

KÜHNE+NAGEL SICHERT LKWS MIT POWERCHOCK-RÜCKHALTESYSTEMEN

„Die Funktionsweise von Powerchock ist schon visuell sehr einleuchtend. Das ist ja keine undurchschaubare Wissenschaft, sondern ein System, das einem die Gewissheit gibt, dass es funktioniert“ erklärt Stefaan Henderieckx, Senior Operations Manager im neuen europäischen Verteilzentrum des Unternehmens in Tessenderlo im belgischen Flandern.



Stefaan Henderieckx
Senior Operations Manager



Am Logistikstandort von Kühne+Nagel in Tessenderlo im flämischen Teil Belgiens sind 67 Andockstationen mit dem verriegelbaren Rückhaltesystem POWERCHOCK 7 gesichert.

Stefaan Henderieckx ist ein absoluter Experte in Sachen Logistik. Schon seit 23 Jahren arbeitet er beim weltweit führenden Logistikunternehmen Kühne+Nagel und ist derzeit Senior Operations Manager im neuen europäischen Verteilzentrum des Unternehmens in Tessenderlo im belgischen Flandern.

In der Zeit, auf die er zurückblickt, kam es in der Logistikbranche immer wieder zu sicherheitsrelevanten Zwischenfällen, vor allem an Laderampen. Hier werden Fahrzeuge be- und entladen, was naturgemäß zu extrem unberechenbaren und gefährlichen Situationen führen kann. Allein schon das hohe Verkehrsaufkommen ist eine Gefahr, dazu kommen das ständige Hin und Her von Fahrzeugen und die eminente Gefahr, dass Anhänger wegrutschen oder Lkws vorzeitig von der Rampe wegfahren. Rechnet man dann noch Stürze von der Rampe und das Verkanten von Anhängern hinzu, wird klar, warum die Laderampe zu den gefährlichsten Arbeitsbereichen überhaupt gehört

In seiner Position ist Stefaan Henderieckx zuständig für die Sicherheit der Ladezone im 75.000 m² großen neuen Verteil-

zentrum in Tessenderlo, was bei mehr als 80 Andockstationen, die ständig in Betrieb sind, eine äußerst verantwortungsvolle Aufgabe ist. Zwei der größten Gefahren in einem derart hektischen Umfeld sind das „Wegrutschen“ von Anhängern und das „vorzeitige Wegfahren“. Sie gehören zu den häufigsten und folgenreichsten Ursachen für schwere Unfälle im Lager- und Logistiksektor.

GMR Safety spricht mit Stefaan Henderieckx über die Maßnahmen, die Kühne+Nagel im Verteilzentrum von Tessenderlo ergriffen hat, um die Gefahren durch plötzliche und unerwartete Bewegungen von Anhängern beim Lade- und Entladevorgang zu unterbinden.

Schätzungen zufolge ereignen sich bis zu einem Viertel aller Werks- und Lagerunfälle an den Laderampen – mit einer unverhältnismäßig hohen Zahl an Todesopfern und Schwerverletzten. Sie sprachen davon, dass Sie bis vor einiger Zeit mit Beinahe-Unfällen konfrontiert waren. Können Sie uns mehr davon berichten?



Stefaan: Ja. Es kam dazu, dass ein Lkw beim Laden oder Entladen vorzeitig wegfuhr, zum Glück aber ohne ernsthafte Konsequenzen.

Können Sie uns berichten, wie Sie auf das Powerchock-Rückhaltesystem von GMR Safety kamen, um solche extrem gefährlichen vorzeitigen Wegfahrten in Tessengerlo zu verhindern?

Stefaan: In unserer Unternehmensethik hat Sicherheit stets absolute Priorität. Also haben wir nach einem bewährten und zuverlässigen Sicherungssystem gesucht, um das unerwartete Abfahren oder Wegrollen von Lkws beim Laden und Entladen zu verhindern – denn das sind die schwersten Gefahren für alle Beteiligten.

Auf Powerchock kamen wir durch Ihren örtlichen Vertreter, der uns das Powerchock-Radblociersystem als technisch überlegenes mechanisches System vorschlug, das unsere spezifischen Bedürfnisse genau erfüllen würde. Zur selben Zeit hörten wir auch davon, dass dieses spezifische LKW-Blockiersystem bereits erfolgreich von einigen unserer Kollegen bei Kühne+Nagel Frankreich eingesetzt wurde. Das hat uns schnell davon überzeugt, dass die Powerchock-Radrückhaltesysteme uns für die Interaktion zwischen Mensch und Lkw in den Ladezonen höhere Sicherheit bieten könnten.

