

Jahresfachtagung des KLSK in Melle 2017



Verfasser: Richard Knaus

Freitag, 28. April 2017



Martin Orthen, unser 1. Vorsitzender, begrüßte die anwesenden Mitglieder und stellte das Programm vor. Darunter war gleich zu Beginn die Besichtigung der Firma Solarlux. Danach stand der Fokus vor allem auf der neuen Technischen Unterwegskontrolle 2014/47/EU. Des Weiteren konnten in den Pausen zwei Fahrzeuge auf dem Parkplatz besichtigt werden. Ein Spezialfahrzeug zur Begleitung von Schwertransporten der Firma Sommer und ein Kühlsattelzug der Firma Zentis, bei welchem die Ladungssicherung von IBC mit Zurrgurten gezeigt wurde.



Nur fünf Mitglieder des Beirates konnten an der Besichtigung teilnehmen, da die anderen noch die Beiratssitzung vom Vortag zu Ende führen mussten.

Besichtigung der Firma Solarlux



Mit dem Bus ging es dann zur Firmenbesichtigung, welche nur rund 10 Minuten vom Tagungsort entfernt war. In der «Arena», der eigenen Stadiontribüne, wurden wir begrüßt. Stadienverglasungen sind ein großer Geschäftszweig der Firma. So wurden z.B. die



Stadien von Mainz 05 oder von Vancouver, wo die olympischen Spiele 2010 stattfanden, von der Firma Solarlux verglast. Hinter dieser Verglasung, konnte Barak Obama ganz entspannt die Spiele verfolgen.

Seit 34 Jahren ist die Firma auf dem Markt. Die Gründer hatten die Idee Glas zu falten. Was in einer kleinen Scheune angefangen hatte, hat sich zu einem Weltunternehmen mit 650 Mitarbeitern am Standort Melle gemausert. Seit 2016 ist die Firma dort mit ihrem Neubau ansässig. Der Firmensitz wurde als Minergiegebäude erstellt. Das Heizen im Winter und das Kühlen im Sommer werden vorwiegend mit Erdwärme realisiert. Stolz wurde uns präsentiert, dass die Firma nach ISO 9001 zertifiziert sei. Ich war gespannt, ob sie diese auch in der Ladungssicherung durchgezogen hatten.



Nach dieser kurzen Einführung konnten wir die ganze Firma besichtigen. Dazu wurden wir in vier Gruppen aufgeteilt. Interessant für uns war natürlich die Lkw-Verladung. Ein «Demofahrzeug» (neuester Actros vorne mit zweiachsigem Sattelanhänger) war für uns



bereitgestellt worden. Das System zur Ladungssicherung mit dem Anschrauben der A-Böcke machte einen guten Eindruck.



Leider wurde die Frage nach Fahrtests mit den Kunststoffbändern zur Ladeeinheitensicherung von Glasscheiben und A-Bock nicht restlos geklärt. Es nützt ja nichts diese Böcke festzuschrauben, wenn dann die Glasscheiben z.B. bei einer



Notbremse nach vorne rutschen. Nach Aussage unseres Guides hätten sie aber schon Bremsversuche durchgeführt.

Außerdem hätten Sie bis heute keine Probleme gehabt. Zurück zu den Fahrzeugen.

Vorhandene Mängel blieben nicht unerkannt, sollen aber hier nicht weiter vertieft werden.



Auf dem Rückweg zu unserem Tagungsort sahen wir dann die Quittung, die jeder bekommen kann, welcher die Physik außer Acht lässt! Ein Glaszulieferer hatte im Verzweigungsbereich zur Firma Solarlux beim Linksabbiegen einen Glasbock mit Fenstern verloren. Zum Glück ohne Personenschaden. Der Fahrer hatte wahrscheinlich bis zu diesem Zeitpunkt auch noch nie Probleme mit der Ladungssicherung gehabt! Wie die Ladung gesichert war, konnte ich von ganz hinten im Bus nicht beurteilen. Auf jeden Fall hatte es nicht gehalten!

Wenn der Fahrer gewusst hätte, wer da gerade im Bus an ihm vorbeifährt ... Ich weiß nicht, ob er sich mehr geärgert oder mehr geschämt hätte. An dieser Stelle auf jeden Fall ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren für den perfekten Zeitplan.

Nachmittag



Nach dem Mittagessen führte uns Kai Wasshausen, unser Moderator für diese zwei Tage, durch die Veranstaltung.

Mit seiner ruhigen, manchmal witzigen, aber auch wenn nötig bestimmten Art, ohne sich allerdings selber in den Vordergrund zu stellen, leitete er diese Fachtagung souverän.

Bravo!

Grusswort von Andrea Menke von der Polizeidirektion Osnabrück



Da Bernhard Witthaut, der Polizeipräsident von der PD Osnabrück erkrankt war, übernahm Frau Menke die Grußworte an den Verein. Sie findet es super, dass sich so viele Personen, vor allem Polizisten, auch privat mit der Ladungssicherung auseinandersetzen.

Sie stellte kurz die Polizeidirektion Osnabrück vor. Zum Dezernat 12 gehört u.a. auch eine gemeinsame Polizeipatrouille mit den Niederländischen Kollegen.

Auch ein besonders ausgebildeter Hund, welcher auf Drogen spezialisiert ist, gehört dazu. Das Besondere an ihm ist, dass er nicht beißt. Er setzt sich nur zur Person hin, welcher Drogen mitführt.

Selbstverständlich gehört auch die Kontrolle der Ladungssicherung zu den Aufgaben der Polizeidirektion Osnabrück. Im Jahr 2016 wurden bei ca. 1.400 kontrollierten Fahrzeugen über 1.000 Verstöße geahndet. Davon betrafen 147 die Ladungssicherung und Überladung der Fahrzeuge.

Über 15.000 Großraum- und Schwertransporte haben sie letztes Jahr begleitet. Um diese große Masse bewältigen zu können, bilden sie speziell geschulte Hilfspolizeibeamte aus. Diese sind nach einer einwöchigen Schulung mit Abschlussprüfung in der Lage, diese Schwertransporte auf bestimmten Strecken zu begleiten.

Die Änderung der Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO und deren Auswirkungen auf die Begleitung von Schwertransporten

Bernd Gläsel, Polizei Wuppertal

Das Projekt wurde gestartet, um die Polizei von der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu entlasten. Weil so viele Anträge eingegangen sind, mussten Anträge abgelehnt werden, da keine Zeit dafür war. Private sollen diese Aufgabe übernehmen können. In Nordrhein-Westfalen sind verschiedene Projektgruppen gegründet worden. 2.800 Begleitfahrten wurden bis zum 31.3.2017 ohne nennenswerte Probleme durchgeführt.

