

Der Fahrensmann

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen · Ottenser Hauptstraße 54 · 22765 Hamburg · Telefon (0 40) 39 80-0 · Telefax (0 40) 39 80-19 99
www.bgf.de ISSN 0931-1076 · Erscheint vierteljährlich · Preis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten

Wo uns der Schuh drückt

Gerade in der Krise lohnt sich Prävention

Eine Studie belegt den Nutzen

Arbeits- und Gesundheitsschutz – viele Unternehmer verbinden damit gesetzliche Vorgaben, die ihren Alltag erschweren und verteuern. Auch in der Binnenschifffahrt werden die Vorgaben, die der Gesetzgeber oder die Berufsgenossenschaft macht, oft so empfunden. Besonders in Krisenzeiten sehen viele den Arbeitsschutz sogar als Luxus, den man sich jetzt nicht leisten kann. Eine aktuelle Studie zeigt nun genau das Gegenteil: Prävention lohnt sich gerade in der Krise.

Die Studie stellt Kosten und Nutzen der betrieblichen Prävention in einer Bilanz gegenüber. Mit verschiedenen statistischen Methoden ermittelt sie aus diesem Vergleich eine Kennziffer für das „ökonomische Erfolgspotenzial“, das Prävention schafft. Und was hierbei herauskommt, lässt aufhorchen.

Kosten-Nutzen-Analyse

Die Kosten von Präventionsmaßnahmen kann man relativ genau errechnen. Jeder der in diesem Bereich investiert, hat diese Kosten deshalb auch immer vor Augen. Anders sieht es mit dem Nutzen der Präventionsmaßnahmen aus. Sie sind nicht immer unmittelbar erkennbar und schwierig in Cent und Euro auszu-drücken. Deshalb musste eine Methode angewandt werden, die den Nutzen aufzeigt.

Hier haben die Wissenschaftler angesetzt und eine besondere Form der Kosten-Nutzen-Rechnung angewandt. Sie stellten Kosten und Nutzen der betrieblichen Prävention in einer Bilanz gegenüber. Für die in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen wurde ermittelt, dass jeder in den Arbeitsschutz investierte Euro ein wirtschaftliches Erfolgspotenzial in Höhe von 1,60 Euro bewirkt.

Dabei wurden auf der Kostenseite Investitionen in Schutzausrüstungen, Arbeitsmedizin, Sicherheitsbeauftragte, Qualifizierung und Vorsorgeuntersuchungen berücksichtigt, hinzu kamen Anlauf- und Organisationskosten. Diesen Kosten standen auf der Nutzenseite Einsparungen durch vermiedene Betriebsstörungen, vermiedenen Ausschuss und geringere Nacharbeit gegenüber. Berücksichtigt

wurden auch der Wertzuwachs durch eine gestiegene Motivation der Mitarbeiter, eine nachhaltigere Qualitätsorientierung, Produktinnovationen und ein erhöhtes Image.

Aus den Antworten der Betriebe ergeben sich drei Schwerpunkte. Die positivsten Effekte von Arbeitsschutzmaßnahmen sind demnach: Wertzuwachs durch gestiegene Zufriedenheit der Beschäftigten, Kosteneinsparung durch vermiedene Betriebsstörungen, Wertzuwachs durch ein höheres Image und verbesserte Produktqualität.

Nun werden viele Binnenschiffer fragen, ob das auch für sie gilt. Und man kann dann eigentlich nur mit einer Gegenfrage antworten: Warum nicht? Auch Binnenschiffer arbeiten besser, wenn die Arbeitsbedingungen stimmen, sie machen weniger Fehler, wenn sie gesund sind, und Schutzausrüstungen haben auch in der Binnenschifffahrt das Ziel, die Arbeitnehmer zu schützen und damit Ausfallzeiten zu vermeiden.

Eine weitere Erkenntnis der Untersuchung ist, dass die Aussagen für Betriebe gelten, in denen bereits jetzt etwas für den Arbeitsschutz getan wurde. Noch besser wäre das Ergebnis in Betrieben, die bisher nur wenig für den Arbeitsschutz getan haben. „Bei Unternehmen, die bislang nur wenig in betriebliche Präventionsarbeit investieren, dürfte der Präventionserfolg noch besser ausfallen“, so der Projektleiter in seiner Einschätzung.

Der Hauptgeschäftsführer der DGUV ergänzt: „Wer am Arbeitsschutz spart, um wirtschaftliche Schwierigkeiten zu überwinden, sät an dem Ast, auf dem er sitzt. Prävention ist ein Grundelement guter betrieblicher Organisation. Und nur wer gut organisiert ist, wird im Wettbewerb bestehen.“

Sitzung der Vertreterversammlung

Die nächste Sitzung der Vertreterversammlung der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen findet statt am: Dienstag, den 29.09.2009 gegen 11.00 Uhr in der Hauptverwaltung der BGF, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg. Die Sitzung ist öffentlich.

MS Wissenschaft als Zukunftsschiff unterwegs

Insgesamt 34 Städte wird die MS Wissenschaft besucht haben, wenn sie am 29. September im Stadthafen Münster anlegt. Am 4. Juni hat sich das rund 100 m lange Schiff mit seiner ungewöhnlichen Fracht entlang deutscher Flüsse auf den Weg gemacht, um auf 600 m² Ausstellungsfläche einen Blick in die Zukunft zu werfen. Passend zum Motto des Wissenschaftsjahrs 2009 „Forschungsexpedition Deutschland“ zeigt die Ausstellung an Bord des Zukunftsschiffes, wie Forschung und Entwicklung von heute unseren Alltag von morgen gestalten und verändern werden. Bis zum 1. Oktober ist das Ausstellungsschiff von „Wissenschaft im Dialog“ noch auf Deutschlands Wasserstraßen unterwegs. Infos und Tourplan: www.ms-wissenschaft.de.

Sicherer Umgang mit Import-Containern

Am 11. 11. 2009 kann man sich in Hamburg über den „Sicheren Umgang mit Import-Containern“ informieren. Die Veranstaltung der Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz und dem Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin findet statt in der Seewarte 10 in 20459 Hamburg. Die Veranstaltung beginnt um 11.00 Uhr. Für mehr Informationen wenden Sie sich bitte an: ZfAM@bsg.Hamburg.de.

Aus dem Inhalt:

- BGF: Neue Hauptgeschäftsführung
- Gesunde Ernährung an Bord
- Regelungen bei Umbauten
- Ausbildung in der Binnenschifffahrt

Prüfung erfolgreich bestanden

Am 24. Juni erhielten an der Berufsbildenden Schule (BbS) in Schönebeck zwei Binnenschifferinnen und 21 Binnenschiffer nach bestandener Abschlussprüfung vor dem Prüfungsausschuss der IHK Magdeburg ihr Facharbeiterzeugnis. 16 von ihnen haben zusätzlich während ihrer Ausbildung am berufsgenossenschaftlichen Grund- und Aufbau-seminar für Sicherheitsbeauftragte in der Binnenschifffahrt mit Erfolg teilgenommen.



Binnenschiffer-Nachwuchs

Gut ausgebildetes Personal ist eine wichtige Voraussetzung für die Zukunft der Binnenschifffahrt. Die Voraussetzungen dazu werden in der Ausbildung in den Betrieben und in den Schulen in Duisburg (Foto) und in Schönebeck (Foto unten) gelegt. Lesen Sie dazu auch den Artikel auf Seite 7.

Hauptgeschäftsführerin seit Juli im Amt

Sabine Kudzielka führt die BGF

Am 1. Juli trat Sabine Kudzielka ihr Amt als Hauptgeschäftsführerin der BGF an. Für das erste Jahr hat sie sich klare Ziele gesetzt. Im Interview mit dem SicherheitsPartner betonte Frau Kudzielka, dass es ihr wichtigstes Anliegen sei, die BGF als eine moderne Dienstleistungsorganisation zu führen, die kostengünstig gute Leistungen erbringt. „Mein Ziel ist es, dass unsere Leistungen für Versicherte und Mitglieder gehalten, wenn nicht sogar verbessert werden“, betonte Kudzielka. Dafür sehe sie zwei Voraussetzungen, die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mit der Selbstverwaltung. Ihre Aufgabe sei es, als Schnittstelle zwischen der Verwaltung und den Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern in der Selbstverwaltung zu fungieren.

Gute Zusammenarbeit

Besonders wichtig sei die Zusammenarbeit im Bereich der Prävention. Hier ist man auf die Impulse aus dem Gewerbe, aus der Praxis, angewiesen. Kudzielka ist davon überzeugt, dass nur mit einer branchenspezifischen Prävention, mit einem an der Praxis der einzelnen Branchen ausgerichteten Handeln von Berufsgenossenschaften maßgeschneiderte Lösungen für das Gewerbe erreicht werden. „Es ist wie in anderen Bereichen des Lebens: Je passgenauer



Informiert über ihre Pläne: Sabine Kudzielka.

die Lösungen sind und je besser die Zusammenarbeit der Fachleute aus Verwaltung und Gewerbe ist, desto bessere Erfolge können wir auch erzielen.“ Und gute Präventionsarbeit ist sowohl aus menschlichen Gründen, wie auch aus Kostenüberlegungen wichtig.

Dies gelte auch für die bevorstehende Fusion mit der See-BG. „In der BG Verkehr wird die maritime Prävention genauso ein Schwerpunkt sein wie der, den wir nach der Fusion mit der Binnenschifffahrts-BG gebildet haben.“ Die bevorstehende Fusion mit der See-Berufsgenossenschaft will Frau Kudzielka gut und vor allem partnerschaftlich umsetzen. Sowohl was die Zusammenführung der Mitarbeiter angeht als auch was die Synergien in der Prävention und Verwaltung betrifft.

Synergien und Kosteneinsparungen verspricht sie sich

zum Beispiel durch ein einheitliches Auftreten nach außen.

Neues Mitteilungsblatt

So ist geplant, dass die BG Verkehr zukünftig nur noch ein Mitteilungsblatt für alle ihre Zweige herausgibt. Und dieses Mitteilungsblatt wird auch „schiffig“ sein, d.h. es werden in ihm alle Branchen, auch die Binnen- und Seeschifffahrt, umfassend vertreten sein. Doppelt so häufig wie jetzt, nämlich acht mal im Jahr, werden im neuen Mitteilungsblatt der BG Verkehr Matrosen und Schiffsführer auf speziellen Seiten praxisorientierte Informationen für ihre Tätigkeit an Bord finden und damit ebenso häufig wie alle, die an Land arbeiten. „Wir können gespannt sein auf das neue Mitteilungsblatt der BG Verkehr.“



Gruppenbild nach bestandener Prüfung.

Hallo Fahrenslute!

„Gleiche Bedingungen für alle“ und „Sicherheit steht an erster Stelle“ – diese Bedingungen haben gerade in der Fahrgastschiffahrt oberste Priorität. Die Realität sieht aber manchmal anders aus, und die Beförderung von Gästen mit sogenannten Charterbooten nimmt Formen an, die schnellstens zum Nachdenken anregen sollten.

Das fängt schon bei den Begriffen an. Charterboote sind normalerweise Boote, die die Mieter selber fahren. Diese Nutzung ist auf allen Wasserstraßen beliebt und soll durch diesen Artikel nicht berührt werden.

Worüber aber unbedingt alle Verantwortlichen nachdenken müssen ist, was im Verkehrsrecht mit „Beförderung von Personen gegen Entgelt“ gemeint ist! Ist doch dieser Begriff eine klare Definition für das Bezahlen der Fahrgäste für deren Beförderung auf Schiffen. Und gerade diese Umschreibung der Bezahlung ist immer wieder der Streitpunkt mit den Vercharterern. Da werden Fahrten angeboten, bei denen man an den Anlegestellen, aber auch schon bei der Suche im Internet und auf vielen Flyern einen Fahrpreis pro Gast pro Stunde oder Tag erkennen kann. Und häufig gibt es sogar einen exakten Fahrplan mit Abfahrtszeiten. In der Regel gelten diese Angebote nicht nur für das Boot, sondern für das Boot mit Bootsführer.

Mit anderen Worten, auf vielen sogenannten Charterbooten werden Fahrgäste wie auf „richtigen“ Fahrgastschiffen stundenweise oder tageweise befördert, obwohl diese Boote nur für den eigentlichen Sportbootbetrieb gebaut und ausgerüstet sind. Oder es werden Schiffe (auch Fahrgastschiffe mit ehemaliger Verkehrszulassung) vom Eigner als Charterboote mit Skipper angeboten, für die aufgrund des technischen Zustandes keine verkehrsrechtliche Zulassung für

Manche Charterboote fahren wie Fahrgastschiffe

eine Personenbeförderung durch die Schiffsuntersuchungskommission mehr möglich ist.

