



4/2017

ÖPNV/BAHNEN

Themen: VBG erweitert Qualifizierungsangebot Zwei neue Seminare erfolgreich getestet | **Ergebnisse eines Workshops** Arbeitsmedizinische Vorsorge und Eignungsfeststellung in der Praxis | **Fahrt mit dem U-Bahn-Cabrio** Engagement der Sicherheitsbeauftragten gewürdigt | **Arbeitsunfall bei Serviceleistung** Verletzt durch fallende Rollstuhlrampe



Moderne Seilbahnen zeichnen sich durch ein hohes Sicherheitsniveau, auch für die Beschäftigten, aus.

Seilbahnrecht vereinheitlicht

Ab 2018 gilt eine neue EU-Verordnung für Seilbahnen

Als Rechtsgrundlage für Seilbahnen gilt ab 2018 eine neue Verordnung der Europäischen Union. Die Bestimmungen gelten in allen Mitgliedstaaten unmittelbar. Sie müssen nicht wie bisher bei der Seilbahnrichtlinie in nationales Recht umgesetzt werden.

Die „Verordnung (EU) 2016/424 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über Seilbahnen und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/9/EG“ tritt am 21. April 2018 in Kraft. Darin wird der Grund-

satz bekräftigt, dass bei Entwurf, Bau und Betrieb von Seilbahnen die Sicherheit von Fahrgästen, Betriebspersonal und Dritten oberstes Gebot ist. Deshalb sind auch wesentliche Anforderungen an Sicherheit und

Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit an Seilbahnanlagen enthalten.

Die Verordnung regelt die Marktbereitstellung und den freien Verkehr von Teilsyste-



Die Seilbahnverordnung enthält Anforderungen an Infrastruktur, Teilsysteme und Sicherheitsbauteile.



Über eine Treppe sind die Arbeitsplätze in der Station sicher erreichbar.



Die neue Verordnung regelt auch die Gestaltung der Fahrzeuge.

men und Sicherheitsbauteilen für Seilbahnen. Weiterer Inhalt sind Vorschriften für den Entwurf, den Bau und die Inbetriebnahme von Anlagen. Damit bestehen für alle Seilbahnanlagen in der Europäischen Union exakt die gleichen Anforderungen, nationale Abweichungen sind nicht mehr möglich. Dies ist auch für den Arbeitsschutz neu.

Für welche Anlagen gilt die EU-Verordnung?

Die Verordnung gilt ab dem Inkrafttreten für alle neuen Seilbahnen zur Beförderung von Personen, für Änderungen an bestehenden Seilbahnanlagen, für die eine neue Genehmigung erforderlich ist, und für Teilsysteme und Sicherheitsbauteile für diese Seilbahnen.

Ausgenommen vom Anwendungsbereich sind weiterhin Aufzüge, Material- und Sprengseilbahnen sowie Anlagen für Freizeit- und Vergnügungszwecke und Wasserskilifte.

Für bestehende Anlagen gelten die zum Zeitpunkt der Errichtung gültigen Vorschriften. Dies sind für Anlagen vor 2004 bezüglich der Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten die Unfallverhütungsvorschrift „Seilschwebbahnen und Schlepplifte“ (DGUV Vorschrift 74, bisherige BGV D31). Für Bau und Betrieb gilt das Verkehrsrecht der Bundesländer, insbesondere die Vorschriften für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) beziehungsweise die Vorschriften für den Bau und Betrieb von Schleppliften (BOSchlepp) mit den zugehörigen Ausführungsbestimmungen (AB).

Die ab Inkrafttreten der aktuellen Seilbahngesetze der Bundesländer, spätestens seit 2004, gebauten Anlagen unterliegen den Bestimmungen dieser Gesetze und damit den grundlegenden Anforderungen der Seilbahnrichtlinie 2000/9/EG, einschließlich der Bestimmungen zu Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten. Die DGUV Vorschrift 74 ist nur noch anzuwenden, soweit sie den Betrieb von Seilbahnen regelt. Dies gilt auch für neue Anlagen nach der Europäischen Verordnung.