Ausblick/Herausforderungen: Landesweite Umsetzung in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden. Bis Ende 2017 läuft das Projekt weiter.

Damit Private die Begleitung durchführen können, müssen verschiedene Voraussetzungen gegeben sein. Dazu gehört auch die Abfahrtskontrolle. Bei Fahrzeugkombinationen über 100t zul. Gesamtmasse, wird ein Sachverständigengutachten benötigt.

Die Polizeibegleitung ist aber zwingend, wenn z.B. ein BF4 nicht ausreicht, oder auf der BAB der Gegenverkehr angehalten werden muss.

GST Begleitung durch Private – Der lange Weg zum Begleitfahrzeug 4

Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt Altötting

Bis ein Windkraftwerk steht sind ca. 150 Schwertransporte nötig, klärte uns Dr. Rudolf Saller auf. Schwertransporte zu begleiten sollten nicht zu den Hauptaufgaben der Polizei gehören. Das sollen diejenigen tun, welche davon profitieren.

Dazu wurden Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte verfasst. Rudolf Saller zeigte uns die Notwendigkeit des Beifahrers auf. Doch wenn er schläft, nutzt er nichts. Außerdem muss darauf geachtet, dass er auf dem Beifahrersitz Platz nimmt und nicht hinten im Begleitfahrzeug mitfährt.

Er zeigte uns die Entwicklung von den Begleitfahrzeugen von BF 1 über BF 3+ bis BF 4. Mit den neuesten Fahrzeugen können mittlerweile die verschiedensten Signale elektronisch nach hinten und neu auch nach vorne angezeigt werden.

In Österreich sind vereidigte Schwertransportbegleiter seit 12 Jahren ein bewährtes Instrument für die Schwertransportbegleitung und -absicherung. Österreich, das man gerne als rückständig erachtet, ist in dieser Beziehung Deutschland meilenweit voraus.

Ladungssicherungsplane mit Federstahlstreifen Krone Safe Curtain

Simone Fankhauser, Fahrzeugwerk Bernhard Krone

Sehr häufig werde von den Speditionen angefragt, ob man die Fahrzeuge nicht ohne lose Teile ausrüsten könne, klärte Simone Frankhauser auf. Das Entfernen der Einstecklatten beim Beladen von der Seite ist zeitintensiv und es können auch Unfälle entstehen.

Die Lösung: In die Plane integrierte, vertikale Federstahlstreifen, machen die Einstecklatten überflüssig. Mit diesen wird die Dehnung aus der Plane genommen. Die Federstahlstreifen sind vertikal in PVC Tunneltaschen gelegt. Das NetZRaster von den horizontal eingelegten Gurten und der vertikalen Stahlstreifen beträgt ca. 600 x 550 mm. Zwischen den Rungen sind 2.480 mm Ladebreite vorhanden.

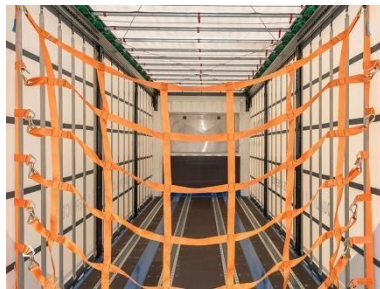
Durch das Fehlen der Einstecklatten sind beim Be- und Entladen von der Seite bis zu 80 % Zeitgewinn möglich und es ent-

fällt auch die Unfallgefahr durch herabfallende Einstecklatten. Es sind auch weniger lose Teile vorhanden, welche verloren gehen oder einen Defekt erlangen können. Die Gewichtersparnis von 90 kg ergibt zudem eine höhere Nutzlast.

Ladungssicherungszertifikate nach EN 12642 Code XL (bis 140 km/h), VDI 2700 ff, Getränke-zertifikat, sowie das Zertifikat nach Daimler 9.5 sind vorhanden. Der Aufbau ist geeignet für formstabile Ladung (Gitterboxen, etc) aber z.B. nicht für Reifentransporte.

Die verstärkte Plane mit Federstahlstreifen kann für alle KRONE Schiebepanenaufleger (Profi-, Mega-, Coil-, Paper-Liner etc.) nachgerüstet werden und es wird dann ein neues Zertifikat ausgestellt.

Die Plane erfüllt auch einen Diebstahlschutz. Sie kann nur bis zum nächsten Federstahlstreifen durchgeschnitten werden. Anders als bei einer wirklichen Diebstahlschutzplane ist sie aber leichter händelbar. Wird die Plane beschädigt, kann sie wie eine normale Plane repariert werden.



Bei Teilladungen kann die rückwärtige Ladungssicherung über Sperrbalken getätigt werden. Dazu werden in das entsprechende Rungenfeld Zurrschienen eingelegt. Auch durch das Muli Grid (Sicherungsnetz) ist die rückwärtige Sicherung möglich.

Umsetzung der technischen Unterwegskontrolle aus Sicht des BGL

Dr. Werner Andres, BGL

Ladungssicherung sei ein Qualitätsmerkmal für die Transportsicherheit und die Verkehrssicherheit, stellte Werner Andreas vom BGL klar. Schwarze Schafe, welche sich Wettbewerbsvorteile erschaffen, müssen aus dem Verkehr gezogen und entsprechend bestraft werden. Der Beamte muss aber über das benötigte Fachwissen verfügen. In Europa fehlt eine harmonisierte Straßenverkehrsordnung und Normung zur Ladungssicherung. Die Ausnahme bildet hier das ADR.

Im Mai 2016 wurde entschieden die EN 12195-1:2010 auch in Deutschland anzuerkennen. Bereits im Jahr 2014 wurde von der EU beschlossen die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren. Dazu beitragen soll die neue Richtlinie 2014/47/EU zur Technischen Unterwegskontrolle.

Nun besteht die Möglichkeit der Überprüfung der Ladungssicherung im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle. Ist dies ein geeigneter Beitrag zur Harmonisierung der behördlichen Kontrollen in Europa? Das Problem: Subsidiaritätsprinzip im Verhaltensrecht! Nach dem Motto «Zu viele Köche verderben den Brei» oder «Jeder kocht sein eigenes Süppchen». Von der Richtlinie werden nur Fahrzeuge über 3,5 Tonnen erfasst. Im Artikel 2 steht dazu zwar: *Wenn ein Mitgliedstaat meint auch diese Fahrzeuge zu regeln, dann **kann** er das.* Weiter steht im Artikel 10: *Er kann durch Sichtprüfung die Ladungssicherung prüfen. Dabei können die anwendbaren Normen des Anhangs III Abschnitt I Anwendung finden.* Darin aufgeführt sind auch die EUMOS 40511 und 40509. Dazu gilt es zu sagen, dass EUMOS 40509 (Tranportverpackung) keine Norm ist, sondern ein Standard.

