

ARBEITSSICHERHEIT

Unfallstatistiken der BGFE jetzt auch im Internet

Ab sofort steht auf der Homepage der BGFE (www.bgfe.de) ein neuer Link „Statistik“ zur Verfügung. Dieser führt Sie auf eine neu gestaltete Website mit umfangreichem allgemeinen Datenmaterial aus den Jahresberichten der BGFE und fachspezifischen Erhebungen zu den eigentlichen Unfallschwerpunkten. Unter dem Register „Arbeitsunfälle, allgemein“ und „Stromunfälle“ finden Sie in tabellarischer und grafischer Form aktuelle Zahlen zum Unfallgeschehen. Im Register „Stromunfälle“ wird zusätzlich eine Auswahl an grundlegenden Auswertungen zum Thema elektrischer Unfall angeboten, die besonders häufig beim Institut zur Erforschung elektrischer Unfälle abgefragt werden. Das Online-Angebot für beide Rubriken wird ständig aktualisiert und entsprechend des Interesses auch durch weiteres Datenmaterial ergänzt werden.

Ladungssicherung bei Kombi-Fahrzeugen

Die Modellpalette moderner, PKW-ähnlicher Kleintransporter (Lieferwagen, Kastenwagen, Van) ist inzwischen nahezu unüberschaubar groß. Dennoch bleibt das bevorzugte Transportfahrzeug im Handwerksbetrieb, bei Service-Technikern und Außendienst-Mitarbeitern die klassische 5-sitzige Kombi-Limousine. Konzipiert für die Transportaufgaben einer größeren Familie, können sich hier bei gewerblich genutzten Fahrzeugen Probleme bei der Ladungssicherung ergeben. Denn in aller Regel sind diese klassischen Kombi-Limousinen vom Hersteller nicht für den Transport von Leitern, Kabeltrommeln, Baustromverteilern, Werkzeugkisten und dergleichen eingerichtet. Auch das Kleinmaterial – von der Dübelschachtel über die Mineralwasserflasche bis zum Akkuschauber – hat von Hause aus kein eigenes Fach oder einen wirksamen Befestigungspunkt.

Kooperation mit der BG

In Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik (BGFE), Köln, informiert der **ep** auf dieser Seite über aktuelle Themen der Arbeitssicherheit.

Sicher, die Werbung verspricht einiges: Was so ein Caravan alles laden kann, z. B. alle kleinen Gäste vom Kindergeburtstag, oder einen Elefanten, oder mehrere Mountain-Bikes bis hin zum Gummiboot. Aber meistens werden diese schön gemachten Werbebilder nur mit einem stehenden Fahrzeug gezeigt. Da ist es einfacher zu photographieren bzw. zu filmen.

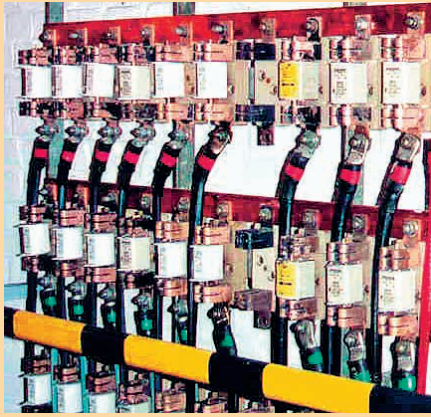
Wie sieht es aber im normalen Fahrbetrieb oder gar bei einer Vollbremsung bzw. einem Auffahrunfall aus? Haben Sie gewusst, dass ein normaler Autoatlas bei einem Auffahrunfall aus einer Geschwindigkeit von 50 km/h zu einem über 30 kg (!) schweren Geschoss in Richtung Frontscheibe wird. Bei etwa 70 km/h fliegt ein simpler tragbarer CD-Player als etwa 10 kg schwerer Diskus durch das Fahrzeuginnere. Mit verkehrsbedingten Vollbremsungen ist immer zu rechnen!

Was ist zu tun?

Der Arbeitgeber muss, bevor er ein neues Fahrzeug für seinen Betrieb kauft oder least – wie bei jeder neuen maschinellen Einrichtung auch – vorher eine vollständige Gefährdungsermittlung und -beurteilung durchführen. Dabei kann er die Mithilfe seiner Sicherheitsfachkraft einfordern. Die Sicherheitsfachkräfte haben in der Regel die von der BGFE herausgegebene CD „Praxisgerechte Lösungen“ vorliegen. Mit deren Hilfe kann man sich eine Checkliste zum Thema „Eignung des Fahrzeuges für den vorgesehenen Zweck“ selbst erstellen. Leider entscheiden in den Betrieben häufig Mitarbeiter über die Beschaffung von Fahrzeugen, die beruflich nicht mit diesen Fahrzeugen unterwegs sind. Natürlich haben die Betriebe gerade in den jetzt wirtschaftlich schwierigen Zeiten eine Menge anderer Probleme als die Innenwelt ihrer Service-Fahrzeuge zu optimieren. Aber, in diesen Fahrzeugen sitzt und fährt das Wertvollste, was eine Firma hat: Das „Humankapital“. Mit diesem schrecklichen Wort sind die MitarbeiterInnen einer Firma gemeint.

