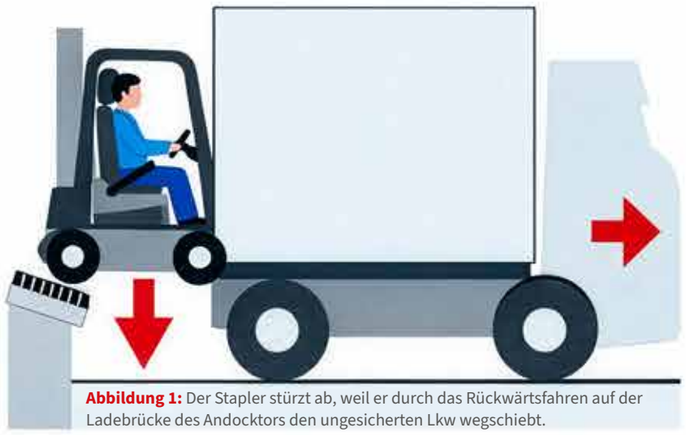

Abbildung 1: Der Stapler stürzt ab, weil er durch das Rückwärtsfahren auf der Ladebrücke des Andocktors den ungesicherten Lkw wegschiebt.



Abbildung 2: Weil das Umsetzfahrzeug noch während des Be- oder Entladens mit Wechselbehälter losfährt, stürzt der Stapler von der Ladebrücke.

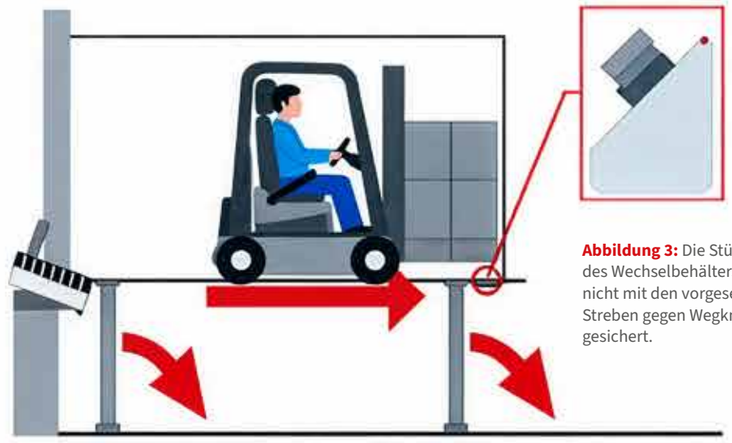

Abbildung 3: Die Stützbeine des Wechselbehälters sind nicht mit den vorgesehenen Streben gegen Wegknicken gesichert.

© Thomas Künzer mit contenova

BE- UND ENTLADEN MIT STAPLERN

3x Absturz mit Folgen

Beim Be- und Entladen muss alles zusammenspielen: Fahrzeug, Wechselbehälter, Ladebrücke und Stapler. Schon eine unklare Absprache oder eine fehlende Sicherung kann zum Absturz führen. Drei Unfallbeispiele zeigen, wo es gefährlich wird und welche Regeln für sichere Abläufe entscheidend sind.

Ein leistungsfähiger Güterumschlag erfordert eine schnelle und reibungslose Be- und Entladung. Ladeflächen stehen dabei entweder frei auf ihren Stützbeinen oder befinden sich auf einem Zug- beziehungsweise Anhängefahrzeug. Ladebrücken schließen die Lücke und den Höhenunterschied zwischen Rampe oder Ladetor und dem Wechselbehälter. Um einen Wechselbehälter vollständig zu be- oder entladen, müssen Beschäftigte die Ladebrücke im Durchschnitt etwa 25-mal mit einem Gabelstapler oder Hubwagen befahren. Bei einer mittelgroßen Güterumschlaganlage im Zweischichtbetrieb können rund 200 Wechselbehälter am Morgen entladen und am Abend beladen werden. Daraus ergeben sich täglich:

- rund 400 An- oder Abfahrten von Lkw oder Umsetzfahrzeugen mit Wechselbehältern,
- rund 800 Bewegungen der Ladebrücken sowie
- insgesamt etwa 10.000 Fahrten mit Gabelstaplern oder Hubwagen über Ladebrücken von Andocktoren und Ladeflächen von Wechselbehältern oder Lkw.

Drei typische Unfallbeispiele zeigen, wo die größten Gefahren liegen.

▶ Lkw rollt weg

Ein Fahrer stellte seinen Lkw am Ladetor ab. Er legte jedoch keinen Gang ein, zog die Feststellbremse nicht an und sicherte die nicht gelenkten Räder nicht mit Unterlegkeilen. Kurz darauf nahm ein Staplerfahrer eine Palette im hinteren Bereich der Ladefläche auf. Dabei stand der Gabelstapler mit der Antriebsachse auf der Ladefläche und mit der Pendelachse auf der Ladebrücke.

Als der Staplerfahrer mit der Ladeeinheit rückwärts in die Umschlaghalle fahren wollte, übertrugen die Antriebsräder ihre Kraft auf die Lkw-Ladefläche. Der Stapler blieb zunächst stehen, doch der Lkw bewegte sich nach vorn. Die Lücke zwischen Ladefläche und Ladebrücke wurde durch den nach vorn rollenden Lkw immer größer. Schließlich stürzte der Stapler ab (▷ siehe Abbildung 1).