In der Tabelle 1 der neuen technischen Unterwegskontrolle steht:

Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung. Die dazugehörige Mängelbewertung: Nach Ermessen des Prüfers!

Inwieweit kann der EUMOS Standard herangezogen werden? Er ist ein mögliches Prüfverfahren, das zur Ermittlung der Ladeeinheiten-Stabilität dienen kann.

Fazit: Die Richtlinie ist mehr als Lückenhaft. Die vagen Vorgaben sind der Rechtssicherheit der Kontrolle abträglich. Wir sind gespannt auf die nationale Umsetzung. Für uns Praktiker ändert sich nichts. Der Paragraph 22 der StVO steht darüber. Eine Überarbeitung des Vorwortes der DIN EN 12195-1:2011 im Abgleich mit der Richtlinie VDI 2700 Blatt 2:2016 ist anzuregen. In Deutschland gilt auch für Ausländer das deutsche Recht. Die polizeilichen internen Dienstanweisungen gehen auf jeden Fall der Richtlinie vor.

Ladungssicherung in der Praxis am Beispiel der Fa. Zentis

Andreas Biermeier und Josef Heinrichs, Zentis GmbH & Co.KG



Es sei mutig, sich aus der Industrie da vorne hinzustellen, wenn so viele Polizeibeamte im Saal sind, meinte Andreas Biermeier von der Firma Zentis gleich zu Beginn seines Referats. «Verantwortlich sind wir sowieso und wir haben schon sehr viele gute Inputs aus dem KLSK erhalten. », meinte er. Unterschiedliche Edelstahlcontainer (IBC) müssen befördert werden. Sie haben ein hohes Gewicht, einen hohen Schwerpunkt und zu allem Überfluss auch noch einen schlechten Reibwert.

Anhand von ereigneten Unfällen wurde das Problem erkannt und angegangen. Doch wie kann man diese Ladung in einem Kühlfahrzeug richtig sichern? Auf der Suche nach der Lösung ist er vor einigen Jahren zum KLSK gekommen. Er hat viele Tipps von Praktikern und Experten gehört und dabei viel gelernt.

Mit dem TÜV Nord wurden dann verschiedene Fahrversuche unternommen. Die IBC werden form- und kraftschlüssig mit je zwei Gurten gesichert. Die Mitarbeiter mussten auf die Lösung zuerst sensibilisiert werden, da die richtige Ladungssicherung auch mehr Arbeit für sie bedeutete. Aber auch von Kunden bekamen sie Gegenwind, da die Fahrer länger an der Rampe standen.

50 Prozent der Transporte werden mit eigenen Fahrzeugen bewerkstelligt. Die anderen Transporte werden von einer Tochtergesellschaft durchgeführt. Einige findige Köpfe in der Firma meinten dann, dass sie die Verantwortung doch auf diese abschieben können. Schlussendlich war es dann Wolfgang Jaspers, welcher die Firma besuchte und die ganze Verlagerhaftung beleuchtete. Spätestens bei der persönlichen Haftung wurde der Eine oder Andere hellhörig. «Weshalb müssen wir es machen, wenn es die anderen auch nicht machen? », war der Tenor der Geschäftsleitung. Wolfgang entgegnete darauf: «Sie müssen sich nur Gedanken darüber machen, wenn etwas schief geht! ».

Am Ende ist eine Ladungssicherungsorganisation daraus entstanden. Es wurden Verlagerrichtlinien geschrieben, Prozesse dokumentiert und Schulungen der Mitarbeiter

durchgeführt. Jede einzelne Ladung wird dokumentiert. Erst der Schichtleiter gibt die Freigabe für den Transport. Zudem wird dieser wöchentlich vom Abteilungsleiter kontrolliert. Aber auch die Lastverteilung wurde von der Firma Zentis genauer unter die Lupe genommen. Mit dem Programm der Berufsgenossenschaft, wurden die Achslasten überprüft. Bei einer Vollbeladung an die Stirnwand wären die Achslasten am Zugfahrzeug nämlich überschritten. Wettbewerber sichern die Container mit Hilfe von Klemmstangen oder laden sie einfach «formschlüssig» an die Stirnwand. Oder Edelstahlbehälter stehen ungesichert mittig im Laderaum.

Die Fahrzeuge haben keine Ösen zum richtigen Verzurren der Ladung.

«Wir werden aber die Ladungssicherung nicht vernachlässigen, nur weil wir darum einen Wettbewerbsnachteil haben. Denn ein umgekippter Lastwagen ist nicht sexy! »



In Videos wurden die Fahrversuche, sowie die Verladung eindrücklich aufgezeigt. Speziell angefertigte Zurrgurtsysteme (zwei pro Container) werden dabei verwendet, um diese form- und kraftschlüssig zu sichern.

Bei diesen kurzen Zurrgurten ist zu beachten, dass z.B. gemäß SpanSet Bedienungsanleitung mindestens 1,5 Wicklungen auf der Schlitzwelle der Ratsche sein müssen, damit der Zurrgurt nicht herausrutschen kann. Ob das auch wirklich eingehalten wurde, wagte ich auf Grund der Videos zu bezweifeln.

Auf dem Fahrzeug folgte dann die Bestätigung. Was auf den ersten Blick gut aussah, erwies sich bei der Überprüfung der Ratschen als mangelhaft. Es war auf allen Ratschen nicht mal eine Wicklung auf der Schlitzwelle. Ein kleiner Fehler, welcher große Auswirkungen haben kann. Darauf angesprochen, wurde das Problem sofort erkannt und ich bin überzeugt, dass dieser Fehler bei der Firma Zentis bereits behoben wurde. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten der Firma Zentis im Namen der Verkehrssicherheit bedanken. Sie sind der optimalen Ladungssicherung mit einer Beharrlichkeit nachgegangen, welche man sich von manch anderen Firmen mindestens einmal im Ansatz wünschen würde.



Wenn ich demnächst mal vor der Wahl im Kühlregal stehe, welchen Joghurt ich kaufen möchte, werde ich mich für den der Firma Zentis entscheiden, weil ich weiß, dass da die Ladung gesichert auf der Straße angeliefert wurde.

Maßnahmen zur Ladungssicherung bei Verladungen mit instabilen Ladungen

Bart van Rens, Ewals Cargo Care (Holland)



Um stabile Ladeeinheiten richtig zu sichern, gibt es die VDI 2700ff und die EN 12195-1. Für unstabile Ladeeinheiten gibt es keine Richtlinie. Da ist auch ein XL-Aufbau überfordert, wie die Bilder von verlorener Ladung, ein überbreiter Aufbau (bis drei Meter) mit Teppichen, oder auch ein mit Pkw-Reifen gefüllter und überbreiter Auflieger eindrücklich zeigte. Die Seitenwände sind zwar stark genug, aber nicht stabil. und das ist das Problem. Auch mit acht Aluminium Latten konnte die Dehnung der Plane nicht verhindert werden.