Das kann nicht sein. Ende 2006 wurde eine neue EG-Richtlinie für die Verkehrszulassung von Binnenschiffen erlassen, deren Ziel es ist, die Bedingungen für die Erteilungen von Verkehrszulassungen



in allen EU-Mitgliedsstaaten zu harmonisieren. Diese Richtlinie ist inzwischen durch die neue BinSchUO in nationales Recht umgewandelt worden. Mit ihr wurde eine solide Grundlage zur Erhöhung der Sicherheit geschaffen und gleichzeitig mit vielen Übergangsfristen der weitere Einsatz für den „Altbestand der Fahrgastschiffe“ auf den jeweiligen Wasserstraßen gesichert. Neue Schiffe werden selbstverständlich nach neuesten Erkenntnissen in Fragen der Sicherheit gebaut und zum Verkehr zugelassen.

Mit der Attesterteilung oder -verlängerung sind nicht selten Auflagen verbunden. Da kann es nicht angehen, dass andere „Personenbeförderer“ mit ihren Charterbooten von derartigen Auflagen nicht betroffen sind. Wo bleibt da die Wettbewerbsgleichheit? Und die Frage sei erlaubt, wie es dabei um die gewünschte Sicherheit der Gäste bestellt ist. Leider handelt es sich dabei nicht um Einzelfälle.

Unsicherheit besteht auch hinsichtlich des sogenannten „Charterscheins“, dem Beleg, mit dem der Chartergast rechtsverbindlich den jeweiligen Bootsführer benennt. Den Gästen ist eine derartige Bescheinigung nach der

Binnenschiffahrt-Sportbootvermietungsverordnung (BinSch-SportbootVermV) oftmals nicht bekannt und von Behördenseite wird diese Möglichkeit eher als Ausnahme angesehen. Tatsächlich scheint es aber eher die Regel zu sein.

Dabei liegt bei der Benennung eines verantwortlichen Skippers ein möglicher Ansatz, das Vermieten von Charterbooten auf Binnengewässern zu ändern und wie im Küstenbereich zu regeln. Wenn man die See-Sportbootverordnung (See-SpbootV) zur Anwendung bringen würde, dann wäre die Gestellung eines Bootsführers oder einer Besatzung gegen Entgelt ausgeschlossen.

Weitere Fragen, die angesprochen werden sollten: Welche Qualifizierung sollte das Personal zur Personenbeförderung besitzen? Welche Mindeststandards in der Ausrüstung müssen die Schiffe haben? Wie sind die Untersuchungsfristen von Trinkwasseranlagen geregelt? Ist der Betrieb von Flüssiggasanlagen zum Kochen gestattet? Gibt es überhaupt Kontrollen der Lebensmittelüberwachung der Länder? Ist die Sicherheit beim An- und Ablegen an allen hierfür benutzten Steganlagen gegeben? Erfolgt eine Erstattung von Abgaben an das WSA wegen Nutzung der Schleusen und Wasserstraßen?

Und das ist noch nicht alles, was dazu erörtert werden müsste. Dennoch wäre zu wünschen, dass man in absehbarer Zeit mit Fachleuten zu den anstehenden Fragen vernünftige Antworten findet. Ziel muss es sein, Chancengleichheit wieder zu gewinnen und den Beschäftigten und Gästen auf allen Schiffen und Booten ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.

Eure

Brigitte



Eine neue Idee für das Geländer.

Kleine Feder, große Wirkung Pfiffige Lösung für das Gangbordgeländer

Die Gangbordgeländer waren zur Zeit ihrer Einführung beim fahrenden Personal sehr unbeliebt. Warum eigentlich ein Geländer? Es ging doch ohne auch. Warum soll man sich zusätzliche Arbeit schaffen? Auch in der Schifffahrt haben mittlerweile die Generationen gewechselt. Das Geländer steht heute nicht mehr in dieser Art zur Diskussion. Die Vorteile, sogar die Notwendigkeit, werden von allen gesehen.

Zuerst wurden dünne Drahtseile als Durchzüge genutzt. Als Weiterentwicklung und zur besseren Haltbarkeit wurden diese mit Kunststoff ummantelt. Sollte das Geländer umgelegt werden, könnten die einzelnen Stützen nicht ganz umgelegt werden, da der Drahtdurchzug zu steif war. Daher werden für die Durchzüge heute überwiegend Polysteel-Täue genutzt. Aber auch hier gibt es einen Nachteil. Die Dehnfähigkeit der Täue ist temperaturabhängig sehr groß. Da ein Schiff, je nach Beladungszustand und Ladungsverteilung im Bereich des Laderaumes seine Form verändert, entsteht bei dem Gangbordgeländer zur zusätzlichen Ausdehnung des Täues noch weitere Lose in den Durchzügen. Diese entstandenen Lose sollen durch Spannschrauben am Ende des

Geländers ausgeglichen werden.

Auch wenn die Spannschrauben gängig gehalten werden, ist beim Einhängen ein größerer Kraftaufwand nötig. Da ist erst mal die Versuchung nahe, die Spannschraube noch etwas zu lösen, um Kraft zu sparen.

Und es sind ja auch noch andere, wichtige Dinge bei der Fahraufnahme von der Besatzung zu erledigen. Zusätzlich befinden sich bei beladenem Schiff die Spannschrauben auch meistens im Wasser, wodurch, trotz der Verzinkung, die Gewinde der Spannschrauben irgendwann rosten.

Hiergegen würde ja auch ein wenig Schmierfett helfen. Aber da oft nur mit der gesetzlich geregelten Mindestbesatzung gefahren wird, ist in manchen Fällen nur ein Mann auf Deck tätig. Da bleibt einfach nicht die nötige Zeit, um zum Beispiel die Spannschrauben zu pflegen.

Stehen also die Geländer nicht gerade und wackeln durch Verschleißerscheinungen in unterschiedliche Richtungen, kommen die kleinen Ärgernisse. Meistens wenn es schnell gehen soll. Man rennt durch das Gangbord und ohne Warnung kommt man zugleich zum Stehen. Es ist ja

nichts weiter passiert, nur der untere Rand unserer Jacke ist an einer nach innen gekippten Stütze hängen geblieben.

Nach außen gekippte Stützen sind beim Verholen oder beim Anlegen an einer Spundwand schnell verbogen, im schlimmsten Fall, das ganze Geländer beschädigt.

Eine mögliche Lösung könnte der Einsatz von Anlegefedern aus dem Yachtzubehör sein. Gesagt, getan. Die Federn wurden in einem Mitgliedsunternehmen probeweise eingeführt. Nach einer dreimonatigen Testphase wird nun von allen Besatzungsmitgliedern bestätigt, dass die o.g. kleinen Ärgernisse der Vergangenheit angehören. Auch das Aufstellen des liegenden Geländers, beziehungsweise das abschließen der Einhängen der Spannschrauben, geht wesentlich leichter. Auch optisch entsteht ein geordnetes Bild. Die Stützen stehen unabhängig von dem Ladezustand des Schiffes oder der Außentemperatur alle gerade in einer Linie, was beim Durchlaufen der Gangborde innerlich auch ein Gefühl von Sicherheit gibt. Nachteile durch den Einsatz der Federn sind bis jetzt nicht festzustellen. Wir werden das Projekt weiter beobachten.

Im Innenraum ist es ruhig Neues FGS mit niedrigem Geräuschpegel

Auf der Lux-Werft in Mondorf entstand im letzten halben Jahr ein neues Fahrgastschiff der Spitzenklasse für den Mitgliedsbetrieb Loreley Linie Weinand. Das 60,00 m lange und 11,20 m breite Schiff verfügt über ein geschlossenes Deck und ein groß bemessenes Freideck darüber.

Ganz besonderes Augenmerk wurde bei dem Fahrzeug auf einen möglichst niedrigen Geräuschpegel in den Innenräumen, aber auch im Außenbereich gelegt. Dies konnte durch diverse schiffbauliche Details, wie man sie von der Lux-Werft kennt, erreicht werden. So wird das Fahrzeug durch zwei Schiffschrauben, die in elastischen Stevenrohren (Grim'sche Welle) laufen, angetrieben. Die beiden Deutz-Hauptmaschinen leisten jeweils 500 kW und verleihen dem 1,25 m tief gehenden Fahrzeug ausreichend Antriebsleistung.

Eine weitere Besonderheit weisen die elastisch in Brun-

nen gelagerten Ruderblätter auf. Diese Bauweise trägt, wie die selbstverständlich elastisch gelagerten Antriebsmaschinen, Generatoren sowie sämtliche installierte Abgasanlagen, dazu bei, den Geräuschpegel deutlich zu begrenzen. Schließlich wurde der Salon oberhalb der Maschinenräume zusätzlich freischwingend gelagert. Dass die beschriebenen Maßnah-

men zum gewünschten Erfolg führten, bewies sich dann auch während der Probefahrt.

Hier konnten während Vollastfahrt Schallpegelwerte im achteren Salon von 59 db(A), von 62 db(A) im Thekenbereich und 46 db(A) im Steuerhaus nachgewiesen werden. Diese niedrigen Schallpegelwerte kommen den Fahrgästen aber auch dem Bordpersonal zugute.



Die Loreley Elegance wartet auf Gäste.

Taxiboot in Hamburg Prototyp in Bau

Die Hamburg Wassertaxi GmbH (HWT GmbH) beabsichtigt noch in diesem Jahr Taxiboots in Betrieb zu nehmen. Der „Fahrensmann“ konnte erste Informationen zu diesem innovativen Projekt in Erfahrung bringen.

Das Taxiboot (Hamburg Pearl) kann bis zu zwölf Fahrgäste befördern. Es hat zwei zehn-kW E-Antriebe, die sowohl von Batterien als auch von dem eingebauten Dieselmotor betrieben werden können. Bei voller Batterieleistung ist ein Acht-Stunden-Einsatz gewährleistet. Sollten die Batterien erschöpft sein, geht der Betrieb mit dem Dieselmotor weiter, der natürlich auch die Batterien pumpt und auflädt. Die an Bord befindliche Solaranlage ist für die Nebenverbraucher gedacht.

An den Anlegestellen sind Landanschlüsse vorgesehen, die die Aufladung/Pufferung der Batterien unterstützen. Zusätzliche Solarüberdachungen und Windkraftäder an den Anlegestellen decken einen Teil des zusätzlichen Energiebedarfs. Um die Rentabilität zu gewährleisten, liefert die HWT GmbH zusätzlich eine selbst konstruierte und patentierte Festmachvorrichtung zum selbstständigen An- und Ablegen, sodass der Betrieb des Fahrzeugs in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Anhangs X der Binnenschiffsuntersuchungsordnung möglich ist.

Das erste Taxiboot (Prototyp mit einem Schiffskörper aus GFK) wird derzeit gebaut. Den Innenausbau und die Technik übernimmt die HWT

GmbH gemeinsam mit der Firma Janmor in Glowno/Polen. Nach der Inbetriebnahme der Taxiboots in Hamburg folgt – so die Planung – im Jahr 2010 ein Taxibootbetrieb in Berlin.

Das Boot ist im Baukastensystem konstruiert worden, sodass sowohl Antriebsart als auch Ausstattung frei gewählt werden können. Konzeptionell kann das Taxiboot als ein reines Solartaxiboot gebaut werden. In diesem Fall ist aber kein Fahren mit offenem Dach möglich. Konstruktionszeichnungen für einen reinen Solarantrieb und auch für einen Wasserstoffantrieb liegen bereits vor.

Da die Wasserstofftechnologie noch sehr teuer ist, wird diese Variante wohl erst in der Zukunft zum Tragen kommen.

● Ernährung ist
das A und O

● Nicht täglich
Fleisch

● Gezielt
vorsorgen

Gutes Essen beginnt beim Einkauf

„Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen“ – wer kennt diesen Spruch nicht! Gutes Essen gehört zu den schönsten Dingen des Lebens und ist sehr wichtig für unsere Lebensqualität. Doch was ist gutes Essen? Der leckere Braten am Sonntag, die deftige Hausmannskost „wie bei Müttern“ oder die Sterneküche eines Luxusrestaurants? Was verbirgt sich hinter dem Begriff „gesunde Ernährung“? Was bedeutet es, wenn wir uns gesund, vollwertig und ausgewogen ernähren sollen?

Vollkornbrot ist sehr gut

Die Antwort auf diese Frage ist nicht leicht. Auch bei den Ernährungsexperten gibt es verschiedene Theorien und Richtungen. Hinzu kommt, dass auch die persönlichen Vorlieben ganz unterschiedlich sind. Und auch die Bedingungen im Arbeitsleben machen es manchmal schwer, sich richtig zu ernähren. Durch den technischen Fortschritt auf Binnenschiffen wurde einerseits viel für den Arbeitsschutz getan. Andererseits führte er zur Verkleinerung der Besatzungen. Zeit und Muße für die Zubereitung und den Verzehr von Mahlzeiten stehen oftmals – trotz Technisierung – nicht mehr in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Dadurch schleichen sich mit der Zeit „schlechte“ Essgewohnheiten ein.

Es muss schnell gehen. Darunter leiden sowohl die Planung als auch die Zubereitung des Essens. Oft zählt die „reine“ Nahrungsaufnahme. Schnell ist eine Pizza im Ofen oder eine Dose Eintopf warm gemacht. Aber wie gesund ist das? Der Körper ist zwar keine Maschine, aber dennoch vergleichbar. Um gesund und leistungsfähig zu sein und zu bleiben, müssen die richtigen Zutaten her: Energie, Vitamine, Mineralstoffe in richtiger Zusammensetzung.