Welche Arbeitsschutzbestimmungen sind enthalten?

Die bewährten Regelungen der Seilbahnrichtlinie zu Sicherheit und Gesundheit wurden übernommen und sind als wesentliche Anforderungen im Anhang II genannt. Dazu zählt, dass durch die Gestaltung der Anlagen der sichere Betrieb und die sichere Instandhaltung, sowohl planmäßig als auch außerplanmäßig, gewährleistet ist. Neu aufgenommen wurde die Verpflichtung, dass im Rahmen des Genehmigungsverfahrens im Sicherheitsbericht vollständige Angaben zur Instandhaltung einschließlich der Wartung, zu Überwachungen und zu Einstellungen enthalten sein müssen. Klare, verständliche und deutliche Gebrauchsanleitungen und Sicherheitsinformationen sind vom Hersteller bereitzustellen.

Weitere Bestimmungen gelten für

- das jederzeitige manuelle Stillsetzen der Seilbahn,
 - Sicherheitseinrichtungen zum Stillsetzen bei Fehlzuständen,
 - das Vermeiden von Gefährdungen durch Abgase, Lärm und Vibrationen,
 - die Überwachung der Seile,
 - die Gestaltung der Steuereinrichtungen, damit selbst bei Bedienfehlern keine Gefahrensituationen entstehen,
 - die Gestaltung der Fahrzeuge,
 - die Gestaltung der Verkehrswege in den Stationen,
 - die Erstellung einer leicht verständlichen Betriebsanleitung,
 - die Qualifikation der Beschäftigten,
 - die Bereitstellung angemessener Arbeitsmittel,
 - die Räumung und Bergung,
 - das Erfordernis von Schutzeinrichtungen an bewegten Anlagenteilen in den Stationen,
 - den Schutz vor Absturzgefahr, gegebenenfalls durch Anschlagpunkte für Persönliche Schutzausrüstungen gegen Absturz.
- Die EU-Verordnung beschränkt nicht die Be-

fugnis der Mitgliedstaaten, Anforderungen zum Schutz der Beschäftigten beim Betrieb und der Instandhaltung von Seilbahnen festzulegen. Allerdings dürfen damit keine Veränderungen der Seilbahn verbunden sein, die der EU-Verordnung widersprechen.

Wo weitere Details zu finden sind

Untersetzt werden die wesentlichen Schutzziele in den Europäischen Normen „Sicherheitsanforderungen an Seilbahnen für den Personenverkehr“. So sind zum Beispiel in der DIN EN 13107 „Bauwerke“ konkrete Maße für Zugänge und Arbeitspodeste sowie deren Anordnung zu finden. Die Normen haben den Status von harmonisierten Normen, das heißt, bei deren Beachtung wird von der Einhaltung der wesentlichen Anforderungen der EU-Verordnung ausgegangen (Vermutungswirkung).

Weitere Inhalte der Verordnung sind Bestimmungen zur Sicherheitsanalyse, zur Genehmigung, zur Inbetriebnahme, zu Konformitätsbewertungsverfahren, zu notifizierten Stellen sowie zur Marktüberwachung. Außerdem sind die Pflichten der Wirtschaftsakteure wie Hersteller, Bevollmächtigte, Einführer und Händler definiert.

Die VBG wird auch weiterhin die Seilbahnunternehmen beim Neubau oder Umbau von Anlagen, beginnend mit der Planung bis zur Abnahme, begleiten und beraten. Wenden Sie sich frühzeitig an den Bereich Prävention Ihrer VBG-Bezirksverwaltung.