Wer nicht stark ist, muss klug sein. Die Lösung: die Plane wird nach innen vorgespannt. Sechs vertikale Aluminium Latten pro Sektion und fünf in die Gardine vertikal integrierte Plastiklatten, sorgen mit zwei horizontalen Gurten dafür, dass die Plane nach innen vorgespannt werden kann (ca. 4 - 5 cm).

Um die Praxistauglichkeit zu prüfen, wurden auf einem Flughafen Fahrtests durchgeführt. Auch wurde ein Test mit 1.000 km Strecke bis Erstfeld (CH) durchgeführt. Dort befindet sich ein Schwerverkehrskontrollzentrum mit elektronischer Vermessung von Fahrzeugen. Normalerweise fallen da die Reifentransporter mit Überbreite auf, aber dieser Auflieger bestand den Test.

Um auch andere Ladungen zu transportieren, sind 16 Zurrgurte auf dem Fahrzeug verbaut. Auch besteht nie das Problem der Unfallgefahr von herunterfallenden vertikalen Einstecklatten. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Plane durch das engmaschige vertikale Netz von 20 cm zum Diebstahlschutz wird.

Bei einer Teilladung kann mit zwei Gurten mit einem Kreuz-Lashing die Ladung nach hinten gesichert werden. Gurte können nicht nur unten, sondern auch oben eingehängt und gespannt werden. Es können auch Netze eingehängt werden, was vor allem bei forminstabilen Ladungen von Vorteil ist.

Schmitz Cargobull, Kögel und Krone haben den Auflieger im Programm. Er kostet etwa 1.500 € mehr als ein konventioneller XL-Auflieger und ist etwa gleich schwer.

Der Vorteil: Beim Verladen von Reifen kann eine Stunde an Beladezeit gegenüber einem normalen Auflieger, welcher nach der WdK Leitlinie 233 gesichert wird, eingespart werden. Der Nachteil: Die Seitenbeladung ist mit diesem Fahrzeugtyp nicht möglich, wenn die Vorspannung der Plane benötigt wird. Falls die Vorspannung aber nicht benötigt wird, kann ohne Problem seitlich beladen werden und der Trailer hat immer noch das XL-Zertifikat.

Samstag, 29. April 2017

Ein großer Teil des Tages war der technischen Unterwegskontrolle gewidmet.

Fehlende Ladungssicherung und ihre Folgen

Mario Gaede, Polizei Berlin



Er zeigte uns einen Strohtransporter mit 4.43 m Höhe, welcher vor einem Tunnel in Berlin stehengeblieben ist, weil die Ampelanlage auf Rot gesprungen war. Ein Teil der Ladung wurde von der Polizei mit einem als Gabelstapler umgebauten Unimog auf polizeieigene Fahrzeuge umgeladen. Die Polizei Dein Freund und Helfer. Kosten für den

Fahrer € 75,- und ein Punkt.

Mindestens 1 x pro Tag müssen sie bei den drei Tunnelanlagen in Berlin wegen Überhöhe ausrücken.

Ein anderes Beispiel zeigte er von einer Verkehrskontrolle. Auf einem Sattelzug waren Marmorplatten (23,95 t) unter Zollverschluss aus der Türkei geladen. Es waren keine Zurrgurte angebracht, außer beim A-Bock. Da waren immerhin zwei angelegt, welche aber überhaupt keine Vorspannung hatten! Die anderen Platten standen in Kisten auf der Ladefläche, jedoch ohne Formschluss und ohne jegliche Sicherung. Bis der Fahrer seine Ladung richtig nachgesichert hatte, mussten sie drei Mal zur Nachkontrolle hinfahren, bis er endlich wieder weiterfahren durfte. Ein Sachverständiger hatte ihm ausgerechnet, wie die Ladung zu sichern sei. Dazu musste er aber zuerst einmal lernen, wie man mit Zurrgurten umgeht!

Ein nicht mit Gefahrgut beladener türkischer Lkw und trotzdem gefährlich, war das nächste Beispiel von ungenügender Ladungssicherung. Der Lkw stand ganz schief. Der Polizeibeamte vor Ort traute sich nicht den Lkw zu öffnen. Die Ladung war im Inneren verrutscht und der ganze Aufbau war verzogen. Zwei Stahlkonstruktionen waren stehend geladen und mit ihren je 2,5 t zur Seite gekippt. Auf der rechten Seite konnte man zwischen dem Auflieger und dem Reifen nicht mal mehr einen Finger dazwischen halten. So schief stand der. Die Feuerwehr

wurde mit einem Fahrzeugkran aufgeboten, um die Ladung zu sichern. Mit diesem konnte durch einen Schlitz oben in der Plane die Ladung wiederaufgerichtet werden. Die Gefahr des Umkippens war somit behoben, die Ladungssicherung war aber noch lange nicht erledigt. Im vorderen Teil des Aufliegers waren auch noch Teile von zwei bis drei Tonnen, welche unbefestigt und ohne Formschluss auf der Ladebrücke «standen». Ach ja, ein Gurt wurde dann auch noch gefunden, welcher aber geknotet und sein Verwendungszweck nicht ganz klar war. Weitere Fehler mussten nicht lange gesucht werden: Da war z.B. die elektrische Anlage nicht in Ordnung und das EBS funktionierte nicht mehr. Nach zwei Wochen Standzeit, den nötigen Reparaturen und der Sicherung der Ladung konnte er wieder weiterfahren.

Technische Unterwegskontrolle

Jonny Brockmeyer, Polizei Niedersachsen



Die Richtlinie 2014/47/EU gilt nur für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5t zulässiger Gesamtmasse. Die Kontrolle muss nicht angekündigt werden und geschieht somit unerwartet. Die Richtlinie lässt auch Kontrollen für Fahrzeuge unter 3,5 t zu.

Der Prüfer benötigt gründliche technische Kenntnisse. Die Mitgliedstaaten sehen vor, dass das an der Prüfung des Fahrzeugs beteiligte Personal für diesen Zweck angemessen geschult ist.

Der Prüfer **kann** eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeuges gemäß Artikel 13 (Anhang III) vornehmen. Die gefundenen Mängel werden nach geringen, erheblichen und gefährlichen Mängeln eingestuft.

Normen **können** zur Anwendung kommen (5. Anwendbare Normen).

Kann auch eine andere Norm beigezogen werden?

Im Anhang III steht unter Punkt 3. Bewertung der Mängel:

Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung. Mängelbewertung: Nach Ermessen des Prüfers!