Genau hier liegt oftmals das Problem: Der moderne Mensch, auch der Binnenschiffer, nimmt auf Dauer meist zu viel Fett und Zucker zu sich, Vitamine, Mineralstoffe und Ballaststoffe dagegen reichen oft nicht aus. Die Folge sind Übergewicht und man-

gelnde Leistungsfähigkeit. Falsche Ernährung kann auf lange Sicht körperliche Probleme hervorrufen, die mit Medikamenten behandelt werden müssen.

Was kann man dagegen tun? Eine gesunde, ausgewogene Ernährung zeichnet sich dadurch aus, dass dem Körper so viele Nährstoffe zugeführt werden, wie er zum Erhalt der körpereigenen Funktionen, zur Arbeit und Freizeitgestaltung benötigt. Hier ein paar Tipps, wie man auch ohne großen Aufwand dem Körper etwas Gutes tun kann.

Bei der Zusammenstellung einer ausgewogenen Ernährung kann die Ernährungspyramide (oder auch das Ernährungsdreieck) eine Hilfestellung sein (siehe Grafik). Die Pyramide sieht auf den ersten Blick vielleicht verwirrend aus, ist sie aber nicht. Die einzelnen Felder in der Pyramide zeigen die Verzehrmenge aus einer Lebensmittelgruppe. Je größer das Feld ist, desto mehr sollte aus dieser Gruppe gegessen werden. Obst und Gemüse sollten täglich, möglichst mehrmals, auf dem Speiseplan stehen. Auch der Verzehr von viel Getreideprodukten wie z.B. Brot, Nudeln, Reis (Vollkornprodukte wären wünschenswert) oder Kartoffeln sollte nicht fehlen. Auch andere Getreidearten wie z.B. Gerste oder Hirse oder Hülsenfrüchte wie Erbsen oder Linsen sind auf dem Esstisch willkommen.

Möglichst warmes Essen

So kann mit der Pyramide bis zur Spitze vorgefahren werden. Oben angekommen stehen, in den kleineren Feldern, die Lebensmittel, die nur in Maßen verzehrt werden sollen, z.B. nur 2 – 3 x pro Woche Fleisch (nicht täglich). Hierzu zählt auch Aufschnitt, der zum Frühstück oder Abendbrot verzehrt wird. Der Aufschnitt kann durch Käse oder Kräuterquark ersetzt werden, da von Milchprodukten mehr verzehrt werden darf.

Fette sind ebenfalls nicht verboten, aber Fett ist nicht gleich Fett. Pflanzliche, ungesättigte Fette sind tierischen vorzuziehen, sollten aber auch

nur in Maßen genossen werden. Dies gilt auch für Süßigkeiten. Bei der Kalorienbilanz zählen auch Getränke. Milch oder Fruchtsaft sind fast kleine Zwischenmahlzeiten. Deshalb den Flüssigkeitsbedarf (1,5 bis 2 Liter sollten täglich getrunken werden), mit energiereichen (kalorienarmen) Getränken, wie z.B. Mineralwasser, Fruchtschorlen oder Früchtetees stillen. Die Trinkmenge sollte am Besten über den Tag verteilt aufgenommen werden. Wenn man stündlich ein Glas (0,2 Liter) trinkt, lässt sich die zugeführte Menge gut überblicken und der Körper bekommt die empfohlene Menge an Flüssigkeit. Bei heißen Temperaturen im Sommer oder bei schweißtreibenden Arbeiten muss dem Körper mehr Flüssigkeit zugeführt werden.

Alkohol ist kein Durstlöscher und sollte nur in sehr geringen Mengen getrunken werden und während der Arbeitszeit sowieso nicht. Alkohol ist nicht nur sehr kalorienreich, sondern entzieht dem Körper zusätzlich Mineralstoffe und Vitamine.

Gesundes Essen beginnt beim Einkauf: Wer sich vor dem Einkauf Gedanken macht, was er kochen und zu sich nehmen möchte und sich einen Einkaufszettel schreibt, kommt garantiert mit den Lebensmitteln zurück, die er braucht. Gerade für Binnenschiffer ist es wichtig, richtig einzukaufen, da sie in der Regel Vorratshaltung betreiben müssen. Etliche Lebensmittel lassen sich im Kühlschrank/Kühltruhe oder im Vorratsschrank tage-, wochen-, oder gar monatelang aufbewahren.

Natürlich wäre es wünschenswert, einen hohen Anteil an frischen Lebensmitteln zu verarbeiten, doch an Bord ist dies oft nicht durchführbar, da man gar nicht die Möglichkeiten hat, ständig frische Ware zu kaufen. Aber bei Gemüse und Salaten gibt es eine Menge Sorten, die sich ohne weiteres einige Tage lagern lassen. Beispielsweise Möhren, Kohlrabi, Gurke, Paprika und Co., die extrem kalorienarm sind – aber reich an Stoffen, die eine positive Wirkung auf die Gesundheit haben. Zum Frühstück oder/und Abendbrot können sie gut als Beilage



Gesunde Vielfalt – bunt und lecker.

serviert werden und eignen sich auch prima als Knabberien für zwischendurch.

Eine warme Mahlzeit zu sich zu nehmen, ist nicht immer möglich, weil es keine Kantine an Bord gibt. Oder die Arbeitsteilung ist so, dass die Besatzungsmitglieder das Essen nicht zusammen vorbereiten, geschweige denn auch noch in Ruhe gemeinsam einnehmen können. Es braucht nicht immer eine warme Mahlzeit, um sich ausgewogen zu ernähren, macht es aber einfacher, weil gerade warmes Essen gut in der Zusammenstellung variiert werden kann.

Versteckte Fette meiden

Im Zeitalter der Tiefkühlkost stehen eine Vielzahl an Gemüse- und Obstsorten zur Verfügung, und man kann sehr viel verschiedene Essensvariationen zubereiten. Da sie kurz

nach der Ernte tiefgefroren werden, enthalten sie oft sogar noch mehr Vitamine und Inhaltsstoffe, als frische Ware mit „langem“ Weg vom Feld zum Verbraucher. Sie sind gut als Gemüsemahlzeit und Beilage zu nutzen. Gerade für diejenigen, die für sich allein kochen, gibt es zusätzlich den Vorteil, dass sie aus den Gefrierpackungen kleine Mengen entnehmen und den Rest wieder in den Gefrierschrank geben können. So können kleine Mengen Gemüse auch gut gemischt werden. Da das Gemüse schon gewaschen, geputzt und geschnitten ist, spart es auch Zeit bei der Vorbereitung.

Wie in vielen Haushalten finden nicht nur tiefgefrorenes Obst und Gemüse den Weg in die Kühltruhe, sondern auch tiefgefrorene Fertigprodukte. Hierbei sollte man beachten, dass sie nicht zu süß sind und nicht zu viele Kalorien enthalten. Gerade bei Fertigprodukten finden sich oft versteckte

Fette. Auf den Verpackungen sind i.d.R. die Kalorien angegeben. Wenn es denn ab und an mal ein Fertigprodukt sein soll, dann bitte ein Produkt mit wenigen Kalorien.

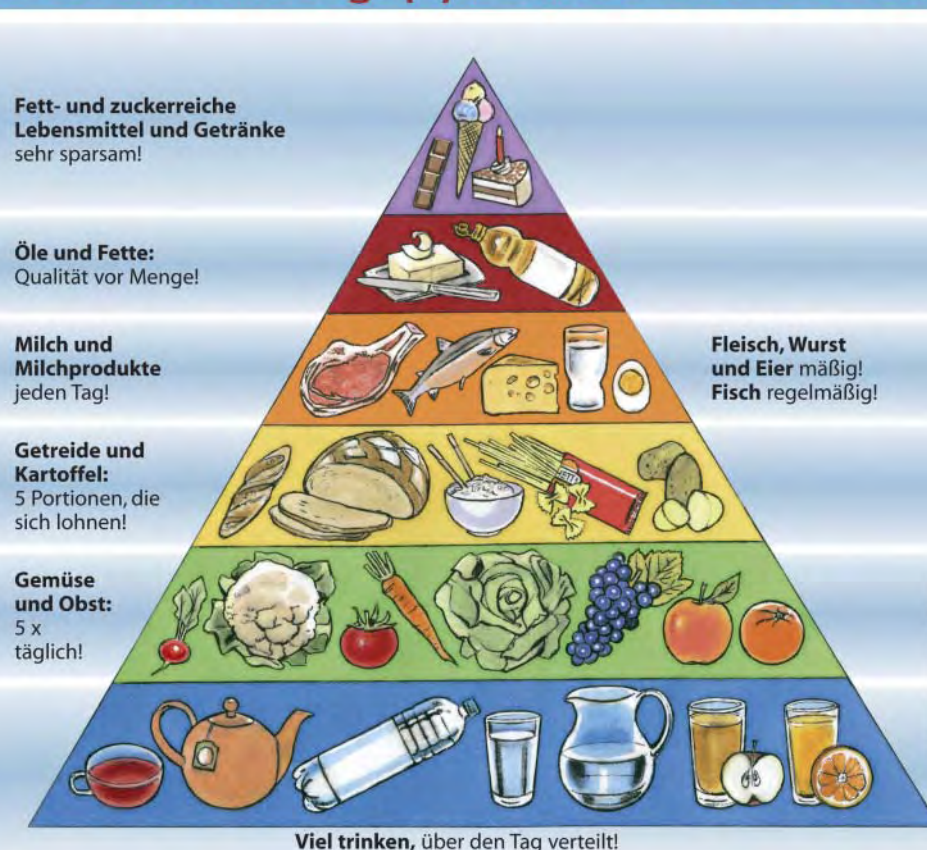
Beim Einkauf sollte bei allen Tiefkühlprodukten darauf geachtet werden, dass sie auch tiefgefroren bleiben. In jedem Lebensmittelgeschäft gibt es Tragetaschen speziell für Tiefkühlprodukte, die sich gut für den Transport vom Geschäft bis zur Kühltruhe eignen. Es ist wichtig die Kühlkette einzuhalten, weil sich sonst Keime – mit unangenehmen Folgen – rasant vermehren können.

Wer beim gesunden und ausgewogenen Kochen Unterstützung braucht, findet eine Fülle an Ratgebern und Kochbüchern. Für den Alltag reicht ein Grundkochbuch. Mit gesunder und ausgewogener Ernährung tut man nicht nur seinem Körper etwas gutes, sondern auch das Wohlbefinden steigt. Guten Appetit!



Frisch zubereitet schmeckt's am besten.

Die Ernährungspyramide baut auf!



Neue Kennzeichnung für Gefahrstoffe

Vereinheitlichung mit dem Global Harmonisierten System (GHS)

GHS steht für: Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals und ist ein wichtiger Bestandteil des künftigen Chemikalienrechts. Der Übergang zu diesem neuen Einstufungs- und Kennzeichnungsstandard wird hohe Anforderungen an die Unternehmen, auch in der Binnenschiffahrt, stellen.

In Zukunft werden weltweit alle Chemikalien nach den gleichen Kriterien eingestuft und mit den gleichen Symbolen gekennzeichnet. Egal ob in China, den USA oder Europa, jeder erkennt am Symbol, wenn etwas z.B. giftig, ätzend, explosiv, entzündbar oder wassergefährdend ist.

Stoffe können bis zum 01.12.2010 gemäß der Stoffrichtlinie (67/548/EWG) und Gemische bis zum 01.06.2015 gemäß der Zubereitungsrichtlinie (1999/45/EG) eingestuft, gekennzeichnet und verpackt werden. Hersteller und Importeure können die neuen Einstufungen und Kennzeichnungen gemäß GHS aber auch schon vor diesen Terminen verwenden. In der Übergangszeit vom 01.12.2010 bis zum 01.06.2015 müssen Stoffe sowohl gemäß der Stoffrichtlinie 67/548/EWG als auch gemäß der GHS-Verordnung eingestuft und gekennzeichnet werden.

Das Ziel dieser Verordnung ist es, zu bestimmen, welche Eigenschaften von Stoffen und Gemischen zu einer Einstufung als gefährlich führen soll-



Auch Gefahrstoffe an Bord fallen unter die neue Kennzeichnung.

ten, damit die Gefahreneigenschaften von Stoffen und Gemischen korrekt ermittelt und ihre Gefahren entsprechend angegeben werden können. Zu solchen Eigenschaften sollten sowohl die physikalischen

Gefahren als auch die Gefahren für die menschliche Gesundheit und die Umwelt, einschließlich der Gefahren für die Ozonschicht, gehören. Daraus soll sich eine weitere Verbesserung von Arbeits-

sicherheit, Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutz, sowie Transportsicherheit durch Harmonisierung mit dem Transportrecht für gefährliche Güter ergeben.

Diese Zielsetzung wird sich selbstverständlich auch auf die Binnenschiffahrt in den unterschiedlichsten Bereichen auswirken. Konkret wurden bisher bereits die Einstufungskriterien für die aquatische Toxizität, längerfristige gesundheitliche Gefahren (CMR-Stoffe) und den physikalisch-chemischen Eigenschaften im ADN/ADN übernommen.

