

## Jahresfachtagung des KLSK® in Ehingen 2018



Verfasser: Richard Knaus

26.04.2018

**Freitag, 20. April 2018**

### **Begrüßung, Programmvorstellung**

Martin Orthen, der Vorstandsvorsitzende des KLSK, begrüßte in der ehemaligen Zentrale der Firma Schlecker, rund 80 Mitglieder. Nach der Programmvorstellung der Jahresfachtagung, wurden wir in drei Gruppen für die Betriebsbesichtigung der Firma Sappi (Papierfabrik) eingeteilt. Folgende drei Themenbereiche wurden abgedeckt:

- Besichtigung der Papiermaschine
- Station Ladungssicherung auf dem Lkw
- Vortrag über die Firma Sappi

### **Besichtigung der Sappi Ehingen Papierfabrik**

Da ich in der ersten Gruppe war, begann unsere Führung mit der Besichtigung der Papiermaschine. Wegen eines technischen Defekts lief sie aber nicht. Pro Stunde Ausfall, ergibt dies ein Betrag von 10.000 Euro an Verlust. Wenn die Maschine läuft, produziert sie Papier mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h. Am Anfang ist es nur ein Brei, welcher zu 99 Prozent aus Wasser und nur 1 % aus Papier besteht und am Schluss wird aus dem wässrigen Stoff ein festes Papier mit noch 8 % Wasseranteil, welches auf sogenannten Tamburen bis zu 30 t aufgerollt wird. Aus diesem Zwischenprodukt kann anschliessend vom Papp-Papier bis zum edlen Papier alles hergestellt werden.

Für uns interessanter war natürlich die Verladung der Papierprodukte. Leider durften wir bei dieser Station nur durchlaufen und nicht beim Verladen zusehen. Ich bin davon überzeugt, dass wir dabei interessante Dinge entdeckt hätten!

Wir haben aber gesehen, dass es schnell gehen muss, da nur wenige Rampen zur Verfügung stehen. Einige der Lkw-Fahrer verließen die Rampe ohne Ladungssicherung. Ich nehme mal an, dass sie diese danach irgendwo auf dem Betriebsgelände vornahmen.

Gezeigt wurde uns ein Sattelanhänger mit Beispielladung. Von der Palette mit Papierbögen über eine liegende Papierrolle bis hin zur stehenden Papierrolle war alles vorhanden. Es wurden fast nur neue Zurrmittel verwendet. Die Alten waren ein bisschen versteckt im Hintergrund zu sehen. Wenn man die neuen Ratschen genauer unter die Lupe nahm, waren die hohen Vorspannkräfte gemäss Etikett fragwürdig. Die unterlegten rutschhemmenden Matten waren zwar grosszügig ausgelegt, aber dennoch fand man einige Stellen, wo die Ladung Kontakt mit der Ladefläche hatte. Dies nur einige Feststellungen zur sogenannten «Musterladung».

Nach dem Mittagessen führte Uwe Schöbel als Moderator durch die Veranstaltung.

## Aktueller Stand Richtlinie VDI 2700, Blatt 9



*Ralf Schöne | ö.b.u.v. SV für Umschlag und Lagerei von Papier und Zellstoff und technischen Gütern innerhalb einer Transportkette, INTAKT Transportberater e. K.*

Das Blatt 9 «Ladungssicherung von hart gewickelten Papierrollen», welche im Jahre 2006 im Weissdruck erschienen ist, ist in Überarbeitung. Bei stehenden Papierrollen besteht die Forderung nach 2 Streifen Antirutschmaterial parallel zur Fahrrichtung, welche mindestens 15 cm breit sein müssen und die Ladung einen Zentimeter überstehen muss. Die Papierrolle darf an keinem Punkt mit der Ladefläche in Berührung kommen. Ein Film zeigte die Bewegungen ohne Sicherung auf einem Versuchs-Lkw auf. Ohne Zurrgurte verrutschte die Ladung auch mit unterlegten RHM.

Neu sollen die Antirutschböden in die Richtlinie einfließen. Gemeint sind die glatten Antirutschböden und nicht die rauen Böden, welche die Papierrollen beschädigen würden. Klar ist, dass ein entsprechendes Zertifikat vom Boden mitgeführt werden muss. Mit den RHM müssen die Reibbeiwerte von mindestens  $\mu = 0,6$  erreicht werden, welche auch ein Anrutschboden erbringen kann. Die Mischreibung wird ebenfalls in die Richtlinie einfließen.

