



Baggern lernen bei Komatsu

Vor der historischen Kulisse des alten Hanomag-Werks im Herzen von Hannover eröffnet Hausherr Komatsu zusammen mit dem Bildungsträger VBZ angehenden Baumaschinenführern die Möglichkeit, ihren Führerschein auf unterschiedlichsten Maschinen zu erwerben

Text | Fotos Peter Leuten



Cihan Altungök entert die Kabine des PC88MR. Erste Aufgabe ist das Ziehen eines Grabens. Den Aushub soll Altungök neben dem Graben ablegen. Geduldig gibt Heiko Boenchen erste Hilfestellungen

Na, wie war's?", erkundigt sich Cihan Altungök bei dem Mann, der gerade seinen Platz in der Kabine des PC88MR für ihn frei gemacht hat. „Alles klar?“ Behände schwingt sich der junge Mann in die Kabine des 8-Tonnen-Baggers. Erst im letzten Moment merkt er, dass er seinen Kopf noch ein wenig mehr einziehen muss, um nicht mit dem Kabinendach zu kollidieren. Wirklich routiniert, das ist an diesem Donnerstagmorgen der erste Gedanke, sieht das noch nicht aus. Aber das war von vornherein klar. Denn Altungök ist einer von 16 Teilnehmern eines fünftägigen Kurses, die hier auf dem Testgelände des Baumaschinenherstellers Komatsu mitten in Hannover die Befähigung zur Führung einer Baumaschine erwerben wollen. Veranstalter ist das Verkehrs- und Berufsbildungszentrum (VBZ) Hannover, das seit einigen Jahren eng mit Komatsu zusammenarbeitet. „Der Kontakt kam zustande“, erzählt Herbert Lankau, VBZ-Geschäftskundenbetreuer in Hannover, „als Komatsu bei uns anrief und

sich nach Möglichkeiten erkundigte, wie Mitarbeiter des Unternehmens einen Baumaschinenführerschein erwerben könnten.“ So begann eine für beide Seiten gewinnbringende Partnerschaft. „Am meisten profitieren von dieser Zusammenarbeit freilich die Lehrgangsteilnehmer“, räumt Lankau ein, „denn hier steht eine wirklich schon stattliche Zahl unterschiedlichster Maschinen zur Verfügung.“

Das weitläufige Areal in unmittelbarer Nähe zu den historischen Hanomag-Fertigungsstätten, auf dem zugleich auch Erprobungsreihen für Neu- und Weiterentwicklungen von Komatsu gefahren werden, bietet ideale Voraussetzungen für die Ausbildung. Ein Großteil der Fläche ist betoniert und es gibt genügend Platz, sodass zwei unterschiedliche Bereiche für die Ausbildung am Bagger und am Radlader geschaffen werden konnten.

Insgesamt sieben Maschinen stehen den Lehrgangsteilnehmern zur Verfügung. Jeder der Männer bekommt einen speziellen Auftrag: „Du ziehst hier jetzt bitte



Volle Konzentration. Ausbilder Boenchen nordet die Motorik auf eine möglichst feinfühlige Bedienung der Joysticks ein

einen Graben, ungefähr einen halben Meter tief“, weist Ausbilder Heiko Boenchen Altungök an. „Aber vorher fährst du dein Arbeitsgerät bitte erst einmal ca. 5 Meter zurück, damit der Dozer hier vorbeikommt.“ „Das Ausheben von Gräben oder das Anlegen von Böschungen“, erklärt Boenchen, während die schwere D65PXi-Raupe die von dem vorherigen Teilnehmer hinterlassenen Spuren im Erdreich wieder einebnet, „gehören zu den Standardaufgaben, die im Tiefbau oder im Straßenbau immer wieder vorkommen. Das muss sitzen.“ Nachdem die Raupe ein ordentliches Planum geschaffen hat, kann Altungök loslegen. „Und was ist“, will er wissen, „wenn ich zu tief komme?“ „Dann beschädigt du die Leitung“, lautet die lakonische Antwort des Ausbilders. Per Funk kommen dann kurz darauf erste Korrekturen: „Wenn du den Verstellausleger gerader stellst, kannst du weitestgehend mit dem Stiel arbei-