Aber auch im Arbeits- und Gesundheitsschutz, in den Bereichen Kennzeichnung, Unterweisung und Betriebsanweisungen werden sich Änderungen ergeben. Die wesentlichsten Änderungen für den Umgang und den Transport von Gefahrstoffen/Gefahrgut, werden in der Kennzeichnung (Piktogramme), in den Gefahrenhinweisen (R-Sätze) und den Sicherheitsratschlägen (S-Sätze) auftreten.

Nach Chemikalienrecht gibt es bisher sieben Piktogramme zum Umgang und mindestens 15 zum Transport, die durch 67 Gefahrenhinweise (R-Sätze) und 64 Sicherheitsratschläge (S-Sätze) ergänzt werden. Mit GHS wird es neun Piktogramme und 71 Gefahrenhinweise (H-Sätze) mit 135 Sicherheitsratschlägen (P-Sätze) geben. Die Piktogramme werden um die Signalwörter „Gefahr“ oder „Achtung“ ergänzt.

Zahn- und Brillenschäden

Wann werden Kosten für Brille und zahnärztliche Behandlungen ersetzt?

Gerade an Bord eines Binnenschiffs kann es leicht dazu kommen: Eine Sekunde nicht richtig aufgepasst, das Gleichgewicht ist verloren und ein Sturz vorprogrammiert. Bei einem Sturz aufs Gesicht kann es durch den Aufprall dann beispielsweise zum Verlust eines Schneidezahnes oder auch zur Beschädigung der Brille kommen.

Immer wieder gehen aus Anlass eines Arbeits- oder Wegeunfalls bei der BGF Anträge ein, mit denen Versicherte die Kosten für eine neue Brille oder für zahnärztliche Behandlungen einschließlich der Versorgung mit Zahnersatz geltend machen. Aber unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang übernimmt die gesetzliche Unfallversicherung Kosten für Zahn- und Brillenschäden?

Zahn-ersatz

Eine der Aufgaben der gesetzlichen Unfallversicherung ist es, im Falle eines Arbeitsunfalls mit allen geeigneten Mitteln die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit des Verletzten wiederherzustellen. Dies gilt auch bei Zahn- und Brillenschäden, sofern sich die Unfallfolgen aus dem Arbeitsunfall ergeben. Hierbei sind jedoch von den Anspruchsvoraussetzungen und vom Leistungsumfang her zwei Fälle zu unterscheiden: der Gesundheitsschaden und die Beschädigung bzw. der Verlust eines Hilfsmittels (Sachschaden).

Wird durch einen Arbeitsunfall ein gesunder Zahn beschädigt und durch eine Zahnprothese ersetzt, handelt es sich um einen Gesundheitsschaden. Die Verordnung erfolgt im Rahmen einer ambulanten Heilbehandlung, denn gemäß § 27 Abs. 1 SGB VII umfasst die Heilbehandlung auch die zahnärztliche Behandlung inklusive der Versorgung mit Zahnersatz. Auch bei künftig notwendigen Behandlungen an der Zahnprothese besteht in diesem Fall Anspruch auf zahnärztliche Behandlung, denn der Zahnersatz ist ein im Rahmen der Heilbehandlung notwendig gewordenen Hilfsmittel.

Genau wie bei der Schädigung eines gesunden Zahnes verhält es sich bei einer erstmaligen Beeinträchtigung des Sehvermögens: Tritt durch einen Arbeits- oder Wegeunfall eine Augenverletzung ein, die zu einer Sehbehinderung führt, so erhält der Versicherte von der BG Kostenersatz für die dadurch notwendig werdende Brille. Es handelt sich bei der erstmaligen Versorgung mit einer Brille um eine Rehabilitationsmaßnahme. Denn durch die Brille wird die unfallbedingte Verminderung der Sehkraft, der Gesundheitsschaden, ausgeglichen. Die notwendige Brillenversorgung wird ebenfalls im Rahmen der Heilbehandlung gemäß § 27 Abs. 1 in Verbindung mit § 31 Abs. 1 SGB VII erbracht. Der Versicherte hat – analog zu unserem Fall mit den Zähnen – immer wieder Anspruch auf eine neue Brille;

besonders dann, wenn sich die durch den Versicherungsfall bedingte Sehinderung verschlimmert.

Anders verhält es sich jedoch, wenn der Versicherte bereits vor dem Arbeitsunfall Zahnprothesen- oder Brillenträger war. Kommt es im Rahmen des Versicherungsfalls zu einem Schaden am bereits prothetisch versorgten Gebiss, hat der Versicherte nur Anspruch auf einmaligen Ersatz, denn es handelt sich um keinen echten Gesundheitsschaden, sondern vielmehr um einen Sachschaden (§ 8 Abs. 3 in Verbindung mit § 27 Abs. 2 SGB VII).

Heilbehandlung

Ebenso verhält es sich bei Versicherten, die zum Zeitpunkt des Arbeitsunfalls bereits Brillenträger waren: Wurde eine Sehhilfe durch einen Arbeits- oder Wegeunfall beschädigt oder zerstört oder ist sie nicht mehr aufzufinden, so besteht ebenfalls Anspruch auf Wiederherstellung bzw. Ersatz. Voraussetzung für einen Anspruch auf Erstattung besteht folglich nur, wenn alle Kriterien eines Arbeitsunfalls erfüllt sind, d.h. dem Schadenseintritt insbesondere eine äußere Einwirkung auf den Körper des Versicherten (Unfallereignis) vorangegangen ist. Zum anderen besteht ein Anspruch auf Erstattung nur bei bestimmungsgemäßem Gebrauch der Brille zum Unfallzeitpunkt.

Angehörige im Handy markieren

Retter und Ambulanzfahrer haben bemerkt, dass beim Straßenunfall die meisten Verwundeten ein Mobil-Telefon bei sich haben. Bei dessen Einsatz weiß man aber nicht, wer aus den langen Kontaktlisten angerufen werden muss.

Ambulanzfahrer haben vorgeschlagen, dass jeder in seine Kontaktlisten die im Notfall zu kontaktierende Person unter demselben Pseudo eingibt: Das international anerkannte Pseudo ist: ICE (= In Case of Emergency). Unter diesem Namen sollte man die Person eintragen, welche im Notfall durch Polizei, Feuerwehr oder Erste Hilfe anzurufen ist. Sind mehrere Personen zu kontaktieren, braucht man ICE1, ICE2, ICE3, usw. Das ist leicht, kostet nichts, kann aber viel bringen.

Neuer Containerlinienverkehr per Schiff zwischen Hamburg – Berlin

Die MS Shirkan startete am 30. Juli zum ersten Mal von Berlin aus in Richtung Hamburg. Sie ist die erste Containerlinienschiffverbindung zwischen der Elb- und der Spree-metropole. Die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) hat für diesen Dienst die MS Shirkan von der DTG (Deutsche Transport Genossenschaft Binnenschiffahrt eG) gechartert und befrachtet das Schiff zusammen mit der Hamburger Konrad Zippel Spediteur GmbH. Wöchentlich werden nun bis zu 54 Container auf dem 85 m langen Schiff zwischen der Hauptstadt und der Hansestadt transportiert. Für einen Umlauf werden acht Tage benötigt.

Einmal im Jahr an Unterweisung denken

Sie ist zur Gefährdungsabwehr elementar

Ein Praktikant verbringt seinen ersten Tag an Bord eines Gütermotorschiffs. Kurz nach der Begrüßung und dem Kennlernen der Kollegen und des Schiffes erhält der Neue eine Rettungsweste. Er wird dabei darauf hingewiesen, wie groß die Gefahr des Ertrinkens beim Überbordgehen ist. Die Schutzmaßnahmen Benutzen von Handläufen und das Setzen von Geländern am Gangbord werden erläutert. Schließlich dient die Rettungsweste als Notfallmaßnahme im Unglücksfall. Der Schiffsführer übergibt ihm nicht nur die Rettungsweste, sondern erklärt ihm, wann und warum er sie tragen soll. Er erklärt ihm die Funktionsweise und wie er die Weste anziehen soll. Auch auf Fehler, die man beim Gebrauch der Weste machen kann, wird der Neue hingewiesen. Beispielsweise wird die Weste nicht unter der Regenjacke, sondern als oberstes Kleidungsstück getragen.

Bei der Information handelt es sich um eine Unterweisung zu Beginn einer neuen Tätigkeit. Neben der Reduzierung der offensichtlichen Ertrinkungsgefahr gibt es auch einen rechtlichen Hintergrund für die Durchführung von Unterweisungen. Im Arbeitsschutzgesetz, in der Gefahrstoffverordnung und in Unfallverhütungsvorschriften werden Unterweisungen gefordert.

Wer muss unterweisen? Dies ist vom Grundsatz der Unternehmer. Er hat diese Pflicht fast immer auf den verantwortlichen Schiffsführer an Bord übertragen. Es können auch sachkundige erfahrene Mitarbeiter beauftragt werden, andere zu unterweisen.

Was ist zu unterweisen? Inhalte einer Unterweisung sind die Gefahren bei der Arbeit der Beschäftigten und die Maßnahmen zur Verhütung der auftretenden Gefährdungen. Man unterscheidet „Allgemeine Unterweisungen“, „Arbeitsplatzbezogene Unterweisungen“ und „Unterweisungen aufgrund persönlichen Fehlverhaltens“. Zu den „Allgemeinen Unterweisungen“ zählen z.B. das Tragen von Schutzschuhen auf dem Gütermotorschiff und das Rauchverbot außerhalb der Wohnung auf dem Tankschiff.

Bei den „Arbeitsplatzbezogenen Unterweisungen“ sind das Tragen von Gehörschutz im Maschinenraum oder das Tragen der Rettungsweste bei Außenbordarbeiten typische Beispiele. „Unterweisungen bei Fehlverhalten“ sollen auch dem

Betroffenen zeigen, dass der Vorgesetzte das Fehlverhalten bemerkt hat und dies in der Zukunft nicht mehr akzeptieren wird.

Wie oft und wann ist zu unterweisen? Um Gefahren zu erkennen und das Richtige zu tun, um Gefahren durch Schutzmaßnahmen zu minimieren, muss der Betroffene die Gefahr kennen. Deshalb findet vor einer neuen Tätigkeit die Unterweisung statt. Unterweisungen sollen Bekanntes in Erinnerung rufen und wieder auffrischen. Aus diesem Grund sind Wiederholungen notwendig; spätestens einmal jährlich, für Auszubildende halbjährlich. Spezielle Arbeitsschutzvorschriften können die Zeiträume verkürzen.

Wie sind Unterweisungen durchzuführen? Sicherheitsunterweisungen können ein kurzes Gespräch aus aktuellem Anlass, ein Kritikgespräch bei Fehlverhalten, praktische Übungen (Umgang mit dem Feuerlöscher oder der Löschdecke) oder geplanten Wiederholunterweisungen mit einem größeren Teilnehmerkreis sein. Bei der Unterweisung ist der Umfang auch dem jeweiligen Kenntnisstand der Teilnehmer anzupassen.

Schriftlicher Nachweis

Anhand konkreter Betriebsanweisungen, z.B. „Containerumschlag auf Binnenschiffen“, können Gefahren, Schutzmaßnahmen und Verhaltensregeln, das Verhalten bei Störungen und die Erste-Hilfe-Maßnahmen unterwiesen werden.

Wie werden Unterweisungen nachgewiesen? Der Nachweis muss schriftlich erfolgen. Dabei ist das Datum, die Themen der Unterweisung, der Unterweiser und die unterwiesenen Personen, mit Unterschrift, zu erfassen.

Welche Hilfsmittel gibt es? Die Mappe „Unterweisung leicht gemacht“ mit Unterweisungskarten der BGF. Darin sind u.a. enthalten: Pflichten aller Beschäftigten im Arbeitsschutz, Erste Hilfe, Brandschutz, Rettungswesten, Containerumschlag.

Betriebsanweisungen, Sicherheitsdatenblätter von Gefahrstoffen, Bedienungsanleitungen von Maschinen und Geräten liefern wertvolle Hinweise zu bestimmungsgemäßem Gebrauch und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr.

Weiterhin kann die Fachkraft für Arbeitssicherheit oder der Betriebsarzt zu speziellen Fragen beratend hinzugezogen werden.



Auch beim Koppeln gilt es Gefahren zu vermeiden.

Praxis-Tipp: Augen auf für die Sicherheit

Wie oft kommt es vor, dass Reparaturen an Maschinen, Motoren oder anderen Gerätschaften an Bord erledigt werden müssen? Auf dem einen Schiff häufiger, auf dem anderen Schiff eher selten, aber ganz ohne geht es bestimmt nie. Je nach Aufwand und Schaden wird eingeschätzt, kann oder darf die Reparatur alleine durchgeführt werden oder muss der „richtige“, der gelernte Fachmann ans Werk.

Wie auch immer, zunächst muss zur Schadensuche möglicherweise das eine oder andere Teil abgebaut oder entfernt werden. Besondere Beachtung gilt dabei den Schutzeinrichtungen. Bei normalem Betrieb sollen sie vor dem unbeabsichtigten Berühren von heißen Teilen oder dem Einzug in laufende sich drehende Teile schützen. Hier ist es ein Schutzblech, da ein Gitter, das abgebaut werden muss. Häufig müssen auch die Flurplatten im Maschinenraum gelöst und zur Seite gelegt werden.