Info

Kontakt zur VBG-Bezirksverwaltung:
www.vbg.de/standorte

Amtsblatt der Europäischen Union vom 31. März 2016, Verordnung (EU) 2016/424 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über Seilbahnen und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/9/EG: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/424/oj>



Der Workshop zur Moderatorenausbildung wird von den Teilnehmenden weitestgehend selbst gestaltet und von den Dozenten, die sich als Lernbegleiter verstehen, moderiert.

VBG erweitert Qualifizierungsangebot

Zwei neue Seminare für Verkehrsunternehmen erfolgreich getestet

Die VBG bietet zwei neue Branchenseminare für die Themenfelder Dienstplanung und Berufskraftfahrerqualifizierung an.

Die Qualifizierung ist eine tragende Säule der Präventionsarbeit der VBG. Neue Erkenntnisse und Methoden, die sich in der Praxis bewährt haben, werden in den Seminaren der VBG vermittelt, um so die Kompetenzen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Themenbereich Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit zu stärken. Wichtig ist dabei die aktive Einbindung und Beteiligung der Teilnehmenden.

Dienstplanung (DPG V)

In früheren Seminaren zu diesem Thema wurden im Wesentlichen die Erkenntnisse aus dem durchgeführten Dienstplanprojekt der Berufsgenossenschaft vermittelt und dargestellt. Dies war konkret die individuelle Dienstplangestaltung, die als „Wunschdienstplan“ oder „Flexplan“ in den Sprachgebrauch der Branche eingegangen ist. Da aber nicht nur die Beeinflussbarkeit der Dienstzeiten für das Fahrpersonal eine wichtige Rolle spielt, müssen auch andere Aspekte und Randbedingungen, die die Qualität eines Dienstplans ausmachen, betrachtet und bewertet werden. Hier spielen vor allem die Dienstlängen, die Wochenendfreizeit oder die Ruhezeiten zwischen den Schichten eine wichtige Rolle.

Ohnehin können Dienstpläne niemals alle Anforderungen der Beteiligten in gleichem Maß erfüllen. Das gilt sowohl für die Fahrer und Fahrerinnen als auch für die Unternehmensleitung. Auch ist ein Dienstplanmodell, das für das eine Unternehmen geeignet ist, wegen anderer Randbedingungen nicht eins zu eins auf ein anderes Unternehmen übertragbar. Um eine Bewertung unterschiedlicher Dienstplanmodelle vornehmen zu können, müssen spezifische Kriterien festgelegt werden, die einen objektiven Vergleich ermöglichen. Nur so können die betrieblichen Spezifika des Unternehmens bei der Beurteilung der Modelle einfließen. Diese Vorgehensweise wurde in den Pilotveranstaltungen umgesetzt und hat sich bewährt. Sie ist jetzt Inhalt des neuen Seminars „Schichtdienstgestaltung in Verkehrsunternehmen – sozialverträglich, gesundheitsgerecht und innovativ“ (DPG V).

Workshop zur Berufskraftfahrerqualifizierung (MGSWV)

In den im Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) genannten Qualifizierungsinhalten spielen die Themen Sicherheit und

Gesundheit bei der Arbeit eine wesentliche Rolle. Deshalb bietet die VBG an Stelle der bislang durchgeführten Moderatorenausbildung zum BKrFQG den neuen Workshop „Gesund und sicher“ an. Er bietet den Moderatoren, die bereits an den Aus- und Fortbildungen zum Thema teilgenommen und schon Erfahrungen in der Praxis gesammelt haben, die Gelegenheit, sich im Rahmen der Veranstaltung mit den Kollegen und Kolleginnen unternehmensübergreifend auszutauschen. Es werden Hinweise und Tipps vermittelt, mit denen die Schulungsmaßnahmen im eigenen Unternehmen für die Fahrer und Fahrerinnen optimiert und zum Erfolg geführt werden können. Die Teilnehmenden können ihre erworbenen Fähigkeiten üben und anwenden.