ten, so kommst du schneller zum Ziel. Und den Aushub legst du möglichst unmittelbar neben dem Graben ab. Dann kannst du ihn, wenn die Arbeit erledigt ist, durch eine simple Schwenkbewegung mit der Schaufel wieder in die Grube befördern.“ Kurz darauf ein weiterer Hinweis: „Jetzt stehst du zu nah dran. Fahr einfach ein Stück zurück. Aber nicht vergessen: Erst den Schild hochfahren!“ Stück für Stück arbeitet der Trainer darauf hin, Altungök und seinen Mitschülern eine Grundausrüstung von Vorgehensweisen an die Hand zu geben, mit deren Hilfe sie derlei Standardaufgaben möglichst effektiv und sauber bewältigen können. Und ein authentisches Erleben der bevorstehenden Berufspraxis gibt es obendrein: „Mach dir klar“, bläut Boenchen Altungök ein, „dass sich alle Arbeiter auf einer Baustelle beständig fragen werden, warum du am Steuer einer derart teuren Maschine diesen Job machst. Du musst ständig

unter Beweis stellen, dass du dein Geld wert bist.“ Doch Boenchen und sein Kollege Maik Timmermann wollen den künftigen Baumaschinenfahrern nicht nur die nötigen Fertigkeiten und ein Gespür fürs Tempo auf den Weg geben, einen großen Raum in der Ausbildung nimmt auch das Thema Sicherheit ein. Das fängt bei so einfachen Fragen an, wie sie später am Vormittag Ugur Coskun umtreiben, nachdem er den PW98MR, den einzigen Radbagger auf dem Gelände, übernommen hat. Der Motor startet nicht. Coskun meldet sich per Funk bei Boenchen. Der geht, ohne die Situation direkt in Augenschein zu nehmen, mit ihm eine einfache Checkliste durch. Schnell wird das Problem als aktivierte Sicherheits-sperre identifiziert. „Ist doch klar. Beim Auto startet der Motor doch auch nicht, wenn die Kupplung nicht getreten ist“, gibt er zu bedenken.

Das Thema Sicherheit beim Umgang mit Baumaschinen sei, so berichtet Boenchen, sehr umfangreich.

Dazu zähle bereits, wie ein Bagger oder ein Radlader abgestellt werden soll, umfasse sämtliche Fragen der Transportsicherung und ende bei der Eindämmung der zahlreichen Gefahren, die von der Maschine während der Arbeit ausgehen. „Dabei muss der Fahrer etwa darauf achten, dass sich im Schwenkbereich keine Personen aufhalten“, zählt Boenchen auf, „oder wie hier bei diesem Radbagger große Aufmerksamkeit gegenüber der Standsicherheit walten lassen. Er hier macht das schon recht gut: Der Schild ist abgelassen und ich hoffe, die Achssperre ist auch aktiviert.“

„Hinzu kommt ... – Oh je!“ Ein lautes Krachen durchbricht den dichten Soundteppich der arbeitenden Dieselmotoren auf dem Gelände. Mit einem Ausdruck des Mitleids blickt Boenchen zu seinem Kollegen Timmermann hinüber. Mergim Iseni hat mit seinem WA100M das Hochregal zum Einsturz gebracht, mit dem die Truppe das Beladen von Lkw-Mulden mit dem Radlader übt. Der obere Querbalken stellt dabei die Oberkante der Seitenwand der Mulde dar. „Jetzt könntest du dir sicher sein, dass du mit dem Fahrer



Ugur Coskun steuert die Kabine des PW98MR an. Mit seinem Tiltrotator stellt er enorme Ansprüche an die Bedienung



Der Motor startet nicht. Gemeinsame Fehlerdiagnose mit seinem Vorgänger. Helfen kann am Ende nur der Trainer

des Lkw ein Problem bekommst“, funkt Timmermann den Mann in dem Radlader an. Auf der anderen Seite herrscht betretenes Schweigen. Ein klassischer Anfängerfehler. „Beim Heranfahren an die Mulde schlicht zu hart gebremst“, klärt Timmermann auf. „So ist das eben: Die schwer beladene Schaufel folgt noch einige Sekundenbruchteile ihrer einmal vorgegebenen Bewegungsrichtung. Und schon bist du auf Kollisionskurs.“ Obwohl hier niemand zu Schaden kam – selbst das Regal steht Minuten später wieder an seinem Platz – zeigt das Beispiel, wie wichtig eine umfassende Ausbildung bei der Arbeit mit zumeist tonnenschweren Baumaschinen ist. Das belegen auch die Unfallstatistiken der Berufsgenossenschaft. Immer wieder kommt es zu Quetschungen oder überrollten Bauarbeitern. Das dürfte eigentlich

nicht sein. Schließlich verpflichtet der Gesetzgeber den Bauunternehmer beziehungsweise seinen Beauftragten, nur mit der Führung von Erdbaumaschinen vertraute Mitarbeiter in einem Alter von mindestens 18 Jahren einzusetzen. Der Fahrer muss dabei mit seinen Pflichten vertraut, im Umgang mit der jeweiligen Maschine unterwiesen sein und natürlich die betreffenden Unfallverhütungsvorschriften kennen.

