


<p style="text-align: center;">Zusammenfassung der KLSK®-Fachtagung vom 08.05 bis 09.05.2014 in Bessenbach</p>	<p style="text-align: center;">Königsberger Ladungssicherungskreis e.V.  KLSK®</p>
<p style="text-align: center;">Verfasser: Claus Orth</p>	<p style="text-align: center;">Hamburg</p>

Nach einer kurzen Begrüßung der über 90 Teilnehmer aus 4 Ländern (Deutschland, Schweiz, Belgien und Weißrußland) und einleitenden Worten ging der Vereinsvorsitzende Manfred Sommer auf die neue „Punkteregelung“ im Straßenverkehr seit dem 01.05.2014 ein. Er bemerkte, daß ab diesem Zeitpunkt auch Ladungssicherungsverstöße im Gefahrgutrecht mit Punkten beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg geahndet werden.

Das in diesem Zusammenhang neu entstandene Problem des in der Verordnung genannten „tatsächlichen Verladere“, der in dieser Weise bezeichnet bisher noch nicht näher definiert ist, wird versucht, in nächster Zukunft durch Mitwirkung des KLSK zu klären. Möglicherweise muß in diesem Zusammenhang auf die Entscheidung eines Gerichtes gewartet werden, wie wir auch in der Anwendung der neuen DIN-EN 12195-1:2010 zur Rechtssicherheit noch auf gerichtliche Entscheidungen angewiesen sind.

Herr Sommer wies des Weiteren auf noch ausstehende Änderungen in wichtigen Regelwerken zur Ladungssicherung hin, so beispielsweise auf das angekündigte neue Blatt 2 zur VDI 2700 und die angekündigten CTU-Packrichtlinien.

Auch sind die DIN-EN 75410, Blätter 2 und 3, nicht mehr anwendbar, sondern wurden durch die ISO 27956 ersetzt.

Nach der Erläuterung der weiteren Ablaufes der Veranstaltung referierte als erster **Herr Dr. Gail, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** über „**Unfallgeschehen mit Kleintransportern**“.

Die BASt hat in einem Forschungsauftrag für das Verkehrsministerium die Unfallproblematik im Zusammenhang mit Kleintransportern anhand von Studien und vorliegenden statistischen Unfalldaten untersucht.

Zunächst wurde das Unfallgeschehen bis 2008 dargestellt unter Berücksichtigung von Aufbauart und Gewicht von 2,8 – 3,5 t. Überraschend war in den Ausführungen festzustellen, daß die erhebliche Zunahme der zugelassenen Fahrzeuge in diesem Bereich zunächst zu einer Erhöhung der spezifischen Unfallzahlen geführt hatte, dann jedoch stagnierte und sogar, im Vergleich mit PKW und LKW Unfällen, unterdurchschnittlich stieg.

Der Anteil bei Unfällen mit schwerverletzten und / oder getöteten Personen war geringer als meist angenommen.

Auch im Vergleich zur Kilometerleistung ist der Anteil der Kleintransporter am Unfallgeschehen geringer als angenommen.

Der typische Kleintransporter, der im KEP-Verkehr eingesetzt ist, hat statistisch gesehen ein weitaus geringeres Unfallrisiko als zum Beispiel ein Handwerkerfahrzeug.

Eine sinnvolle Erhöhung der passiven Sicherheit ist in Neufahrzeugen fast ausgereizt, da Gurterinnerer, Airbags und eine ausreichend steife Karosserie serienmäßig angeboten werden.

Im Bereich der aktiven Sicherheit können durch ESP, Abstandsassistenzsysteme und Fahrertraining noch sich rechnende Sicherheitsfeatures durchgeführt bzw. vorgeschrieben werden.

Nach Studien haben sich jedoch die Ausgaben für die Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht, Unfalldatenschreiberpflicht, digitalem Kontrollgerätepflcht oder Erhöhung des Fahreralters als zu teuer erwiesen.

Insgesamt sieht der Ausblick jedoch positiv aus, da die Unfallbelastung zur Zeit insgesamt sinkt.

Die Frage ob sich aus den Unfallzahlen auch ladungssicherungsrelevante Zahlen ablesen lassen, mußte Herr Dr. Gail verneinen, da dieser Bereich statistisch nicht ausreichend erfaßt wird.

Professor Podzuweit erläuterte kurz, daß aufgrund von Aufbauerfordernissen bei den Kleintransportern kleinere Bremssysteme verbaut werden, als es für optimal standfeste Bremsleistungen erforderlich wäre.

