

Ein Erfahrungsbericht

Der Staplerschein am Samstag



Staplerfahrer benötigen für ihre Tätigkeit im Betrieb eine theoretische und praktische Ausbildung. Wie eine solche Ausbildung leider auch aussehen kann, zeigt der folgende Erfahrungsbericht.

An einem sonnigen Samstagmorgen treffen sich mehrere Personen im Innenhof eines Gebäudekomplexes mit dem Ziel, den „Staplerschein“ zu machen. Ein Mitglied des BG-Fachausschusses „Förder- und Lagertechnik“ hat sich die Ausbildung einmal genauer angesehen:

„Als erstes muss ich 100 Euro auf den Tisch legen und gelange anschließend durch eine kleine Halle in den Seminarraum. Ohne sich vorzustellen, beginnt der Seminarleiter mit der Erklärung, dass er jeden Samstag arbeiten müsse und die Länge des Seminars an uns liege. Ihm sei das egal. Der Seminarbeschreibung zufolge soll der Kurs von 8:30 bis 17:30 Uhr dauern, wobei der theoretische Teil nach etwa dreieinhalb Stunden mit der schriftlichen Prüfung endet.

Den Einstieg markiert ein Video zum Thema „Gabelstapler“ verbunden mit der Klage, dass der BG-Film

„Der Gabelstapler – Ein starker Typ“ bestimmt schon 15 Jahre alt sei, und dieser deshalb nicht gezeigt werde. Stattdessen präsentiert er den 25 Jahre alten Film „Die 7 Todsünden“, womit die erste halbe Stunde geschafft ist. Danach lernen wir, dass Länge und Inhalt der Staplerfahrerausbildung in keinem Gesetz festgeschrieben sind, trotzdem aber nach dem Gesetz ausgebildet werden muss. Welches Gesetz gemeint ist, blieb allerdings offen. Überhaupt sagt der Referent stets „Gesetz“, auch dann, wenn er eine Vorschrift meint.

Anschließend geht es anhand von Kopien einschlägiger DIN EN- und DIN ISO-Normen um Bau und Ausrüstung von Gabelstaplern. Die DIN EN 1726, auf die es in der Sache aber ankommt, ist nicht dabei. Dafür gibt es einen Ausschnitt aus der VDI 2510, die sich mit fahrerlosen Transportsystemen befasst. Damit ist die nächste halbe Stunde um, Zeit für eine Kaffeepause.

Derart gestärkt, geht's zurück zu den „Gesetzen“, und zwar zur Beauftragung des Fahrers. Dem Seminarleiter zufolge ist diese und nicht die Ausbildung des Fahrers entscheidend. Seine Aussage stützt er auf einen Kippunfall, bei dem der Fahrer mit sehr schweren Verletzungen überlebt, die BG die Sache wegen der fehlenden Beauftragung des Fahrers aber nicht als Arbeitsunfall anerkannt habe. Die Forderungen aus § 7 „Auftrag zum Steuern von Flurförderzeugen“ der BGV D27 „Flurförderzeuge“ führt der Referent nicht an.

In den nächsten Minuten steht die tägliche Einsatzprüfung, die jährliche Prüfung und das Abstellen von Gabelstaplern auf dem Plan. Dabei erfahre ich, daß „die BG“ sich mit Händen und Füßen gegen das Steckenlassen des Zündschlüssels beim kurzzeitigen Verlassen des Staplers gewehrt haben soll. Ich verweise auf Durchführungsanweisung zu § 15 „Verlassen des Flurförderzeuges“ aus der BGV D27, die dies ausdrücklich zulässt.

