

ÖPNV | BAHNEN

MAGAZIN FÜR ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

03/2020

AKTUELL

Neue Ausbildung
zur Fachkraft für
Arbeitssicherheit

FOKUS

Sicherer Einsatz
von Fremdfirmen

BEST PRACTICE

Neuer Hochbahn-
betriebshof für
Elektrobusse

TITELTHEMA

VDV-SCHRIFT 234 AKTUALISIERT

Ergonomisches Arbeiten im Linienbus





QUALIFIZIERUNG

Neue Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit

Die VBG strukturiert die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit (kurz: Sifa-Ausbildung) völlig neu. Ab 2021 können die angehenden Sifas und Lernbegleitenden der VBG zusammen über eine digitale Lernplattform arbeiten, chatten und Materialien austauschen. Die betrieblichen Praktika richten sich stärker an der jeweiligen Tätigkeit der zukünftigen Sifas und am Bedarf im eigenen Unternehmen aus. Damit wird die etwa zweijährige Ausbildung noch praxisorientierter und die erworbenen Kompetenzen können direkt angewandt werden. Das relevante betriebliche Praxiswissen wird durch branchenspezifische VBG-Angebote wie beispielsweise Seminare, Foren der VBG sowie Qualifizierungen anderer Unfallversicherungsträger für die Ausbildung erlangt.

Voraussetzung für die Ausbildung sind ein erfolgreicher Abschluss des Ingenieurstudiums oder einer staatlich anerkannten Techniker- oder Meisterausbildung und zudem eine zweijährige praktische Berufserfahrung. Eine positive Haltung zum Arbeitsschutz und die vorhandene Wertschätzung im Unternehmen erleichtern die spätere Arbeit als Sifa.

Ab Oktober 2020 können sich Interessierte für die neue Ausbildung an allen VBG-Akademien oder bei der zuständigen Bezirksverwaltung anmelden.



WEBLINK
VBG-Flyer „Ausbildung zur Sifa“
> www.vbg.de | Suchwort: Sifa

TIPPS FÜR BESCHÄFTIGTE

Leben mit Schichtarbeit

Die DGUV Informationsschrift „Leben mit Schichtarbeit“ gibt Tipps für Beschäftigte zu verhaltenspräventiven Maßnahmen. Es werden Strategien und Unterstützungsmöglichkeiten für gesunden Schlaf, Ernährung und Bewegung sowie für den Umgang mit Stress und Suchtmitteln aufgezeigt. Schichtarbeit hat durch die Lage und Dauer der Arbeitszeiten erheblichen Einfluss auch auf das Privatleben und das gesundheitliche Wohlbefinden. Umgekehrt beeinflussen zum Beispiel Schlaf- und Essgewohnheiten in der Freizeit ebenso das Wohlbefinden während der Arbeit. Somit können sich die in dieser Broschüre aufgeführten Hinweise nicht allein auf die Arbeitszeit beziehen, sondern betreffen auch die Freizeit.



Eine gut lesbare Broschüre, die alle wesentlichen Informationen vermittelt.



WEBLINK
DGUV Information 206-027
„Leben mit Schichtarbeit“
> www.dguv.de/publikationen
Webcode: p206027



Die Broschüre kann online als PDF heruntergeladen werden.

SCHUTZMASSNAHMEN

PSA gegen Absturz

Wenn bei Arbeiten mit Absturzgefahr alle technischen und organisatorischen Schutzmaßnahmen ausgeschöpft sind, kann eine persönliche Schutzausrüstung (PSA) gegen Absturz erforderlich sein. Die DGUV Regel 112-198 „Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Absturz“ unterstützt die betrieblichen Arbeitsschutzakteure bei der Auswahl geeigneter PSA gegen Absturz. In der DGUV Regel werden die Einsatzgebiete der verschiedenen Systeme (Auffangsysteme, Rückhaltesysteme, Arbeitsplatzpositionierungssysteme) und deren sichere Benutzung beschrieben. Ferner erhalten Unternehmen Hinweise zur Wartung, Reinigung und Aufbewahrung der PSA. Darüber hinaus sind Mustervorlagen für eine Betriebsanweisung sowie zur Dokumentation der Prüfung und Instandsetzung enthalten.