Das Thema des folgenden Vortrags des **Herrn Bachmann, Berufsgenossenschaft Energie, Textil, Elektro, Medienerzeugnisse (BG ETEM)**, lautete „**Ladungssicherung von Druck- und Papiererzeugnissen im Kleintransporter**“.

Zunächst erläuterte Herr Bachmann die Abläufe in der Druckmittel- und Erzeugnissedistribution. Im Bereich der Auslieferung werden zumeist Fahrzeuge vom PKW/Kombi bis zur Kleintransporterklasse eingesetzt.

Die Zeitungen und Zeitschriften werden zumeist eingeschweißt in Paketen bis zu 12 kg paket- und palettenweise ausgeliefert. Häufig wird eine zum Teil erhebliche Überladung in Kauf genommen. Auch sind Ladestirnwände oftmals nicht vorhanden.

Durch organisatorische Mängel fehlt es an formulierten Anforderungen an die Fahrzeuge, an Beladeanweisungen und an Kontrollen.

Dieses kann zu einem ordnungswidrigen Verstoß im Sinne des § 130 OWiG durch Verletzung der Aufsichts- und Organisationpflicht führen.

Die BG ETEM veranlaßte eine Versuchsreihe sowohl mit losen, als auch mit palettierten Zeitungspaketen im sogenannten "Berliner Format" (470mm x 315mm).

Lose Zeitungspakete, Ladungsgewicht ca. 900 kg, wurden formschlüssig in einen Transporter mit Stirnwand gelegt. Fahrversuche mit Bremsungen $\geq 0,8 g$ und Querbeschleunigungen $\geq 0,66 g$ (bis $0,75 g$) ergaben, daß es auch bei Teilentladungen maßgeblich auf die formschlüssige Verladung ankommt. Es wurde weder ein signifikanter Ladungsverschiebung, noch deutliche Auswirkungen auf die Fahrstabilität festgestellt.

Ergebnis war somit, daß bei einer Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichtes, einer vorhandenen Trennwand, einem besenreinen Boden und einer formschlüssigen Verladung keine weiteren Ladungssicherungen notwendig sind.

Um eine Verladung mit einer ordnungsgemäßen Palette zu überprüfen, mußte zunächst die transportfähige Ladeeinheit definiert werden. Hierzu wurden 476 kg bis 704 kg schwere Paletten auf eine Neigung von 27 Grad gekippt.

Dieses ergab, daß nur eine mehrfache Fußwicklung unter ausreichender Stretchung eine akzeptable Ladeinheit herstellt.

Mit einer solchen Ladeinheit wurden dann Fahrversuche durchgeführt. Zur formschlüssigen Ladungssicherung nach vorn (Kopfbucht) wurde die Palette niedergezurrt. Dabei hat sich ein normaler Kopfdeckel als zu schwach erwiesen. Dieser mußte verstärkt bzw. durch eine Leerpalette ersetzt werden. Auch haben sich Gewichte der Paletten über 500 kg als schwierig erwiesen.

Diese Ergebnisse werden, genauso wie viele andere Angebote, den Mitgliedern der Berufsgenossenschaft per Internet bzw. Broschüre zur Verfügung gestellt.

Ab 11:30 Uhr war eine Vorstellung von Kleintransportern verschiedener Nachrüster mit Ladungssicherungsmodulen auf dem Außengelände (Parkplatz) vorbereitet. Diese kleine Ausstellung, auch eines umgerüsteten Polizeikontrollfahrzeuges auf Sprinterbasis, wurde gut angenommen.

Nach dem Mittagessen stellte **Herr Nils Wudke „Ladungssicherungshilfsmittel im Kleintransporter in Theorie und Praxis“** vor.

Nach einer kurzen Vorstellung der Fa. Wistra (Selmsdorf bei Lübeck) und der Einstimmung in die Gurtnetzproblematik ging Herr Wudke ins Detail.

Hierbei gab er zu bedenken, daß die größten Probleme im Kleintransporter die Befestigungen im Fahrzeug sind. So können in den Transportern verbaute Ladungssicherungsschienen Kräften von 500 bis zu 1000 daN entgegenwirken. Dieses hängt jedoch insbesondere vom Einbau ab. Einige Kunden bestellen, entgegen der Beratung durch die Fa. Wistra, große Ratschen zum Einsatz im Zusammenhang mit diesen Schienen. Aufgrund der Festigkeit sollten im Transporter nur Gurte bis zu 25 mm Breite eingesetzt werden.

Er ging weiter darauf ein, daß im Kleintransporter die Ladungssicherung in Form einer Niederzurrung mit Gurten häufig nicht durchführbar ist, da sich die Zurrpunkte selten dort befinden wo sie benötigt werden.