Info

Schichtdienstgestaltung in Verkehrsunternehmen (DPG V); Workshop nach dem BKrFQG (MGSWV): www.vbg.de/seminare,
Suchwörter: DPG V, MGSWV



Das Beratungsgespräch ist Kern der arbeitsmedizinischen Vorsorge.

Ergebnisse eines Workshops

Arbeitsmedizinische Vorsorge und Eignungsfeststellung in der Praxis

Fachkräfte für Arbeitssicherheit, Betriebsärzte und Betriebsärztinnen sowie Experten und Expertinnen der VBG haben in einem Workshop über die Regelung der arbeitsmedizinischen Vorsorge und die Abgrenzung zur Eignungs- oder Einstellungsuntersuchung diskutiert. Für die Anwendung in der Unternehmenspraxis erkannten sie Verbesserungspotenzial.

Am 18. und 19. Mai 2017 hatte die VBG Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärzte aus Verkehrsunternehmen zu einem Workshop eingeladen. Ziel des Workshops war ein besseres Verständnis für die Handhabung der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) und den Umgang mit Einstellungs- und Eignungsuntersuchungen. Das praktische Vorgehen in der Branche war die Grundlage für den Austausch von Betriebsärzten, Fachkräften für Arbeitssicherheit und Experten der VBG.

Einschätzung des betrieblichen Vorgehens
Zu Beginn wurde der aktuelle Umgang mit den Themen Vorsorge und Eignungsfeststellung in den Unternehmen der Teilnehmenden abgefragt. Diese schätzten ihn grundsätzlich positiv ein, nannten allerdings auch Verbesserungsmöglichkeiten. Insbesondere die Auswahl der Vorsorgeanlässe durch die Fach- oder die Personalabteilungen wurde bemängelt. Die Bandbreite reicht hier von flächendeckender bis zur „sparsamen“ Vorsorge für die Beschäftigten. In

der Praxis werden teils zu viele Vorsorgen durchgeführt, teils zu wenig. Auch bei der Zusammenarbeit zwischen Betriebsärzten, Fachkräften für Arbeitssicherheit, Personalabteilung und Führungskräften aus den Verkehrsunternehmen sahen die Workshopteilnehmenden noch Verbesserungspotenzial.

Austausch zwischen Fachkraft und Betriebsarzt

Wunsch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer war es, sich mit den Kolleginnen und



Kollegen auszutauschen und die Zusammenarbeit zwischen der Fachkraft für Arbeitssicherheit und dem Betriebsarzt oder der Betriebsärztin zu intensivieren. Die bestehenden Unsicherheiten bei Vorsorge und Eignungsfeststellung sollen ausgeräumt und unbestimmte Rechtsbegriffe wie zum Beispiel „regelmäßig“ klarer definiert werden.

Als Grundlage der weiteren Diskussion wurden die Regelungen und Begriffe aus der ArbMedVV und der Eignungsfeststellung durch einen Impulsvortrag des Leiters des Referates Arbeitsmedizin der VBG erläutert. Schon hier zeigte die Diskussion, dass Vorsorge und Eignung mehr sind als nur Untersuchungen.

Die arbeitsmedizinische Vorsorge

Gerade bei der Vorsorge stehen die Untersuchungen nicht im Vordergrund und sind nicht zwingend erforderlich. Arbeitsmedizinische Vorsorge ist Teil der arbeitsmedizinischen Prävention in den Unternehmen. Sie dient der Beurteilung der individuellen Wechselwirkung von Arbeit und physischer sowie psychischer Gesundheit und der Feststellung, ob bei bestimmten Tätigkeiten eine erhöhte gesundheitliche Gefährdung besteht. Arbeitsmedizinische Vorsorge beinhaltet vor allem Beratung und Information. Vor der Durchführung sind deshalb Kenntnisse über die Arbeitsplatzverhältnisse erforderlich.

