2. Gefahren im Lager

Gefahren lauern an jedem Arbeitsplatz und werden durch Menschen und/oder Arbeitsmittel heraufbeschworen.
Gefahren im Lager sind: ● Unfallgefahr; ● Feuergefahr; ● Diebstahlgefahr.

2.1 Arbeitssicherheit am Arbeitsplatz

Für die Arbeit im Lager sind folgende Schutzvorrichtungen bedeutsam:

- **Schutzausrüstung** (Helm, Handschuhe, Gehörschutz, usw.): Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmer die persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung zu stellen. Die Beschäftigten müssen diese Schutzmittel benutzen.
- **Sicherheitskennzeichnung:** Für die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz hat der Arbeitgeber zu sorgen. Alle Mitarbeiter müssen diese Kennzeichnungen beachten. Dazu zählen:
  - Verbotszeichen (rote Umrandung, weißer Hintergrund, schwarzes Symbol)
  - Warnzeichen (gelber Grund, schwarze Umrandung, schwarzes Symbol)
  - Gebotszeichen (blauer Grund, weißes Symbol)
  - Rettungszeichen (grüner Grund, weißes Zeichen)
  - Brandschutzzeichen (roter Grund, weißes Zeichen)

Die genannten Kennzeichen sind Hilfsmittel, die zur Aufmerksamkeit und Beachtung anraten.

Beispiele für Verbotszeichen, die bei einer Nichtbeachtung rechtliche Konsequenzen haben:

Gebote bedeuten, dass Sie sich daran halten sollten, um Ihre eigene Sicherheit nicht zu gefährden.

Beispiele für Gebotszeichen:

Beispiele für Warnzeichen:
Warnung vor...

Es gilt immer:

Bei festgestellten Mängeln müssen Sie auf sofortige Abhilfe drängen! Informieren Sie Ihren Vorgesetzten oder die Werkstatt! Legen Sie nicht selbst Hand an und experimentieren Sie nicht! Es geht um Ihre Sicherheit und die Sicherheit Ihrer Kollegen!

- Prüfen Sie die **Funktion des Hydrauliksystems** (beim Stapler darf die Gabel durch mangelnden Druck nicht absinken) und den Füllstand des Hydrauliköls.
- Prüfen Sie die Gabelzinken auf **Zustand und Befestigung**.
- Prüfen Sie die Ketten an der Fördereinrichtung durch „Daumendruck" auf ausreichende und gleichmäßige **Spannung**. Achtung: Druck nicht mit dem Schuh ausführen. Durch Fette und Öle der Ketten an der Schuhsohle besteht anschließend Rutschgefahr (lieber etwas Fett an den Handschuhen!).

4. Zusatzeinrichtungen

- Prüfen Sie das Fahrerschutzdach, die Lastschutzgitter und die Anhängevorrichtungen auf Schäden.

Im Fahrbetrieb oder im Einsatz gilt Folgendes:

1. **Traglast** beachten (auch bei Schubkarren oder Sackkarren – wobei in diesen beiden Fällen Sie persönlich mit Ihrem Körpergewicht das Gegengewicht zur Last darstellen):
   - Traglast des Fördermittels (die Angabe hierzu finden Sie meist am Fördermittel angebracht)
   - Traglast der Verkehrswege (z.B. nicht über einen schmalen Holzsteg mit überladener Schubkarre)
   - Traglast der Ladebrücken, Lukenabdeckungen
   - Traglast von Regalen, Stapelgestellen und ähnlichen Entladestellen

2. **Last sicher aufnehmen** (auch bei Sackkarren und Schubkarren, Gabelhubwagen und bei sogenannten Handtransporten):
   - Ladung auf Palette sichern, stretchen oder bändern, damit sie fest mit der Palette verbunden ist,
   - Last so weit wie möglich unterfahren; Vorsicht bei Stapeln, die hintereinander stehen – nicht den hinteren Stapel mit unterfahren!

   - weich und vorsichig anheben,
   - Hubmast bei Staplern zur Fahrt zurückneigen; beim Handtransport mit Sackkarren nicht zu weit nach hinten kippen; bei Gabelhubwagen nur so weit vom Boden anheben wie notwendig (Bodenunebenheiten, zum Beispiel Türschwellen, mit einbeziehen).