Er schwenkte dann auf VDI 2700, Blatt 3.3, über und stellte die Vorgaben für Ladungssicherungsnetze und ihre Prüfung vor. Dabei machte er jedoch auch deutlich, daß die Prüfgeräte nur die Netzqualität testen können, nicht den Einbau der Zurrpunkte im Fahrzeug.

Zusätzlich zu den horizontal eingesetzten Netzen stellte er auch vertikal einsetzbare Netze zur Laderaumbegrenzung vor.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz von Netzen ist die optimale Maschengröße noch nicht bestimmt und teilweise auch von der Ladung vorgegeben.

Im Zusammenhang mit der Prüfung von Netzen und dem erheblichen Aufwand, der hinter einer solchen Prüfung steht, wies Herr Wudke auf „Billiggurte“ hin, die teilweise mit angenähertem Zertifikat eine Zulassung / Prüfung vortäuschen. Solche Gurte haben bei Prüfungen vor Kurzem weder die angegebenen Kräfte, geschweige die geforderten Kräfte erreicht, oder waren so dehnfähig, daß die Prüfmaschine bei Kräften geringer als 200 daN den maximalen Hub erreichten ohne das Gewebe zum Reißen zu bewegen.

Er ging dann auch auf Sperrstangen für Ladungssicherungsschienen ein. Die Festigkeit von Stahlstangen gab er mit bis zu 500 daN, die von Alustangen mit bis zu 400 daN an. Er wies jedoch darauf hin, daß die Federspannung an das Fahrzeug angepaßt sein muß, da eine zu große Federspannung der Sperrstangen zu dauerhaften Verformungen des Aufbaues führen kann.

Auch ist beim Einsatz von Sperrstangen auf die Festigkeit der Verpackung zu achten. Da die Stangen einen kleinen Durchmesser haben ist, kann Kraftanleitung seitlich in die Ware zur Verformung bzw. Zerstörung der Verpackung / Ware führen.

Er stellte dann **Herrn Boris Koch**, der den Vortrag beendete, von der Firma **backaldrin Vertriebsgesellschaft** vor.

Diese hatte sich im Jahre 2012 aufgrund von Anzeigen und Schäden an den Fahrzeugen, z.B. im Seitentürbereich, entschlossen, ein Ladungssicherungskonzept für die Kleintransporter, auch im Zusammenhang mit der Fa. Wistra, zu erarbeiten, um die Backmittel sicher auszuliefern zu können. Es werden z.B. auch Paletten mit großen Säcken ausgeliefert.

Die im Praxistest ermittelten Ladungssicherungen mit speziellen Netzen und Gurten wurden mit unterschiedlichen Gurtfarben für die bundesweiten Schulungen vereinfacht.

Zunächst war die Einsicht der Fahrer nur schwer zu erlangen. Im Laufe der Zeit ist gibt es jedoch positive Rückmeldungen. Die ladungsspeziellen Fahrzeugschäden sind fast auf Null zurückgegangen. Bei Polizeikontrollen gab es seit dem Einsatz der neuen Ladungssicherung keine Probleme. Bis jetzt gab es Verschleiß nur im Bereich der eingesetzten rutschhemmenden Materialien.

In der folgenden kurzen Diskussion wurde bemerkt, daß die Zurrstangen in die Transporter teilweise selbst eingebaut werden und auch nicht, wie gem. BGV § 29 gefordert, nicht überprüft werden. Hier sei keine Lösung in Sicht.

Im Zusammenhang mit nicht funktionierenden Ladungssicherungsgurten wies Herr Uwe Schöbel darauf hin, daß es eine Zusammenarbeit der Qualitätsgurtmittelhersteller gegeben hatte, die unter notarieller Aufsicht Kontrollen von Zurrmitteln durchgeführt und schwarze Schafe (soweit erreichbar) angeschrieben hatte.

Als nächster Referent sprach **Herr Thomas Kratschmann** von **Fa. Sortimo GmbH**. Das Thema lautete „**Einbau von Modulsystemen (Handwerker usw.) im Kleintransporter – Leistungsfähigkeiten und Probleme**“.

Zunächst stellte er die unterschiedlichsten Anforderungen der Kunden dar.

So muß der Einbau billig sein, der Platz muß so geschickt wie möglich genutzt werden, der Einbau benötigt teilweise eine hohe Tragfähigkeit und eine gute Bedienbarkeit. Den unterschiedlichsten Anforderungen wird durch individuelle Konfigurationsmöglichkeiten Rechnung getragen. Es muß auch teilweise auf zusätzliche Ladungssicherungsmöglichkeiten geachtet werden. Dann sei das Fahrzeug später auch „behördensicher“ (ein Ausdruck, der nach dem Vortrag noch zu Diskussionen über das Ziel von Ladungssicherung führte.).