Der DGUV Grundsatz 312-001 „Anforderungen an Auszubildende und Ausbildungsstätten zur Durchführung von Unterweisungen mit praktischen Übungen bei Benutzung von PSA gegen Absturz und Rettungsausrüstungen“ liefert Hinweise zur Durchführung der Unterweisung.



WEBLINK
DGUV Regel 112-198
„Benutzung von persönlichen Schutzausrüstungen gegen Absturz“
> www.dguv.de/publikationen
Webcode: p112198

Wussten Sie schon, dass ...
... Deutschland mit einer Streckenlänge von insgesamt rund

38.500 km

eines der größten Eisenbahnschienennetze der Welt hat?

BETRIEBSÄRZTEFORTBILDUNG

Seminar 2020 wurde abgesagt

Wegen der Coronakrise musste die VBG die diesjährige Veranstaltung für die Betriebsärztinnen und Betriebsärzte der Branche ÖPNV/Bahnen absagen. Wir arbeiten daran, die Veranstaltung 2021 wie gewohnt anbieten zu können.

Die Coronakrise hat derzeit einschneidende Auswirkungen auf die VBG-Mitgliedsbetriebe. Da sich die Informationslage hierzu momentan permanent und kurzfristig ändert, erhalten Sie aktuelle Informationen auf der VBG-Website.



Sicherer Einsatz von Fremdfirmen

Durch den vermehrten Einsatz betriebsfremder Beschäftigter ergeben sich in Verkehrsunternehmen neue Gefährdungen.

Heutzutage lagern Verkehrsunternehmen nicht nur Reinigungsarbeiten an Fremdfirmen aus, sondern auch spezialisierte Tätigkeiten wie Wartungen oder Instandhaltungen an Fahrzeugen und Gleisanlagen. Bei diesen Einsätzen treffen zwei oder oft auch mehrere Unternehmen mit ihren jeweils unterschiedlichen Organisationen aufeinander. Dadurch entsteht Abstimmungsbedarf, um sichere Abläufe für alle Beschäftigten zu erreichen.

BEI DER VERGABE AN ALLES GEDACHT?

- Sichere Verkehrswege
- Brandschutz
- Umgang mit Gefahrstoffen
- Entsorgung von Abfällen
- Unterweisung über die Gefahren, zum Beispiel Oberleitungen auf dem Betriebshof
- Genehmigungen für Schweißarbeiten
- Im Unternehmen geltende Betriebsanweisungen und Regeln
- Bauaufsicht durch Arbeitssicherheit beziehungsweise besondere Beauftragte
- Erlaubnisscheine zum Beispiel für Stapler und andere Fahrzeuge
- ...

NEUE GEFÄHRDUNGEN

Sind Fremdfirmen auf dem Betriebsgelände des Auftraggebers im Einsatz, können sich dabei neue Gefährdungen ergeben. Beschäftigte der Fremdfirmen müssen sich sehr schnell auf neue Arbeitsumgebungen und -bedingungen einstellen. Das sind beispielsweise Gruben in Fahrzeugwerkstätten oder Oberleitungen auf dem Betriebshof. Vielfach sind die sich daraus ergebenden Anforderungen nicht bekannt. Gleichzeitig trifft die Stammbeslegschaft des Auftraggebers auf Beschäftigte der Fremdfirmen, wobei gegenseitige Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können. Die Folge kann ein erhöhtes Unfall- und Gesundheitsrisiko sein. Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten müssen eindeutig geregelt werden, um Sicherheitsdefizite zu vermeiden.

Dazu ist im Rahmen einer Gefährdungsanalyse immer zu prüfen, welche Gefahren innerhalb und außerhalb des Betriebsgeländes auftreten können. Insbesondere bei größeren Baustellen sind die Regelungen der Baustellenverordnung zu berücksichtigen. Besonders wichtig ist die Auswahl der Auftragnehmer; hier sollte man das wirtschaftlichste Angebot (Preis-Leistungs-Verhältnis) auswählen und nicht zwangsläufig das preisgünstigste. Dazu hat es sich bewährt, neben einer Lieferanten- beziehungsweise Dienstleisterbewertung auch eine Selbstauskunft über die Unternehmen einzuholen.



Viele Hinweise, wie die Zusammenarbeit gelingen kann, gibt die neue DGUV Information.

Viele Hinweise dazu finden sich in der gerade überarbeiteten DGUV Information 215-830 „Zusammenarbeit von Unternehmen im Rahmen von Werkverträgen“.