Zurpunkte Zustand ungenügend oder Bauart ungeeignet. Mängelbewertung: Erhebliche Gefahr. Falls die Zurpunkte den erforderlichen Zugkräften nicht standhalten können, steigt die Mängelbewertung auf Gefährlich.

Der Anhang IV enthält ein Muster für einen Bericht mit einer Checkliste der Prüfpunkte. Da ist auch die Ladungssicherung zu finden. Ankreuzen kann man: kontrolliert / nicht vorschriftsmäßig.

Unter Art. 25 Sanktionen steht: *Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend und dürfen nicht diskriminierend sein.*

Nach Art. 26 der Richtlinie erlassen die Mitgliedstaaten und veröffentlichen bis zum 20. Mai 2017 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Sie wenden die Vorschrift ab dem 20. Mai 2018 an und die alte Richtlinie ist ab diesem Datum aufgehoben.

Rechtliche nationale Umsetzung der EU-Kontrollrichtlinie 2014/47/EU

Anna Kobus, BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



man bei der

Die technische Unterwegskontrolle dient der Verkehrssicherheit, dem Umweltschutz und soll für die gleiche Wettbewerbsfähigkeit aller sorgen.

Dabei wird die Unterscheidung zwischen einer anfänglichen (Sichtprüfung) und einer gründlicheren Unterwegskontrolle (Fahrt in die Werkstatt oder Kontrolle durch einen Sachverständigen, Prüferingenieur) gemacht. Eine feste Einrichtung oder eine Prüfstation muss bei einer gründlichen Prüfung vorhanden sein. Wenn schon eine Kontrolle stattgefunden hat, dann muss der Prüfungsbericht mitgeführt werden. Die festgestellten Mängel führen je nach dem zum Untersagen der Weiterfahrt. Da es sich um eine Richtlinie handelt, hat

Umsetzung auch Ermessensspielraum. Sie muss also zuerst durch die Änderung der TechKontrollV umgesetzt werden.

Der Prüfer kann nach Art. 10 eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung gemäß Art. 13 vornehmen. Es ist eine Kann-Vorschrift liegt somit im Ermessen des Prüfers. Im Art. 10 steht außerdem, dass Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur äußerst geringfügig verändern können. Außerdem steht darin, dass die Normen in Anhang III Abschnitt I Anwendung finden können.

Nach dem Vortrag entstand eine rege Diskussion. Eine Frage lautete: «Müssen die Behörden mit einem Kontrollsystem ausgerüstet sein, damit überprüft werden kann, ob das Fahrzeug einen Kontrollbericht mitführen muss?» Die Antwort gab dann Thomas Söffing vom BAG: «Der Kontrollbericht ist eigentlich nur relevant, wenn das Fahrzeug vor einer Stunde kontrolliert worden ist. Wenn es vor einer Woche kontrolliert worden ist, interessiert uns das nicht». Anmerkung des Autors: In der Richtlinie steht übrigens nichts von einem Mitführen des Kontrollberichts.

Seit dem 13. Januar 2017 wurde die technische Unterwegskontrolle in Österreich bereits verankert, erklärte der österreichische Kollege. Des Weiteren ergab die Diskussion: Viele Länder sind erschrocken, dass es das Thema Ladungssicherung in einer Kontrolle überhaupt gibt. Länder wie Frankreich und Spanien müssen ihre Ladungssicherungskontrollen zuerst hochfahren. In diesen Ländern ist das Niveau sehr tief. Sie müssen aber zuerst ihre Beamten schulen. Deutschland hat schon ein hohes Niveau.

Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen in Verbindung mit der Ladungssicherung

Rolf Dänekas, öbuv Sachverständiger



Gemäß einer Studie aus dem Jahr 2008 sind in Deutschland nahezu 20 % der Unfälle, an denen Lkw beteiligt sind, auf unzureichende Ladungssicherung zurückzuführen.

Deutschland steht bei den überprüften Gefahrguttransporten mit 300.000 Fahrzeugen an der Spitze der Grafik. In Deutschland, wie in der Tschechischen Republik, Ungarn und Slowenien besteht aber die Wahrscheinlichkeit von nur gerade Mal 0,6 % in eine Kontrolle zu geraten. In anderen Ländern wie z.B. Niederlande, Dänemark oder Italien ist die Quote noch geringer. Nämlich nur bei 0,06 %!

Im ADR ist unter dem Punkt 7.5.7.1 die EN 12195-1:2010 verankert. Darin vermerkt ist auch der Leitfaden «European Best Practice Guidelines». Er ist aber nicht bindend im Sinne eines von der Gemeinschaft erlassenen Rechtsaktes.

Gemäß der neuen 2014/47/EU sollen risikobehaftete Unternehmen häufiger kontrolliert werden. Zu den Risikoeinstufungstypen stellen sich u.a. folgende Fragen:

- Soll ein ausgebildeter Kontrolleur alle relevanten Themengebiete abdecken können?
- Wie wird sichergestellt, dass der Kontrolleur hierzu in der Lage ist?
- Wie viele Kontrolleure werden benötigt, um eine Kontrolldichte von ca. 2 % erreichen?

Gemäss Artikel 13 dürfen sich Teile der Ladung zueinander, sowie zu den Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur **äußerst geringfügig** ändern können.

Was ist äußerst geringfügig? Was ist mit 1 cm, 2 cm oder 15 cm? Zur Beurteilung muss die Warenkenntnis vorausgesetzt werden. Ist bei einer Stahlkonstruktion von 25 t eine Lücke von 1 cm noch geringfügig, wenn die Ladung nur über Formschluss gesichert worden ist? Soll der Kontrolleur hier wirklich eine Bewertung vornehmen, in einem Bereich, wo sich sogar die Sachverständigen streiten?

Ein weiterer Streitpunkt steht im selben Artikel. Die Normen können unter Anhang III Abschnitt I Anwendung finden. Da stellt sich die Frage: Können auch die VDI-Richtlinien herangezogen werden?

Die in der Richtlinie aufgeführten Beschleunigungswerte sind schon lange überholt. Diese stammen aus den 70-Jahren. In der Spitze sind es mittlerweile bei einer Notbremsung über 1,0 g. Zur Seite wurden schon bis zu 0,8 g gemessen. Die Fahrzeugtechnik hat sich seit den 70-jahren massiv geändert. So machen z.B. die Wankregelung und Niederquerschnittreifen höhere Kräfte möglich.

Im Anhang III steht z.B. in der Tabelle 1, dass eine Runge, bei der eine Schwächung des Bauteils durch Rostschäden ersichtlich ist, ein erheblicher Mangel darstellt. Wer soll das beurteilen? Wenn das Bauteil gebrochen ist, stellt es einen gefährlichen Mangel dar. Das ist klar.