Anhand von Bildern stellte er den Vorteil von speziellen Fahrzeugausrüstungen im Gegensatz zu aus Baumarktmaterialien hergestellten Einbauten dar.

Wichtig ist es, bei der Bestellung des Fahrzeuges genau auf die zu erwartenden Kräfte einzugehen, damit bestimmte Einbauten nicht zu schwach ausgeführt werden. Eine weitere Herausforderung stellt die richtige Massenverteilung dar.

Werden Zurrpunkte nachgerüstet, auch im Zusammenhang mit den Einbauten, so ist von einer geringeren Belastungsfähigkeit auszugehen, als es bei serienmäßig verbauten Teilen der Fall ist. Die Festigkeiten sind jedoch deutlich sichtbar im Fahrzeug als Aufkleber nachvollziehbar.

Es wurde darauf hingewiesen, daß gem. § 29 BGV die Einbauten (durch den Halter) regelmäßig, das heißt einmal jährlich zu überprüfen sind.

Es gibt jedoch noch weitere Probleme. So werden notwendige Schulungen gerade bei Handwerkern unterlassen oder es werden später an den Einbauten Veränderungen durchgeführt.

Nach dem sehr aufschlußreichen Vortrag wurde Fragen zu den Möglichkeiten / Verboten von Befestigungen im Fahrzeugaufbau gestellt. So werden beispielsweise die Bohrmöglichkeiten im Fahrzeugboden von den Herstellern vorgegeben. Auch für die anderen Befestigungen gibt es genaue Vorgaben der Fahrzeughersteller.

In der allgemeinen Diskussion vor der Kaffeepause und anschließender Mitgliederversammlung, kam die Frage an die anwesenden Polizisten auf, wie es immer wieder zu der angeblich von Polizeibeamten geäußerten Meinung käme, daß Gurte einem Ablaufdatum unterliegen würden und daraus Maßnahmen erwachsen würden. Daß es hierfür keine rechtliche Grundlage gibt, war allen Anwesenden bekannt und konnte nur mit unzureichender Ausbildung der Polizisten oder mit Verständnisproblemen bei Kontrollen erklärt werden.

Auf die Frage, wie sich der vor Ort befindliche Fahrer denn bei solchen oder anderen unberechtigten Beanstandungen verhalten sollte, kam die Antwort, daß sich nicht der Fahrer vor Ort in die Diskussion mit der Polizei einlassen solle. Dafür ist der Verantwortliche in der Firma zuständig.

Auch die Frage nach einer geforderten Kennzeichnung und Zertifikat für die rutschhemmenden Materialien konnte dahingehend beantwortet werden, daß es keine Vorschrift gibt, die ein solches fordert.

Ein anderes angesprochenes Thema war die Nennung der DIN-EN 12195-1:2010 im ADR. Es wurde auf die Formulierung „*ist als erfüllt anzusehen*“ hingewiesen, diese kann so ausgelegt werden, daß es auch anders geht, also beispielsweise nach VDI 2700.

Ebenso wurde auf die Erneuerung der VDI-Richtlinie und der CTU-Packrichtlinie in naher Zukunft eingegangen.

In der folgenden Mitgliederversammlung wurde sowohl der Kassenwart als auch der Vorstand entlastet und neu gewählt. Hierbei trat Herr Manfred Sommer nicht erneut zur Wahl als Vorsitzender an. Der Vorstand stellt sich jetzt wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender Martin Orthen, 2. Vorsitzender Uwe Schöbel, Schriftführer Rudolf Bey, Kassenwart Artur Schöpgens, Beisitzer Manfred Sommer.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, daß Anfragen an den Vorstand oder den KLSK bitte an die Geschäftsstelle, in Persona Jacqueline Engler, zu richten sind, damit eine Doppelbearbeitung unterbleibt. Der Verantwortliche für den Internetauftritt, Wolfgang

Jaspers, bat erneut um die Zusendung von aussagekräftigen Fotos mit Hintergrundinformationen im Zusammenhang mit Ladungssicherungsunfällen oder auffälligkeiten.

Die Fachausschußvorsitzenden berichteten von der schon geleisteten und der noch zu leistenden Arbeit.

Aufgrund der Veränderung im Beirat waren einige Fachausschüsse nicht durchgehend arbeitsfähig, was sich jedoch geklärt hat und jetzt alle Ausschüsse mit Elan in die Weiterführung ihrer Arbeit gehen.