Fahrerinnen und Fahrer müssen Fahrzeuge vor dem Be- und Entladen zuverlässig gegen Wegrollen sichern. Dazu betätigen sie die Feststellbremse und legen Unterlegkeile vor die nicht gelenkten Räder an.

Gemeinsame Deutsche Arbeitsschutzstrategie

Gemeinsam gegen Absturzunfälle

Bund, Länder und Unfallversicherungsträger gingen in diesem Jahr forciert gegen Absturzunfälle vor. Stürze von Laderampen und Ladebordwänden von Lkw gehören zu den häufigen und besonders schweren Arbeitsunfällen. Die BG Verkehr beteiligte sich Anfang November an der bundesweiten Aktionswoche der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie zu Abstürzen von Laderampen und Fahrzeugen. Unsere Aufsichtspersonen berieten verstärkt in den Mitgliedsunternehmen.

▶ Wegfahren ohne Abstimmung

Ein Lagermeister beauftragte den Fahrer eines Umsetzfahrzeugs per Handy, einen Wechselbehälter von der Laderampe wegzufahren. Mit dem Staplerfahrer stimmte er sich jedoch nicht ab. Der Staplerfahrer ging davon aus, dass der Wechselbehälter weiter entladen werden solle. Deshalb nahm er eine weitere Ladeeinheit auf. Dabei bemerkte er nicht, dass das Umsetzfahrzeug den Wechselbehälter bereits anhob (▷ siehe Abbildung 2). Als der Staplerfahrer rückwärts über die Ladebrücke fuhr, war der Wechselbehälter bereits so weit vorgefahren, dass die Klapplippe der Ladebrücke von der Ladeflächenkante abrutschte. Die Ladebrücke schlug nach unten und der Gabelstapler stürzte ab.

Niemand darf einen Wechselbehälter bewegen, solange noch Be- oder Entladearbeiten stattfinden. Lager- sowie Fahrpersonal müssen ihre Arbeitsabläufe eindeutig abstimmen.

▶ Ungesicherte Stützbeine knicken ein

Ein Fahrer stellte einen Wechselbehälter an einem Andocktor ab. Die ausgeklappten Stützbeine sicherte er jedoch nicht ausreichend mit den Streben und den Verriegelungen gegen Einknicken. Als ein Staplerfahrer über die Ladebrücke auf den Wechselbehälter fuhr und dort abbremste, übertrug sich die dabei entstehende Kraft auf den Wechselbehälter (▷ siehe Abbildung 3). Die vier ungesicherten Stützbeine konnten diese Belastung nicht aufnehmen. Sie knickten ein. Der Wechselbehälter und der Gabelstapler stürzten nach vorn auf den Boden.

Vor dem Befahren unbedingt kontrollieren, ob der Wechselbehälter korrekt abgestellt und die Stützbeine richtig gesichert sind.

Gefährdungsbeurteilung hat zentrale Bedeutung

Die Gefährdungsbeurteilung bildet die Grundlage für alle Schutzmaßnahmen. Gerade in Güterumschlaganlagen mit hohem Durchsatz müssen Betriebe die Abläufe frühzeitig planen sowie die Zusammenarbeit durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sichern. Besonders wichtig sind klare Verantwortlichkeiten. Lagermeisterinnen und Lagermeister sowie das Fahrpersonal von Lkw, Umsetzfahrzeugen und Gabelstaplern müssen wissen, wer welche Aufgabe übernimmt und wer einen Arbeitsablauf freigibt.

Betriebe können außerdem eine beauftragte Person für Wechselbehälter benennen. Diese Person kann beispielsweise Sichtprüfungen durchführen und kontrollieren, ob Fahrzeuge und Wechselbehälter sicher abgestellt sind. Technische Lösungen können die Sicherheit zusätzlich erhöhen. Eine bessere Sicherheit gegen vorzeitiges Wegfahren bietet der elektronische Unterlegkeil. Er wird manuell untergelegt und ist mit der Rampensteuerung und einer Ampelregelung verbunden. Ebenso wirkungsvoll kann eine manuelle Wegfahrsperre sein. Sie sichert den hinteren Reifen mithilfe eines Verriegelungsarms. Dieser Arm wird aus seiner Ruheposition heraus vor den Reifen geschwenkt. Die Ampel für das Fahrpersonal schaltet auf Rot, das heißt: Verladestelle mit dem Lkw nicht mehr verlassen! Die Ampel für das Ladepersonal schaltet auf Grün, das heißt: Das Personal darf den Be- oder Entladevorgang beginnen. Um den reibungslosen Ablauf zu garantieren, muss der Betrieb seine Mitarbeitenden mindestens einmal jährlich über die Gefährdungen beim Be- und Entladen unterweisen.

Thomas Künzer, Aufsichtsperson bei der BG Verkehr

Sicherer Umgang mit Wechselbehältern und Trägerfahrzeugen
DGUV Information 214-079
www.bg-verkehr.de | Webcode: 24530147