Eine richtig durchgeführte Analyse des Arbeitsplatzes „Hinter dem Steuer des Service-Fahrzeuges“ würde manchen Fehlkauf vermeiden helfen. Auch die Befragung des Fahrers/Beifahrers vor der Fahrzeugauswahl gehört zur Arbeitsplatzanalyse dazu.

Wie kann ich die Ladung im Kombi oder Lieferwagen sichern, wenn sie



**❶ Ungeschützte
NS-Verteilungen
führen immer
wieder zu Strom-
unfällen**

direkt hinter den Sitzen der Fahrzeuginsassen befördert wird und es lediglich Rückenlehnen als Abgrenzung zur Ladefläche gibt? Die absolute Mindestausstattung zur Ladungssicherung ist die Auslegung der Ladefläche mit einer Antirutschmatte, zusammen mit der gleichzeitigen Montage einer fest installierten Rückhalteeinrichtung (Gittertrennwand oder geschlossene Einbautrennwand). Der Markt bietet neben Rückhaltегittern viele andere Möglichkeiten, die neben der Ladungssicherung auch der Ordnung und Übersichtlichkeit dienen.

Rückhalteeinrichtungen, die allein durch Kraftschluss, d. h. durch Festklemmen zwischen Ladefläche und Dach, befestigt werden, genügen nicht den Anforderungen. Fest montierte Rückhalteeinrichtungen gibt es nicht nur vom Werk aus, sondern auch zum Nachrüsten, natürlich mit allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE). Beim Beladen sollte das Gewicht gleichmäßig verteilt und zum Verzurren der Ladung geeignete Zurrmittel benutzt werden. Textile Zurrgurte, etwa 25 mm breit, mit einer Ratsche als Spannelement, sind am geeignetsten. Die besten Zurrgurte taugen aber nichts, wenn keine geeigneten Festpunkte im Fahrzeug vorhanden sind. Genau diese Festpunkte fehlen leider in den meisten älteren Kombifahrzeugen.

Übrigens: Eine nicht ausreichend gesicherte Last in einem Kombi-Fahrzeug kann bei einer Polizeikontrolle ein Bußgeld von 50,- Euro und drei Punkte in Flensburg zur Folge haben.

Der Fahrer war angeschnallt – die Ladung ungesichert

Ein 42-jähriger Elektromonteur fährt um 5:00 Uhr morgens mit seinem PKW-Kombi zur Arbeit. Um Zeit zu sparen umfährt er eine Baustellenabspernung. In der Dunkelheit übersieht er eine Straßenbauaufschüttung aus Asphaltbrocken und steuert ungebremst in das Hindernis. Da der Fahrer angeschnallt war, wäre ihm nichts passiert, „keine Schramme“. Aber durch die Wucht des Aufpralls wurde ihm die auf der Ladefläche des Kombis befindliche Ladung,

darunter ein schweres Aggregat, ins Kreuz katapultiert. Der Elektromonteur ist seitdem querschnittgelähmt. Daher: Auch in Kombifahrzeugen immer die Ladung sichern und die Fahrzeuge mit stabilen Rückhalteeinrichtungen (Netze, Gitter) ausrüsten. Ausführliche Informationen zum Thema Ladungssicherung, auch in Kombis und Kastenwagen, finden Sie in der BGI 649 „Ladungssicherung auf Fahrzeugen“ (Bezug über BGFE).

**Aus dem Unfallgeschehen
Abstand zu NH-Leisten
unterschätzt**

Arbeitsauftrag: Ein Elektromeister erhielt von einem Kunden den Auftrag, den Anschluss eines neuen Niederspannungsabgangs im Hauptverteiler einer Maschinenhalle vorzunehmen. Weitere Informationen, inwieweit eine Freischaltung möglich ist, holte er nicht ein.

Unfallhergang: Der Elektromeister fand einen Hauptverteiler ohne jeglichen Berührungsschutz an den NH-Leisten und Sammelschienen vor. Ohne zuvor eine Freischaltung der benachbarten Teile oder eine entsprechende isolierende Abdeckung vorzunehmen versuchte er, das neue Anschlusskabel an einen noch freien Abgang anzuklemmen. Nachdem er bereits einen Außenleiter des Kabelabgangs angeschlossen hatte, kam er versehentlich mit dem Kopf mit einem unter Spannung stehenden Messerkontakt eines Sicherungsunterteils in Berührung und erlitt eine Körperdurchströmung zu anderen Körperteilen, die Erdpotential berührten. Da er allein arbeitete, konnten auch keine Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden. Er verstarb am Unfallort.

Unfallanalyse: Der Elektromeister missachtete die Grundregeln für sicheres Arbeiten an elektrischen Anlagen. Er nahm trotz seiner mehrjährigen Berufserfahrung weder eine Freischaltung zum „Arbeiten nach den fünf Sicherheitsregeln“ (§ 6 BGV A2) noch die Abdeckung benachbarter Teile zum „Arbeiten in der Nähe“ (§ 7 BGV A2) vor.

J. Jühling