Nun sind plötzlich Gefahrenquellen aufgetaucht, die im normalen Betrieb nicht vorhanden waren und die so auch (wahrscheinlich) nicht

in der Gefährdungsbeurteilung berücksichtigt wurden. Es ist zwar möglich, allgemein auf die besonderen Umstände bei Reparaturen hinzuweisen, jedoch ist es bei der Vielzahl möglicher „Brennpunkte“ schwierig, alles zu erfassen.

Deshalb muss vor oder zumindest unmittelbar nach dem Beseitigen der Schutzvorrichtung eine Absicherung der Gefahrenstelle erfolgen. Ist die elektrische Leitung stromfrei, der Wasserhahn abgesperrt, die Hydraulik ohne Druck? Oder kann sich sonst irgendwas in Bewegung setzen, womit man in diesem Augenblick nicht rechnet?

Im Anschluss an die Reparaturen – ob durch den Fachmann oder mit eigenen Mitteln – ist eine Überprüfung aller Funktionen notwendig. Das bedeutet: Sind die Sicherungen wieder eingeschaltet oder ist wieder Druck auf der Wasser-, Luft- oder Hydraulikleitung? Sind andere Maßnahmen, die zum Schutz oder auch nur zur Möglichkeit der Reparatur nötig wurden, beseitigt oder aufgehoben? Sind die Schnellschlüsse geöffnet und ist Öl aufgefüllt worden? Alles banale Sachen, die allerdings großen Schaden an-

richten können, wenn sie denn vergessen werden.

Nach nun erfolgreich verlaufendem Test steht der aus Arbeitssicherheitssicht wichtigste Punkt an: Das Wiederanbringen sämtlicher Schutzeinrichtungen. Ob eine kurze Frist zum Anbringen der Schutzeinrichtungen gegeben werden kann, damit die durchgeführten Reparaturmaßnahmen kontrolliert werden können, ist zweifelhaft. Leider kommt es sehr häufig vor, dass z.B. Schutzbleche von drehenden Teilen auch Jahre später noch irgendwo herumliegen. Die Antwort auf die Frage, warum dieses Teil nicht angebracht wurde, lautet dann oftmals: „Ich wollte noch kontrollieren, ob die Verschraubung dicht ist!“ Eine Antwort, die nach so langer Zeit wohl kaum gelten kann. Natürlich ist nicht jeder Schiffseigner oder Schiffsführer so verantwortungslos. Dennoch gilt: Augen auf für Sicherheit! oder mal überlegen: Wo war die letzte Reparatur und sind die Sicherheitseinrichtungen wieder im betriebssicheren Zustand. Wenn nicht, schnell ran bevor sich jemand verletzt und der Ärger da ist.

Seminarangebote 2009/2010

1. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für Versicherte in der Binnenschifffahrt			
Nummer	Zielgruppe/Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
Fachkräfte für Arbeitssicherheit			
S6/02570	Fortbildungsseminar für Fachkräfte mit abgeschlossener Berufsausbildung (Gefahrstoffverordnung, Explosionsschutzdokument, Hautbelastungen, Hauterkrankungen)	22. 02. 10 – 24. 02. 10	Sellinghausen
Sicherheitsbeauftragte/Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt			
G6/02571	Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte	25. 01. 10 – 29. 01. 10	Sellinghausen
G6/02572	Fortbildungsseminar für Sicherheitsbeauftragte	10. 02. 10 – 12. 02. 10	Sellinghausen
Berufsanfänger/Auszubildende			
F6/02574 F6/02575	Einführungsseminar für Berufsanfänger in der Binnenschifffahrt	30. 11. 09 – 11. 12. 09 19. 04. 10 – 30. 04. 10	Duisburg Duisburg
Fahrgastschiffer und Mitarbeiter in der Bordgastronomie			
F6/02576 F6/02577 F6/02578 F6/02579	Fortbildungsseminar „Sicheres Arbeiten durch sicheres Auftreten in Konfliktsituationen“ (Leichter Umgang mit „schwierigen“ Fahrgästen oder wie löse ich kreativ und konstruktiv ein Problem.)	10. 11. 09 – 11. 11. 09 17. 11. 09 – 18. 11. 09 01. 02. 10 – 03. 02. 10 02. 03. 10 – 03. 03. 10	Raum Hamburg Bodensee Boppard Berlin
Bootsvermietung			
F6/02580	Arbeits- und Gesundheitsschutz für Mitarbeiter in der Bootsvermietung	23. 11. 09 – 25. 11. 09	Sellinghausen
Mitarbeiter aus allen Bereichen der Binnenschifffahrt			
F6/02581 F6/02582	Seminar Rettungsweste	25. 11. 09 – 27. 11. 09 08. 02. 10 – 10. 02. 10	Sellinghausen Sellinghausen
G6/02583 G6/02584	Arbeits- und Gesundheitsschutz in der Binnenschifffahrt Teil 1 Teil 2	17. 02. 10 – 19. 02. 10 15. 03. 10 – 17. 03. 10	Sellinghausen Sellinghausen

2. Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzseminare für alle Gewerbebezüge			
Nummer	Seminartitel	Seminartermin	Seminarort
H6/02585 H6/02586	Führungskräfteseminar Gefährdungsbeurteilung – Betriebsanweisung – Unterweisung	20. 10. 09 – 22. 10. 09 23. 03. 10 – 25. 03. 10	Bad Hersfeld Bad Hersfeld
F6/02587 F6/02588	Kompetent unterweisen	27. 10. 09 – 29. 10. 09 09. 03. 10 – 11. 03. 10	Bad Hersfeld Bad Hersfeld
F6/02589 F6/02590 F6/02591	Stressbewältigung am Arbeitsplatz	02. 11. 09 – 04. 11. 09 24. 02. 10 – 26. 02. 10 10. 05. 10 – 12. 05. 10	Sellinghausen Sellinghausen Sellinghausen
F6/02592 F6/02593 F6/02594 F6/02595	Gesundheit am Arbeitsplatz – gewusst wie: Rückenprobleme, Übergewicht und Stress Ursachen und Möglichkeiten der Vorsorge	12. 10. 09 – 14. 10. 09 20. 11. 09 – 22. 11. 09 26. 02. 10 – 28. 02. 10 19. 07. 10 – 21. 07. 10	W Sellinghausen Sellinghausen Sellinghausen
F6/02596 F6/02597	Grundlagen im betrieblichen Brandschutz	02. 12. 09 – 03. 12. 09 13. 04. 10 – 14. 04. 10	Duisburg Duisburg

W = Seminar für Wiederholer

Teilnahmeberechtigt sind Versicherte und Unternehmer der Mitgliedsbetriebe der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen.

Die Kosten der Seminare einschließlich Anreise-,

Unterbringungs- und Verpflegungskosten für die Teilnehmer trägt die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, die Lohn- und Gehaltsfortzahlung der Arbeitgeber.

Alle Anmeldungen erbitten wir schriftlich an die BGF, Referat Binnenschifffahrt, Postfach 21 01 54, 47023 Duisburg, Tel. (02 03) 29 52-112/153 oder Fax (02 03) 29 52-135. E-Mail: uklein@bgf.de.

Mitmachen und gewinnen

Demonstration (Kzw.)	franz. Kartenspiel	afrikan. Staat	Warenart, Wertgruppe	Körperglied	öffentl. Anhörung	afrikan. Strom	Aufwieger	Wasserpflanze	Biene
→	↓	↓	Vorfahr	→	↓	↓	Hauptstadt von Togo	→	7
Tag der Kreuzigung Christi	→							glänzender Stoff	Strom in Ostsibirien
Singstimme	→	1	Produkt zur Bierherstellung	→			kleines Lasttier	→	5
Schiff, Rohrlicht	→			Arbeitsgebiet, Amtsbereich		asiatisches Efeu-gewächs	→	heilig	Bienen-zucht
dt. Physiker	6	Nebenbuhler	Auswandererin	→		↓	2		↓
→		↓		Fluss zur Rhône			Witterungsverhältnisse	→	
verschieden	Schneehütte		Eigentümer	→			über-menschl. Wesen		Zahlwort
→	↓				Pfeifen-tabak	→		↓	Europäer
Meeres-frucht	→		3			franz. Strom	→		↓
Trocken-raum der Erde			Zirkus-manege	→			anhänglich	→	
→					Mineralien-gemenge	→	8		

1

2

3

4

5

6

7

8

Die Buchstaben von 1 – 8 ergeben die gesuchte Lösung.

Schreiben Sie sie auf eine Postkarte und ab geht die Post, denn dann haben Sie die Chance zum

1. Preis: € 50,–
2.-5. Preis je: € 25,–

Teilnahmeberechtigt an diesem Kreuzwort-Rätsel sind alle Mitglieder und Versicherte der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen mit Ausnahme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Angehörigen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Einsendungen unter genauer Absenderangabe einschließlich der Angabe, auf welchem Schiff und in welchem Unternehmen der Absender tätig ist, an die BGF, Abt. GBI, Redaktion Der Fahrensmann, Postfach, 22757 Hamburg.

Einsendeschluss: 31. Oktober 2009

Auflösung aus Fahrensmann 2/2009: PRAEVENTION

Gewinner aus 2/2009

1. Preis € 50,–
Gerhard Stefan
MS „Charlien“
30559 Hannover

2. Preis € 25,–
Brigitte Brüggemann
MS „Fahrwohl“
32423 Minden

3. Preis € 25,–
Bea Thiele
MS „Capri“
32427 Minden

4. Preis € 25,–
S. und H. Roy-Choudhury
Hadag Seetouristik
22523 Hamburg

5. Preis € 25,–
Wolf-Dieter Sonnenberg
FGS „Seelandperle“
06507 Bad Suderode

„Innerorts – Gemeinsam sicher leben!“

Schwerpunktaktion zum innerörtlichen Straßenverkehr geht in die zweite Runde

In Ortschaften teilen sich Fußgänger und Radfahrer, Auto-, Lkw-, Bus- und Motorradfahrer einen Verkehrsraum. Viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer treffen so innerorts aufeinander. Dies bedeutet ein erhöhtes Konfliktpotenzial und leider auch mehr Unfälle.

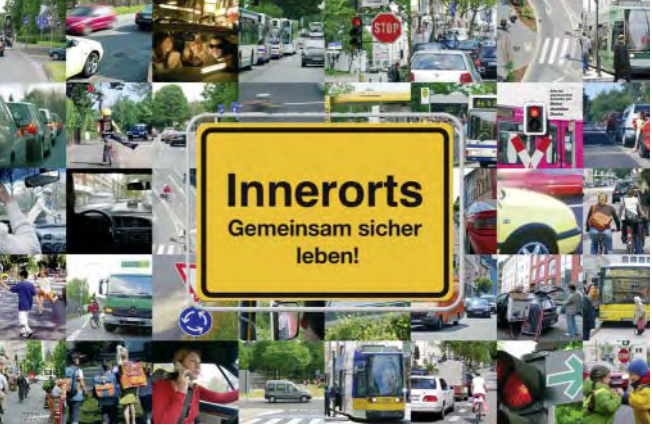
Die diesjährige gemeinsame Verkehrssicherheitsaktion der gewerblichen Berufsgenossenschaften, der Unfallkassen und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e.V. (DVR) steht deshalb unter dem Motto „Innerorts – Gemeinsam sicher leben!“. Mit dem Ziel, die vielfältigen Unfallrisiken innerorts aufzuzeigen, werden 2009 vor allem die Themen Lieferverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Kindersicherheit und Radfahren behandelt und wichtige Tipps für verkehrssicheres Verhalten gegeben. Aber auch andere Aspekte, wie das Verhalten an Zebrastreifen und unangepasste Geschwindigkeit, werden im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion aufgegriffen.

2008 hatten die Initiatoren den ersten Teil der Schwerpunktaktion unter das Motto „Innerorts – Raum für alle!“ gestellt. Das Unfallgeschehen – fast 70 Prozent der Unfälle mit Personenschäden ereignen sich in Ortschaften –, die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen und die Themenvielfalt sind nun Anlass, sich weitergehend intensiv mit dem Problemfeld des innerörtlichen Straßenverkehrs zu beschäftigen.

Informieren Sie sich auf der Internetseite www.innerorts-gemeinsam-sicher-leben.de. Dort stehen neben umfassenden Hintergrundinformationen, Video-Clips und einem interaktiven Spiel auch aktuelle Ergänzungen zum Thema für Sie bereit.

Das bewährte Gewinnspiel lockt auch in diesem Jahr mit attraktiven Preisen!

Sie finden es auf Seite 8. Einsendeschluss ist der 31. 12. 2009.



Motto der Verkehrssicherheitsaktion.

Mit guter Kleidung durch den Winter

Schutz bei Anstrengung in der Kälte

Trotz Klimawandel und hoffentlich einem schönen Altwintersommer sollte man sich schon einmal Gedanken über geeignete Winter- und Witterschutzbekleidung machen. In der Binnenschifffahrt müssen viele Beschäftigte ihre Arbeit in kalter Umgebung und bei schlechten Witterungsverhältnissen durchführen. Anspruchsvolle Kleidung ist daher im Alltag enorm wichtig.