Die meisten Rungen verfügen über keine Kennzeichnung hinsichtlich der Belastbarkeit. Eine Kennzeichnungspflicht mindestens für neue Fahrzeuge wäre deshalb sinnvoll.

Bei der Klassifizierung gibt es auch Unstimmigkeiten: *Ein geringer Mangel liegt vor, wenn die Ladung zwar **sachgerecht gesichert ist**, aber möglicherweise ein Sicherheitshinweis angezeigt ist.* Wenn sachgerecht ausreichend bedeutet, ist ein Sicherheitshinweis entbehrlich! Bei den gefährlichen Mängeln sollte deutlich gemacht werden, dass ein Kippen des Fahrzeugs aufgrund von Ladungsbewegung (Zertifizierter Aufbau und Ladungssicherung) nicht hinnehmbar ist. Zertifizierte Aufbauten können schon bei Kräften von 0,3 g zur Seite umfallen. Außerdem steht unter dem Punkt 2 Kontrollverfahren: ... *zusätzlich oder alternativ erfolgt eine Messung der Zugkräfte.* Das Messen der Zugkräfte (Vorspannkräfte) ist aber gar nicht möglich, da die Messgeräte nicht geeicht sind.

Ein Abstand zur Stirnwand bis 15 cm wird in der Tabelle 1 als erheblicher Mangel aufgeführt. Auch ein Ladungsabstand unter 15 cm zur Stirnwand kann tödlich enden! Erst ein Abstand über 15 cm, sowie bei der Gefahr des Durchdringens durch die Wand, wird er als gefährlich eingestuft!

Aus der Praxis: Eine Lücke von ca. 5 cm führte zu einem Ladungsverlust mit erheblichen Personen- Sachschäden. Hier muss eine Klarstellung bei den Abständen erfolgen!

Auch zur Seite und nach hinten sind Abstände bis 15 cm als erheblicher Mangel zu beurteilen. Links 14 cm und rechts 14 cm Abstand. Das ist das nun ein erheblicher Mangel oder nicht? Die Lücken können dazu führen, dass sich die Ladung verschiebt und das Fahrzeug zum Umkippen bringt. Dazu ist zu beachten, dass sich Schiebepflanzen noch bis 30 cm ausbeulen dürfen (EN 12642).

Es bedarf dringend einer Klarstellung bei Anwendung der ganzen Tabelle I im Anhang III. Es ist dringend anzuraten, dass Sachverständige aus dem jeweiligen Wissensgebiet bei der

technischen Auslegung, bzw. Klarstellung eingebunden werden. Die Kontrolle steht und fällt mit ihrer Glaubwürdigkeit. Wenn man Maßnahmen auf Grund der Kontrollkriterien nicht mehr erklären kann, ist das nicht zielführend und sollte schleunigst geändert werden. Außerdem sollte es bei der Ladungssicherung nur zwei Mängelgruppen geben: **Gering und gefährlich**.

EU-Kontrollrichtlinie und deren Umsetzung in Deutschland

Dipl.-Ing. Thomas Söffing, BAG



An wen richtet sich diese Richtlinie? An Kontrollorgane und nicht an die Anwender (z.B. Verlader, Beförderer, Fahrer). Die EU hat bewusst keine Ladungssicherungsrichtlinie erstellt.

Bis zum 20. Mai 2017 muss die Richtlinie in das nationale Recht umgesetzt werden. Die Anwendung der neuen Tech-KontrollV gilt spätestens ab dem 20. Mai 2018.

Im Artikel 13 steht, dass eine Kontrolle der Ladungssicherung vorgenommen werden kann. Auch die anwendbaren Normen sind aufgelistet. Gemäß § 22 der StVO sind die anerkannten

Regeln der Technik zu befolgen. Das sind vor allem die DIN und EN Normen sowie gegenwärtig z.B. die VDI-Richtlinie 2700, aber keine EUMOS-Standards!

Also weiter wie bisher! Sicher ist sicher! Die Technische Unterwegskontrolle ist vor allem da, um die Fahrzeugtechnik auf Defekte zu kontrollieren. Seit 2004 ist das BAG dazu befugt: Untersagung der Weiterfahrt.

Kontrollen sind keineswegs zum Selbstzweck, sondern für die Wettbewerbsgleichheit, Verkehrssicherheit, sowie für den Umweltschutz. Die Kontrollrate soll von 3 % auf 5 % angehoben werden. Wie soll das erreicht werden? Gemäß BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) wurden zwar fast 6 % der Fahrzeuge kontrolliert?!

Diskussion EU-Kontrollrichtlinie aus Sicht der Fahrzeugtechnik

Dipl.-Ing. (FH) Markus Otremba, TÜV Süd



Die Schriftstücke haben lange geschlummert, weil sich z.B. die TÜV's nicht zuständig fühlten. Irgendwann war es dann auch zu spät, um noch etwas zu ändern.

Die Risikobeurteilung ist nach Anhang I durchzuführen. Die Klassifizierung von Unternehmen (Fahrzeugen) auf der Grundlage der allgemeinen Risikoeinstufung ist so durchzuführen, dass unter den erfassten Unternehmen (Fahrzeugen) die folgende Verteilung erzielt wird:

- < 30 % geringes Risiko - 30 - 80 % mittleres Risiko - > 80 % hohes Risiko

Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung sind strenger und häufiger zu kontrollieren. Schwarze Schafe sollen so eliminiert werden. Im Zweifelsfall erfolgt der Lizenzentzug.

Bei der Kontrolle der Fahrzeugtechnik gibt es im Vergleich von der Technischen Unterwegskontrolle zur Hauptuntersuchung einige Unterschiede. Die MängelEinstufung der TUK deckt sich aber mit der Einstufung der Mängel gemäß HU.

Die zwei Richtlinien sind praktisch identisch. Die Mängelaufstellung der Unterwegskontrolle ist in erster Linie praxisbezogen für die Kollegen vor Ort. **Offen bleibt aber die Frage nach der Qualifikation der Personen.**

Die HU hat eine Reihenfolge, die TUK hat eine andere «Reihenfolge». Die Gefahr besteht dabei, dass etwas übersehen wird!

Prüfung von Ladeinheiten nach EUMOS 40509

Gerrit Hasselmann, Fraunhofer



Die Richtlinie 2014/47/EU ist die Antwort des Europäischen Parlaments auf die Forderung in der «Vision null», die Senkung der Verkehrstoten bis 2050 zu realisieren.