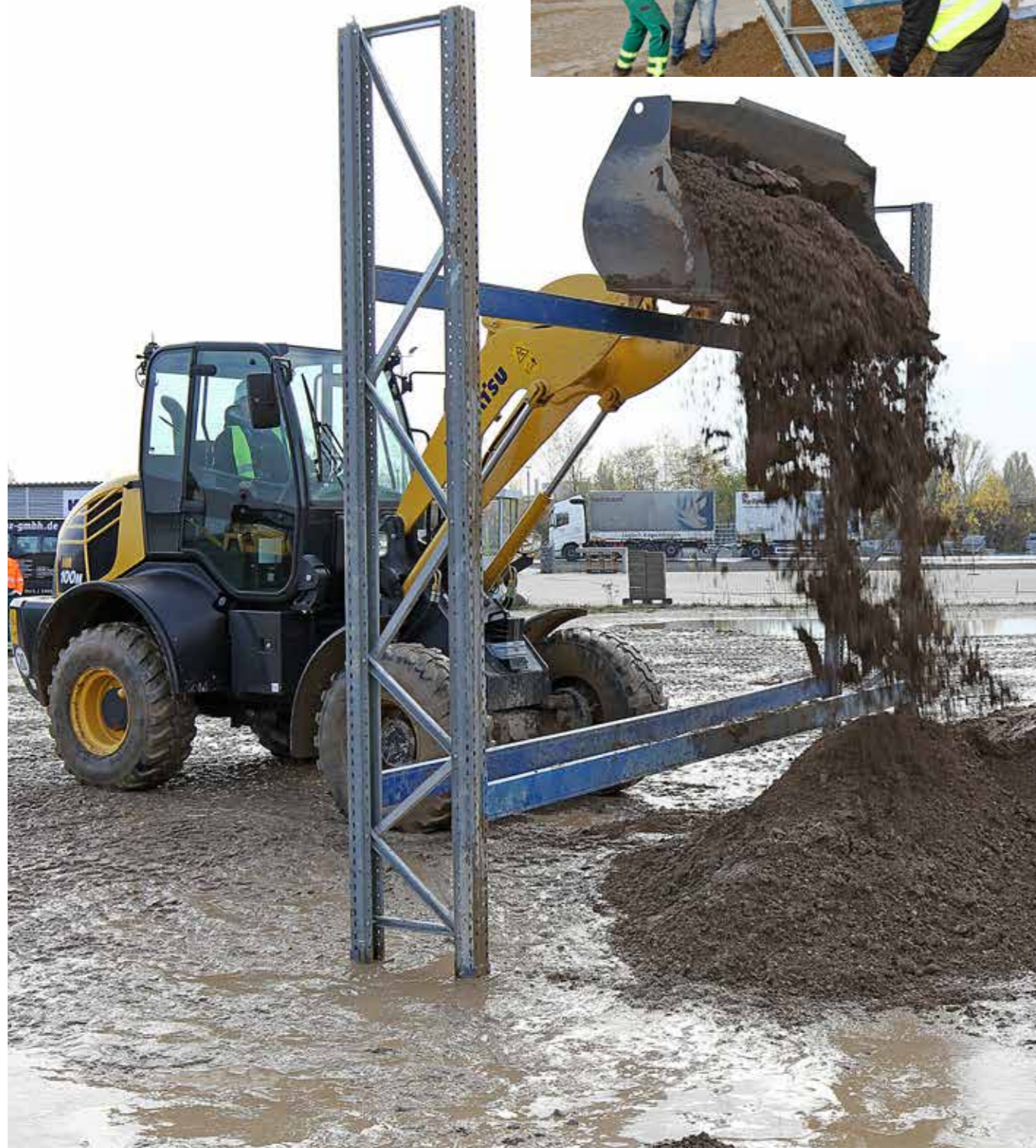
Doch wie ist das nun eigentlich? Sicher, für Altungök, Coskun und all die anderen Männer, die als Arbeitssuchende gemeldet sind und deren Ausbildungskosten daher übernommen werden, sind diese fünf Tage die Grundvoraussetzung, in ihrem Wunschberuf Fuß zu fassen. Doch ist ein solcher Führerschein, wie er hier erworben wird, nun eigentlich Pflicht?

Das kommt ganz darauf an, ist die eindeutig uneindeutige Antwort aller Umstehenden.