Nachdem der Abend mit Fachgesprächen ausgeklungen war, ging es am nächsten Morgen mit dem Vortrag „**Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit beim Transport von Ladung im Transporter - auch für die Zukunft**“, gehalten von Herrn Dipl. Ing (FH) Ronald Geyer, Verkehrs- und Arbeitssicherheitsagentur, Mercedes-Benz Vertriebsorganisation, weiter.

Nachdem Herr Geyer zunächst seine Funktion als Berater und Instruktor für Transporter der Fa. Mercedes Benz vorgestellt hatte, wies auch er auf das trotz wachsender Bestandszahlen nicht wesentlich erhöhte Unfallrisiko der Kleintransporter hin.

Im Bereich der KEP Dienste führte er jedoch aus, daß viele Faktoren die Unfallhäufigkeit beeinflussen würden.

Dieses wären insbesondere die hohe Fahrerbelastung, z.B. eine Arbeitszeit von 12 – 16 Std. pro Tag, Zeitdruck während der Auslieferung, keine ausreichende Qualifizierung des Fahrpersonals, somit auch keine oder sehr ungenügende Kenntnisse über Ladungssicherung.

Auch wird von den Fahrern häufig auf das Anlegen des Sicherheitsgurtes verzichtet.

Bei der Fahrzeugauswahl werden vielfach Fehler gemacht, so wird zum Beispiel auf eine Trennwand zwischen Fahrgast- und Laderaum verzichtet. Dieses ist teilweise der möglichen multifunktionellen Nutzungsmöglichkeit geschuldet und wird durch nicht vorhandene Vorschriften zur Ausgestaltung solcher Fahrzeuge begünstigt.

Um bereits beim Fahrzeugkauf die Unfallrisiken zu minimieren, ist es notwendig, das Fahrzeug einsatzgerecht zu konfigurieren. Hierzu ist es unerlässlich, daß sich der Käufer ergebnisoffen, auch aufgrund der teilweise sehr geringen Ladungssicherungskenntnisse, von einem geschulten Verkäufer beraten läßt.

Der Verkäufer sollte sowohl über Grundkenntnisse der Ladungssicherung als auch über die Ansprüche des Kunden verfügen.

Die Vorteile des Transporters bis 3,5 t zählte Herr Geyer kurz auf. So seien dies zunächst die geringen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, es reicht ein PKW-Führerschein, die Geschwindigkeit auf Autobahnen wird nicht beschränkt, im innerstädtischen Verkehr kann besser geparkt werden, es wird keine Fortbildung nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz gefordert und auch automatische Arbeitszeitznachweise müssen nicht geführt werden.

Hier wäre die BG gefordert zu helfen. So müßte den geringen Kenntnisse des Halters, gerade auch wegen des leichten Einstieges in die Selbstständigkeit (im Bereich KEP-Dienst), der Geeignetheit des Fahrzeug gem. § 30 StVZO, der Qualifikation des Fahrpersonals, auch unter schwierigen wirtschaftlichen Situationen, Rechnung getragen werden.

Mercedes hat sich Gedanken gemacht und bei der Ausrüstung der Fahrzeuge serienmäßig mit Zurrpunkten nach ISO 27956 begonnen. Zu den Festigkeiten der von Mercedes verbauten Ladungssicherungseinrichtungen teilte Herr Geyer mit, daß Dachrahmenschienen 150 daN und Mittelschienen 25 daN pro laufenden Meter halten können, jedoch nur als zusätzliche Ladungssicherungseinrichtungen angeboten werden. Die Zurrpunkte im Fahrzeugboden würden bei den Sprintern 500 daN / Stück halten.

Des Weiteren führt Mercedes bei den Verkäufern von Sprinterfahrzeugen Ladungssicherungsschulungen durch, um den Käufern Notwendigkeiten erklären zu können.

Mercedes hat für seine Fahrzeuge ein Aufbauherstellerportal eingerichtet. Dort stehen ca. 1 Mio. Daten zur Verfügung. Damit werden Aufbauhersteller bzw. -Veredler in die Lage versetzt, nach Aufbaurichtlinien ein- bzw. umzubauen. Da die Dachkonstruktion normalerweise nicht zur Aufnahme der Kräfte vorbereitet ist, kann der Einbau von AirlineSchienen dort zu Problemen führen.

Wenn ein Fahrzeug ohne Trennwand zum Transport eingesetzt werden soll, hat Mercedes hat ein mobiles Ladungsschott für eine Nutzlast bis zu 1400 kg entwickelt, welches nur 2 Zurrpunktpaare benötigt, um befestigt zu werden.