Die ArbMedVV unterscheidet zwischen

- Pflichtvorsorge, die der Arbeitgeber veranlassen muss,
- Angebotsvorsorge, die angeboten werden muss und
- Wunschvorsorge, die ermöglicht werden muss.

Im Anhang zur ArbMedVV sind abschließend die Tätigkeiten und Einwirkungen genannt, bei deren Ausführung eine Pflicht- oder Angebotsvorsorge geboten ist.

Die Eignungsfeststellung

Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit und die Betriebsärzte haben gemeinsam festgestellt, dass die Eignung für berufliche Anforderungen, wie sie in anderen Rechtsvor-

schriften definiert wird, nicht Gegenstand der arbeitsmedizinischen Vorsorge ist.

Gerade in den Verkehrsunternehmen haben Eignungsfeststellungen eine besondere Bedeutung. Viele Beschäftigte werden zur Feststellung der Eignung auf Grund verkehrs-



In vielen Schriften gibt es Regelungen und Erläuterungen zur arbeitsmedizinischen Vorsorge und zur Eignungsfeststellung.

rechtlicher Vorschriften untersucht. Omnibusfahrer oder Omnibusfahrerinnen werden nach der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), Eisenbahn-Triebfahrzeugführer nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) untersucht. Für die Fahrer und Fahrerinnen von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen ist die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) Grundlage dieser sogenannten Tauglichkeitsuntersuchungen.

Organisation im Unternehmen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops haben in einer Gruppenarbeit die in ihren Unternehmen gelebten Anlässe für Vorsorge beziehungsweise Eignungsfeststellung zugeordnet und bewertet. Dabei zeigte sich, dass der Umgang mit der Eignungsfeststellung eher unproblematisch ist. Als schwieriger stellte sich der

Umgang mit arbeitsmedizinischer Vorsorge heraus. Es wurden Fragen diskutiert wie:

- Was ist eine wesentlich erhöhte Belastung des Muskel- und Skelettsystems?
- Was ist eine extreme Hitzebelastung?
- Was ist regelmäßiger Hautkontakt?
- Wie wird bewertet, ob eine Exposition ausgeschlossen ist – im Regelbetrieb mit persönlicher Schutzausrüstung oder unter Worst-Case-Bedingungen?

Ausblick

Nicht alle Fragen konnten abschließend und umfassend geklärt werden, sodass weiter Diskussionsbedarf gesehen wurde. Während bei der Eignungsfeststellung weitgehend Klarheit bestand, erachteten die Workshopteilnehmenden zur Vorsorge eine Handlungsanleitung für die Verkehrsunternehmen als sinnvoll und notwendig. Diese könnte die vom Gesetzgeber gelieferten Informationen in der Praxis sinnvoll ergänzen.

Die arbeitsmedizinische Vorsorge ist im staatlichen Recht geregelt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einigten sich nach intensiver Diskussion darauf, eine solche Handlungsanleitung in einer Arbeitsgruppe zu erstellen; sie wird unter Federführung des Unterausschusses Arbeits- und Verkehrsmedizin des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen erarbeitet. Die VBG wird die Erarbeitung begleiten.

Abschließend äußerten sich alle Teilnehmenden positiv. Sie schätzten den Workshop als gelungen ein. Der Austausch zwischen Betriebsärzten und Fachkräften für Arbeitssicherheit wurde als weiterer wichtiger Schritt gesehen, um Fragen im Umgang mit arbeitsmedizinischer Vorsorge und Eignungsfeststellung zu beseitigen.

Info

VBG-Fachwissen „Arbeitsmedizinische Vorsorge und Eignungsuntersuchung“:
www.vbg.de, Suchwort: ArbMedVV

Arbeitsmedizinische Vorsorge nach der „Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV)“:
www.gesetze-im-internet.de/arbmedvv



Für die Teilnehmer bestand während der Fahrt mit dem U-Bahn-Cabrio Helmpflicht.