So wie wir es verstanden haben, war Ihre Methode, stehende



Das verriegelbare POWERCHOCK 7 Fahrzeugrückhaltesystem kann optional mit einem Trolley für den Radkeil ausgestattet werden.

Lkws an der Bewegung zu hindern, einfach den Fahrer um seine Schlüssel zu bitten. War das effektiv?

Stefaan: Lassen Sie mich zuerst sagen, dass wir in unserem großen Logistikzentrum im nahegelegenen Geel in ein anderes Radblockiersystem investiert haben, das mit einem Ampelsystem verbunden ist. Mit einem solchen System kann man aber nicht verhindern, dass ein Lkw losfährt. Daher hatten wir immer noch Beinahe-Unfälle, weil Fahrer Fehler gemacht haben. So haben wir neue Abläufe eingeführt, bei denen der Fahrer seine Fahrerkabine immer verlassen und sich beim Laden/Entladen

in der Lagerhalle aufhalten muss. Außerdem muss der Fahrer seine Schlüssel dem Verladepersonal übergeben. Auf diese Weise haben wir uns doppelt versichert, dass der Lkw das Ladeportal nicht verlassen kann. Das Problem mit diesem Verfahren ist, dass inzwischen viele Fahrzeuge Schlüssel mit Fernbedienung oder gar keine realen Schlüssel mehr haben. Also war ein weiterer Schritt nötig, um sicherzustellen, dass der Lkw nicht bewegt werden kann, wenn das Tor offen ist.

Dann stießen wir auf das Powerchock-Fahrzeugrückhaltesystem, das sowohl vorzeitiges Wegfahren als auch das gleichermaßen gefährliche Wegrutschen von Anhängern verhindert, also die beiden häufigsten und gefährlichsten Ursachen von schweren Unfällen im Lager- und Logistikbereich.

Man könnte also sagen, dass Sie sich für das Powerchock-Sicherheitssystem entschieden haben, weil es nicht nur eine Warnvorrichtung ist, sondern mit seiner besonders sicheren und nicht umgehbaren Fahrzeugrückhaltevorrichtung einen Schritt weitergeht?

Stefaan: Ja, das stimmt. Im Laufe unserer Systembewertungen wurde uns eine Vorführvorrichtung zur Verfügung gestellt, um die Funktion des Produkts in der praktischen Anwendung zu sehen. Aber auch unsere Kollegen in Frankreich, die schon mit dem Powerchock-Rückhaltesystem arbeiten, gaben uns auf die Frage, ob sie sich bei der Neuplanung von Gebäuden für dieses System entscheiden würden, ein klares „Daumen hoch“. Wir mussten also keine umfangreichen Prüfungen vornehmen, bevor wir zu einer Entscheidung kamen. Ein weiterer Aspekt war, dass die Funktionsweise von Powerchock schon visuell sehr einleuchtend ist. Das ist ja keine undurchschaubare Wissenschaft, sondern ein System, das einem die Gewissheit gibt, dass es funktioniert.

„Die Funktionsweise von Powerchock-Radblociersystemen ist schon visuell sehr einleuchtend“

In Tessengerlo arbeiten nach Abschluss der Erweiterung jetzt rund 350 Mitarbeiter. Können Sie uns sagen, wie hoch der Prozentsatz an Leuten ist, die in die körperliche Arbeit mit dem ein- und ausgehenden Warenverkehr an den Laderampen beschäftigt sind?

Stefaan: Momentan sind schätzungsweise ca. 10–20 % dort direkt beschäftigt oder haben Verbindungen dahin. **Das heißt, dass viele Leute gefährdet sind, und das unterstreicht die Bedeutung von extrem sicheren und zuverlässigen Sicherheitsvorrichtungen für den Betrieb an den Andockstationen.**

Ja, da haben Sie recht. Die Andockstation ist die größte sicherheitstechnische Herausforderung in der Warenlogistik, denn hier kommt es jedes Jahr zu schweren und tödlichen Arbeitsunfällen in ganz Europa – und es sind definitiv zu viele. Wie ist die Gesetzeslage in Belgien in Hinsicht auf höhere Sicherheit am Arbeitsplatz?