Sich gegen Kälte zu schützen ist eigentlich kein Problem, denn es würde ausreichen, einfach genügend Kleidung übereinander zu ziehen oder bei Regen einfach etwas Wasserdichtes, wie die gute alte Öljacke, zu tragen.

Ein Problem entsteht jedoch durch die Wärmewirkung unter der Kleidung. Phasen mit hoher Arbeitsbelastung, mit Anstrengung, führen zu erhöhter Wärmeproduktion des Körpers und damit zu vermehrter Schweißproduktion. Schweiß wird in die Kleidung transportiert und dort teilweise angesammelt. Angesammelter Schweiß in der

Kleidung senkt aber deren Isolationsvermögen. In den anschließenden Bewegungspausen friert man, da die Wärmeproduktion des Körpers niedriger ist und die Isolation gegen Kälte fehlt. Es kommt zur Gefahr einer Erkältung. Geeignete Kleidung soll verhindern, dass man in Arbeitspausen friert oder in Arbeitsperioden überhitzt wird. Sie entscheidet über Komfort und Wohlbefinden bei der Arbeit.

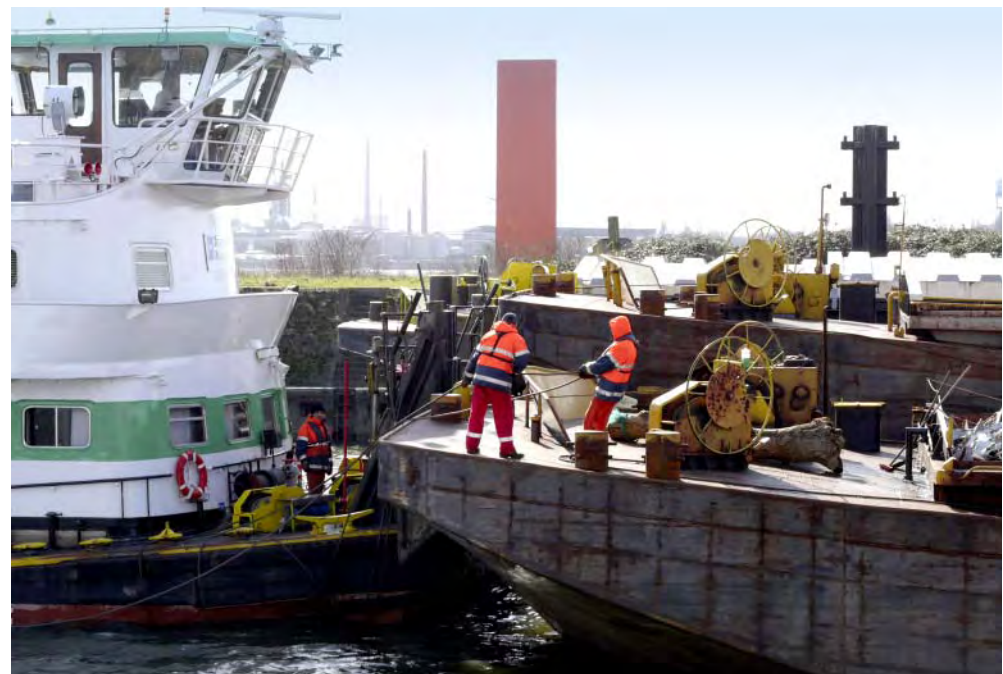
Winddichter Abschluss

Entscheidend ist ein spezieller Aufbau vor allem bei der Kälteschutz-Unterkleidung, um Schweiß möglichst schnell weg von der Haut nach außen zu bringen, Regen aber nicht durchzulassen. Als Abschluss ist dann ein wind- und regendichter Overall (oder eine Jacke und Hose) aus Mikrofaser zu tragen.

Keine oder falsche Schutzkleidung stellt eine Gefahr für

die Gesundheit der Mitarbeiter dar. Die üblichen Erkrankungsbilder sind rheumatische Erkrankungen und Durchblutungsstörungen sowie eine Minderung der Körperabwehrkräfte, was zu Erkältungskrankheiten mit Reduzierung der Beobachtungs- und Reaktionsfähigkeit führen kann und damit einhergehend einer Verminderung der Sicherheit bei der Arbeit.

Die Anschaffung geeigneter Schutzkleidung trägt mit dazu bei, die Zahl der Krankheits-tage von Beschäftigten zu reduzieren, und ist daher aus gesundheitlicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll. Trageversuche in Skandinavien, Nordamerika und im Winter 1998 auch in Deutschland haben mit Kälteschutz-Unterwäsche positive Ergebnisse gebracht: Senkung des Krankenstands und der damit verbundenen Kosten um bis zu 50 %. Für die Binnenschifffahrt mit den ständig wechselnden Arbeitsbedingungen (Zugluft, Ruhephasen in oft überheizten Räumen und Arbeiten unter



Kälteschutz und Rettungsweste müssen aufeinander abgestimmt werden.

extremen Witterungsbedingungen) sicherlich ein lohnender Ansatz.

Thermounterwäsche gibt es in jedem guten Sportgeschäft und manchmal sogar bei den Discountern. Sie muss aber mit dem CE-Zeichen versehen sein.

Grundsätzlich ist vor jeder Auswahl von Schutzkleidung vom Arbeitgeber eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen, die die jeweiligen Einsatzbe-

dingungen berücksichtigt und eine geeignete Auswahl trifft. Entsprechend dem im Rahmen dieser Gefährdungsbeurteilung ermittelten Risiko ist die Schutzkleidung auszuwählen und zur Verfügung zu stellen; diese muss den Anforderungen der PSA-Richtlinie (8. Verordnung zum Gerätesicherheitsgesetz) entsprechen.

Hierzu gehört auch die Auswahl der zur Kleidung passenden Rettungsweste. Bei

Verwendung von Kälteschutzkleidung ist eine automatisch aufblasbare Rettungsweste nach DIN EN ISO 12402 Teil 2 mit einem Auftrieb von 275 N einzusetzen, um den unkontrollierten Lufteinschlüssen in der Bekleidung entgegenwirken zu können. Letztendlich muss auch berücksichtigt werden, dass das Tragen von Schutzkleidung organisiert und überwacht werden muss.

Übergangsfristen bei Umbauten

Bestandsschutz gilt nur unter bestimmten Voraussetzungen

Ein wirtschaftliches Führen eines Binnenschiffs-Unternehmens ist nur bei regelmäßiger Erhaltungsinvestition möglich. Stehen größere Investitionen an, stellen sich manchmal Fragen wie: Sollte ich mein nicht mehr zeitgemäßes Vorschiff durch das gut erhaltene Vorschiff eines Havaristen ersetzen? Sollte ich mein Tankschiff, das nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben ist, zum Güterschiff umbauen? Mit geringeren Investitionen als bei Neubauten oder Teil-Neubauten kann durch einen Umbau die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens steigen.

Doch Vorsicht: Jedem ist klar, dass bisher in Anspruch genommene Übergangsfristen nicht weiter zur Anwendung kommen können, wenn man neu baut oder ganze Schiffsteile durch neue ersetzt. Aber auch beim Ersatz durch gebrauchte Schiffsteile oder bei Großumbauten zur Änderung des Verwendungszwecks eines Schiffes dürfen Übergangsfristen, wie sie u.a. in Kapitel 24 des Anhangs II zur Binnenschiffsuntersuchungsordnung genannt sind, nicht in jedem Fall weiter genutzt werden.

Angebaut ist Neubau

Der „Fahrensmann“ will hier ein klein wenig Klarheit schaffen: Generell gilt, beim Zusammenbau von Schiffsteilen wird nur für die Teile Bestandsschutz gewährt, die zu dem Fahrzeug gehören, dessen Schiffsattest erhalten bleibt. Nur für diese Teile können daher Übergangsvorschriften in Anspruch genommen werden. Die anderen, neu ans Schiff angebaute Teile, werden wie ein Neubau behandelt.

Ein Beispiel zur Verdeutlichung: Ein Schiff wird aus zwei älteren Schiffen zusammengesetzt. Von Schiff 1 wird der gesamte Teil außer dem Vorschiff übernommen, von



Bei Umbauten auf neue Bestimmungen achten.

Schiff 2 das Vorschiff. Das zusammengebaute Schiff behält das Schiffsattest von Schiff 1. Beim Vorschiff des zusammengebauten Schiffes entfallen die Übergangsvorschriften. Es muss nun u.a. mit Ankertaschen ausgerüstet werden. Ist ein Bugstrahlruder vorhanden, muss in diesem Fall der Motor typgenehmigt werden.

Was ist bei einer Änderung der Schiffsart, also der Zweckbestimmung des Schiffes, zu beachten? Eine solche Änderung liegt dann vor, wenn für die neue Schiffsart andere sicherheitstechnische Vorschriften gelten als für die alte, wenn also für die neue Schiffsart Sonderbestimmungen der Kapitel 15 bis 22b des Anhangs II der BinSchUO anzuwenden sind, die für die alte Art von Schiffstyp keine Anwendung fanden.

Bei der Änderung der Schiffsart sind alle Sonderbestimmungen und alle spezifischen Vorschriften vollständig einzuhalten; Übergangsbestimmungen können für diese Vorschriften nicht in Anspruch genommen werden. Dies gilt auch für Fahrzeugteile, die von dem vorhandenen Fahr-

zeug übernommen werden und unter diese Sonderbestimmungen fallen.

Drei Beispiele zur Verdeutlichung:

– Ein Güterschiff wird in ein Fahrgastschiff umgebaut. Dann kommt Kapitel 15 Anhang II zur BinSchUO für das gesamte Schiff zur Anwendung, ohne Inanspruchnahme von Übergangsbestimmungen. Zu den übrigen allgemeinen

Komplizierter Bereich

Vorschriften der Kapitel 3 bis 14 dürfen aber die bisher schon genutzten Übergangsvorschriften weiter in Anspruch genommen werden.

– Ein Tankschiff wird in ein Trockengüterschiff umgebaut. Dies stellt keine Änderung der Fahrzeugart dar und die bislang geltenden Übergangsvorschriften für alle nicht umgebauten Teile des Schiffes (im Wesentlichen Vor- und Achterschiff) können weiter in Anspruch genommen werden.

– Ein Tankmotorschiff wird durch die Abtrennung des Vorschiffs und des Ladungsteils sowie eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung in ein Schubboot umgebaut. Alle Übergangsbestimmungen bleiben anwendbar, außer was Kapitel 5, 7, §§ 10.01 und 16.01 betrifft.

Werden jedoch die Abmessungen des Fahrzeugs geändert, kommen die Übergangsbestimmungen nicht mehr auf diejenigen Fahrzeugteile zur Anwendung, die mit dieser Änderung im Zusammenhang stehen (z.B. Abstand des Kollisionsschotts, Freibord, etc.).

Die Anwendung von Übergangsbestimmungen kann eine ganz komplizierte Angelegenheit sein, insbesondere bei Umbaumaßnahmen. Es empfiehlt sich daher dringend, dass rechtzeitig vor Baubeginn, schon in der Anfangsphase der Planung, fachkundiger Rat durch Hinzuziehen der Sachverständigen der ZSUK oder der Technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen eingeholt wird.

Durch Absprachen zu mehr Sicherheit

Immer wieder kommt es zu schweren Stolper- und Sturzunfällen in der Binnenschifffahrt. Erhebliche Schmerzen beim Verunfallen, medizinische Behandlungen und nicht zuletzt auch noch eine Krankschreibung lassen sich bei vernünftiger Planung jedoch vermeiden.

So auch in diesem konkreten Fall: Ein Fahrgastschiff ist nach langer Umbauzeit im Frühjahr 2009 zum Saisonstart zur Freude des Reeders fertig geworden. Natürlich wurde wieder bis zur allerletzten Minute auf der Werft am Schiff gebaut. Wer kennt diesen Zustand nicht, in dem die Beschäftigten aller Branchen den Termindruck durch Schnelligkeit ausgleichen wollen. Hektik ist aber ein schlechter Begleiter.

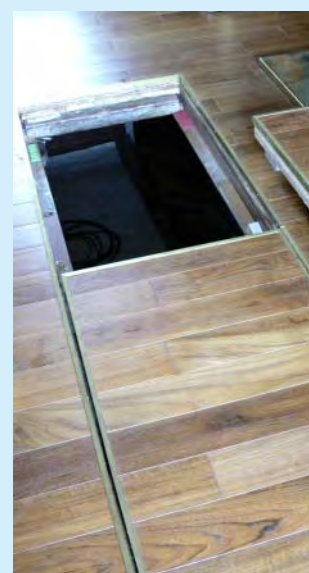
In der Reederei angekommen und weiter vom Termindruck begleitet, war jetzt die Mannschaft mit der Ausrüstung des Schiffes beschäftigt. Der Gastronomiebetrieb bemühte sich, die zahlreichen Utensilien zu verstauen. Dazu wurden alle Staumöglichkeiten genutzt und eine Luke im Verkehrsgang zur Bordküche geöffnet. Ein Mitarbeiter, der noch für die Abrechnung wichtige Unterlagen an Bord zu bringen hatte, betrat während dieser Zeit das Schiff. Er kannte das Schiff zwar, jedoch noch aus der Zeit vor dem Umbau.