Ihre Aufgabe als Lagerist ist:

1. Die Auswahl des geeigneten Transportmittels im Zusammenhang mit der Transportverpackung (zum Beispiel Paletten und Gabelhubwagen)
2. Das Prüfen des Transportmittels und der Transportverpackung unter sicherheitstechnischen Gesichtspunkten (zum Beispiel Pakete auf Paletten mit Stretchfolie sichern; Abfahrkontrolle beim Gabelstapler durchführen)
3. Auswahl des sichersten und kürzesten Weges vom Ausgangsort des Transportes bis zum Zielort

5. Ware annehmen und lagern

5.1 Wareneingang und die damit verbundenen Arbeiten

Für das Entladen der Waren ist der Absender, nach dem Gesetz (§ 412 HGB) verantwortlich. In den meisten Fällen beauftragt er jedoch den Empfänger, sodass Sie als Erfüllungsgehilfe des Absenders, also an seiner Stelle, tätig werden. Noch in Anwesenheit des Überbringers überprüfen Sie als zuständiger Lagerist die Lieferung. Diese Prüfung kann auch auf dem Transportmittel, zum Beispiel Lkw, geschehen und wird noch in Anwesenheit des Fahrers durchgeführt. Sie kontrollieren dabei die Verpackungen, die sichtbar sind (sind die Kisten unbeschädigt, ist die Palette unversehrt, ist die unverpackte Ware in äußerlich einwandfreiem Zustand?). Weiterhin kontrollieren Sie anhand des Lieferscheins oder Frachtbriefes die Anzahl der Packstücke.
Bei dieser Prüfung bezieht sich alles auf den ordnungsgemäßen Transport der Güter, das heißt, Sie prüfen, ob die Waren oder Güter aufgrund oder während des Transportes Schaden genommen haben.

5.1.1 Nicht einwandfreie Anlieferungen

Weist die Verpackung Schäden auf, die auf den Transport zurückzuführen sind, oder stimmt die Anzahl der Packstücke nicht mit der auf den Begleitpapieren überein, fordern Sie den Überbringer, den Fahrer auf, den Schaden oder die Mindermenge durch Unterschrift zu bestätigen. Das kann auf dem Lieferschein, dem Begleitpapier oder auf einem eigens dafür entwickelten Formular, der sogenannten Tatbestandsaufnahme (Formular im Bahnverkehr) erfolgen.

Falsche Anschrift

... die Güter sind nicht für unsere Firma bestimmt.

Fehler

... die Anzahl der Colli stimmt nicht mit dem Warenbegleitpapier überein.

Beschädigungen

... der Transportbehälter, die Palette, die Gitterbox-Palette, die Kartons usw. sind beschädigt,

... die Waren und Güter sind beschädigt.

Diese Bestätigung ist sehr wichtig, da in diesen Fällen Rechtsansprüche, zum Beispiel Schadenersatz, gegenüber dem Überbringer (Lieferant oder Paketdienst usw.) bestehen.
In der betrieblichen Praxis herrschen im Wareneingang allerdings noch weitere Praktiken vor. So wird zum Beispiel in einigen Betrieben die gesamte Sendung nicht angenommen, wenn ein Packstück oder ein Transportbehälter beschädigt ist.
Hierzu finden Sie als zuständiger Lagerist häufig sogenannte Verfahrensanweisungen oder Checklisten, die am Arbeitsplatz aushängen.
Die meisten europäischen Eisenbahnunternehmen haben sich zu einem Palettenpool zusammengeschlossen. Innerhalb dieses Pools können EUR-Paletten und EUR-Gitterboxen getauscht werden. Bei Anlieferung auf einer EUR-Flachpalette oder in einer EUR-Gitterbox kann die gleiche Anzahl leerer Paletten oder Boxen mitgegeben werden. Dieses Pool-System ist allerdings auch bei anderen Verkehrsträgern mittlerweile üblich. Die eigentliche Idee der sogenannten Pool-Palette stammte aus dem Bereich des Eisenbahngüterverkehrs. Sie können also EUR-Paletten bei einem zertifizierten Hersteller kaufen und diese Paletten dann in einem eigenen Poolsystem verwalten.
Solche Systeme gibt es auch für andere Mehrwegbehälter wie zum Beispiel Kunststoffboxen, die dann zwischen Lieferanten von Medikamenten und Apotheken oder Krankenhäusern transportiert werden.
Im Nachfolgenden werden die weiteren Bedingungen des Tausches von EUR-Paletten und EUR-Gitterboxpaletten genannt. Ähnliche Bedingungen und Voraussetzungen gelten aber auch in anderen Pool-Systemen, die die Parteien dann untereinander regeln.

