

Unsicherheitsfaktor Mensch

Drei von vier Unfällen geschehen laut Aussage der Berufsgenossenschaft durch falsches Anschlagen.

Ein Bericht von Thorsten Hansen.

Die rund 50 Tonnen schwere Spezialbaumaschine sollte eigentlich per Schiff von Ihrem Einsatzort auf der Arabischen Halbinsel wieder nach Deutschland zurückgebracht werden. Doch schon bei der Verladung endete die geplante Reise. Denn trotz deutlich sichtbarer Hinweiszeichen hatten einheimische „Experten“ das Hebezeug zur Verladung des tonnenschweren Gerätes an den falschen Stellen angeschlagen. Das Ergebnis war spektakulär: Beim Einschwenken der Last über die geöffnete Schiffs Luke gaben die vermeintlichen Anschlagösen nach, das Gerät, es handelte sich dabei um eine Ramme der 50-Tonnen-Klasse, durchschlug drei Schiffsdecks und musste, ebenso wie das Schiff, als Totalschaden abgeschrieben werden; glücklicherweise kamen keine Menschen zu Schaden.

Unkontrolliert

Nicht weniger spektakulär verlief ein Unfall, bei dem der Ausleger eines Raupenkran nach hinten umschlug und dabei seine Last unkontrolliert in das Obergeschoss eines Gebäudes „abrud“. Auslöser für die Beinahe-Katastrophe war ein ausgehängter und damit deaktivierter Hubendschalter. Für wenige Zentimeter mehr an Hubhöhe hätte möglicherweise ein hoher Preis gezahlt werden müssen, wären nicht die Bewohner des Hauses zufällig alle außer Haus gewesen. So entstanden auch hier nur Sachschäden in erheblicher Höhe.

Für die Spezialisten der Berufsgenossenschaften sind solche Unfälle keine Seltenheit. „Circa 75

Prozent aller Unfälle auf Baustellen geschehen beim Anschlagen, Transportieren und Abschlagen der Last“, weiß Achim Förtsch, Präventionsbeauftragter bei der BG BAU - Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft im Fachbereich Bauwesen. Dabei, so Förtsch, gehe der Anteil menschlichen Fehlverhaltens im Einzelnen nicht in die Statistik ein. Dennoch müsse man von einem sehr hohen Anteil ausgehen, da beim Anschlagen, Transportieren und Abschlagen der Lasten immer Menschen, also An- und Abschläger, sowie Einweiser und Kranführer in den Arbeitsablauf eingreifen.

Manipulationen

Neben diesem, zumeist auf Unachtsamkeit oder Unkenntnis basierenden, menschlichen Fehlverhalten führen immer wieder Manipulationen an Sicherheitseinrichtungen zu folgenschweren Unfällen. So ist das vorsätzliche Verstellen, Überbrücken oder Blockieren des Lastmomentbegrenzers speziell bei älteren „Untendrehern“ eine häufig anzutreffende Unfallursache. Ganz im Sinn einer falsch verstandenen Umsetzung des olympischen Gedankens „höher-weiter-stärker“ wird hier versucht, auf der Baustelle für den Kran zu große Lasten, auch noch in den äußersten Winkel zu transportieren oder den letzten Zentimeter der maximalen Hubhöhe auszureizen.

Es ist das erklärte Anliegen aller Kranhersteller, mit ausgereifter Technik und allen erdenklichen technischen Hilfen die Arbeit auf Baustellen sicherer zu machen. Dennoch

bleibt der Unsicherheitsfaktor Mensch. Denn wo, wenn nicht im Baugewerbe bedeutet Zeit Geld. Und ein Kran, der nicht arbeite ist nicht nur totes Kapital, sondern ein nicht zu unterschätzender Passivposten auf der Abrechnung. Unter dieser Voraussetzung kommt nur allzu häufig das Thema Sicherheit zu kurz. Hinzu kommt, dass selbst innerhalb eines Unternehmens vielfach Uneinigkeit beim Thema Sicherheit herrscht. „Oftmals sind sich die Kollegen innerhalb einer Firma/Niederlassung/Abteilung nicht einig oder arbeiten unterschiedlich. Wobei der eine sich nichts denkt, entlockt dem anderen nur ein „Ogotogott“. „Wenn er sich dann weigert, die Arbeit auf diese Weise auszuführen, weil er das für zu gefährlich hält, steht er auf der Baustelle sofort als Trottel oder Querulant da“, beklagte sich schon vor Jahren ein Insider in einem einschlägigen Diskussionsforum im Internet (www.crane-forum.com). Ein gängiger Spruch sei immer noch: „Dein Kollege hat das auch so gemacht...“, so besagter Insider weiter. Dabei werde nicht nur von den direkten Vorgesetzten auf der Baustelle Druck auf das Kranpersonal ausgeübt: „Auch in der Dispo/Firmenleitung geht das weiter. Was war denn auf der Baustelle los? Stell Dich nicht so an, wenn Dein Kollege das so macht, dann stimmt das auch!“

Ausbildung zum Kranführer

Abhilfe schafft hier nur eine, von Praktikern schon seit langem geforderte, allgemeingültige und verpflichtende Ausbildung für Kranführer. Konkret empfiehlt der Präventionsausschuss

der BG-Bau zum einen „die Beteiligung bei der Ausbildung, Schulung und Prüfung der Turmdrehkranführer weiter zu forcieren in Zusammenarbeit mit dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB) und dem Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V. (ZDB) und deren Schulungsstätten.“ Zum anderen fordert die BG für den täglichen Betrieb auf der Baustelle auch „die Beratung der Poliere, Aufsichtführenden und Bauleiter zur Unterweisung insbesondere von An-, Abschlägern und Einweisern, sowie ein Schulungsangebot für den Lastentransport mit Hebezeugen als Weiterbildungsmaßnahme.“

Sowohl Hersteller als auch die Berufsgenossenschaften oder Unternehmen der freien Wirtschaft bieten hier Schulungen oder Fortbildungsmaßnahmen für eine kontinuierliche Weiterbildung der Kranführer und des Hilfspersonals an. Ob das allerdings ausreicht, ist unter den Beteiligten zumindest nicht unumstritten. Denn wie ein Kranführer im schon zitierten Diskussionsforum im Internet bereits vor geraumer Zeit schrieb: „Kranfahrer muss ein Lehrberuf werden! Ansiedlung im dualen Ausbildungssystem. Es kann doch nicht sein, dass zum Beispiel ein Maler drei Jahre lernen muss, um eine Wand weiß zu streichen, und wir schwenken mit zig Tonnen Gewicht über Gebäude und Menschen und benötigen keinen Nachweis über die Befähigung!“

K&B