Des Weiteren bietet die Verkehrs- und Arbeitssicherheitsagentur in Zusammenarbeit mit Mercedes Benz ein Transportertraining für Fahrer an. Dort werden an 4 Stationen die Ladungssicherheit, Fahrtechnik, der Gebrauch von Fahrassistenzsystemen sowie ein ECOWettkampf geschult bzw. durchgeführt. An 12 Standorten wurden in der Zwischenzeit 101 Veranstaltungen mit mehr als 4800 Teilnehmern durchgeführt.

Im Gespräch nach dem Vortrag kam die Diskussion nach einem Lastverteilungsplan auf. Dieses Recht des Käufers wird von Mercedes durch die Aushändigung bei der Übergabe des Fahrzeuges an den Käufer umgesetzt, so Dipl. Ing (FH) Ronald Geyer. Probleme mit der Lastverteilung gibt es bei vielen Selbstausbauten, hier kann die „Bastelei“ gefährlich werden.

Alle Sprinter mit einem Ladungssicherungsgrundpaket auszustatten, wie von einigen gefordert, ist nicht möglich, da damit die Vielfalt des Einsatzes gefährdet wäre.

Der folgende Vortrag des **Herrn Christian Bunke, Fa. Bott GmbH & Co.KG** wurde angekündigt mit dem Thema **„Nachrüstung von Kleintransportern mit Ladungssicherungssystemen unter Beachtung der Aufbaurichtlinien der einzelnen Fahrzeughersteller“**.

Nach einer Vorstellung des Fahrzeugausrusters Bott, verbunden mit dem Hinweis auf die Zertifizierung der Firma durch Mercedes, Renault, Opel, VW u.a., stellte er Ladungssicherungssysteme, Zurrpunktschienen, Regaleinbauten usw. im Zusammenhang mit Aufbaurichtlinien vor.

Die Ausreißfestigkeiten von Schienen und Regalen hängt stark von der Art des Einbaues beziehungsweise Wahl der Anzahl der Schrauben oder Auswahl des Klebers ab.

Die Festigkeit wird von den Herstellern der Nachrüstung selbst geprüft und dokumentiert. Wenn der Einbau eines Systems in einem Fahrzeug positiv getestet wird, heißt es nicht, daß dieses so auch für ein anderes Modell funktioniert.

Diese Prüfungen sind wichtig besonders wegen der möglichen Produkthaftung. Zur Entwicklung werden regelmäßig Crashtest durchgeführt.

Beim Einbau von Systemen in Fahrzeuge müssen die jeweiligen Aufbaurichtlinien der Fahrzeughersteller beachtet werden. Diese sind sehr unterschiedlich ausgeführt, zwischen „sehr genau“ und „eher nur grob“ beschrieben ist bei führenden Fahrzeugherstellern alles vertreten. Häufig werden jedoch nur Empfehlungen ausgegeben.

Somit legen die Fahrzeughersteller die Verantwortung vollständig in die Hand der Nachrüster.

Die Gefahr von nicht professionell eingebauten Fahrzeugeinrichtungen, egal ob Eigenbau- oder Baumarktregale, Betriebseinrichtungen oder auch professionelle Regale wird häufig unterschätzt. Eine Möglichkeit des Einschreitens (Stillebens) während einer Kontrolle wird jedoch von den anwesenden Polizeibeamten bezweifelt.

In der folgenden Diskussion wurde behauptet, daß bei einigen (Selbst)-Einbauten die Betriebserlaubnis erloschen sei.

Die Haltbarkeit der Verbindungen, Nieten, Kleben, Schrauben (normalerweise M8) ist nach Auskunft von Herrn Bunke auf Nachfrage aus dem Plenum ausreichend und die Dauerfestigkeit teilweise durch Tests nachgewiesen.

Die Frage, ob die mit einem Freihandelsabkommen mit der USA einhergehende Aufweichung von Normen und Richtlinien bei der Fa. Bott als gefährlich angesehen werden, wurde auch aus dem Plenum so beantwortet, daß man zunächst sehen müsse, was die Auswirkungen wären. Eine Gefahr wurde im Allgemeinen bestritten.

Die folgenden Kaffeepause wurde beendet durch den Vortrag **„Ladungssicherung und deren Probleme im KEP-Transport“**, gehalten von **Herrn Michael Girbes, DPD Geo Post (Deutschland) GmbH**.

Auch Herr Girbes stellte zunächst den Postdienstleister DPD vor und fragte dann nach der optimalen Ladungssicherung im KEP-Dienst.

Formschluss, rutschhemmende Materialien, Niederzurren, Ladungssicherungsnetz, Trennetz, Abdecknetz, Klemmbalken? Und was ist mit Lastverteilung?