9.4 Güterkraftverkehr

Aufgrund des gut ausgebauten Straßenverkehrsnetzes in der Bundesrepublik Deutschland ist im Haus-Haus-Verkehr der Güterkraftverkehr mit Lkw besonders geeignet. Die wichtigsten Lkw-Arten sind: Einzelfahrzeuge, Sattelzüge und Gliederzüge. Für Lkw ab zwölf Tonnen gilt die Lkw-Maut auf den Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland. Im Güterkraftverkehr unterscheidet man zwischen dem **gewerblichen Güterkraftverkehr** und dem **Werkverkehr.** Werkverkehr bedeutet, dass zum Beispiel ein Möbelhaus mit eigenem Lkw Möbel ausliefert, also Güterkraftverkehr für eigene Zwecke mit eigenem Lkw und als Hilfstätigkeit, mit eigenem Service und eigenem Personal durchführt. Der Werkverkehr ist nicht erlaubnispflichtig, hingegen der gewerbliche Güterkraftverkehr schon.

Motorwagen mit Anhänger

Sattelfahrzeug mit Wechselauflieger

Einzelfahrzeug

Tankfahrzeug

Sattelfahrzeug mit offener Pritsche

Der Unternehmer im gewerblichen Güterkraftverkehr benötigt eine behördliche Erlaubnisurkunde. Diese Überwachungen übernimmt das Bundesamt für den Güterverkehr (weiße Fahrzeuge mit BAG Aufschrift in blauen Buchstaben).

Begleitpapiere im gewerblichen Güterkraftverkehr

Im nationalen Versand wird ein **Frachtbrief** verwendet, wie er auf S. 84 abgebildet ist.

Im grenzüberschreitenden europäischen Güterkraftverkehr wird häufig der **CMR-Frachtbrief** (CMR = Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr) ausgefüllt (siehe S. 85). Bei Ausstellung des CMR-Frachtbriefes gelten folgende Grundsätze:

Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt:

1. Eine Ausfertigung erhält der Absender.
2. Eine Ausfertigung begleitet das Gut.
3. Eine Ausfertigung behält der Frachtführer (Spediteur, Paketdienst usw.).

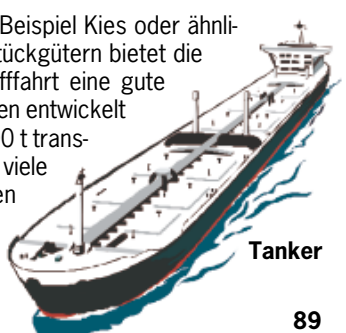
Der Frachtbrief ist vom Absender und vom Frachtführer zu unterschreiben, um als Beweisurkunde für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages und für die Übernah- me des Gutes zu gelten.

Somit ist auch der einwandfreie Zustand der Waren, des Beförderungsgutes, die Anzahl der Packstücke usw. festgehalten. Wenn Sie als Lagerist in der Warenannahme also einen Frachtbrief vom Frachtführer erhalten, prüfen Sie die eingehende Sendung, denn der Frachtführer hat den einwandfreien Zustand schon beim Ausfertigen des Frachtbriefes bestätigt. Liegt trotzdem ein Schaden vor, so ist dieser vermutlich beim Transport geschehen und die Versicherung des Frachtführers muss dafür einstehen.

9.5 Seefracht

Binnenschifffahrt

Für den Transport von Massengütern (zum Beispiel Kies oder ähnliche Schüttgüter in großen Mengen) oder Stückgütern bietet die Binnenschifffahrt als Kanal- oder Flussschifffahrt eine gute Alternative. Es sind verschiedene Schiffstypen entwickelt worden, die eine Traglast von 300 t bis 4.000 t transportieren können. Als Umschlagplätze bieten viele Hafenanlagen gute Möglichkeiten, um den lückenlosen Verkehr zu gewährleisten. Auch hier ist ein Frachtbrief oder Lageschein auszustellen.



Tanker