

Die neuen Fähigkeiten von frischer Luft

Die in Deutschland gültigen Richtlinien und Vorschriften zur Ladungssicherung könnten bald durch IMO-Einfluss stark gelockert werden.

Sowohl in der DIN EN 12 195 als auch in den VDI-Richtlinien werden auf Grundlage physikalischer Gesetze die Beschleunigungen und Kräfte definiert, um zu verhindern, dass die Ladung beim Transport rutscht, kippt, rollt oder wandert. Zweck der geforderten Maßnahmen ist es, Unfälle und Schäden zu vermeiden.

Deshalb wurde erst im Januar 2006 der § 22 STVO präzisiert, dass die Ladung auch nicht in Extremsituationen

(Vollbremsung und heftiges Lenkmanöver) verrutscht. Um so unverständlicher ist es, wenn bald die Bestimmungen und Berechnungen für Ladungssicherung in der EU weitgehend auf Basis der neuen DIN EN 12 195 gelockert werden sollen.

Im September 2008 wird entschieden, ob die lascheren Regeln tatsächlich kommen.

Es war in der Vergangenheit schon schwer genug, den Beteiligten (Verlader, Spediteure und Fahrer) beizubringen, dass sie in der Verantwortung stehen und sich dieser auch nicht durch vertragliche Maßnahmen entziehen können. Nach Schätzungen des Gesamtverbandes der Versicherungen sind rund 70 Prozent aller Lkw-Transporte nicht

oder nur sehr mangelhaft gesichert. Diese Zahl bestätigen die Kontrollen von Polizei und BAG (Bundesamt für Güterverkehr).

Früher wurde als Unfallursache oft eine nicht angepasste Geschwindigkeit angegeben. Heute jedoch erkennen die Polizisten oft genug die wahre Ursache: Die Ladung war unzureichend gesichert und hat sich beim Bremsen „selbstständig“ gemacht.

In den letzten Jahren ist auch die erläuternde Literatur vielfältiger und sehr verständlich geworden, da die physikalischen Formeln von der DIN EN 12195 und der VDI 2700 nicht unbedingt jedem Lkw-Fahrer und sonstigen Verantwortlichen lesbar erschienen. Nun haben sich vor längerer Zeit die Experten aus den EU-Ländern zusammengesetzt, um die Bestimmungen für die Ladungssicherung zu harmonisieren. Das Ergebnis dieser Bemühungen bedeutet für Deutschland eine massive Abschwächung der bisherigen Vorschriften.

Niedrigere Standards anheben und gleichzeitig höhere, wie bei uns, senken?

Allem Anschein konnten sich die Interessen der schwedischen Holz- und Papierindustrie durchsetzen. Nun fragt man sich mit Recht: Sollen die Länder mit einem

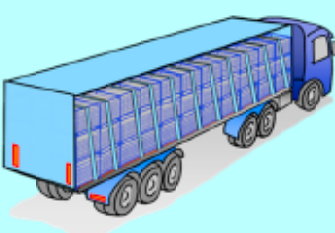
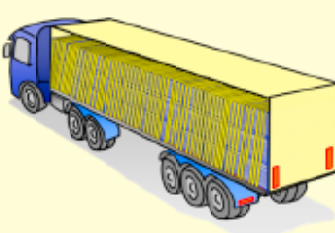
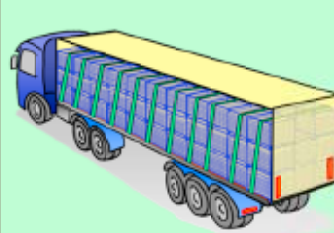
niedrigen Sicherheitsstandard bei Ladungssicherung „aufsatteln“ oder sollen diejenigen mit einem hohen Standard „abspecken“?

Es gibt in Europa Länder mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen, die so genannten Transitstaaten. Es gibt aber auch solche Länder, die aufgrund von viel Fläche und wenig Bewohnern eine wesentlich geringere Verkehrsdichte aufweisen. Letztere haben entsprechend wenig Erfahrung mit den Problemen, die stark frequentierte Länder bewältigen müssen.

Werden nun die Forderungen zur Ladungssicherung deutlich „abgespeckt“, bedeutet dies im Praktischen für die Länder mit hohem, dichtem Verkehrsaufkommen ei-

FOTOS: HAARHOF, MAIER



| Required number of top over lashings to prevent sideways tipping: | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>IMO/ILO/UN ECE</p>  <p>11 top over lashings (One lashing / section)</p> | <p>EN 12195-1</p>  <p>66 top over lashings (Six lashings / section)</p> | <p>Rev prEN 12195-1</p>  <p>11 top over lashings (One lashing / section)</p> |
| Reasons for the difference: | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Side acceleration 0.5g • Vertical force = $n \times 2 \times S_{TF}$ • Internal friction considered | <ul style="list-style-type: none"> • Side acceleration 0.7g • Vertical force = $n \times 1,5 \times S_{TF}$ • No instructions for internal friction | <ul style="list-style-type: none"> • Side acceleration 0.5g or 0.6g • Vertical force = $n \times 2 \times S_{TF}$ or $n \times 2 \times 0,5LC$ • Safety factor $f_s = 1.1$ • Internal friction considered |

Unter IMO-Einfluss können sich die geforderten Hilfsmittel künftig drastisch verringern.



