Die Festsetzung von „Erfolgsquoten“ wirkt sich negativ auf das Unfallgeschehen durch Übergriffe aus.

Die VBG bietet zum Thema Gewaltprävention im ÖPNV Fachseminare (PMK V und MMK V) an, die auf www.vbg.de/seminare gebucht werden können.

Info

www.vbg.de/oepnv-bahnen > Präventions-schwerpunkte > Gewaltprävention

www.vbg.de/seminare; Suchworte „PMK V“, „MMK V“



Direkt dort, wo die Teilnehmer arbeiten, wird gecoacht. In diesem Fall berät einer der Trainer Beschäftigte im Gleisbett beim Tausch eines Gleismagnetens.

Maßnahme im Gesundheitsmanagement der Hamburger Hochbahn AG

Gesundheitscoaching am Arbeitsplatz

Die Handwerker der Hamburger Hochbahn AG verrichten schwere körperliche Arbeit. Das Unternehmen hat gründlich untersucht, wie sich die Gesundheit der Handwerker langfristig erhalten lässt. Welche Ressourcen und Belastungen wirken sich wie auf ihre Gesundheit aus? Welche Krankheitsbilder treten gehäuft auf, und lässt sich an den Rahmenbedingungen noch etwas verbessern? Diese und weitere Fragen wurden beantwortet.

Für die Untersuchung nutzten die Bereiche Infrastruktur und Projektbau/Bahnanlagen der Hamburger Hochbahn AG die fachliche Unterstützung durch das Betriebliche Gesundheitsmanagement, den Bereich Arbeitssicherheit, Umwelt und Brandschutz und den Betriebsärztlichen Dienst.

Analyse: Krankheitsschwerpunkte – Interventionsbereiche – Zielgruppen

Um Antworten auf die gestellten Fragen zu finden, wurden im Sinne eines strategischen und systematischen Gesundheitsmanagements vielfältige Analysen durch-

geführt. Die Krankheitsschwerpunkte ließen sich beispielsweise mithilfe eines eigens zu diesem Zwecke beauftragten krankenkassenübergreifenden Gesundheitsberichtes ermitteln. Darüber hinaus wurden statistische Zusammenhänge zwischen Fehlzeiten der Beschäftigten und einzelnen Fragen beziehungsweise Skalen der vorausgegangenen standardisierten Mitarbeiterbefragung untersucht. So konnten neben den Krankheitsschwerpunkten auch die Interventionsbereiche und die Zielgruppen für das betriebliche Gesundheitsmanagement näher definiert werden.

Handlungsfeld: Erkrankungen von Muskulatur und Skelett

Hierbei stellte sich – nicht ganz überraschend – das Thema Muskel-Skelett-Erkrankungen als zentrales Handlungsfeld dar. Obwohl die Krankenquoten der Fokusbereiche deutlich unter dem Durchschnitt der Baubranche liegen, verfolgt die Hochbahn einen präventiven Ansatz. Ziel ist es, die Mitarbeiter dabei zu unterstützen, ihre Gesundheit und Arbeitsfähigkeit zu erhalten, auch über das Arbeitsleben hinaus.

Um konkrete Ansätze entwickeln zu können, schauten sich die Fachdisziplinen zu-



nächst ein breites Spektrum an Tätigkeiten in den Bereichen Infrastruktur und Bahnanlagen an. Potenziell körperlich belastende (Teil-)Tätigkeiten wurden unter Einbezug der betroffenen Mitarbeiter hinsichtlich Gefährdungsfaktoren, dem Einsatz von Hilfsmitteln sowie der Ausstattung mit und Nutzung von PSA beurteilt und dokumentiert. Aus den Ergebnissen der Arbeitsplatzbesichtigungen entwickelte das Projektteam in Zusammenarbeit mit den genannten Bereichen einen Maßnahmenkatalog entsprechend dem TOP-Prinzip. Das festgelegte Maßnahmenpaket reichte beispielsweise von der Anschaffung von Treppensackkarren über arbeitsorganisatorische Veränderungen, wie der zeitlichen Begrenzung schwingungsintensiver Tätigkeiten pro Person, bis zu einem Gesundheitscoaching direkt am Arbeitsplatz.