WEBLINK

DGUV Information 215-830
 „Zusammenarbeit von Unternehmen im Rahmen von Werkverträgen“
 > www.dguv.de/publikationen
 Webcode: p215830

VBG-QUALIFIZIERUNG

Bergetraining für Seilbahnunternehmen



Die Teilnehmenden können die Bergung sowohl aus Sesseln als auch aus Kabinen trainieren.

TERMINE FÜR DAS BERGETRAINING
 24. September und 12. November 2020

Die VBG bietet regelmäßig Seminare zum Training der Bergung für Beschäftigte aus Seilbahnunternehmen an. Diese werden in Kooperation mit der Bergwacht Bayern im Bergwacht-Zentrum für Sicherheit und Ausbildung in Bad Tölz durchgeführt. Inhalte sind neben den theoretischen Grundlagen der sichere Umgang mit der Persönlichen Schutzausrüstung, die Prüfung der Ausrüstung vor dem Gebrauch, der sichere Umgang mit der Seiltechnik wie Seilbremse, Seilen, Karabinern, Verbindungsmitteln, Anschlag- und Umlenkpunkten sowie die Sicherung einer Person und die Selbstsicherung. Ebenso sind der sichere

Einsatz der Abseilgeräte mit den dazugehörigen Rettungsmitteln und das richtige Verhalten unter schwierigen Bedingungen und bei Störungen Inhalte des Seminars. Die Teilnehmenden können die einzelnen Abläufe intensiv üben.

ANMELDUNG

Jedes Seilbahnunternehmen kann seine Beschäftigten zu dem Seminar anmelden. Die Anmeldung erfolgt über die Bezirksverwaltung München der VBG. Kontakt: BVMuenchen.Seminarbuchung@vbg.de



WEBLINK

Weitere Informationen unter ...
 > www.bergwacht-bayern.de



VDV-SCHRIFT 234 AKTUALISIERT

Ergonomisches Arbeiten im Linienbus

Der Fahrerarbeitsplatz im Niederflurlinienbus wird in der aktualisierten VDV-Schrift 234 detailliert beschrieben. Die VBG hat daran mitgewirkt, Anforderungen sowie Kriterien für die Gestaltung zu definieren. Sie können die Basis sein für das Lastenheft bei der Fahrzeugbeschaffung in den Mitgliedsunternehmen und Leitlinie für die Fahrzeughersteller.



Der Fahrersitz lässt sich durch eine Vielzahl von Einstellmöglichkeiten individuell an den Fahrer oder die Fahrerin anpassen.



Ein wichtiges Merkmal des VDV-Fahrerarbeitsplatzes ist die mit dem Lenkrad verstellbare Instrumentenkonsolle.

In jedem Verkehrsunternehmen hat das Fahrpersonal den größten Anteil an der Gesamtbelegschaft. Da diese Personengruppe besonders verantwortungsvolle Aufgaben zu erfüllen hat, müssen im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen optimale Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Seit geraumer Zeit ist allerdings in der Branche zu beobachten, dass die Fahrzeughersteller zunehmend einen herstellereigenen Fahrerarbeitsplatz durchsetzen beziehungsweise durchsetzen wollen. Dieser Trend läuft den Arbeitssicherheitsbestrebungen entgegen, da Fahrerinnen und Fahrer heutzutage in einer Schicht verschiedene Bustypen fahren müssen und Umstellungen bei der Bedienung zu Fehlern und Stress führen können.

Vor diesem Hintergrund hat in den letzten drei Jahren eine Arbeitsgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die aus dem Jahr 2000 stammende VDV-Schrift 234 „Fahrerarbeitsplatz im Niederflur-Linienbus“ komplett überarbeitet und aktualisiert. Dabei flossen die technische Entwicklung sowie die mittlerweile gewonnenen Erkenntnisse und Praxiserfahrungen mit dem standardisierten VDV-Fahrerarbeitsplatz ein.

In der Gruppe arbeiteten Vertreter aus den Verkehrsunternehmen, Fahrzeug- und Sitzhersteller sowie Arbeitsmediziner mit.