Fahrt mit dem U-Bahn-Cabrio

Engagement der Sicherheitsbeauftragten gewürdigt

Ob in Werkstätten, im Fahrdienst oder der Verwaltung: Sicherheitsbeauftragte (SiB) gibt es in so gut wie allen Bereichen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Sie engagieren sich oft neben ihrer eigentlichen Tätigkeit – quasi ehrenamtlich.



Petra Huhle,
Stabsabteilung Arbeits-, Brand- und Umweltschutz

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) haben im Rahmen einer Tagung alle Sicherheitsbeauftragten zu einem Austausch eingeladen. Die Stabsabteilung Arbeits-, Brand- und Umweltschutz organisierte gemeinsam mit dem Personalrat diese Veranstaltung für die insgesamt 227 Sicherheitsbeauftragten des Unternehmens. Welchen Hintergrund die Veranstaltung hatte, erläuterte Petra Huhle im Interview.

Frau Huhle, was waren Themenschwerpunkte der Veranstaltung?

Unsere Idee war, einen Erfahrungsaustausch mit einem sicherheitstechnischen Programm zu kombinieren. Im Rahmen dieser Veranstaltung haben wir Best-Practice-Beispiele im Arbeitsschutz vorgestellt, die aus der Arbeit der Sicherheitsbeauftragten resultierten. Gleichzeitig informierten wir aber auch über die aktuelle Entwicklung



Dirk Schulte, Vorstand Personal/Soziales (links), und Rocco Wille, Leitender Sicherheitsingenieur, haben die Idee vorangetrieben.

im Unfallgeschehen und die derzeitigen Schwerpunktthemen unserer Arbeit. Einen würdigen Abschluss bildete eine U-Bahn-Cabriofahrt als Anerkennung für die geleistete Sicherheitsarbeit.

Wie haben Sie alle Sicherheitsbeauftragten erreicht?

An erster Stelle stand, dass alle Sicherheitsbeauftragten die Möglichkeit haben, an dieser Veranstaltung teilzunehmen, was zum Beispiel durch Schichtarbeit nicht jederzeit möglich ist. Daher war schnell klar, dass es mindestens zwei Termine geben muss. Die Arbeitnehmervvertretungen haben wir ebenfalls mit eingeladen, da diese im Arbeitsschutz auch eine wichtige Rolle haben und die Sicherheitsbeauftragten bei ihrer Aufgabe unterstützen.

Wie erfolgten die Einladung und die Information der Sicherheitsbeauftragten? Wie ging es weiter?

Nachdem wir wussten, wie unsere Veranstaltung aussehen sollte, haben wir zunächst die Bereiche sowie die Vorgesetzten informiert und sie gebeten, ihre Sicherheitsbeauftragten unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange für die Veranstaltung freizustellen.

Wie hoch war die Beteiligung?

Zu jeder der zwei Veranstaltungen konnten wir circa 85 Teilnehmer und Teilnehmerinnen begrüßen. Wir meinen, diese Teilnahmequote von über 70 Prozent zeigt die hohe Motivation unserer Sicherheitsbeauftragten, sich für den Arbeitsschutz einzusetzen.

Für diese Veranstaltung hat die BVG richtig Geld in die Hand genommen.

Lohnt sich das?

Ja, es lohnt sich auf jeden Fall. Der Betrieb braucht die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um eine betriebliche Sicherheitsorganisation zu gewährleisten. Aufgrund der Fähigkeiten, Erfahrungen und der sozialen Kompetenz wurden die SiB von ihren Vorgesetzten für die Funktion ausgewählt und bestellt.

Das oberste Ziel ist die Gesunderhaltung der Beschäftigten während des gesamten Arbeitslebens. Dazu gehört unter anderem die Vermeidung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingter Gesundheitsgefahren. Dafür brauchen wir die Unterstützung in der Praxis, da die SiB die Arbeitsprozesse, das Arbeitsumfeld und ihre Kolleginnen und Kollegen am besten kennen. Denn nur mit gesunden und motivierten Beschäftigten und unfallfreiem Arbeiten kann ein Unternehmen erfolgreich und effizient geführt werden. Das ist uns in jedem Fall eine Anerkennung wert!

