

# Norm ohne Kraft

**STREITFRAGE** Die neue Ladungssicherungsnorm DIN EN 12195-1:2011 ist veröffentlicht. BAG und Polizei werden Fahrzeuge jedoch weiterhin nach den bisherigen Regeln kontrollieren.



Das Kontrollpersonal in Deutschland wird sich weiterhin an der Richtlinie VDI 2700 orientieren.

Begründung verändert oder abgesenkt. „Die Revidierung einer bestehenden Norm darf nur zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. Jegliche Verschlechterung lehnt der KLSK ab“, heißt es in der Stellungnahme des Vereins. Die hier gezeigte Reduktion von Sicherheit erwecke den Anschein eines ökonomischen Kniefalls vor der Sicherheit, so der Vorwurf, der sich auf einige Kritikpunkte stützt (siehe Kasten).

## Nationale Regeln gelten weiter

Zugleich verweist die Expertenrunde darauf, dass vorhandene nationale Vorschriften nicht einfach durch EN-Vorschriften außer Kraft gesetzt werden können. Deutschland sei aufgrund seiner detaillierten Regelungen deshalb nicht zur Anwendung der DIN EN 12195-1:2011-06 verpflichtet. Somit hätten sich auch Transporte, die von außerhalb nach oder durch Deutschland führen, weiterhin nach den hier geltenden nationalen Regelungen zu richten.

Skeptisch ist auch das Bundesverkehrsministerium (BMVBS). „Ob andere Ladungssicherungs Vorschriften, insbesondere die neue DIN EN 12195-1:2011, die Wirkung des Paragraphen 22 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung erzielen können und damit als anerkannte Regeln der Technik vor Gericht akzeptiert werden, bleibt abzuwarten“, erklärte eine Sprecherin auf Anfrage des Logistik-Fachmagazins VerkehrsRundschau. Bund und Länder haben sich deshalb für eine sogenannte Wirkvorschrift entschieden. „Das Bundesverkehrsministerium hat das BAG angewiesen, weiterhin nach der VDI-Richtlinie 2700 zu kontrollieren“, bestätigen beide Behörden. Die Kontrolleure des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) prüfen Ladungssicherungsvergehen also weiterhin nach gängigem Muster. Mit dem Beschluss der Innenministerien der Bundesländer (siehe oben) ist nun auch auf Seiten der Polizei für Klarheit gesorgt. **Rocco Swantusch und Rudolf Gebhardt**

Das Gerangel um die europaweite Ladungssicherungsnorm EN 12195-1:2010, in der Bundesrepublik vor Kurzem veröffentlicht als DIN EN 12195-1:2011-06, geht in die nächste Runde. Nachdem sich Deutschland bei der EU dafür ausgesprochen hatte, statt nach der kritisierten neuen Norm weiterhin auf Basis der Richtlinie VDI 2700 ff. (Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen) zu kontrollieren, haben nun auch die Bundesländer entschieden, weiterhin auf die Vorgaben des VDI-Regelwerks zu verweisen. Der Vorwurf der Experten: Die EU-Norm würde teilweise physikalische Grundlagen ignorieren und stattdessen mehr oder weniger unbestimmte Parameter festlegen (siehe Gefahr/gut 02/2011 und 12/2010).

## Manche Experten sehen in der Norm einen Rückschritt zum Stand der Technik.

Zu den Kritikern gehört unter anderem der anerkannte Königsberger Ladungssicherungskreis KLSK, der sich aus Polizeibeamten und Vertretern der Wirtschaft zusammensetzt. Unstrittig sei, so die Meinung des Kreises, dass die neue Norm ei-

nen bedeutenden Rückschritt zum bisherigen Stand der Technik und somit zum in Deutschland gültigen Sicherheitsniveau darstelle. Die vorhandenen Sicherheitsfaktoren und Sicherungswerte würden ohne Nennung einer physikalischen

## DIE KRITIK DES KLSK AN DER EU-NORM

- Die Verringerung der Vorspannkraft auf der Gegenseite des Spannelementes wird nicht berücksichtigt (k-Wert)
- Es gibt keine einheitlichen Faktoren und Werte für unterschiedliche Zurrarten bei Kippgefahr
- Statt der dynamischen Gleitreibung werden zu hohe Reibungswerte ohne Toleranzangabe als Berechnungsgrundlage angesetzt
- Falls keine Tabellenreibwerte vorliegen, soll ein neuer, zu hoher Umrechnungsfaktor ( $F_{\mu} = 0,75$  bis 1) für das Direktzurren angewendet werden
- Der Nachweis zur Ladungssicherung soll anhand eines statischen Kippversuches, der den dynamischen Einfluss nicht berücksichtigt, erbracht werden können
- Für verschiedene Einflussfaktoren soll ein nicht angemessener und nicht ausreichend bemessener Sicherheitsbeiwert ( $f_s = 1,1$  bis 1,25) verwendet werden