Mittlerweile sind einzelne Rollen 3 - 4 Tonnen schwer. Dabei muss auch der Lastverteilung und Punktbelastung besondere Beachtung geschenkt werden. Breite Rollen mit bis zu 2,8 Meter Höhe sind kippgefährdet und sehr schwer zu sichern. Die kippgefährdeten Rollen könnten mit einer Kopfbucht zu einer Ladeeinheit zusammengefasst werden. Die Kopfbucht rutscht aber ohne zusätzliche Sicherung nach unten und macht die Ladeeinheit wirkungslos. Die meisten Kunden wünschen aber sowieso nicht, dass die Rollen aneinander stehen, da sie dann aneinander scheuern und kaputt gehen.

Wann der Gründruck der neuen VDI-Richtlinie erscheint, ist noch nicht bekannt. Es müssen zuerst noch Fahrversuche gemacht werden. Dabei stellt sich die Frage, mit welchen Fahrzeugen die Versuche gefahren werden sollen. Mit den stabilen oder mit den bekannten weniger stabil gebauten Fahrzeugen?

Auf jeden Fall wurden schon Fahrversuche mit 2,8 Meter hohen Papierrollen gemacht. Die Stützräder hatten bei 0,5 g Bodenkontakt. Ohne Stützräder würde das Fahrzeug schon ab ca. 0,3 g kippen, was der Fahrer mit einer vorsichtigen Fahrweise verhindern kann.

## S. CS Paper – ein Trailer für den Papiertransport

*Bernd Thiede | Fachexperte Ladungssicherung/Kombinierter Verkehr, Schmitz Cargobull AG*



Herr Thiede stellte uns den speziellen Trailer für den Papiertransport vor. Dabei können die Seiten und das Dach einzeln geöffnet werden. Der Trailer hat vier Lochschienen mit Lochraster für die Beladung per Jolodaroller und eine flexible Ladungssicherung mit den Keilen für die liegenden Papierrollen. Die Joloda-Schienen können bei Nichtgebrauch mit den als Zubehör erhältlichen Aluminium- oder Kunststoffprofilen ausgefüllt werden.

Der Trailer besitzt zudem einen speziellen Boden mit vier längslaufenden Stahlträgern und einer Vielzahl von Querträgern für eine hohe Bodentragfähigkeit. Auch ist ein Antirutschboden erhältlich, welcher mit Papierrollen getestet wurde. Dieser Boden ist zwar sehr widerstandsfähig, aber auch ihn muss man von Zeit zu Zeit austauschen, wie ein normaler Fahrzeugboden auch. Zudem muss auch er sauber gehalten werden. Abfegen reicht da oftmals nicht. Er

muss ca. alle drei Wochen mit einem Abdampfgerät gereinigt werden.

Eine Forderung nach entsprechender Ausrüstung mit Ladungssicherungsmitteln steht nicht in der StVZO. Fahrzeuge werden vielfach nur nach dem Preis gekauft. Aber in den entsprechenden Verladerichtlinien werden Vorgaben gemacht, welche zu erfüllen sind, wenn man das Fahrzeug beladen möchte.

Eine Staukiste an der Stirnwand kann die entsprechenden Ladungssicherungshilfsmittel aufnehmen und sie sind da auch vor Diebstahl geschützt.

Jedes Fahrzeug bekommt eine Betriebsanleitung. Da ist auch der Lastverteilungsplan abgebildet. Leider ist diese aber selten in Besitz des Fahrers. Schmitz Cargobull ist dabei, dies zu ändern. Der LVP soll in Zukunft gesondert abgegeben werden. Die andere Frage, die sich stellt: Kann der Fahrer etwas damit anfangen? Und was ist wenn unterschiedliche Ladegüter geladen werden sollen? Antwort: Dann lädt der Fahrer nach Gefühl!

Helfen können nur elektronische Systeme mit Anzeige im Fahrzeug oder einem Verwiegen direkt auf einer Waage.