Pilotprojekt: Gesundheitscoaching am Signalmast

Auf Grundlage der vorab durchgeführten umfassenden Untersuchung verschiedener Arbeitsplätze konnte das Gesundheitscoaching nicht nur sehr detailliert auf die Zielgruppe angepasst werden; auch die Rahmenbedingungen wurden im Sinne effektiver Verhältnisprävention optimiert, sofern es erforderlich und möglich war.

Ende 2015 ist das Pilotprojekt mit 25 freiwilligen Teilnehmern der Meisterei des Zugsicherungsservices angelaufen. Wartungs- und Reparaturarbeiten an signaltechnischen Ein- und Anbauten, wie Signalen und Gleisfreimeldeanlagen, gehören hier zum Tagesgeschäft. In acht Kleingruppen à drei Teilnehmern analysierten die Signaltechniker mit ihrem jeweiligen Coach vom Leipziger Institut für Gesundheit und Management (IfG GmbH) die Belastungssituation an ihrem Arbeitsplatz, betrachteten das Muskel- und Skelettsystem und sammelten Ideen, wie Arbeitsabläufe ergonomisch vorteilhafter gestaltet werden können. Ein Teilnehmer äußerte, dass er zu ganz neuen Erkenntnissen gekommen sei. „Wie man schwere Lasten anhebt und trägt, ohne dabei den Rücken zu belasten, habe ich erst durch das Coaching gelernt.“

Ziel ist es, die Mitarbeiter für gesundheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes zu sensibilisieren und ihnen rückenfreundliche Bewegungsmuster zu vermitteln. Innerhalb von sechs Wochen wurden in vier etwa zweistündigen Trainingseinheiten direkt am Arbeitsplatz gesundheitsfördernde Impulse gesetzt. Im Sinne der Nachhaltigkeit werden im Coaching vielfältige Anwendungsmöglichkeiten für den Alltagstransfer vermittelt.



Der zuständige Meister erklärt den Fachabteilungen Arbeitssicherheit, Betriebsmedizinischer Dienst und Betriebliches Gesundheitsmanagement die Abläufe der Regeltätigkeiten in der Meisterei des Zugsicherungsservices.

Darüber hinaus erhalten die Teilnehmer ihre individuelle Dokumentation über tätigkeitsspezifische Belastungen inklusive der Handlungsmöglichkeiten, der Erst- und Abschlussanalyse der Belastungssituation sowie der weiterführenden Kräftigungs- und Entspannungsmöglichkeiten. Anders als ein Seminar findet das Gesundheitscoaching schwerpunktmäßig im direkten Arbeitsumfeld der Teilnehmerinnen und Teilnehmer statt. Die Nähe zum Arbeitsalltag, gute Kenntnisse der Arbeitsplätze inklusive der spezifischen Belastungen sowie die frühzeitige und umfassende Einbindung der jeweiligen Führungskräfte sind für den Erfolg der Maßnahme sowie die Akzeptanz unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern unbedingt erforderlich.

Neben dem Schwerpunktthema „Prävention von Muskel-Skelett-Erkrankungen“ werden auch weitere Gesundheitsthemen je nach Relevanz, Interesse und Vorkenntnissen der jeweiligen Kleingruppe flexibel

und individuell durch die Trainerinnen und Trainer behandelt.

Maßnahme des Gesundheitsmanagements

Aufgrund der positiven Ergebnisse des Pilotprojektes wurde die Maßnahme ins Gesundheitsmanagement der Hochbahn aufgenommen. Nach geringfügigen Adaptionen des Grundkonzeptes befinden sich nun die nächsten drei Organisationseinheiten in der Planungsphase. Das Gesundheitscoaching richtet sich aktuell an die Mitarbeiter im Handwerk wie Haltestellenmeisterei, Stahlbau und Schlosserei. Weitere Zielgruppen, zum Beispiel der Fahrdienst, werden folgen.