Ziel war es, ein ergonomisch und technisch optimiertes Gesamtkonzept für den Fahrerarbeitsplatz im Linienbus zu entwickeln. Dabei bediente sich die Arbeitsgruppe eines wissenschaftlichen Konzeptes, das vom Institut für Kraftfahrwesen (ika), dem Institut für Arbeitswissenschaft (iaw) und dem Berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitssicherheit (ehemals BIA, heute IFA) erarbeitet wurde und sich im VDV bis heute als Standard bewährt hat. Die in der Schrift enthaltenen Anforderungen an den Fahrerarbeitsplatz im Niederflur- und Low-Entry-Linienbus sind wissenschaftlich begründet. Sie haben sich in der betrieblichen Praxis bewährt und berücksichtigen auch die Empfehlungen des EBSF (European Bus System of the Future) auf europäischer Ebene.

INHALTE DER SCHRIFT IM EINZELNEN

In den 13 Kapiteln werden die Komponenten und Merkmale, die den Fahrerarbeitsplatz ausmachen und beeinflussen, im Detail beschrieben.

1. Bezugssystem für Maßangaben
2. Fahrerarbeitsplatz allgemein
3. Fahrersitz
4. Gestaltung der Pedale
5. Lenkung/Lenkrad
6. Sicht
7. Kontroll- und Informationselemente
8. Betätigungselemente
9. Flächen zur Aufnahme der Betätigungs-, Kontroll- und Informationselemente
10. Kasse, Fahrscheindrucker und ITCS-Bediengerät (Kommunikation zwischen Fahrzeug und Leitstelle)
11. Heizung, Lüftung und Klimatisierung
12. Innengeräusche
13. Fahrerassistenzsysteme

DAS BEZUGSSYSTEM

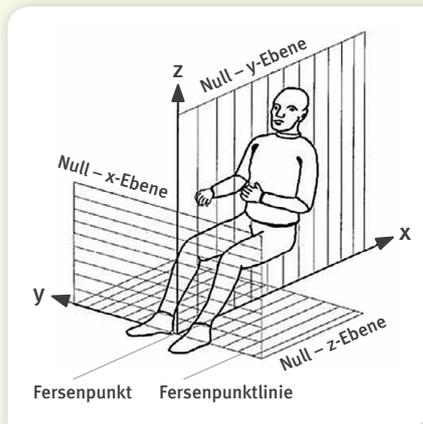
Ein klar definiertes Bezugssystem (siehe Infokasten Seite 6, oben) für den Fahrerarbeitsplatz ist wichtig bei der Erstellung von Lastenheften für die Beschaffung von Fahrzeugen. Auf diese Weise lässt sich gewährleisten, dass der Zugang zum Fahrerarbeitsplatz ausreichend groß und stabil bemessen ist. Auch entsprechende Ablagen für Fahrermappe, Fahrplan und Fahrerjacke werden in der VDV-Schrift gefordert. Da sich immer mehr Übergriffe auf das Fahrpersonal in den Bussen häufen, wird eine hochgezogene Kabinentür oder Schutzscheibe empfohlen.

DER FAHRERSITZ

Ein wichtiges Element des Fahrerarbeitsplatzes ist der Fahrersitz mit seinen vielfältigen Einstellmöglichkeiten. Er wird gegebenenfalls täglich von verschiedenen Personen für jeweils mehrere Stunden genutzt und sollte höchsten Ansprüchen genügen. Dies betrifft zum Beispiel die horizontale und vertikale Verstellbar- ➤

EINDEUTIGES BEZUGSSYSTEM

Bezugslinie des Systems „Fahrerarbeitsplatz“ ist zum einen die Fersenpunktlinie ($x = 0$), die gebildet wird durch die Aufttrittsfläche des Gaspedals auf dem Fußboden ($z = 0$) und zum anderen die Mitte der Lenkradachse ($y = 0$). Diese Linien beziehungsweise Ebenen sind fix und stellen den Bezug für alle Kriterien, Anforderungen und Maße des Fahrerarbeitsplatzes dar.



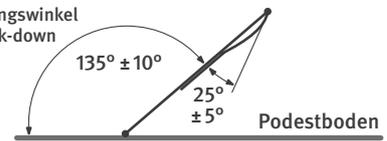
Bezugssystem für Fahrerarbeitsplatz

Gas- und Bremspedal im Fußbereich des Fahrerarbeitsplatzes



Grundstellung Gaspedal
F: 15 N – 40 N

Betätigungswinkel ohne Kick-down



keit, die Sitzlehnen- und Sitzflächenanpassung sowie deren Belüftung ebenso wie die Federung und Dämpfung. Auch die möglicherweise erforderliche Drehbarkeit des Sitzes für den Fahrscheinverkauf sollte berücksichtigt werden, um eine optimale Sitzposition zu erlangen.