## **TRUSTED CARRIER – hohe Sicherheit bei der Auftragsvergabe**

*Dr. Werner Andres |Leiter „Verkehrssicherheit“, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.*

Ausgehend von der Lebensmittelindustrie, welche immer wieder mit Ladungssicherungsdiebstählen konfrontiert wird, wurde dieses Qualitätsmanagement gegründet. Dieses fordert eine umfassende Dokumentationspflicht für die beteiligten Firmen. Es entstand ein «Pool» an bekannten, zuverlässigen und qualitätsbewussten Kunden, welche in einer Onlinedatenbank zu finden sind. Wer «Trusted Carrier» Mitglied werden will, muss bestimmte Qualitätsmerkmale erfüllen. Die Fahrzeuge werden mit dem Kfz-Kennzeichen registriert. Die Auftraggeber/Verlader können in der Datenbank überprüfen, ob ein Unternehmen (Fahrzeug) überhaupt registriert wurde. Unter anderem wird auch hinterlegt, wie und mit welchen Hilfsmitteln ein Fahrzeug ausgerüstet ist. Zum Beispiel: Code XL, Gefahrgutausrüstung, Aufbauart, usw. Falls ein Unternehmen gegen die Regeln verstößt, z.B. einen Subunternehmer schickt, der das Zertifikat nicht hat, wird er ausgeschlossen. Ausserdem muss er 5.000 Euro Strafe zahlen.

Mittlerweile sind die chemische Industrie und die Automobilindustrie (z.B. VW) diejenigen, welche das System einsetzen. Der Auftraggeber gibt die spezifischen Anforderungen an ein Fahrzeug ein und bestellt so das entsprechende Fahrzeug. Wenn das Fahrzeug auf den Hof der Firma fährt, ist es am entsprechenden Label zu erkennen. Das Label alleine ist aber noch keine Garantie, denn es könnte ja gefälscht sein. Um sicher zu sein, muss das Fahrzeug mit dem Kfz-Kennzeichen online überprüft werden. Weiteres unter [www.trusted-carrier.de](http://www.trusted-carrier.de)



## Prüfkriterien von Kantenschutzwinkeln

Markus Kiesel | Anwendungstechniker & Vertrieb, SpanSet Gesellschaft für Transportsysteme und Technische Bänder m.b.H. & Co. KG



Anforderungsprofil gemäss VDI 2700 an einen Kantenschutzwinkel: «Bei dem Einsatz von Zurrmitteln werden Kantenschoner unterlegt, die zugleich ein Verrutschen der Zurrmittel verhindern.» Die Industrie fordert Kantenschoner vor allem um Transportschäden zu verhindern. Ein neuer Kantenschutzwinkel entsteht mit der Berechnung am Computer. Mit einem 3D-Drucker können in der heutigen Zeit die ersten Prototypen einfach hergestellt werden. Diese werden dann ausführlich getestet. Daraus entstand auch der KaSiPlus, welcher speziell für die stehenden Papierrollen entwickelt wurde. Das Gurtband läuft leicht darüber und überträgt den Druck des Gurtes gleichmässig auf die Ladung. Praxisversuche und Fahrversuche in Zusammenhang mit Kundenbefragungen rundeten das Ergebnis ab.

Ein neuer Gurt verhält sich beim k-Wert allerdings anders, als ein gebrauchter Gurt, welcher einen deutlich höheren Widerstand am Kantenwinkel hat und somit weniger Vorspannkraft auf der Seite mit dem Losende aufbaut.

In einem Reck können die Kantenschutzwinkel einfach gelagert werden und mit einer speziellen Positionierung können sie einfach, sicher und ohne Leiter an der gewünschten Stelle angebracht werden.

**Samstag, 21. April 2018**

## Worauf achtet die Polizei speziell bei LaSi-Kontrollen

POK Frank Schmidt | Polizei Berlin

Die Aufgabe der Polizei ist gemäss dem öffentlichen Recht die Gefahrenabwehr und Strafverfolgung. Des Weiteren die Gefahrenprognose ggf. mit Untersagen der Weiterfahrt, sowie der Dokumentation der durchgeführten Maßnahmen.

Dabei spielt nicht nur die Ladungssicherung eine Rolle, sondern auch der technische Zustand des Fahrzeuges (Rahmenbrüche, Durchrostung, beschädigte Stirnwand, etc).