Experten befürchten, dass sich mit einer Lockerung die Gefahr von Unfällen erhöht.

Ladungssicherung kostet Geld, sollte einfach einen Unfall gegenrechnen. Die Kosten für die Schäden, die Auseinandersetzungen mit Berufsgenossenschaften, Gewerbeaufsichtsämtern, Versicherungen, kosten neben viel Geld

defläche eines Lkw die Auswirkungen der Physik live erleben. Deutschland geht in manchen Verkehrsfragen (beispielsweise Promillegrenze und Höchstgeschwindigkeit) seit geraumer Zeit aus verschiedensten Gründen einen vollkommen anderen Weg als alle anderen EU-Mitglieder. Bei der Ladungssicherung wäre es darum angebracht, hier ähnlich zu verfahren: Jeder Transport läuft innerhalb der eigenen Grenzen, wie man es dort für richtig hält.

Required number of top over lashings to prevent sideways sliding and tipping:

| IMO/ILO/UN ECE | EN 12195-1 | Rev prEN 12195-1 |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |
| 2 top over lashings | 30 top over lashings | 2 top over lashings |

Reasons for the difference:

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Static friction = $\mu_{static} = 0,4$ • Side acceleration = $0,5g$ • Vertical force = $n \times 2 \times S_{TF}$ | <ul style="list-style-type: none"> • Dynamic friction = $0,7 \times \mu_{static} = 0,28$ • Side acceleration = $0,5g$ (sliding) and $0,7g$ (tipping) • Vertical force = $n \times 1,5 \times S_{TF}$ | <ul style="list-style-type: none"> • Estimated friction = $0,45$ • Side acceleration $0,5g$ or $0,6g$ • Vertical force = $n \times 2 \times S_{TF}$ or $n \times 2 \times 0,5LC$ • Safety factor $f_x = 1,1$ |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Während aktuell 30 Gurte vorgeschrieben sind, reichen künftig zwei aus. Hat sich etwa die Physik geändert?

nen massiven Rückschritt und eine deutliche Ausweitung des Gefährdungspotenzials.

Einen mühsam erreichten Standard aufzugeben, heißt Rückschritt (und zwar ein sehr gefährlicher) und nicht Fortschritt. Eine ordnungsgemäße und auf den Gesetzen der Physik beruhende Ladungssicherung ist nicht teuer, sondern ein Qualitätsmerkmal für alle Beteiligten. Wer meint,

auch Nerven. Der gleichzeitige Imageverlust durch den Unfall geht auch stets einher mit einem Verlust der Kunden. Man kann dieses Vorhaben nur dann verstehen, wenn man die EU als einen Interessenverband ansieht, der ausschließlich wirtschaftliche Interessen pflegt, und keinerlei Sicherheitsgedanken auf seine Fahne geschrieben hat. Alle Beteiligten, die für weniger Sicherheit sind und der revidierten Version der DIN EN 12 195 zustimmen, sollten auf der La-

Die Gesetze der Physik sind nicht diskutierbar: Der Apfel fällt nach unten

Fährt man grenzüberschreitend, dann hält man sich an die Bestimmungen des jeweiligen Landes. Man kann nur empfehlen, dass alle Beteiligten, die jetzt für die Minderung der Ladungssicherungsvorschriften sind, einmal selbst bei Fahrversuchen live erleben dürfen, dass die Gesetze der Physik sich nicht nach frei verhandelbaren Übereinkünften richten werden. Sie werden dann feststellen können, dass die „frische Luft“ bei Ladungssicherung keinen Effekt hat. Wenn die EU einem nun Vorschriften überstülpen will, bei denen sich jedem halbwegs Geschulten in der Ladungssicherung die Haare sträuben, ist es Zeit für ein klares „Nein Danke“.

Josef Haarhoff

Der Autor ist Sachverständiger für Ladungssicherung und Eigentümer einer Spezialfahrschule in Schweitenkirchen.

Anzeige



Gefahrgutkennzeichnung
Herstellung und Vertrieb
SOFORTVERSAND!!
IMDG / ADR / RID / IATA

PREISLISTE 2008
anfordern!

Online-Shop
www.gefahrgutaufkleber.eu
 Dirk Stange Theodorstraße 41 h 22761 Hamburg
 Tel.: 049 40 / 89 27 37 Fax: 0049 40 / 890 26 98

LTD QTY
30
1202