ERREICHBARKEIT DER WICHTIGSTEN FUNKTIONEN

In der individuell eingestellten Sitzposition muss es dem Fahrpersonal möglich sein, mit den Füßen die Pedale behinderungsfrei zu betätigen und gleichzeitig ausreichende Sicht nach außen zu haben, gemäß den verkehrsrechtlichen Vorgaben. Das gilt es zu gewährleisten, sowohl für die kleinste als auch für die größte Person, die diesen Fahrersitz im Linienbetrieb nutzt. Als Fahrpersonal sind Fahrerinnen und Fahrer mit einer Körpergröße von circa 1,64 Metern bis circa 2,00 Metern berücksichtigt worden. Diesen

Anforderungen werden Sitze gerecht, die mindestens die vorgegebenen horizontalen und vertikalen Einstellbereiche aufweisen. Bei abweichender Körpergröße empfiehlt sich eine individuelle Beurteilung, einschließlich einer Praxiserprobung im Fahrzeug, bei der nachgewiesen wird, dass sicherheitsrelevante Bedienelemente, zum Beispiel Schalter, Taster, Lenkrad und Pedale, sicher betätigt werden können.

Sämtliche Kontroll-, Informations- und Betätigungselemente sollten gut sichtbar und in der jeweiligen Sitzposition zu erreichen sein. Die Anordnung dieser Elemente erfolgt gemäß der Häufigkeit ihrer Anwendung.

Zur Erfüllung all dieser Anforderungen definiert die VDV-Schrift klare Kriterien, auch unter Berücksichtigung der aktuellen technischen Entwicklungen. ■

DREI FRAGEN AN DEN FACHBEREICHSLEITER

Welches Ziel wird mit der VDV-Schrift 234 verfolgt?

So eine Schrift ist nicht rechtsverbindlich. Sie kann es aber werden, wenn sie Vertragsgrundlage bei der Fahrzeugbeschaffung ist. Dann sind die Fahrzeugeigenschaften definiert, was hilfreich ist für Kunden und Fahrzeughersteller.

Wie profitiert das Fahrpersonal davon?

Das Fahrpersonal hat einen weitestgehend einheitlichen, ergonomischen Arbeitsplatz, der unabhängig ist vom Fahrzeughersteller oder Fahrzeugtyp.

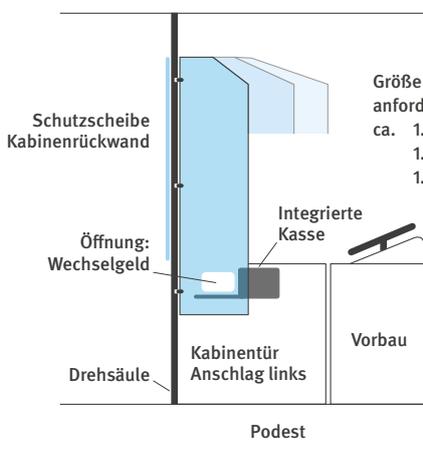
Welche Erfahrungen gibt es hinsichtlich der Anwendung der Schrift?

Die VDV-Schrift 234 ist die am häufigsten nachgefragte VDV-Schrift überhaupt.



MINH-THUY TRUONG

Fachbereichsleiter Kraftfahrwesen
VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.,
Geschäftsbereich Technik



Größe der Schutzscheibe je nach Schutzanforderung und Fahrerkabintenausführung:
ca. 1.350 × 350 mm
1.350 × 600 mm
1.350 × 770 mm

Zur Erhöhung der Sicherheit des Fahrpersonals wird empfohlen, eine Kabinentür einzubauen.



WEBLINKS

VDV-Schrift 234 „Fahrerarbeitsplatz im Niederflur-Linienbus“

› www.beka-verlag.de | Suchwort: VDV-Schrift 234 oder unter › www.vdv.de



Die Einfahrt zum Betriebshof
in Hamburg-Alsterdorf
mit 110-kV-Umspannwerk (links)

HOCHBAHNBETRIEBSHOF FÜR ELEKTROBUSSE

Neuer E-Bus-Betriebshof erfolgreich in Betrieb

Vor einem Jahr bezog die Hamburger Hochbahn ihren neuen Busbetriebshof im Stadtteil Alsterdorf. Damals bestand die Flotte noch ausschließlich aus Dieselfahrzeugen. Nun fahren von hier bereits 24 Elektrobusse, bis Ende des Jahres sollen es 40 sein. Und dies ist erst der Anfang, denn der gesamte Betriebshof ist für 240 Elektrobusse ausgelegt.