Gastbeitrag von Alexandra Veit und Jana Ehrich, Hamburger Hochbahn AG



www.hochbahn.de

Mitarbeiter stürzte aus angehobenem Fahrzeug

Schwerer Absturzunfall bei der Instandhaltung

Herr S.* arbeitete in einem Omnibus. Der Bus sollte mit einer Radgreiferhebeanlage angehoben werden. Die Kollegen, welche die Anlage bedienten, wiesen Herrn S. darauf hin, dass sie mit dem Heben des Fahrzeugs beginnen werden. Nach etwa einer Minute wollte Herr S. den Bus durch die erste Tür verlassen und trat dabei rückwärts heraus. Der Bus war bereits auf 1,20 Meter angehoben. Herr S. stürzte schwer auf den Hallenfußboden.

Grundsätzlich gilt

Eine Gefährdung durch Absturz liegt bei einer Absturzhöhe von mehr als einem Meter vor. Deshalb muss ab einer Absturzhöhe von einem Meter eine Absturzsicherung vorhanden sein. An diese werden bestimmte Anforderun-

gen gestellt. Nach der Arbeitsstättenverordnung müssen Umwehrungen entsprechend der Nutzung so gestaltet sein, dass sie den zu erwartenden Belastungen standhalten und ein Hinüber- oder Hindurchfallen von Beschäftigten verhindern. Bewegliche Teile der

Umwehrungen dürfen nur aus der Schutzstellung gebracht werden, wenn dieses betrieblich erforderlich ist und andere Schutzmaßnahmen getroffen sind. Sie müssen in der Schutzstellung gesichert werden können und dürfen sich nicht in Richtung des Absturzbereiches öffnen lassen. Die Umwehrungen müssen mindestens einen Meter hoch sein. Ihre Höhe darf bei Brüstungen bis auf 0,80 Meter verringert werden, wenn die Tiefe der Umwehrung mindestens 0,20 Meter beträgt und durch die Tiefe der Brüstung ein gleichwertiger Schutz gegen Absturz gegeben ist.

Beträgt die Absturzhöhe mehr als zwölf Meter, muss die Höhe der Umwehrung mindestens 1,10 Meter betragen. Der Sturz aus dem angehobenen Fahrzeug, wie in dem Beispiel geschildert, hätte durch eine Sicherung gegen Absturz vermieden werden können. Bei Fahrzeugen wie Bussen und Straßenbahnen bietet es sich an, vor dem Anheben die Türen zu schließen. Bei ausgebauten Türen haben sich einfache Stangen aus Metall bewährt, die quer in den Türöffnungen befestigt werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit durch Podestleitern, die vor die Türöffnung des angehobenen Fahrzeugs gestellt werden, die Absturzgefahr zu beseitigen. Auch wenn auf höher gelegenen Flächen am Fahrzeug, zum Beispiel auf dem Umlauf einer Lokomotive, Arbeiten ausgeführt werden, muss eine Absturzsicherung vorhanden sein, wenn die Absturzhöhe größer als ein Meter ist.

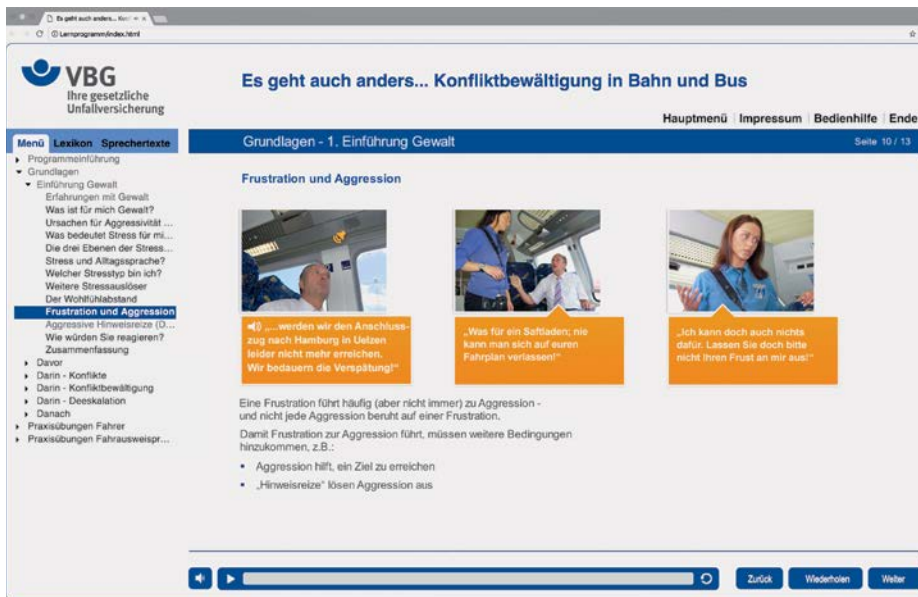
Entsprechend breite Podestleitern helfen wirksam, einen Absturz aus angehobenen Fahrzeugen mit offenen Türen zu vermeiden.



