

19.09.2011

**Ladungssicherung im Straßenverkehr:
GDV fordert Überarbeitung der aktuellen Normen für mehr Sicherheit**

Presse und Information

Ulrike Pott (Ltg.)
Tel.: 030 / 20 20 - 51 10
Fax.: 030 / 20 20 - 66 04

Der internationale Gütertransport auf der Straße ist in Bewegung. Immer mehr Waren werden immer schneller über den europäischen Kontinent bewegt. Moderne Nutzfahrzeuge verfügen heute über kraftvolle Motoren und leistungsfähige Brems- und Lenkhilfesysteme. Damit steigen die Anforderungen an die Ladungssicherung. Umso wichtiger werden Vereinbarungen, die die Ladungssicherheit auf Europas Straßen regeln.

Die neue und derzeit gültige europäische Norm zur Ladungssicherung, die DIN EN 12 195-1, steht jedoch bei vielen Experten in der Kritik. Der Vorwurf: Physikalische Aspekte würden aus ökonomischen Gründen außer Acht gelassen. Dies ginge zu Lasten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Die deutsche Richtlinie VDI 2700 steht ihrerseits bei anderen europäischen Ländern in der Kritik. Sie würde überzogene Forderungen stellen, deren Einhaltung höhere Kosten verursache und damit die Transporteure ökonomisch belaste.

„Die Sicherheit im Straßenverkehr darf wirtschaftlichen Überlegungen nicht zum Opfer fallen“, so Jörg von Fürstenwerth, Vorsitzender der Hauptgeschäftsführung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), zur derzeit heftig geführten Diskussion. Um die Debatte um die Normen zur Ladungssicherung zu versachlichen, hat der GDV den Experten Professor Hermann Kaps beauftragt, die Grundlagen der Ladungssicherung und die aktuell gültigen internationalen Regelungen zu analysieren.

Die Kernfrage der Untersuchung ist: Was geschieht tatsächlich mit der Ladung, wenn ein Lkw eine Vollbremsung macht oder einen schnellen Spurwechsel fährt? Die Untersuchung von Professor Kaps macht deutlich, dass die aktuellen Normen zur Ladungssicherung komplexe physikalische Vorgänge um die Ladung nicht ausreichend erfassen. Ein Beispiel: Ist eine Maschine mit einem Gewicht von 24 Tonnen mit Ketten direkt gezurrt, muss sie bei einer Vollbremsung erst ein Stück rutschen, bevor die Ketten eine sichernde Wirkung entfalten. Dieses Rutschen der Ladung ist ein dynamischer Vorgang, der zusätzliche Sicherungskräfte erfordert. Die bestehenden Richtlinien lassen diese Dynamik unter den Tisch fallen. Ziel muss es sein, einfache, praxistaugliche und gerichtsfeste Regeln und Richtlinien zu erarbeiten, die die zugrunde liegende Physik einbezieht. Das ist eines der zentralen Ergebnisse von Kaps Untersuchung.

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: 030 / 20 20 - 51 10
Fax: 030 / 20 20 - 66 04

60, avenue de Cortenberg
B - 1000 Brüssel
Tel.: + 32 / 2 / 282 47 - 30
Fax: + 32 / 2 / 282 47 - 39

Jörg von Fürstenwerth: „Uns geht es um mehr Sicherheit im europäischen Straßenverkehr. Die Ladungssicherung spielt hier eine zentrale Rolle. Mit den grundlegenden physikalischen Erkenntnissen von Professor Kaps liegen jetzt die Voraussetzungen für eine sachliche Diskussion über neue Normen auf dem Tisch.“

Die Ergebnisse von Professor Kaps finden Sie im Internet unter www.tis-gdv.de.

Über Professor Hermann Kaps

Prof. Kapt. Hermann Kaps, geboren 1940, betreute nach seinem beruflichen Start bei der Hansa-Linie in Bremen von 1970 bis zu seiner Pensionierung 2004 als Lehrkörper der damaligen Hochschule für Nautik in Bremen vor allem die Gebiete Ladungstechnik, Schiffsbetriebsstatik und Notfallmanagement. Zahlreiche Forschungsarbeiten und Publikationen für die Fachwelt stammen aus seiner Feder. 1998 übernahm er die wissenschaftliche Leitung der GAUSS mbH, einem Institut an der Hochschule Bremen. Von 1985 bis 2002 war Kaps Berater der deutschen Delegation bei der internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation „International Maritim Organization (IMO)“ in London. Dort wirkte er unter anderem als Leiter der Arbeitsgruppe Cargo Securing maßgeblich an der Erstellung des Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen) mit. Vor allem der Anhang 13 dieses Codes geht auf seine Initiative zurück.

Ansprechpartner:
Kirstin Zeidler
030/ 20 20 - 5111
k.zeidler@gdv.de