Themen im Minutentakt

Es folgen die Themen Lastaufnahme und Standsicherheit. Der Referent erläutert anhand des gebräuchlichen Wippenmodells die Lastverteilung am Stapler und anschließend das Traglastdiagramm, allerdings mit dem Hinweis, dass dies in der Praxis sowieso kaum gebraucht werde, da zumeist die gleichen Lasten zu transportieren seien. Letzteres mag zwar stimmen, dennoch gehört das Traglastdiagramm zum unabdingbaren Grundwissen eines jeden Staplerfahrers. Wie schnell kommt es vor, dass plötzlich eine andere als die gewohnte Last zu transportieren ist. Nach etwa 15 Minuten ist auch dieses Thema abgehakt, ohne sich sonderlich lange mit der Standsicherheit und dem Standdreieck eines Gabelstaplers aufzuhalten. Die Uhr zeigt jetzt viertel vor Zwölf, und nun kommen die Teilnehmer doch noch in den Genuss des Films „Der Gabelstapler – Ein starker Typ“.

Es folgt die theoretische Prüfung mit 24 Fragen und dem Hinweis, dass maximal sechs Fehler gemacht werden dürfen. Fragen zum Thema Traglastdiagramm und Standsicherheit fehlen. Gegen 12:30 Uhr ist die Prüfung geschafft. Nach der Auswertung liest der Referent die Ergebnisse vor, auch für die beiden Teilnehmer, die mehr als sechs Fehler gemacht hatten. Das sieht der Seminarleiter aber nicht so eng, wir haben ja noch die Praxis. Und die findet in der Halle statt, mit einem Stapler für 18 Personen. Im Verlauf der „praktischen Ausbildung und Prüfung“ sollen die Teilnehmer eine auf einer Gitterbox stehende Gitterbox aufnehmen, rückwärts eine Acht fahren und sie wieder auf der Gitterbox absetzen. Teilnehmer, die unsicher sind, macht der Referent lächerlich: „Der kann ja noch nicht mal richtig lenken“ oder „Wenn Ihr

alle so langsam fahrt, da kommt Ihr heute nie nach Hause.“ Ich stelle mich absichtlich etwas unsicher an und bin total perplex, als mir der Ausbilder während der Fahrt plötzlich ins Lenkrad greift. Nach etwa zwei bis fünf Minuten pro Teilnehmer ist die „praktische Ausbildung und Prüfung“ auch schon beendet. Kurz nach 13 Uhr habe ich meinen „Schein“ im Scheckkartenformat in der Tasche. Genauso wie die beiden Teilnehmer, die durch die „Theorie“ gefallen sind.“ Soweit der Erfahrungsbericht.

Erwerb ist wörtlich gemeint

Der berufsgenossenschaftliche Grundsatz BGG 925 „Ausbildung und Beauftragung von Staplerfahrern“ fordert nicht ohne Grund eine Ausbildungsdauer von mindestens 20 Lehreinheiten à 45 Minuten, wobei der theoretische Teil mindestens zehn Lehreinheiten umfassen soll. Bedingt durch den Außenlasthub und die Hinterachslenkung weist ein Stapler ein völlig anderes Fahrverhalten als ein Pkw oder Lkw auf. Gerade dies soll künftigen Staplerfahrern in der Ausbildung vermittelt werden. Anzumerken ist noch, daß der Ausbilder in diesem Fall auf seiner Seminarbeschreibung mit „Ausbildung nach BGG 925“ und dem BG-Logo warb.

Leider ist die beschriebene Ausbildung kein Einzelfall, davon berichten Teilnehmer der BG-Seminare immer wieder. Die Kleinanzeigen in den Zeitungen bergen derartige Angebote: „Am Samstag Erwerb des Staplerscheins“. Wobei „Erwerb“ ganz offensichtlich wörtlich gemeint ist: Für 100 Euro gab's in diesem Fall den Schein, eine Ausbildung fand gar nicht statt. Ein gutes Geschäft bei einer Teilnehmergebühr von 100 Euro: 1800 Euro in nicht ganz fünf Stunden. Bleibt die abschließende Frage: Wer kann einem auf diese Weise ausgebildeten Mitarbeiter jetzt noch mit gutem Gewissen einen Fahrauftrag erteilen?

Herwig Kochan