Schon auf der Zufahrtsstraße zum neuen Busbetriebshof passiert man einen großen 110-Kilovolt-Freileitungsmast, der bereits eindrucksvoll auf Elektromobilität hindeutet. Ein Stück weiter, gegenüber dem modernen Verwaltungsgebäude, befindet sich das betriebseigene Umspannwerk mit zwei 25-Megavoltampere(MVA)-Transformatoren. Dort wird die Spannung von 110 Kilovolt (kV) auf 20 kV gewandelt und zu weiteren Trafostationen auf dem Gelände verteilt. Eine davon befindet sich auf der massiven Dachkonstruktion eines Carports, das Abstellmöglichkeiten für circa 40 Busse bietet. Hier versorgen vier Transformatoren insgesamt 44 vom Dach hängende Ladegeräte mit einer Ladeleistung von jeweils 150 Kilowatt. Da die Hochbahn AG in naher Zukunft ihre Elektrobusflotte erweitern will, können auf dem Gelände bei Bedarf alle sechs Carportdächer mit Ladegeräten für bis zu 240 Fahrzeuge ausgestattet werden.

Bei der Planung und Umsetzung wurde von vornherein auf eine gute Zuwegung zu den Dächern geachtet. So können die Beschäftigten über einen separaten Treppenturm die Dachfläche sicher und bequem erreichen.

SICHERHEIT AUF DACHARBEITSSTÄNDEN

Auch in der Fahrzeugwerkstatt macht sich die Umstellung auf Elektromobilität deutlich bemerkbar. Hier können auf insgesamt sieben Fahrspuren mit entsprechenden Dacharbeitsständen und Krananlagen parallel auf bis zu

14 Fahrzeugdächern gearbeitet werden. In Kombination mit Fahrzeughebeständen ist ein sicheres und ergonomisches Arbeiten in beliebigen Positionen möglich.

QUALIFIZIERTES PERSONAL

Sowohl für das Werkstatt- als auch für das Fahrpersonal ist die Umstellung auf E-Mobilität mit neuen Gefährdungen verbunden. Deshalb führte die Hochbahn AG umfangreiche Schulungsmaßnahmen durch.

FÜR DEN NOTFALL GERÜSTET

Hinter den Werkstätten befindet sich mit ausreichendem Sicherheitsabstand der sogenannte Havarieplatz. Dort können beispielsweise unfallte Elektrobusse abgestellt werden, wenn Zweifel bestehen, ob die Batterieanlagen beschädigt wurden, und somit eine nicht immer sofort äußerlich erkennbare Brandgefahr besteht. Der Platz ist mit Absperrbändern ausgestattet, um bei der Belegung mit einem Fahrzeug den Bereich zu sichern. Der befestigte Platz verfügt über eine definierte Entwässerung, die partiell abgesperrt werden kann. Über einen Hydranten können Kühl- oder Löschmaßnahmen eingeleitet werden.



 **WEBLINK**

Weitere Informationen und Leitfaden „Elektromobilität“

› www.vbg.de/elektromobilitaet

„ ZWEI FRAGEN AN DEN PROJEKTLEITER

Wann fiel die Entscheidung für einen Busbetriebshof, der rein auf E-Mobilität ausgelegt ist?

Der Busbetriebshof war von Anfang an für alternative Antriebstechnologien vorgesehen. Jedoch stand beim Projektstart 2013 die Ausrichtung auf Batteriebusse noch nicht fest. Erst im laufenden Projekt und nach Baubeginn fiel 2017 die Entscheidung. Die größte daraus resultierende Herausforderung war die Sicherstellung einer ausreichenden Stromversorgung und damit verbunden der Bau eines 110-Kilovolt-Umspannwerkes.

Ist damit das Thema Wasserstoff für diesen Betriebshof passé?

Nein, das Thema Wasserstoff wurde immer als Option mitgedacht und am Anfang des Projekts sogar vorrangig betrachtet. Der Betriebshof ist so geplant, dass eine spätere Nachrüstung mit Wasserstoff möglich wäre.