Stefaan: In ganz Europa gelten dank der EU-Richtlinien in Bezug auf das gesundheitliche Wohlergehen und die Sicherheit von Arbeitnehmern strenge gesetzliche Regelungen zu Gesundheit und Sicherheit. Da diese Regelungen aber aus der europäischen Rahmenrichtlinie über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (EU-OSHA) stammen, weichen ihre Interpretation, Umsetzung und Durchsetzung von Land zu Land deutlich voneinander ab. Im Wesentlichen müssen Arbeitgeber jegliches Risiko für die Arbeitnehmer soweit wie möglich vermeiden und unvermeidbare Risiken bewerten und abmildern. Auf die Einhaltung aller Vorschriften achtet hier in Belgien vor allem die offizielle Aufsichtsbehörde für Arbeitsschutz, die regelmäßig, üblicherweise alle sechs oder zwölf Monate, die Anlagen überprüft und begutachtet. Bei diesen Arbeitsschutz-Audits werden Mängel festgestellt und in einem nachfolgenden Bericht Verbesserungsvorschläge gemacht.



Der Radkeil des Fahrzeugrückhaltesystems POWERCHOCK 7 wird in der Halteplatte verriegelt, die wiederum im Boden verankert ist.

Wenn so viele Ihrer Mitarbeiter Verbindungen zu den Arbeiten an der Rampe haben, welches Feedback bekommen Sie von Ihnen zum neuen Sicherheitssystem?

Stefaan: Sie äußern sich natürlich positiv über den besseren Schutz durch die Ausrüstung. Anfänglich aber hatten wir die tragbare Version der Powerchock-Unterlegkeile installiert, die zwar gute Arbeit leisten, aber nicht so schnell platziert werden können wie die Version mit dem Gelenkarm aus Stahl. Die Fahrer finden es deutlich besser, wie schnell und fast mühelos sich die Version mit dem ergonomischen Arm platzieren lässt. Daher haben wir uns für die die nächste Phase, in der 27 weitere Docks betriebsbereit gemacht wurden, für dieses Modell entschieden.

Das ist ein gutes Argument. Das bringt uns zur Frage von Kosten und Nutzen. Sie haben erwähnt, dass Sie damit rechnen, dass sich die Investition bereits nach ungefähr zwei Jahren rechnet. Können Sie uns eine Vorstellung zum Anschaffungspreis des Powerchock-Rückhaltesystems im Vergleich zu den langfristigen Nutzungskosten geben?

Stefaan: Genaue Zahlen für die Rentabilität einer Investition sind insbesondere bei Ausrüstungen für Sicherheitszwecke schwer zu ermitteln. In diesem Fall waren aber Zeit und Aufwand für das Management der Lkw-Sicherung und der Schlüsselübergabe messbar, sodass sich im Vergleich zu unserem üblichen Powerchock-Vorgehen, verteilt auf alle Lkws, die jährlich bei uns ein- und ausfahren, zeigte, dass sich das neue System nach ca. 24 Monaten bezahlt machen würde. Zu beachten ist aber, dass sich dieser Wert auf unsere Arbeitsweise hier bezieht.

„Der größte Vorteil ist für mich die einfache Handhabung für den Fahrer.“

Gab es neben Handhabung, Kosten und Sicherheit des Fahrzeugrückhaltesystems auch weitere Aspekte für Sie von Bedeutung?

Stefaan: Selbstverständlich war die 5-Jahres-Garantie bei diesem Produkt ein wesentlicher Punkt. **Der größte Vorteil ist für mich aber die einfache Handhabung für den Fahrer.** Das ist der Aspekt, der sicherstellt, dass dieses System immer verwendet wird. Das ist enorm wichtig, weil ein menschliches Leben nicht in reinen Zahlen zu bewerten ist und weil wir die Verpflichtung haben, unsere Standorte so sicher wie möglich für alle zu machen.

Jetzt würden wir Sie gern noch zu Ihren Erfahrungen mit unserem Team hier bei GMR Safety befragen. Wie beurteilen Sie den Service und Support?

Stefaan: Besonders gefallen hat mir, dass Ihr Vertreter nicht einfach versucht hat, uns sein Angebot zu verkaufen. Er hat unsere Bedürfnisse umfassend verstanden und war überzeugt davon, uns nur die beste Lösung zu empfehlen. Außerdem hat er uns absolut alles bereitgestellt, was wir an Informationen und Support brauchten, um uns bei unserer Entscheidung zu unterstützen, und er war bereit, alle Vorführungen und Standortbesichtigungen zu organisieren, die wir uns gewünscht haben.

Wir möchten Stefaan Henderieckx dafür danken, dass er uns an seinen Überlegungen und Erfahrungen zum Powerchock-Rückhaltesystem und zu den Sicherheitsvorteilen für den Standort von Kühne+Nagel in Tessenderlo hat teilnehmen lassen.