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

Info

www.vbg.de, Suchwort: BGR 157



Nach der technischen Überarbeitung laufen die VBG-Lernprogramme für die Branche ÖPNV/Bahnen mit den aktuell marktüblichen Browsern. Mit der Neuprogrammierung sind die Programmoberflächen nutzerfreundlich gestaltet.

Bewährte Medien aktualisiert

Lernprogramme für den betrieblichen Einsatz

Die VBG stellt ihren Mitgliedsunternehmen zu verschiedenen Themen Lernprogramme zur Unterstützung in der betrieblichen Aus- und Weiterbildung zur Verfügung. Fünf der Programme, die für die Branche ÖPNV/Bahnen entwickelt wurden, stehen jetzt technisch aktualisiert zur Verfügung.

Die inhaltlich noch aktuellen Lernprogramme wurden im HTML5-Standard neu programmiert, um zukunftssicher die Verwendung, Wartung, Pflege und Weiterentwicklung zu gewährleisten.

Die Lernprogramme

- „Stressprävention für Eisenbahnfahrzeugführer im Regionalverkehr“,
- „Stressprävention für Lokrangierführer“,
- „Es geht auch anders... Konfliktbewältigung in Bahn und Bus“,
- „Sicheres Arbeiten an Oberleitungen im Nahverkehr“ und
- „Sucht: Erkennen – Handeln – Helfen“

können in den Mitgliedsunternehmen wieder als Selbstlernmedien oder in betrieblichen Schulungen genutzt werden. Die Programme laufen jetzt mit den marktüblichen Browsern ohne den bisher benötigten Flash Player.

Die bisher nur als CBT (Computer Based Training) erstellten Lernprogramme stehen jetzt

- als CBT
- als WBT (Web Based Training)

und online auch zur Nutzung auf Tablets zur Verfügung.

Die Programmoberflächen im einheitlichen Corporate Design sind nun bedienerfreundlich gestaltet. Das ist gerade für die Nutzer von Vorteil, die mit mehreren Lernprogrammen arbeiten.

Die Funktionen der Programme wurden beibehalten. Neu ist, dass eine freie Navigation über das Hauptmenü oder die dauerhaft eingblendete Menüstruktur möglich ist.

Die Medienpakete

Die Medienpakete zu den einzelnen Programmen und deren Bestandteile sowie die Begleitmedien liegen ebenfalls grafisch aktualisiert vor. Inhaltlich wurden sie unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Un-



Das neue Medienpaket „Stressprävention im Eisenbahnbetriebsdienst“ für Eisenbahnfahrzeugführer und Lokrangierführer.

ternehmen und der VBG an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst, wie zum Beispiel an die Seminar- und Einsatzkonzepte, an die veränderte Vorschriftenlage, die technischen Anforderungen der Wiedergabegeräte und an die Programmbedienung. In den Medienpaketen „Sicheres Arbeiten an Oberleitungen im Nahverkehr“ und „Sucht: Erkennen – Handeln – Helfen“ wurden nur die geänderten technischen Voraussetzungen und die Bedienung neu beschrieben.