Es sind beispielsweise Freiflächen mit den entsprechenden Sicherheitsabständen für ein Wasserstofflager vorhanden.



LEIF TORGE – Gesamtprojektleiter
Neubau Busbetriebshof Alsterdorf,
Hamburger Hochbahn AG



Der Bereich hinter dem Fahrer-arbeitsplatz wird abgesperrt, weil die Schutzscheibe nicht komplett geschlossen ist.

CORONAPANDEMIE

VBG-Handlungshilfe ÖPNV

Die VBG hat eine Handlungshilfe mit Empfehlungen zum Schutz der Beschäftigten vor einer Infizierung mit dem Virus SARS-CoV-2 erarbeitet. Diese gibt Hinweise für die Anpassung der betrieblichen Gefährdungsbeurteilung.

Die Coronapandemie (SARS-CoV-2) trifft das gesellschaftliche sowie wirtschaftliche Leben gleichermaßen. Die Verkehrsunternehmen sind in besonderem Maße davon betroffen. Zum Schutz der Beschäftigten hat die VBG speziell für die Branche eine Handlungshilfe entwickelt, die auf der Internetseite der VBG in aktueller Fassung zur Verfügung steht.

Die Fahrgastzahlen steigen, Busse und Bahnen werden wieder mehr genutzt. Die Beschäftigten im Prüf- und Servicedienst sowie in den Werkstätten nehmen vermehrt ihre Tätigkeit auf und kehren zum Normalbetrieb zurück. Hier müssen Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten getroffen werden, die über die allgemeingültigen Hygieneregeln hinausgehen.

Die VBG-Handlungshilfe enthält Empfehlungen sowohl für den Fahr- und Prüfdienst als auch für die Kundenzentren und unterstützt die Unternehmen bei der Beurteilung der Gefährdungen sowie der Festlegung geeigneter Maßnahmen. Maßnahmen für weitere Gruppen von Beschäftigten können sich an den Empfehlungen orientieren.

Zum Schutz der Beschäftigten vor einer Infektion müssen technische, organisatorische und personenbezogene Maßnahmen getroffen werden. Im Omnibusfahrdienst können die Fahrerinnen und Fahrer durch geschlossene Kabinen oder Schutz-

scheiben geschützt werden und so auch wieder Fahrscheine verkaufen. Sind solche Schutzrichtungen nicht vorhanden, ist der Schutz nur durch die geschlossene Tür 1 und die Absperrung der ersten Sitzreihe zu gewährleisten.

Für das Prüfpersonal ist die Situation schwieriger, da dieses in Fahrzeugen und auf Bahnhöfen tätig wird, wo Abstände nicht immer eingehalten und Kontakte nicht ausgeschlossen werden können. Hier werden besondere Maßnahmen empfohlen, wie zum Beispiel die Benutzung einer Schutzmaske sowie ein zusätzlicher Spuckschutz, die regelmäßige Reinigung der MDE-Geräte und möglichst kontaktlose Fahrscheinprüfungen. Das Prüfpersonal ist vor dem Einsatz bezüglich der Gefährdungen und der Schutzmaßnahmen zu unterweisen.

Die Handlungshilfe wurde als Unterstützung der Unternehmen zur Anpassung der Gefährdungsbeurteilung erstellt. Die Maßnahmen werden vom Unternehmen unter Berücksichtigung der betrieblichen Bedingungen festgelegt.



WEBLINK
Die Handlungshilfe finden Sie unter ...
www.vbg.de

IMPRESSUM

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)
Massaquoiassage 1
22305 Hamburg
www.vbg.de

Verantwortlich für den Inhalt (i. S. d. P.):
Dr. Andreas Weber

Kontakt zur Redaktion
oepnv-bahnen@vbg.de

Fotos/Illustrationen
VBG, VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.,
AdobeStock/auremar,
Minh-Thuy Truong, Iris Zerger,
Andreas Berthold/stock.adobe.com,
H.ZWEI.S Werbeagentur GmbH

Layout und Produktion
mdsCreative GmbH
Alte Jakobstraße 105
10969 Berlin
www.mdscreative.com

Druck
MedienSchiff Bruno
Print- und Medienproduktion
Hamburg GmbH
www.msbruno.de



MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C106855



Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/12682-1909-1008