



Blindes Vertrauen

Be- und Entladen Ob Mißverständnis, Routine oder Blackout – im Nachhinein gibt es die unterschiedlichsten Erklärungen für schwere Unfälle. Wichtig ist es, aus den Ursachen Konsequenzen zu ziehen, damit solche Unfälle in Zukunft verhindert werden können.



Eigentlich eine klare Sache: Der Fahrer darf erst losfahren, wenn der Ladevorgang abgeschlossen ist

Herz gelegt. Die relevante Szene im Film beginnt mit den Worten: „Es handelt sich um einen Klassiker unter den Unfällen. So verrückt, so unwahrscheinlich, so unwirklich, wie diese Unfälle passieren, kann es gar nicht sein! Und dennoch ...“ Im anschließenden Filmablauf verunglückt der Hauptdarsteller „Dummy“, weil aufgrund nicht eindeutiger Zeichengebung der Fahrer sein Fahrzeug abzieht.

Doch zurück zu den zwei genannten Unfällen. Im ersten Fall bekam der Fahrer über ein Handygespräch von seinem Disponenten die Information, dass ein Fahrzeugwechsel aufgrund eines defekten Kühlaggregates notwendig sei. Dass die Beladung seines Fahrzeuges bereits im vollen Gange war – es waren schon 8 t auf seiner Ladefläche – hatte der Fahrer nicht bemerkt.

Im zweiten Fall gab der Fahrer als Ursache an, er hätte Klopfgeräusche gehört und war der Meinung, sie galten ihm. Ist das eine Schutzbehauptung? Schreckte hier jemand aus dem Sekundenschlaf auf? Aber wieso fuhr der Fahrer dann einfach los? Waren das die Folgen langjähriger Routine oder hatte er einen Blackout?

Wir hoffen, wir haben jetzt Ihr Interesse geweckt. Wie wär's also mit einer Sicherheitsunterweisung für Ihre Mitarbeiter? Eine Auswertung des Unfallschwerpunktes mit Hilfe des BGF-Films könnte so aussehen:



Kein Pardon

Video zur Arbeitssicherheit

Zur Arbeitssicherheit im Güterkraftverkehr produzierte die BGF 2001 einen Videofilm mit dem Titel „Kein Pardon“. Als Rahmenhandlung ist ein Reporterteam unterwegs – auf der Suche nach Informationen zu Sicherheitsproblemen von Lkw-Fahrern. Das Team wird mit der Kamera begleitet – es wird recherchiert und fotografiert und am Schluss steht der fertige Artikel, der viele Facetten des Fahreralltags zeigt. Mitgliedsunternehmen der BGF erhalten den Film zum Preis von 10 Euro plus MwSt. und Versandkosten.

VON LUTZ ALTENBURG

Stellen Sie sich bitte einmal vor, ein Fahrzeug hat zum Be- oder Entladen an einer Rampe oder an einem Ladetor angedockt. Während das Ladepersonal noch arbeitet, zieht der Fahrer plötzlich das Fahrzeug ab und gerade in diesem Augenblick befindet sich ein Gabelstapler auf der Ladefläche.

„Nein“ werden Sie sagen, „das kann nicht sein. Unmöglich. Man kann doch nur, wenn ...“ Aber genau so ist es geschehen und das sogar zwei mal innerhalb von vier Wochen, an zwei Orten, die nur rund 30 km voneinander entfernt liegen!

Kennen Sie den BGF-Film „Kein Pardon“? Seit seinem Erscheinen haben wir diesen Film allen Unternehmern und Sicherheitsfachkräften ans



■ Be- und Entladen

Ein Leitfaden für Praktiker

Jedes Jahr verunglücken Fahrer und Ladepersonal beim Be- und Entladen und tragen zum Teil schwere Verletzungen davon. Das muss nicht sein. Die Broschüre „Sicheres Beladen und Entladen von Fahrzeugen“ gibt wichtige Tipps, wie diese Unfälle vermieden werden können. Sie richtet sich an Fahrer und Ladepersonal und wird ergänzt durch Plakate und Infoblätter. Bestellungen: Per Internet im Mediashop (www.bgf.de) oder über den Medienversand der BGF, GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg.