Um nicht mehrfach den Weg vom Büro zum Schiff gehen zu müssen, hatte er die Kassenteile und einen Drucker in einen Korb gelegt. Diesen Korb trug er mit beiden Händen vor dem Körper, wodurch sein Blickfeld zum Boden eingeschränkt war. Die geöffnete Luke konnte er dadurch nicht erkennen.

Der Sturz war vorhersehbar. Die Bilge war zwar an dieser Stelle nicht sehr tief, dennoch musste die 3 cm lange Risswunde des Ver-

unfallten am Unterschenkel vom Arzt genäht werden.

Worin ist die Ursache zu sehen? Zum einen haben die „Fachleute“ beim Umbau zwar die großen Änderungen besprochen, leider aber auf wichtige Detaillösungen nicht geachtet. Zum anderen fehlte eine Absperrvorrichtung, um den Zugang/Durchgang im Bereich der



Ungesicherte, offene Luken sind stets eine Gefahrenstelle.

Luke zu sichern. Auch war die Gefährdungsbeurteilung nicht vorhanden bzw. nicht aktualisiert worden. Zudem hatten sich die Mitarbeiter der beiden Firmen wegen des Zeitdrucks keine Zeit für die erforderlichen Absprachen genommen.

Fazit: Solche oder ähnliche Unfälle können vermieden werden. Wenn trotz Zeitdruck Arbeiten besser organisiert werden und Hektik erst gar nicht entsteht, wenn alle Beschäftigten über die möglichen Gefährdungen unterrichtet werden und fehlende Absperricherungen nachgerüstet werden, dann steht einem unfallfreien Arbeiten in Zukunft nichts im Wege.

UNFALL- Chronik

Wie es in der Vergangenheit der Fall war, entstammt die Unfall-Chronik auch diesmal wieder den Unfallanzeigen und ärztlichen Unfallmeldungen, die bei der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen eingehen. Aus Datenschutzgründen erscheint lediglich eine anonymisierte Form. Im Wesentlichen wird jedoch die Original-Meldung wiedergegeben.

★ Der Angestellte eines Wassersportunternehmens fuhr als Fahrer mit einem Boot unter einer Brücke durch. Er richtete sich dabei auf und stieß an die Brücke. Dabei zog er sich eine Risswunde am Kopf zu.

★ Der Kapitän eines Schleppers wollte nach dem Schließen der Brückenschotten die Treppe nach unten begeben. Auf der zweiten Stufe ist er umgeknickt und ca. vier Meter die Treppe runter gestürzt. In einer Hand befand sich zu diesem Zeitpunkt ein Laptop. Er zog sich bei dem Sturz erhebliche Prellungen, Stauchungen und Zerrungen am ganzen Körper zu.

★ Beim Verfüllen des Schiffes sprang der Wurf sack vom Boden in das Gesicht des Festmachers. Dabei lockerten sich die zwei vorderen künstlichen Schneidezähne und fielen kurze Zeit später aus.

★ Beim Hinabsteigen aus dem Steuerhaus des Tankmotorschiffes in den Wohnraum rutschte die Treppe weg. Der Schiffsführer fiel mit dem Rücken auf den oberen Absatz und stieß mit dem Kopf an die Wand. Ursache des Wegrutschens der Treppe war vermutlich eine nicht sorgfältige Befestigung nach der Reinigung.

★ Der Matrose eines Bunkerschiffes wollte mittels einer angelegten Steigleiter auf das zu bebunkende Schiff steigen. Beim Aufsteigen hatte er einen Eimer mit Material in der Hand als plötzlich der Fuß der Aluleiter wegnickte. Der Matrose fiel aus ca. drei Metern Höhe in die Gangbord. Er zog sich dabei Brüche und Prellungen zu.

★ Der Schiffsführer war dabei die Alu-Luken mit dem hydraulischen Lukenwagen zu schließen. Hierbei rutschte er aus und griff mit der Hand auf die Laufschiene des Lukenwagens. Der kleine Finger geriet zwischen Laufschiene und Lukenwagenrad. Dabei wurde ein Fingerglied abgetrennt.

★ Der Kapitän eines Fahrgastschiffes stellte bei einem Motorprobelauf einen defekten Anlasser fest und ging in den Maschinenraum. Dort stand plötzlich der Generator in Flammen und der Kapitän atmete Rauch ein, es roch nach verschmorten Kabeln, der Brand kam allein zum Erlöschen.

★ Der Azubi stand beim Verlassen des Schiffes vor der hydraulisch öffnenden Tür, die noch nicht ganz offen war. Das wurde von ihm nicht bemerkt und er ist mit dem Kopf mit großer Wucht vor die Tür gelaufen.

Die Polizei bittet um Ihre Hilfe



Im März wurde im Rhein bei Mainz eine unbekannte Wasserleiche geborgen. Die Polizei bittet um Unterstützung.

Hinweise zur Identität des Toten bitte an die Kriminalpolizei Mainz: (06131) 65-3633.

Herausgeber: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · **Verantwortlich:** Hauptgeschäftsführerin Sabine Kudzielka · **Redaktion:** Renate Bantz · **Verlag:** Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Ottenser Hauptstr. 54, 22765 Hamburg · **E-Mail:** fahrensmann@bglf.de · **Druck:** Brendow PrintMedien, Gutenbergstraße 1, 47443 Moers · **Erscheinungsweise:** vierteljährlich. Nachdruck erlaubt, aber bitte nur mit Angabe des „Fahrensmann“ als Quelle. **Bildnachweis:** Seite 3, DGUV Wolfgang Bellwinkel, Fonds Gesundes Österreich



Zu Beginn der Tätigkeit sind Unterweisungen besonders wichtig.

Großes Themenpaket für Berufsanfänger In Duisburg-Homberg ging der 235. Kurs von Bord

Am 24. Juli 2009 hat Kapitän Lothar Barth die Teilnehmer/-innen des 235. Schiffsmädchen/-jungenkurses (SK) verabschiedet. 124 Auszubildende, darunter neun Mädchen, waren in der Zeit vom 20. April bis 24. Juli 2009 während ihrer Berufsschulzeit im Rahmen des dualen Ausbildungssystems an Bord der Schulschiffe, der Einrichtung des Arbeitgeberverbandes der deutschen Binnenschiffahrt, untergebracht.

Damit waren die Schulschiffe zwar überbelegt, was allerdings kein Problem war. Die Auszubildenden, die nicht auf dem Schulschiff wohnen konnten, waren vom AdB im nahe gelegenen „Haus der Schiffergemeinde“ untergebracht worden. Die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Evangelischen Binnenschifferdienst und der Deutschen Seemannsmission in Duisburg-Homberg, insbesondere mit Pfarrer Wessel, macht dies möglich.

Schäden durch Lärm

Unter anderem hatten sich 41 Auszubildende aus den ehemaligen Einführungslehrgängen für Berufsanfänger an Bord eingefunden. Dieser Einführungslehrgang ist ein Angebot der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF), das gemeinsam mit dem „Schulschiff RHEIN“ umgesetzt wird, in dem die angehenden Binnenschiffer/-innen zu Beginn ihrer Ausbildung in Sicherheitsfragen geschult werden.

Die Themen sind breit angelegt, wobei Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Mittelpunkt stehen und Fragen wie „Warum und wie muss die Sicherheitskleidung getragen werden?“, „Warum ist Lärm gesundheitsschädlich?“ und „In welchen Reinigungsmitteln sind gesundheitsschädliche Stoffe enthalten, wie erkenne ich diese und wie schütze ich mich davor?“ beantwortet werden. Praktische Unterweisungen, z.B. im Umgang mit Reinigungsmitteln, im Beibootfahren, oder im Feuerlöschen am Brandsimulator im Sicherheitszentrum des Schiffer-Berufskolleg RHEIN (SBKR) ergänzen die Inhalte. Das Engagement und die enge Zusammenarbeit zwischen AdB, BGF und Ausbildungsbetrieben lohnt sich. Der Einführungskurs bildet eine gute

Basis für motivierte und gut unterwiesene Mitarbeiter. Sie sind ein Gewinn für jedes Unternehmen.

Sicheres Arbeiten bedeutet weniger Ausfallzeit, weniger Stillstand und damit letztlich ein besseres Arbeitsergebnis. Dies allein ist schon Grund genug, den Nachwuchs frühzeitig auf die anstehende Ausbildungs- oder Umschulungszeit auf dem Schulschiff vorzubereiten.

Trotz der erwähnten Überbelegung der Schulschiffe wurden zahlreiche Weiterbildungsmaßnahmen für Mitarbeiter in Binnenschiffahrtunternehmen angeboten. Die Auszubildenden an Bord bekamen so live mit, dass es nach der Ausbildung mit einer kontinuierlichen Fortbildung weitergehen muss, um im Beruf erfolgreich und verantwortlich tätig sein zu können.

In den drei Monaten des 235. SK wurden die 124 Schiffsmädchen und Schifferjungen intensiv auf die jeweiligen Prüfungen vorbereitet.

Für die Auszubildenden der Oberstufe begann am 16. Juli die Abschlussprüfung. Der Kenntnisprüfung folgten die praktische Prüfung und die mündliche Ergänzungsprüfung.

59 Auszubildende aus unterschiedlichen Bundesländern konnten zeigen, was sie während ihrer dreijährigen Ausbildungszeit gelernt haben. Im Schiffer-Berufskolleg RHEIN, auf dem Stromgebiet der Duisburger Reede und an Bord des Schulschiffes RHEIN wurden die Bereiche Technik, Bei- und Ablegen, Spleißen von Tau und Draht, Decksarbeiten und Beibootfahren ge-

Spleißen von Tauen

prüft. In den Prüfungsaufgaben mussten die Prüflinge zeigen, dass sie Arbeitsabläufe planen, Arbeitstechniken praxisbezogen und Regeln handlungsorientiert anwenden können.

Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Der Dank gilt den ehrenamtlichen Prüfer/-innen und den ausbildenden Unternehmen, die dies ermöglicht haben. Sie investieren in die Berufsausbildung und die Weiterbildung von Nachwuchskräften, ermöglichen die Teilnahme an den Prüfungsausschüssen und übernehmen damit wirtschaftliche und gesellschaftliche Verantwortung.

Selbst kleine Wunden können gefährliche Folgen haben

Im Beruf oder auch im Alltag – kleine Schnitt-, Stich- oder Schürfwunden hat man sich schnell zugezogen. Meist heilen sie zwar ohne besondere Behandlung ab und ziehen auch keine schwerwiegenden Folgen mit sich, jedoch können bei jeder Verletzung auch gefährliche Krankheitserreger in die Blutbahn gelangen. Breiten sie sich im Körper aus, kann dies lebensgefährliche Folgen haben.

Unabhängig davon, ob eine Verletzung groß oder klein ist – ein Wundstarrkrampf (Tetanus) ist immer möglich. Die Infektion mit dem Tetanuserreger kann entstehen, wenn die Wunde verunreinigt ist, etwa durch Erde, Staub oder Kot. Verletzt man sich beispielsweise durch einen Holzsplitter oder einen Nagel, so können die Bakterien in den Körper gelangen. Gerade auch kleine bis kleinste Wunden, die man oftmals als Bagatelverletzung abtut, können dann gefährlich werden.

Vermehren sich die Keime – in Wunden mit mangelhafter Sauerstoffversorgung geschieht dies besonders schnell –, so scheidet das Bakterium dabei ein sehr starkes Gift aus. Somit ist es nicht das Bakterium selbst, sondern das von ihm produzierte Gift, das im Organismus die schädlichen Wirkungen entfaltet und Nervenbahnen insbesondere im Kleinhirn blockiert.

Da eine zuverlässige und wirksame Impfung zur Verfügung steht, wird dem Wundstarrkrampf oftmals zu wenig Beachtung beige-

messen. Aber können Sie sich an Ihre letzte Tetanusimpfung erinnern? Viele müssen diese Frage verneinen. Dabei ist der Wundstarrkrampf eine nicht zu unterschätzende Infektionskrankheit. Die Impfung soll-

maß der Schädigung nur schwer einzuschätzen ist. In einem solchen Fall ist es ratsam, größere Fremdkörper wie Glasscherben nicht selbstständig zu entfernen und bis zur ärztlichen Behandlung im Gewebe zu belassen.

Jede Verletzung führt zu einer Entzündung. Diese kann unterschiedlich ausgeprägt sein. Wenn sich die Entzündungszeichen wie Rötung, Schwellung, Schmerzen, Überwärmung oder Funktionseinschränkung nicht allmählich zurückbilden sondern zunehmen und beispielsweise Fieber auftritt, kann dies ein Zeichen für eine Wundinfektion sein. Eine Blutvergiftung (Sepsis) tritt ein, wenn sich Bakterien durch die Blutbahn über den ganzen Körper ausbreiten. Weitere Anzeichen sind neben Fieber Schüttelfrost, Übelkeit, Erbrechen und Durchfall. Eine beginnende Blutvergiftung muss ärztlich behandelt werden.

