

Informationen und Tipps: Arbeitssicherheit

LADUNGSSICHERUNG: FAHR- UND LADEPERSONAL UNTERWEISEN

Beispiel 1: Weil ein Lastkraftwagen seine Ladung verloren hatte, sperrte die Polizei an einem Donnerstag im Februar des Jahres zeitweise die A27 bei Achim-Ost im Landkreis Verden. Laut Polizei hatte sich der Großteil der 200 Kisten mit Trinkwasser auf der Fahrbahn verteilt.



Unfall auf der Autobahn wegen mangelhafter Ladungssicherung. Bild: © Polizei Verden/Osterholz.

Ersten Erkenntnissen zufolge war die Fracht nicht ausreichend gesichert. Die Autobahn war am Nachmittag in Richtung Cuxhaven für eine halbe Stunde voll gesperrt, die Aufräumarbeiten dauerten insgesamt bis in die Nacht an. Glücklicherweise wurde niemand verletzt.

Beispiel 2: Auch ein anderer Unfall wegen unzureichend gesicherter Ladung ging zumindest ohne Verletzte aus, wie die Polizei aus Wittmund berichtete. In ihrem Bezirk verlor der Fahrer eines Lastkraftwagens Teile seiner aus Schrott bestehenden Ladung. Diese trafen die Frontscheibe eines entgegenkommenden Pkw, der dadurch beschädigt wurde.

Beide Ereignisse zeigen, dass Unfälle durch falsch gesicherte Ladung keine Seltenheit sind. Beim Entladen der Fahrzeuge stellt sie außerdem ein großes Unfallrisiko dar, etwa durch herabfallende oder umstürzende Güter.

Mitarbeitende jährlich unterweisen.
Nach § 4 der DGUV Vorschrift 1 (Grundsätze der Prävention) sind Mitarbeitende mindestens jährlich über die Gefährdungen bei der Arbeit zu unterweisen.

Tipp: Mit der Unterweisung „Fachgerechte Ladungssicherung“ des Resch-Verlags können Beschäftigte auf rechtlich einwandfreie und zugleich interessante Weise leicht unterwiesen werden. Die Lerninhalte beruhen auf den anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“. Die aktualisierte Unterweisungshilfe ist im Medien-Shop unter www.resch-verlag.com erhältlich.

SCHUBMASTSTAPLER: WELCHE AUSBILDUNG IST FÜR BEDIENENDE NOTWENDIG?

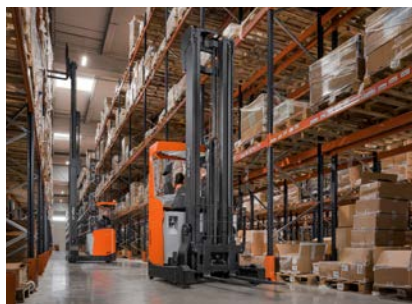


Bild: © Toyota Material Handling Deutschland GmbH

Wer glaubt, mit einem Kfz-Führerschein einen Schubmaststapler steuern zu können, sei hiermit gewarnt! Mit Flurförderzeugen werden Lasten gehoben und gesenkt, Güter ein- und ausgelagert, es wird auf Laderampen rangiert und zwischen Stapeln und Regalen gefahren. Diese Tätigkeiten sind etwas anderes, als ein Kraftfahrzeug zu lenken. Hinzu kommt die besondere Bauweise des Schubmaststaplers, denn Lenk- und Antriebsachse befinden sich hinten.

„Das führt zu einem anderen Fahr- und Lenkverhalten als bei einem Personenkraftwagen.“

Die Last liegt zudem frei auf den Gabelzinken vor der Bedienperson und kann am Hubmast gehoben, gesenkt sowie vor- und zurückbewegt werden. Auch das Standsicherheitsverhalten des Schubmaststaplers verlangt eine andere Fahrweise als bei einem Kraftfahrzeug. Nach einer Grundqualifizierung zum Staplerfahrer dürfen nicht alle Bauarten bedient werden, da jedes Gerät anders ist. Gemäß dem DGUV Grundsatz 308-001 „Qualifizierung und Beauftragung der Fahrerinnen und Fahrer von Flurförderzeugen [...]“ gliedert sich die Ausbildung zum Geräteführer in drei Stufen:

- Stufe 1: Allgemeine Qualifizierung
- Stufe 2: Zusatzqualifizierung
- Stufe 3: Betriebliche Qualifizierung

Die Stufe 1 findet in der Regel mit einem Frontgabelstapler statt und beinhaltet alle Grundlagen für Personen ohne Vorkenntnisse. Wichtig: Eine Zusatzqualifizierung (Stufe 2) ist immer dann erforderlich, wenn spezielle Flurförderzeuge wie zum Beispiel Schubmaststapler benutzt werden. Die betriebliche Qualifizierung (Stufe 3) ist immer nötig, einschließlich einer nachvollziehbaren Dokumentation. Sie umfasst

einen gerätebezogenen Teil durch Einweisung in die Steuerung und einen verhaltensbezogenen Teil auf der Grundlage der Betriebsanweisungen.