Denn das Paket ist leider nie genormt. Es gibt Expresspakete, Gefahrgutpakete, Systembeutel und Sonderteile. Diese können alle Größen und Längen haben, rund, eckig oder mit Sonderformen versehen, z.B. Reifen, sein.

Den Verlauf einer Postdienstleistung stellte er wie folgt vor:

der Fernverkehr bringt eine Lieferung zum Depot (meist in Wechselbehältern, selten in Aufliegern). Die Ladungssicherung kann in einem solchen Fernverkehrsfahrzeug schlecht aussehen, muß es aber nicht.

Nach der Ausladung am Depot bekommen die Zusteller die Pakete und verladen diese dann selbst in die Transporter. Ein Zusteller verteilt ca. 70 - 120 Pakete pro Schicht. Die Ladungssicherung ist beim Verlassen des Depots in Ordnung, da dort normalerweise kontrolliert wird.

Leider kommen viele Zusteller auf der Rücktour mit einer „losen Schüttung“ der abgeholtten Pakete zum Depot zurück.

Die von DPD regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge weisen Ladungssicherungshilfen auf. Probleme kann es jedoch mit immer wieder eingesetzten Leihfahrzeugen geben.

Auch die Mitarbeiterkonstellation kann zu Problemen führen. Immer wieder wechselnde

Mitarbeiter, auch Leiharbeiter unterschiedlichster Nationalitäten, führen häufig zu Unverständnis und immer wieder neuer Schulung durch DPD oder den Halter.

Die gängigen Systeme sind Trenn- und Abdecknetze (Ladungssicherungsnetze), teilweise auch schon elektrisch betätigt. Sehr selten seien Zurrgurte und Klemmbalken im Gebrauch.

Ein Gutachten bestätigt bei formschlüssiger Verladung mit den schweren Paketen unten und den leichten oben, daß auf zusätzliche Ladungssicherung verzichtet werden kann. Dieses ist so im Zustellverkehr jedoch nicht durchführbar.

Das folgende, wie am ersten Tag schon sehr gute Mittagsbuffet, wurde frühzeitiger als geplant beendet, um Zeit für die folgenden Vorträge zu gewinnen.

Zunächst referierte **Herr Lutz Schulz, Polizei Niedersachsen**, zu „**Gewichtsproblemen und Lastverteilung im Kleintransporter (Aufbau- u. Zurrpunktbelastbarkeit, Reifentragfähigkeit)**“.

Herr Schulz sprach die Probleme an, die bei einer schweren Ladung im Kleintransporter entstehen können, wenn aufgrund der notwendigen Lastverteilung ein Heranladen an Laderaumbegrenzungen nicht möglich ist. Ob die dann notwendigen Kräfte von den Zurrpunkten aufgebracht werden könne, ist fraglich.

Hierbei hob er die notwendige „Qualität“ des Fahrers hervor, denn eine gute Ausbildung der Fahrer kann dazu führen, daß die Last im Fahrzeug, mittig verteilt, mit ausreichendem Material und Anpassung der Sicherungskräfte an die Gegebenheiten ordnungsgemäß gesichert wird.

Er hinterfragte die teilweise angewandte Kontrollroutine der Polizei, bei der normale Ladungssicherungsverstöße, mit den im KEP-Verkehr üblichen, eher leichten Paketen, mit Geldbußen belegt werden. Dieses Vorgehen stehe nicht mit dem Grundgedanken der StVO im Einklang, da diese sich, und auch der §22 StVO im Besonderen, vorrangig auf den Schutz der Verkehrssicherheit abziele. Dieses wird auch von den Kommentaren zur StVO so beschrieben. Da beispielsweise ein im Laderaum herumrollender Fußball weder eine Gefahr noch eine Lärmbelästigung darstelle, sei die Frage gestattet, ob dieser eine beanstandungswürdige Ladung nach § 22 StVO ist. Die allgemein übliche Meinung war, daß dieses nicht zu beanstanden sei. Ist also bei KEP- oder Handwerkerfahrzeugen Fahrzeugen eine Trennwand eingebaut und funktionstüchtig, ist nach Meinung von Herrn Schulz eine Verfolgung nicht angezeigt.

Anders verhält sich dieses jedoch, wenn Gefahrgüter geladen sind. Denn dort ist der Zweck der Ladungssicherung auch, daß ein „Freiwerden“ von Gefahrstoffen verhindert wird. Hier ist die Bewegung der Gefahrstoffe und der anderen Ladung zu verhindern. Eine Beschädigung der Verpackung der Gefahrgüter ist auszuschließen.