Bei Arbeitsunfällen mit mehrtägiger Arbeitsunfähigkeit ist der Durchgangsarzt (D-Arzt) zuständig. Grundsätzlich gilt: Informieren Sie Ihren Vorgesetzten auch bei leichten Unfällen und achten Sie auf einen Eintrag im Verbandbuch. Jede Erste-Hilfe-Leistung bei Arbeitsunfällen sollte festgehalten werden, denn durch eine schriftliche Aufzeichnung ist die Verletzung jederzeit nachweisbar. Sollten im Nachgang einer Verletzung Komplikationen auftreten, so ist die Ursache dokumentiert und eine Entschädigung als Unfallfolge möglich.

Was ich den
Arzt mal
fragen wollte



te auf jeden Fall alle zehn Jahre aufgefrischt werden. Ist man sich bei einer Verletzung nicht sicher, wann zuletzt geimpft wurde, sollte nach Empfehlung der ständigen Impfkommission (STIKO) am Robert-Koch-Institut die Tetanusimpfung direkt nach der Verletzung erfolgen.

Wunden sollten vor dem Verbinden gründlich gereinigt werden. Eine Blutung der Wunde trägt zur Reinigung bei. Fremdkörper müssen vollständig, z.B. mit einer Pinzette, entfernt werden. Können Fremdkörper nicht selbstständig entfernt werden, sollte unbedingt ärztliche Hilfe in Anspruch genommen werden. Gleiches gilt für Stichwunden, die oft tiefer als angenommen sind und deren Aus-

Internationale Fachmesse für Sicherheit und Gesundheitsschutz: A+A 2009

Im November wird Düsseldorf wieder zum Treffpunkt der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes. Dann öffnet auf dem Messegelände die Internationale Fachmesse mit Kongress A+A 2009 ihre Pforten.

Der Kongress behandelt das komplette Themenspektrum, das aktuell im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz diskutiert wird. Die Themen reichen von der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie, über die Gefährdungsbeurteilung, De-regulierung bis hin zu Brandschutz und Verkehrssicherheit. Er richtet sich an Experten aber auch an alle betrieblich Interessierten und ist als Schulungsmaßnahme nach § 37 Abs. 7 des Betriebsverfassungsgesetzes anerkannt. Das Programm des Kongresses ist unter www.basi.de abrufbar.

Kernthemen der Messe sind in diesem Jahr Persönliche Schutzausrüstung, betriebliche Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. PSA zählt zur Grundausstattung für jedes Unternehmen, aber auch dabei gilt es einiges zu beachten, denn die Arbeitsschutzvorschriften und der stärker werdende Preisdruck erfordern besondere Aufmerksamkeit bei der Auswahl. Hochwertige



Auf der A+A kann man Schutzkleidung für jeden Verwendungszweck finden.

Schutzkleidung verbindet praxisgerechte Funktionalität mit Komfort und einem hohen Maß an Sicherheit. Auf der A+A werden all diese Aspekte gezeigt.

Im Bereich der betrieblichen Sicherheit werden neueste Entwicklungen und Innovationen für sichere Betriebsabläufe vorgestellt. Und beim Thema Gesundheit bei der Arbeit werden die Aspekte der Gesundheitsförderung und ihre Auswirkungen auf die Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter thematisiert.

Neueste Trends, Forschungsergebnisse, aber auch Arbeitssicherheit zum Anfas-

sen gibt es im Treffpunkt Sicherheit und Gesundheit. Dort zeigen zahlreiche Institute und Organisationen ihre Konzepte und Initiativen für mehr Arbeits- und Gesundheitsschutz. Die BGF wird auf dem Treffpunkt Sicherheit ebenfalls vertreten sein. In Halle 10, Stand 20 auf dem Gemeinschaftsstand der BGen zeigt sie mit dem FAS-Simulator neue Wege für die Prävention von Verkehrsunfällen auf.

Messe und Kongress finden vom 3. – 6. November auf dem Messegelände Düsseldorf statt. Informationen finden Sie im Internet unter www.AplusA-online.de.

Technische Meisterwerke in der Binnenschifffahrt

Verkehrsknoten an der Elbe Zwei-Schwimmerhebewerk Rothensee

Eines der vier noch betriebsfähigen Schiffshebewerke in Deutschland und von denen das zweitälteste: Das ist das Schiffshebewerk in Rothensee. Als Teil des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg wurde es bereits im Jahr 1938 nach etwa sechsjähriger Bauzeit in Betrieb genommen. Seit Anfang der 1980er-Jahre grün leuchtend – im Zuge umfangreicher Reparaturen erhielt es diesen für ihn typischen Farbanstrich –, verbindet das Schiffshebewerk über den Rothenseer Verbindungskanal den im Durchschnitt 16 m höher gelegenen Mittellandkanal mit der Elbe und den Magdeburger Häfen.

Die Ingenieure erbrachten beim Bau des Schiffshe-

werks in Rothensee eine wahre technische Meisterleistung: Denn für das nach patentierten Plänen des Leipziger Konstrukteurs Rudolf Mussaeus erbaute Zwei-Schwimmerhebewerk mit Spindelführung wurden 225.000 m³ Erde bewegt, 55.000 m³ Beton vergossen und 10.000 t Stahl verbraucht.

Das Schiffshebewerk besteht im Wesentlichen aus der Troglammer, den Schwimmerschächten einschließlich der Schwimmer, dem Tragegerüst und dem Trog.

Um die Schiffe über den zu überwindenden Höhenunterschied hinwegzubefördern, hebt sich ein 85 m langer und 12 m breiter beweglicher Trog – je nach Wasserstand der

Elbe – über die Hubhöhe von durchschnittlich 16 m. Der Trog ruht auf zwei Schwimmern, die sich in mit Wasser gefüllten, 70 m tiefen Schächten auf und ab bewegen. Jeder Schwimmer hat einen Außendurchmesser von 10 m, eine Gesamthöhe von nahezu 36 m und verdrängt rund 2.700 m³ Wasser. Ihr Auftrieb von 2 x 2.700 t gleicht das Gewicht des fahrbaren Teiles von etwa 5.400 t aus.

Zukunft ungewiss

Da somit das Gewicht des Wassers, das durch die Schwimmer verdrängt wird, dem des Troges entspricht, sind für den Antrieb nur geringe Motorstärken erforderlich. Zur Bewegung müssen also lediglich die Bewegungswiderstände überwunden werden.

Der Trog ist, unabhängig davon, ob sich ein Schiff darin befindet oder nicht, wegen des verdrängten Wassers immer gleich schwer. Die eigentliche Bewegung des Troges wird dann durch Antriebsmuttern auf 2730 m hohen Schraubspindeln durchgeführt. Diese wirken selbstsperrend, so dass bei Ausschalten des Antriebes der Trog ohne Bremsung zum Stehen kommt.

Bis 2001 erfolgte die Verbindung zwischen Mittellandka-



Blick auf das Hebewerk.

nal und Elbe lediglich über das Schiffshebewerk Rottensee. Aufgrund seiner Trogabmessungen – es können maximal 82 m lange und 9,50 m breite Schiffe mit einem Tiefgang von 2 m aufgenommen werden – ist das Schiffshebewerk Rottensee jedoch für die moderne Binnenschifffahrt heute nicht mehr geeignet. So wurde wenige hundert Meter westlich des Schwimmerhebewerks eine neue Schleusenanlage, die Sparschleuse Rottensee, errichtet, die im Mai 2001 ihren Betrieb aufnahm. Durch ihre Inbetriebnahme hat das Schiffshebewerk seine

ehemals hohe verkehrstechnische Bedeutung – der gesamte Schiffsverkehr aus westeuropäischen Industriezentren passierte das Hebewerk auf seinem Weg nach West-Berlin – eingebüßt.

Mit der Fertigstellung der längsten Trogbrücke Europas wurde das Wasserstraßenkreuz Magdeburg, das durch die Elbe, den Mittellandkanal und den Elbe-Havel-Kanal gebildet wird, im Jahr 2003 erweitert. Zwar war diese Brücke schon zu Baubeginn des Schiffshebewerks in den 1930er-Jahren geplant, doch wurde das Vorhaben weder

vor dem Zweiten Weltkrieg noch zu DDR-Zeiten abgeschlossen. Nachdem die Errichtung des Wasserstraßenkreuzes im Rahmen des sogenannten „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ fertiggestellt wurde, forderte der Bundesrechnungshof aus Rentabilitätsgründen die Einstellung des Parallelbetriebs von Hebewerk und Sparschleuse.

Seit 2005 ist die Zukunft des Hebewerkes ungewiss, seit 2006 der Betrieb des Schiffshebewerks eingestellt. Für die Wiedereröffnung des Werkes wird jedoch weiterhin gekämpft.



Ausfahrt aus der Sparschleuse.

BG/UK/DVR-Schwerpunktaktion „Verkehrssicherheit innerorts“

Teil 2

Großes Gewinnspiel

Innerorts
Gemeinsam sicher
leben!



- 1. Frage:** Muss ich beim Folgen einer abknickenden Vorfahrtstraße blinken?
 - a) Wenn ich der abknickenden Vorfahrtstraße folge, muss ich blinken.
 - b) Ich brauche nicht zu blinken, da ich auf der Vorfahrtstraße bleibe.
 - c) Ich blinke nur, wenn ich die Vorfahrtstraße geradeaus verlasse.
- 2. Frage:** Bis zu welchem Alter und welcher Größe müssen Kinder entsprechende Kindersicherungen im Auto nutzen?
 - a) Unter 8 Jahren bzw. einer Größe unter 100 cm
 - b) Unter 10 Jahren bzw. einer Größe unter 120 cm
 - c) Unter 12 Jahren bzw. einer Größe unter 150 cm
- 3. Frage:** Mit welchen Strafen muss ich rechnen, wenn ich eine Ampel überfahre, die schon länger als 1 Sekunde Rot ist (ohne Gefährdung oder Sachbeschädigung Anderer)?
 - a) € 125,- Bußgeld, 2 Punkte, kein Fahrverbot
 - b) € 200,- Bußgeld, 4 Punkte, kein Fahrverbot
 - c) € 200,- Bußgeld, 4 Punkte, 1 Monat Fahrverbot

Hintergrundinformationen zu diesen Fragen erhalten Sie unter www.innerorts-gemeinsam-sicher-leben.de



1. Preis

Eine Kreuzfahrt für zwei Personen mit DERTOUR

Erleben Sie auf Ihrer 8-tägigen Reise die Metropolen des westlichen Mittelmeers auf einem Kreuzfahrtschiff der 4-Sterne-Kategorie. Sie genießen höchsten Komfort und abwechslungsreiche Bordunterhaltung. (Änderung der Reiseroute im Jahr 2010 möglich.)



2. Preis

1 Woche mit dem Glacier-Express durch die Schweiz

Mit dem berühmten Schweizer Glacier-Express reisen Sie zu zweit von St. Moritz nach Zermatt über den 2033 m hohen Oberalp Pass. Inkl. zwei Übernachtungen in St. Moritz und zwei Übernachtungen in Zermatt in einem Drei-Sterne-Hotel.

3. Preis

Erlebnis im Phantasialand Brühl

Zu viert verbringen Sie zwei Nächte im Phantasialand-Erlebnis-Hotel „Matamba“. Inkl. Dinner-Buffer. Erleben zwei Tage lang Spaß und Spannung pur.

4.-10. Preis

iPod touch

Das schlanke Design mit poliertem Edelstahl und großem 3,5-Zoll-Breitband-Display machen den iPod touch zu einem wahren Hingucker.

11.-100. Preis

Ein Gutschein von Douglas

Sich selber oder anderen eine Freude schenken. Die Gutscheinkarte kann in allen deutschen Douglas-Parfümerien eingelöst werden.

So können Sie teilnehmen: Senden Sie uns eine Postkarte unter Angabe der drei richtigen Antworten, Ihren Namen und Ihre Adresse sowie den Namen Ihrer Firma. Ihre Einsendung ist nur gültig, wenn Sie auch Ihre Berufsgenossenschaft/Unfallkasse und Firma nennen. Senden Sie uns eine Postkarte an: **Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Postfach 4445, 53244 Bonn** oder nutzen Sie das E-Mail-Formular im Internet unter www.innerorts-gemeinsam-sicher-leben.de.

Teilnahme-Bedingungen: Damit die Gewinner benachrichtigt werden können, ist die gültige Postanschrift des Teilnehmers erforderlich. Eine Barauszahlung von Sachpreisen ist ausgeschlossen. Der Teilnehmer erklärt sich für den Fall eines Gewinnes damit einverstanden, dass sein Name veröffentlicht wird. Der Gewinner wird durch uns schriftlich benachrichtigt. Das Gewinnspiel unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Datenschutz: Der Teilnehmer ist damit einverstanden, dass seine persönlichen Daten zum Zwecke der Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels erhoben, gespeichert und genutzt werden. Eine weitere Nutzung der Daten erfolgt nicht. **Einsendeschluss: 31.12.2009**