Das Medienpaket „Es geht auch anders...“ liegt als inhaltlich überarbeitetes Modera-



Das Programm „Sicheres Arbeiten an Oberleitungen im Nahverkehr“ kann zur Schulung und Unterweisung genutzt werden.

torenhandbuch vor. Es wird weiterhin in der von der VBG angebotenen „Moderatoren-ausbildung für Verkehrsunternehmen: Konfliktbewältigung in Bahn und Bus (MMK V)“ eingesetzt und den ausgebildeten Moderatoren zur Verfügung gestellt.

Das Seminarkonzept wurde im Zuge der Anpassung überarbeitet. Dabei werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aktiv in das Seminar eingebunden und können in einer praxisnahen Atmosphäre Lehrsequenzen üben und erproben. Das Pilotseminar nach neuem Konzept wurde im Jahr 2016 erfolgreich durchgeführt. Medienpaket und Seminarkonzept (MMK V) sind aufeinander abgestimmt.

Stressprävention

Die beiden bekannten Lernprogramme „Stressprävention für Eisenbahnfahrzeugführer im Regionalverkehr“ und „Stressprävention für Lokrangierführer“ gibt es nun in einem gemeinsamen Medienpaket „Stressprävention im Eisenbahnbetriebsdienst“. Dieses enthält beide Lernprogramme und die entsprechenden Begleitmedien.

Das zu diesem Angebot gehörende „Ausbilderbegleitheft“ enthält neben den aktuellen technischen Anforderungen und Bedienfunktionen des Programms nun auch die Inhalte des bekannten „Einsatz- und Seminarkonzeptes“.

Die „Teilnehmerunterlage“ ist als nutzungs-freundliche Registerbroschüre gestaltet und enthält auch das Stresstagebuch. Sie kann auch ohne Medienpaket bei der VBG bestellt und Beschäftigten zur Verfügung gestellt werden.

Inhaltlich neu ist das Einsatzkonzept für die Nutzung des CBT in der betrieblichen Praxis: Zukünftig können die Unternehmen diese beiden Lernprogramme frei in der betrieblichen Ausbildung einsetzen. Die Beschränkung auf die Nutzung durch von der VBG ausgebildete betriebliche Moderatoren entfällt. So können die beiden Lernprogramme für den Eisenbahnbetriebsdienst auch in den durch externe Trainer und Trainerinnen durchgeführten Schulungen eingesetzt werden.

Weitere Informationen zu den Medienpaketen und zu Bestellmöglichkeiten der beschriebenen Medienpakete, Lernprogramme und Begleitmedien erhalten Sie online.

Info

www.vbg.de, Suchwort: Oberleitungen

www.vbg.de, Suchwort: Stressprävention Eisenbahnen

www.vbg.de, Suchwort: Sucht

www.vbg.de, Suchwort: Gewaltprävention

www.vbg.de/seminare



In der aktuellen Fassung stehen die Lernprogramme im Medienpaket „Sucht: Erkennen – Handeln – Helfen“, im Moderatorenordner „Es geht auch anders...“ und auf der CD „Sicher arbeiten an Oberleitungsanlagen in Verkehrsunternehmen“ zur Verfügung.



Bitte vormerken:

BRANCHENforum
ÖPNV/BAHNEN
HAMBURG 12. Juni 2017

Digitalisierung der Arbeitswelt –
Perspektiven für den ÖPNV und Herausforderung für die Personalführung

Zukunft des öffentlichen Verkehrs –
Vom Fahrerassistenzsystem zum autonomen Fahren

Mit **Fachgespräch am 13. Juni** für Fachkräfte für Arbeitssicherheit in Verkehrsunternehmen

Weitere Informationen:

vbg.de/forum.oepnv-bahnen/

Kontakt

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung
Präventionsfeld ÖPNV/Bahnen
Massaquoiopassage 1, 22305 Hamburg
E-Mail: oepnv-bahnen@vbg.de
www.vbg.de/oepnv-bahnen

Impressum

Herausgeber: VBG, Massaquoiopassage 1, 22305 Hamburg, www.vbg.de
Verantwortlich für den Inhalt (i.S.d.P.):
Dr. Andreas Weber
Produkt-Nr.: 01-05-5432-1
www.vbg.de/certo