Ein Bestandteil der Richtlinie ist auch die Überprüfung der Ladungssicherung und die Überprüfung der Ladeeinheitensicherung z.B. Stretchfolienwicklungen, Schrumpf- oder Dehnhauben sowie Umreifungsmittel! Dazu sind im Anhang III die anwendbaren Normen aufgeführt. Darunter sind auch die EUMOS 40511 und 40509. Die EUMOS Dokumente wurden vor der Veröffentlichung nicht in einem Normungsgremium des DIN oder der CEN / ISO bearbeitet und verabschiedet. Sie besitzen daher keine Anerkennung als «Regel der Technik» im

Sinne des Paragraphen § 22 StVO. Das EUMOS Dokument 40509 beschreibt ein Prüfverfahren zur Bestimmung der Stabilität von Ladeeinheiten.

Die Richtlinien VDI 3968ff beschreiben die verschiedenen Verfahren um diesen Verbund von einzelnen Verpackungen und Palette herzustellen, damit er den verkehrsüblichen Belastungen standhält. Die anzunehmenden Belastungen aus den einschlägigen Normen sind in Fahrtrichtung 0,8 g und 0,5 g zur Seite und nach hinten. Die Prüfverfahren zur Überprüfung der Ladeeinheiten sind:

- ASTM 4003:1998
- ASTM 880:1992
- DIN EN ISO 2244:2002
- DIN ISO 10531
- Ista Procedure 3A

Für das Fraunhofer IML stellt sich die Frage, mit welcher Motivation der Standard EUMOS 40509 erstellt wurde? Beim Beschleunigungstest 0,5 g nach EUMOS 40509 beträgt der Beschleunigungsvorgang nur maximal 0,05 Sekunden. Die Beschleunigung von 0,5 g muss dann mindestens 0,3 Sekunden einwirken.

Warum wird für den Straßentransport nicht mit Verzögerungen mit 1,0 g geprüft? Außerdem wird die Ladeinheit nur einmal geprüft und es wird ein Versatz zugelassen. Dieser darf 5 % der Höhe der Ladeinheit betragen. Falls die Ladeinheit eine Höhe von weniger als 120 cm beträgt, darf der Versatz nur 6 cm betragen. Im Bodenbereich bis 20 cm darf der Versatz nicht mehr als 6 cm betragen. Die elastische Verformung darf in keiner Horizontalebene 10% der Höhe der Ladeinheit überschreiten. Da stellt sich die Frage: Auf welcher wissenschaftlichen Untersuchung wurden die Werte für den möglichen Versatz festgelegt?

Gemäß DIN EN 12642 können dynamische Fahrversuche auch für die Festigkeitseigenschaften von Verpackungssystemen und Ladeeinheiten angewendet werden. Die definierten Beschleunigungswerte sind in Fahrtrichtung 0,8 g, zur Seite und nach hinten 0,5 g.

Die Fahrtests zeigten es. Ladeinheiten, welche im Labor nach der EUMOS geprüft wurden, bestanden den Fahrtest nicht! Die Schwelldauer beträgt im realen Fahrbetrieb bei einer Notbremsung 380 ms (0,38 Sekunden) und die Einwirkdauer betrug 1.800 ms (1,8 Sekunden). Das ist ein großes Stück von der EUMOS entfernt!

Bei einer Halbkreisfahrt betrug die Wirkdauer 6,115 Sekunden mit 0,5 g. Ein anschließend durchgeführter schneller Spurwechsel dauerte 8,626 Sekunden. Zum Vergleich: Die Einwirkungszeit beim EUMOS-Test dauert gerade mal 0,3 Sekunden.

In einem Labor kann nur in jeweils eine Richtung (X, Y oder Z-Achse) gemessen werden. Nebst den Beschleunigungswerten 0,5 und 0,8 g sind die Ladeeinheiten mit einer Wirkzeit von 800 – 1.000 ms (0,8 - 1,0 Sek.) bei einer Schwellzeit von ca. 300 ms (0,3 Sek.) zu simulieren. Prüfungen in einem Labor können nur der Vorprüfung dienen, danach müssen zwingend dynamische Fahrversuche, nach DIN EN 12642 Anhang B durchgeführt werden. Es gibt mittlerweile verschiedene Prüfanlagen:

- ITENE, Spanien
- Kathol, Hogeschool, Gent
- Duoplast Lab, Sünna
- Fraunhofer IML, Dortmund

Die Anlage von Fraunhofer (750.000 €) in Dortmund kann Wirkdauern von 800 bis 1.000 ms simulieren. Fazit zum EUMOS-Standard:

- Die Prüfparameter entsprechen nicht den bekannten realen Belastungsprofilen.
- Ein zulässiger Vershub von 5 % resp. 10 % der Ladeeinheit werden durch keine bekannte wissenschaftliche Untersuchung begründet.
- Die EUMOS 40509 besitzt keine Berechtigung als Norm bezeichnet zu werden, da sie die Kriterien des nationalen und internationalen Normungswesens nicht erfüllt.
- Das BGL wird eine eigene DIN-Norm zur Prüfung von Ladeeinheiten entwickeln. Obmann wird Herr Hasselmann sein.
- Interessierte Kreise sind aufgerufen an der Normung mitzuwirken.

Nach dem Vortrag wurden verschiedene Fragen an den Referenten gestellt. Wie kam es, dass die EUMOS in die EU-Richtlinie kam? Wieso werden die Ideen der DIN nicht in die EUMOS einfließen? - Wir werden sehen, wie im Normenausschuss darüber entschieden wird.

Die Ladeeinheit müsste ja gekennzeichnet werden. Wie soll sonst der Prüfer entscheiden, ob die Ladeeinheit den verkehrsüblichen Belastungen standhalten kann? - Die Meinung ist, dass der Fahrer ein Zertifikat mitführen soll. Mit einem Barcode könnte die Einhaltung der Ladeeinheit dargestellt werden.

Wie sieht es dann rechtlich aus, wenn jemand nach EUMOS die Ladeeinheiten geprüft hat und diese aber beim Transport nicht hält? Wäre EUMOS haftbar? - Mit dieser Frage müssten sich dann die Gerichte beschäftigen.

Wenn der Absender eine Ladeeinheitensicherung nach vorne mit 0,65 g vornimmt, ist das bewusste Fahrlässigkeit oder sogar Vorsatz. - Es wurde angemerkt, dass die EU-Richtlinie nur für die Kontrollbehörden und nicht von Absendern, Verladern, Fahrern usw. anzuwenden ist. Auf jeden Fall wird in der EUMOS etwas geprüft, was real gar nicht vorkommt.

VarioSafe – Vorstellung des Systems

Herr Grosskamp, Elting Metalltechnik

Die Firma wurde 1936 gegründet und beschäftigt heute über 75 Mitarbeiter. Sie ist in der Blechverarbeitung tätig. Weil der Seniorchef vor Jahren in einer Kontrolle wegen ungenügender Ladungssicherung hängen blieb, musste man sich etwas überlegen, wie man Stahl richtig sichern kann. Die formschlüssige Ladungssicherung erwies sich dabei als die Lösung.