Auf nicht öffentlich zugänglichem Gelände reicht bislang die Einhaltung der eben aufgeführten Bestimmungen. „Doch es lohnt sich“, ermahnt Komatsu Support Manager Lars Lüder, der heute die Leitung auf dem Gelände innehat, „sich damit auseinanderzusetzen, was der Gesetzgeber unter einem nicht öffentlich zugänglichen Gelände versteht. Denn letztlich muss vor einem solchen Bereich wie hier bei unserem Testgelän-



Der obere Balken des zweckentfremdeten Hochregals markiert die Oberkante der Seitenwand einer Lkw-Mulde. Das umgeworfene Regal würde in der Realität eine dicke Beule bedeuten. Hier ist nach 5 Minuten wieder alles okay



Punkt für Punkt geht Maik Timmermann mit Geraldo Rozalino da Silva sämtliche Bedienelemente des Radladers durch. Unermüdlich schärft er dabei auch das Bewusstsein für die Gefahren an Bord des 7,1-t-Radladers.

de jemand den Zugang regeln. Alles andere bewegt sich in einer Grauzone.“ Und das bedeute zumeist, führt er weiter aus, dass der Bereich zu behandeln sei wie öffentlich zugängliche Straßen, auf denen für das Führen einer Baumaschine ab 7,5 Tonnen ein C-Führerschein Pflicht sei. Das sei zumindest besser als nichts. Das sagt natürlich noch nichts über die Qualität der mit einer Baumaschine ausgeführten Arbeit aus. Zumal die Anforderungen an die Bedienung einer Baumaschine, darin sind sich hier alle Beteiligten einig, immer komplexer werden. „Es kann doch nicht sein“, ereifert sich Lüder, „dass jemand eine Baumaschine bedient, die schnell einmal mit einer Viertelmillion zu

Buche schlägt, und kaum Ahnung hat, was er tut.“ Daher bemüht sich inzwischen die Bauindustrie selbst um einen Führerschein. Der solle nicht nur die Unfallrisiken und schweren Schadensfälle reduzieren helfen, sondern auch, wie Helmut Bramann vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie neulich bekräftigte, die Fähigkeiten im Umgang mit den Maschinen verbessern. Er gehe davon aus, dass viele Baufirmen in der Zukunft für die Akquise entsprechend geschulten Fachpersonals einen ähnlichen Aufwand treiben müssen wie für die Akquise neuer Aufträge. Und das führe auf Dauer zu einem Wettbewerbsnachteil von Baumaschinenführern aus Deutschland gegenüber Mitbe-



Bei der ungemein interessanten Werkführung im Schlepptau von Komatsu Support Manager Lars Lüder erhalten die Teilnehmer tiefe Einblicke in die Produktion und den inneren Aufbau einer Lamellenbremse oder einer Radladerachse

werben aus dem europäischen Ausland. Denn in den meisten Ländern ist ein solcher Führerschein längst Pflicht, die Fähigkeiten von Bagger- oder Radladerfahrern mithin verbrieft.

Doch auch für deutsche Betriebe herrscht unter bestimmten Bedingungen längst eine Führerpflicht für Baumaschinenführer. Dann nämlich, wenn ein Betrieb – etwa um Zugang zu öffentlichen Aufträgen zu bekommen – für sich bestimmte Standards des Qualitätsmanagements im Rahmen einer DIN-ISO-Zertifizierung reklamiert.

Und schließlich gibt es da noch einen anderen Fallstrick, der der Geschäftsleitung von Bauunternehmen, von Landschaftsbauern oder etwa von Steinbrüchen oder Kiesgruben bitterböse aufstoßen kann: das so-

genannte Organisationsverschulden. Das besagt, dass die Haftung für Schäden, die aufgrund von Fehlern eines Arbeitnehmers entstanden sind, bei der Verletzung von

Organisationspflichten oder bei Nichterfüllung rechtlicher Anforderungen dem Arbeitgeber angelastet werden können. Dazu reicht es, der Geschäftsführung im Schadensfall nachzuweisen, dass die Unterweisung des Arbeiters auf einer Maschine unzureichend war. Ist der hingegen im Besitz eines Führerscheins, sind die Verantwortlichen aus dem Schneider.

Die Teilnehmer der VBZ-Schulung auf dem Komatsu-Gelände jedenfalls

haben am Ende des fünftägigen Kurses allesamt die Prüfung bestanden und können sich jetzt mit einer guten Ausbildung auf die Arbeitssuche machen. Δ



Die historischen Hanomaghallen in Hannover und auslieferungsbereite Radlader im Vordergrund