Weitere Bauformen: Eine Zusatzqualifikation ist auch für Fahrerinnen und Fahrer von Seitenstaplern, Dreiseitenstaplern, Portalwagen, Portalhubwagen (sog. Van Carrier) sowie Gabelstaplern und Reach Stackern für den Containerumschlag vorgeschrieben.

KAMPAGNE DER BG BAU: WANN SCHNALLST DU ES?

Das Sicherheitsgefühl beim Fahren mobiler Arbeitsmittel auf Baustellen ist oft sehr hoch. Viele Fahrerinnen und Fahrer glauben leider, dass die stabile Bauweise des Fahrzeugs ausreichenden Schutz bei einem Unfall bietet. Das ist gefährlich! Maschinen wie Radlader und Minibagger müssen deshalb immer mit einem Personenrückhaltesystem (Anschallgurt) sowie einer Überrollschutzstruktur (ROPS) ausgerüstet sein. Erst gemeinsam sorgen diese beiden Systeme für Schutz. Das ROPS stellt bei einem Umsturz den Überlebensraum für die Fahrerinnen oder den Fahrer sicher. Das Anschlallen sorgt dafür, dass die steuernde Person im Überlebensraum gehalten und geschützt wird.

„Vier von fünf Maschinenführern benutzen beim Arbeiten mit Erdbaumaschinen die vorhandenen Rückhaltesysteme nicht.“

Die BG BAU warnt deshalb vor der Gefahr durch „Nichtanschnallen“ beim Arbeiten mit Erdbaumaschinen und fordert eine bessere Unterweisung der Fahrerinnen und Fahrer der Geräte.



www.resch-verlag.com



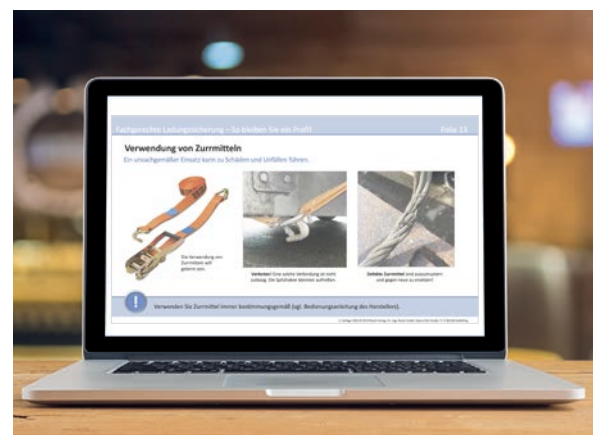
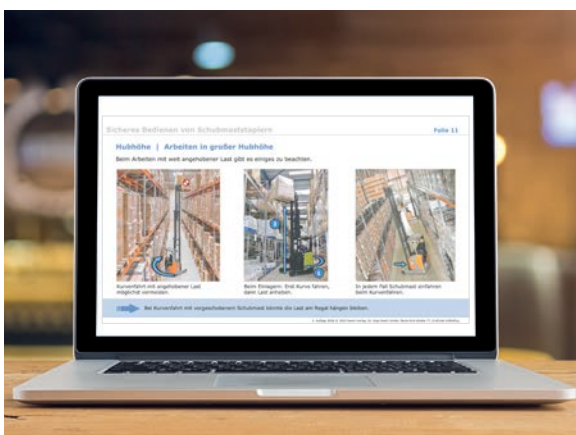
Autor: Dipl.-Ing.
Markus Tischendorf,
Fachjournalist (DFJV)

Haben Sie Themenvorschläge oder Anregungen? Dann schreiben Sie uns gerne eine Nachricht.
E-Mail: info@resch-verlag.com

Neuerscheinungen **RESCH** macht's richtig!



Bringen Sie Ihre Schulungsunterlagen auf den neuesten Stand.



Schulungs-Präsentation

40 animierte PowerPoint®-Präsentationsfolien mit Vortragstexten (Notizenseiten) für den Dozenten
2. Auflage 2026

€ 129,-
inkl. 19% USt. – Art.Nr.: 016-3



Schulungs-Präsentation

19 animierte PowerPoint®-Präsentationsfolien mit Vortragstexten (Notizenseiten) für den Dozenten
2. Auflage 2026

€ 79,-
inkl. 19% USt. – Art.Nr.: 20-1