Es wurde ein spezielles Rungensystem mit dem Namen VarioSAVE entwickelt. Die unzähligen Rungentaschen mit einer Dimension von 70 x 70 mm machen die formschlüssige Ladungssicherung einfach. Die Rungensteckplätze sind direkt in die Aufbaukonstruktion integriert. Die Quertraversen mit den Rungentaschen sind 20 kg schwerer als vergleichbare normale Traversen. Eine dazu passende Runge (70 x 70 cm) von 1,5 m Länge und 3 mm Dicke, hat ein Gewicht von ca. 20 kg. Die Rungen wurden im Haus getestet und danach von einer externen Prüfstelle geprüft. Die zulässige Rungenbelastbarkeit steht im Zertifikat. Sie halten in einer Höhe von 200 mm einer Belastung von 2.500 daN stand. Bei 950 mm sind es dann immerhin noch 650 daN.

Zertifiziert und getestet ist das System mit max. neun eingesteckten Rungen und mindestens zwei freien Rungentaschen dazwischen.

Im Zertifikat steht auch die Telefonnummer, welche häufig angerufen wird, aber nicht von Kontrollbehörden, sondern von Anwendern. Ladungssicherung über Formschluss wird den Fahrern in der Schulung eingebläut. Berechnet wurde das System übrigens ohne einen Reibwert zu berücksichtigen. Falls die Rungen mal überlastet werden, knicken diese weg, bevor die Rungentasche beschädigt wird.

Speziell für den Stahltransport hat sich die Längs- und Querrasterung der Rungen bewährt. Jeder Fahrzeugbauer kann dieses System einbauen. Das Nachrüsten ist aber leider nicht möglich.

Nebst der Ladungssicherung lässt sich auch die Lastverteilung einfach herstellen. Falls die Rungen einmal nicht mehr ausreichen, können kleine, in die Rungenfelder passende Bordwände, einzelne Teile nach vorne absichern. Das VarioSAVE-System ist nicht nur für das Transportieren von Stahl geeignet, sondern es wird auch bei Baustofffahrzeugen eingesetzt. Alle Stäbchen der Rungentaschen können zusätzlich als Zurrpunkte benutzt werden. Bei einem Vertikalwinkel 0 - 60° halten sie 2.000 daN.

Das Überfahren der Rungentaschen mit dem Hubwagen ist kein Problem. So können auch andere Waren transportiert werden.

Es gibt nicht zwei gleiche Fahrzeuge. Alle Traversen unterscheiden sich je nach Kundenwünschen. Die nächste Generation von VarioSAVE ist auf dem Fahrzeugrahmen verschraubbar und nicht mehr verschweißt.

Kritischer Vortrag über den Umgang mit Ladungssicherungsnormen

Markus Rumel, Ausbilder

In Deutschland besitzen ca. 800.000 Lkw-Fahrer den Code 95. Bei Kontrollen wird immer wieder mangelhafte Ladungssicherung festgestellt. Warum ist das so? Nicht, weil die Fahrer nicht intelligent genug wären und nicht, weil die Unternehmer sparen möchten, sondern weil:

1. Ungeeignete Trainer und Referenten eingesetzt werden
2. Schlechte Präsentationen bzw. Unterricht
3. Zu viele unnötige Richtlinien und Normen

Verkehrssicherheit, Arbeitssicherheit und Wirtschaftlichkeit sind die drei Bereiche der Ladungssicherung.

Der Sinn und Zweck von Richtlinien und Normen ist eine Vereinfachung und Vereinheitlichung durch zweckdienliche Ordnung von Erzeugnissen und Verfahren, also auch eine Qualitätssteigerung.

Die Realität in Deutschland ist eine Überregulierung und damit Komplexität der Ladungssicherung (Gesetze, Vorschriften, Richtlinien, Verladeanweisungen, Regeln, Verordnungen, Normen). Gesetze und Verordnungen sind ein Muss. Die anderen sind ein Soll und somit keine Gesetze.

Zu viel Ladungssicherung ist auch mangelhafte Ladungssicherung wie z.B. unnötige Code XL Fahrzeuge, zu viel Niederzurren, Gurtbandnetze, verstärkte/zertifizierte Schiebepflanen und überflüssige Antirutschmatten beim Direktzurren. Teilweise werden Antirutschmatten von einem bestimmten Hersteller dem Transporteur beim Verlad sogar vorgeschrieben.

Die Fahrer kennen seiner Meinung nach nicht den Unterschied zwischen Niederzurren und Direktzurren.

Alle Hilfsmittel, die geeignet sind Ladung zu sichern, sind auch zulässig!!! Ein Kälberstrick kann als Ladungssicherung anerkannt werden, da Paletten, Rungen usw. auch nicht zertifiziert sind.

Da unter den Teilnehmern der Veranstaltung auch viele Referenten und Trainer für die Ladungssicherung zugegen waren, kam doch großer Unmut bezüglich einiger Aussagen von Herrn Rumel zum Ausdruck. Eine beginnende kontroverse Diskussion wurde vom Moderator aufgrund der fortgeschrittenen Zeit abgebrochen. Zudem sollte der harmonische Verlauf der Veranstaltung nicht getrübt werden.

Schlussworte



Der 1. Vorsitzende Martin Orthen bedankte sich bei den Veranstaltern Siegfried Serrahn, Jonny Brockmeyer und Jacqueline Engler für die Organisation. Er bedankte sich auch bei Kai Wasshausen für den Job als Moderator und hofft, dass er auch weiterhin als Moderator zur Verfügung stehen wird.

Wir treffen uns wieder in einem Jahr am **20. – 21. April 2018**, mal schauen wo. Auf jeden Fall irgendwo im Süden Deutschlands, in Österreich, oder vielleicht sogar in der Schweiz.

Die NUFAM 2017 findet vom 28. September bis zum 01. Oktober 2017 in Karlsruhe statt. Der KLSK ist da mit einem eigenen Stand vertreten und hat für die Mitglieder auch Eintrittskarten zur Verfügung.



Ich möchte mich an dieser Stelle herzlich bedanken. Den Verantwortlichen für den tollen Tagungsort und die wiederum sehr interessanten und aktuellen Themengebiete und für die Rekrutierung der mehrheitlich guten Referenten. Ich habe wieder viel gelernt und konnte von diesen beiden Tagen sehr viel profitieren, vor allem auch durch die Gespräche während den Pausen und beim Essen. Ich schätze es, Mitglied in diesem Verein zu sein und freue mich schon auf unser nächstes Treffen. Bis dahin wünsche ich Euch allen eine gute Zeit.

Richard Knaus, Knaus Weiterbildung, Schweiz