Im Rahmen der anschließenden Diskussion kam die Frage nach der neuen Richtlinie auf, nach der bei Kleinmengen Gasflaschen o.ä. im Handwerkerfahrzeug keine Entlüftung mehr vorgeschrieben ist, sondern nur Aufkleber verwendet werden müssen, die auf diesen Umstand hinweisen.

Diese neue Regelung existiert, wird jedoch von der Allgemeinheit als unglücklich und nach dem gesunden Menschenverstand unsinnig angesehen.

Vom Thema abschweifend wurde die Frage nach dem seitlichen Formschluss im XL Curtainsider gestellt, da beim Ladungsmaß von 2,40 m noch ca. 8 cm Luft vorhanden sei.

Die Diskussion, wie in der Praxis damit umzugehen sei, führte zu keinem Ergebnis. Auch die Frage, wie mit dem im XL-Zertifikat geforderte dynamische Reibbeiwert im Zusammenhang mit dem im ADR (durch die Nennung der VDI 12195-2010) jetzt zu verwendenden anzunehmenden Reibbeiwert umgegangen werden sollte, führte zu keinem abschließenden Ergebnis.

Der geplante Vortrag des Vorsitzenden **Manfred Sommer** „**VDI 2700 Blatt 16**“ wurde kurzfristig ersetzt durch den aktuellen Vortrag des belgischen Polizeibeamten Raymond Lausberg zum Lohndumping durch die Einsetzung von osteuropäischen Fahrern und Fahrzeugen unter Ausnutzung der finanziellen Notlage osteuropäischer Kraftfahrer und dem Verstoß gegen die einschlägigen EG-Verordnungen.

Das Beispiel eines Osteuropäers, der 5 Monate im Fahrerhaus seines LKW durchgehend im Westen Europas gelebt hatte, rüttelte auf. Durch die intensiven Ermittlungstätigkeiten der belgischen Polizei wurde die „moderne Sklaverei“ in Westeuropa aufgedeckt bzw. die Hintergründe offengelegt.

In einigen osteuropäischen Staaten ist es einfach, für ca. 40,- € im Monat eine „Briefkastenfirma“ zu betreiben.

Im Gegensatz zu den europäischen Gesetzen werden dort Speditionen tätig, ohne am Standort über Fahrzeuge, Stellplätze oder andere Logistik zu verfügen. Einer der Gründe ist die sehr geringe Entlohnung (ca. 320 € / Monat oder 12 Cent / km) der Fahrer.

Diese Firmen stellen dann Fahrer ein, die auf in diesem Land zugelassenen Fahrzeugen (teilweise nur Zugfahrzeugen) Speditonsaufträge in ganz Europa annehmen. Dabei ist es, wieder entgegen gesetzlichen Bestimmungen, normal, daß diese Speditonsaufträge nur selten zurück ins Heimatland führen, obwohl eine Kabotage innerhalb der EU nur 3 Mal hintereinander gestattet ist.

Im Bereich der Kontrollen kann diesem entgegengewirkt werden, indem z.B. bei Überprüfungen von LKW auf den Rasthöfen am Wochenende kontrolliert wird, ob eine verkürzte Ruhezeit (darf im LKW verbracht werden) oder eine normale Ruhezeit (45h, darf nicht im LKW verbracht werden) gemacht wird. Des Weiteren läßt sich die belgische Polizei die letzten Lieferscheine zeigen.

Sollten der Fahrer angeben, nach einer Zeit der Nichtbeschäftigung, von Zuhause (Osteuropa) gekommen zu sein, kann überprüft werden, ob er diese Anreise (bis zu 24 Std.) als andere Anwesenheit am Arbeitsplatz nachgetragen hat. Sollte er dieses nicht getan haben, wird der Bußgeldtatbestand verwirklicht.

Daß diese Art der Auslagerung von Speditonsaufträgen ein Problem ist, hat auch der BGL erkannt. Dort wird von ca. 1,2 Mrd. € Verlust durch die Verdrängung deutscher Spediteure durch Gebietsfremde gesprochen. Auch die Mautstatistik zeigt deutlich, daß die Anzahl osteuropäischer Fahrzeuge in Deutschland stetig steigt.

Während der anschließenden Diskussion zeigt sich im Plenum die von Herrn Lausberg kritisierte Haltung der deutschen Kontrollbeamten, die eine Übereinstimmung der Kontrollen am Wochenende von Fahrern während Ihrer freien Zeit mit den in Deutschland geltenden Gesetzen anzweifeln.

Grundsätzlich sind sich jedoch alle einig, daß das derzeitige Verhalten dieser Speditonsbetriebe (zu denen auch große deutsche Unternehmen gehören) ein Verstoß gegen die Grundgedanken des Grundgesetzes (die Würde des Menschen ist unantastbar) darstellt.