Wie hat die Unternehmensleitung sich eingebracht?

Unser leitender Sicherheitsingenieur Rocco Wille hat unserem Vorstand Personal/Soziales, Dirk Schulte, die Idee des Erfahrungsaustausches unterbreitet und sofort die entsprechende Unterstützung erhalten.

Wir haben uns sehr gefreut, dass Herr Schulte es sich nicht hat nehmen lassen, der Veranstaltung beizuwohnen. Er betonte dabei ganz besonders den hohen Stellenwert, den die Sicherheitsbeauftragten für unser Unternehmen haben. Der leitende Sicherheitsingenieur, Rocco Wille, und der Teamleiter des Arbeitsschutzes, Jürgen Krawiec, haben durch das Programm geführt.

Konnten die Sicherheitsbeauftragten während der Veranstaltung über ihre Arbeit berichten oder Fragen stellen?

Einerseits haben wir unter anderem die Vorhaben im Arbeitsschutz vorgestellt, die durch Initiative und Unterstützung der Sicherheitsbeauftragten im Betrieb umgesetzt werden konnten. Andererseits waren die Veranstaltungen so ausgerichtet, dass es ausreichend Raum für Fragen und die Möglichkeit zum Netzwerken gab. Damit gelang auf der einen Seite ein interner Er-

Info

Weitere ausführliche Informationen über Sicherheitsbeauftragte:
www.vbg.de/sibe

VBG-Seminare: www.vbg.de/seminare, als Zielgruppe „Sicherheitsbeauftragte“ auswählen

VBG-Info „Sicherheitsbeauftragte im Unternehmen“: www.vbg.de, Suchwort: Sicherheitsbeauftragte

DGUV Information 211-042 „Sicherheitsbeauftragte“:
<http://publikationen.dguv.de>, Suchwort: 211-042

fahrungsaustausch bei den Teilnehmern untereinander, aber auch mit den Fachkräften für Arbeitssicherheit zu Aufgaben im Arbeitsschutz.

Welche Rückmeldungen gab es von den Teilnehmern und Teilnehmerinnen?

Wie war die Resonanz?

Die Resonanz war durchweg positiv. Das Highlight des Tages, die U-Bahn-Cabriofahrt kam besonders gut an. Hier hatten die Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit, den Berliner Untergrund im wahrsten Sinne zu „erfahren“. Die beiden Veranstaltungen kann man als wirklich gelungen betrachten – das hat aber nur so gut funktioniert, weil uns noch viele andere Bereiche der BVG bei der Realisierung unbürokratisch unterstützt haben.

Sollen solche Veranstaltungen in Zukunft regelmäßig stattfinden?

Es ist geplant, in regelmäßigen Abständen durch ähnliche Veranstaltungen diese Zielgruppe zu würdigen und in ihrer Arbeit weiterhin zu motivieren.

Vielen Dank für dieses Gespräch.

Info

www.vbg.de/service/berlin-erleben



Arbeitsunfall bei Serviceleistung

Verletzt durch fallende Rollstuhlrampe

Busfahrer Klaus G. wollte einem Rollstuhlfahrer über eine Rampe in den Omnibus hinein helfen und verletzte sich dabei am Fuß. Mit angebrochenen Mittelfußknochen kam er ins Krankenhaus.

Der Unfall von Klaus G. ereignete sich im Winter bei kaltem und feuchtem Wetter. Die Rampe war an den Rändern nass und rutschig und zusätzlich noch durch Straßendreck und Rollsplitt verschmutzt. Deshalb ließ sich der Handgriff an der Rampe nur mit Mühe ausklappen. Beim Ablegen der Rampe passierte es dann. Sie rutschte Klaus G. aus den Händen und landete auf seinem rechten Fuß. Ein Krankenhausaufenthalt und sieben Wochen Arbeitsunfähigkeit waren die Folge.