Das Stoppschild signalisiert: Das Abfahren von der Rampe ist verboten

Wer sind die Akteure, die derartige Unfälle verhindern können (und müssen!)? Natürlich erst einmal alle Fahrer (eigene und fremde), aber schon an dieser Stelle sollte der Hinweis kommen, dass es weitere Akteure gibt.

Welches sind die Motive für dieses Fehlverhalten? Diese Frage stellen sich die Berufsgenossenschaften schon vor langer Zeit. Ihre Antwort, die alle Möglichkeiten abdeckt, steht in der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ (BGV D 29): Der Fahrer darf erst dann anfahren, wenn er sich davon überzeugt hat, dass die Ladeaktivitäten beendet sind und sich keine Personen mehr auf der Ladefläche befinden.

Der Fahrer hat noch eine weitere Pflicht zu erfüllen: Nach der Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ muss bei Be- und Entladetätigkeiten die Feststellbremse betätigt sein und Unterlegkeile sind zu benutzen, wenn gefahrbringende Kräfte in Längsrichtung (zum Beispiel durch Flurförderzeuge) auftreten können. Das heißt im Klartext: Aussteigen, zur Hinterachse laufen, die Unterlegkeile entfernen und auf die Ladefläche schauen!

Welche Akteure sind noch gefragt? Zu dieser Frage sei eine weitere be-

rufsgenossenschaftliche Forderung aus der Unfallverhütungsvorschrift „Flurförderzeuge“ zitiert: „Fahrzeuge dürfen mit Flurförderzeugen nur be- und entladen werden, wenn das Fahrzeug gegen Rollen gesichert ist“ (§ 17 Abs. 1 BGV D 27). In den zugehörigen Durchführungsanweisungen ist nachzulesen, dass beim Befahren mit Flurförderzeugen in Längsrichtung die Feststellbremse des Fahrzeuges angezogen sein muss und Unterlegkeile vor den nichtgelenkten Rädern liegen müssen.

Hauptverantwortlicher ist der Unternehmer oder sein Betriebsleiter vor Ort. Das heißt nun nicht, dass einer von diesen beiden die Unterlegkeile selbst setzen muss – wir wissen bereits, wer das machen muss – aber sie organisieren die Sicherungsmaßnahme in ihrem Verantwortungsbereich, zum Beispiel durch eine Betriebsanweisung für „Be- und Entladetätigkeiten“.

Des Weiteren finden wir in § 17 Abs. 3 der UVV „Flurförderzeuge“ einen Hinweis, wonach der Unternehmer dafür zu sorgen hat, dass sich der Fahrer des Flurförderzeuges oder der Aufsichtführende und der Fahrer des Fahrzeuges, das be- oder entladen werden soll, hinsichtlich des Arbeitsablaufes vorher zu verständigen haben.

Spätestens jetzt ist erkennbar, dass diese klassischen Unfälle nicht nur dann entstehen, wenn eine Situa-

tion falsch beurteilt wurde, sondern dass eine ganze Kette von Ursachen dazu führen kann.

Einen ersten Schritt zu mehr Arbeitssicherheit erreichen Sie dadurch, dass Sie die Betriebsanweisung an alle Fremdfahrer aushändigen – eventuell in verschiedenen Sprachen. Aber es gibt bessere Lösungen: Sehen Sie sich noch einmal den Videofilm „Kein Pardon“ an oder bitten Sie Ihren zuständi-



Alles startklar? Bevor der Fahrer starten kann, müssen die Unterlegkeile entfernt werden

gen Technischen Aufsichtsbeamten um eine Beratung. Gemeinsam finden Sie sicher einen Weg, wie die Sicherheit verbessert werden kann. Verlassen wir uns nicht auf blindes Vertrauen – das kann tödlich enden! ■