Der Unfall hätte durch ein umsichtiges Verhalten von Klaus G. verhindert werden können. Die Füße des Bedieners müssen sich während des Ausklappvorgangs außerhalb des Schwenkbereichs der Rampe befinden. Denn nur so kann die Klapprampe durch unkontrollierte Bewegungen keine Schäden an den Füßen anrichten. Der bestimmungsgemäße Umgang mit der Klapprampe sollte auf jeden Fall in der Gefährdungsbeurteilung erfasst werden und Gegenstand der jährlichen Unterweisungen sein.

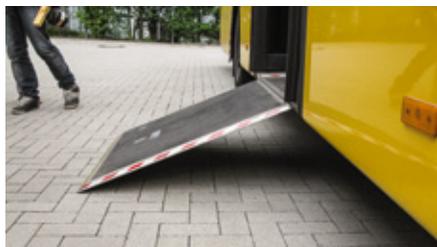
Gerade für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind die öffentlichen Verkehrsmittel eine wichtige Hilfe, um schnell weite Strecken zurücklegen zu können. Damit Rollstuhlfahrer und Rollstuhlfahrerinnen Omnibusse und Straßenbahnfahrzeuge nutzen können, sind diese mit geeigneten Rampen ausgestattet. Oft handelt es sich um eine sogenannte „Klapprampe“. Das Aus- und Einklappen erfolgt per Hand durch den Fahrer. Dazu muss er üblicherweise einen in die Rampe versenkten Klappgriff ergreifen. Dann wird an dem Griff gezogen, die Rampe nach außen geschwenkt und außerhalb des Busses auf dem Fußboden abgelegt. Das

ermöglicht den mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Zugang in den Fahrgastraum.



Das manuelle Ausklappen der Rampe gestaltet sich oftmals schwierig.

Je nach Fahrzeugbauart und Haltestellengegebenheiten ergibt sich manchmal eine sehr steile Rampenneigung, die ein eigenständiges Befahren mit dem Rollstuhl schwierig bis unmöglich macht.



Das eigenständige Befahren der Rampe ist bei großer Neigung schwierig bis unmöglich.

In solchen Fällen unterstützt das Fahrpersonal die Fahrgäste beim Einsteigen beziehungsweise beim Einrollen.

Die Klapprampen sind in erster Linie für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen vorgesehen, E-Scooter können nur unter bestimmten Voraussetzungen mitgenommen werden, so-



Durch den Schwung und das Gewicht der Rampe kam es zur Fußverletzung.

fern es von den Verkehrsunternehmen nicht generell untersagt wurde. Notwendig sind hier die spezielle Zulassung der E-Scooter für Linienbusse, die Möglichkeit rückwärts einzufahren sowie das Höchstgewicht von Fahrgast und E-Scooter von 300 Kilogramm.

Der Name wurde von der Redaktion geändert. Es besteht kein Zusammenhang zwischen den Bildern und dem geschilderten Unfall.

Info

Sicherheitsbeauftragte technisch ausgestatteter Unternehmen – Aufbauseminar: *Fahren im öffentlichen Verkehr (SIBST); Moderatorenausbildung „Gesund und sicher“: Workshop nach dem BKRFGQ (MGS-WV): www.vbg.de/seminare, Suchwörter: SIBST, MGSWV*

Informationen zur Gefährdungsbeurteilung: www.vbg.de/gefaehrungsbeurteilung-bus

Kontakt

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

Impressum

VBG, Massaquoipassage 1,
22305 Hamburg, www.vbg.de
Verantwortlich für den Inhalt (i.S.d.P.):
Dr. Andreas Weber
Produkt-Nr.: 01-05-5523-2
www.vbg.de/certo