Die Kontrolle der Lastverteilung erfolgt zuerst durch eine Sichtprüfung, bevor die schweren Achslastwagen herausgenommen werden. Aber nicht nur der Lastverteilung in Längsrichtung wird besondere Beachtung geschenkt, sondern auch die in Querrichtung. Um die erforderliche Ladungssicherung berechnen zu können erfolgt die Bestimmung des Reibwertes. Diese vor Ort zu bestimmen ist aber nicht immer einfach. Vor allem bei geölten Pro-

dukten sind wohl keine  $\mu = 0,2$  mehr vorhanden. Eine RHM ist aber auch nicht immer eine RHM, sondern könnte auch eine Bautenschutzmatte sein. Danach wird den Zurrpunkten besondere Beachtung geschenkt und ob sie richtig belastet wurden. Die Zurrwinkel betragen oft auch unter  $30^\circ$ , obwohl das Etikett nur eine Belastung  $\geq 30^\circ$  zulässt. Einige Hersteller prüfen die Zurrpunkte jedoch auch unter diesem Winkel, obwohl die Norm dies bis heute noch nicht verlangt. Die Zurrpunkte werden auch schon mal selber repariert oder es werden defekte verwendet. Oft kommt es auch vor, dass die Haken des Zurrmittels falsch belastet werden und wen wundert's, defekte Zurrmittel eingesetzt werden. Die Zurrmittel werden auch ohne schlechtes Gewissen über



scharfe Kanten gezogen, oder es werden, meist unwissentlich, auch falsch gelabelte Zurrmittel verwendet.

Festigkeiten der Aufbauten werden nicht nur anhand vom obligatorischen Schild identifiziert, sondern mit dem jeweiligen Zertifikat verglichen. Es kommt auch schon mal vor, dass es gar nicht mit der Fahrgestellnummer des Trailers übereinstimmt!

Wenn alle vorherigen Punkte beachtet wurden, wird die Ladungssicherung berechnet. Eine Ordnungswidrigkeit liegt vor, wenn folgende drei Kriterien erfüllt sind: Tatbestand, Rechtswidrig, Vorwerfbarkeit (falls die Ladung vom Zoll versiegelt wurde und der Fahrer den Auflieger so übernimmt, dann kann man ihm nichts vorwerfen). Es gibt aber auch Fahrer, welche im Baumarkt selber Plomben kaufen und eine Verplombung selber vornehmen. Es wird dann gesagt, er könne nichts machen, da der Aufbau verplombt sei?!

Eine ungenügende Ladungssicherung kostet 60 Euro plus Verwaltungskosten, ausserdem kommt ein Punkt hinzu. Besteht zusätzlich eine Gefährdung sind 75 Euro fällig.

Sie werden sich nun fragen, warum werden die Verantwortlichen überhaupt mit Sanktionierungen bedroht? Ganz einfach: Dass Keiner Ladung verliert, sei es auch nur etwas Leichtes, was auf die Autobahn fällt. Daraus können dann Folgeunfälle durch Notbremsungen und Ausweichmanöver entstehen.

### **Anforderungsprofil aus Sicht des Papierherstellers**

*Markus Zentgraf | Manager Logistics Damage Prevention, UPM Paper ENA (Europe & North America)*

Die Papierindustrie ist in Deutschland hinsichtlich der Ladungssicherung gut aufgestellt. Für den Endanwender gibt es Ladungssicherungsanweisungen mit Bildern, welche so auch verständlich sind und sehr zur Umsetzung der richtigen Sicherung beigetragen haben.

Ausserdem gibt es die Verbändeempfehlung des BGL für das geeignete Ladungssicherungsmaterial. In Verträgen wird festgeschrieben, welche Anforderungen an Fahrzeuge gestellt werden und mit welchen Hilfsmitteln sie ausgerüstet sein müssen. So sind z.B. Kantenschutzwinkel von einigen wenigen Herstellern zugelassen.

Bevor das Fahrzeug zum Beladen geht, wird es einer Eingangskontrolle unterzogen. Dabei wird kontrolliert, ob z.B. die richtigen Kantenschutzwinkel und in genügender Anzahl vorhanden sind. Die Anzahl der Papierprodukte sinkt, in der heutigen Zeit mit dem Vormarsch der elektronischen Medien, immer mehr. Um die Kosten zu drücken reagiert die Druckindustrie darauf mit der Verringerung des Gewichts eines Blattes. Damit der Kunde dies nicht erkennen soll, wird das Volumen des Blattes vergrössert. Zum Vergleich: Zwei gleichbreite Rollen mit demselben Durchmesser: Die eine wiegt 3750 kg und die schwere 5000 kg. Was hat das mit Ladungssicherung zu tun? Ganz einfach: Die leichtere ist durch mehr Luft viel empfindlicher auf Druck an den Ecken. Beim Niederzurren können schneller Kantenstauchungen entstehen. Die Ursache können aber auch ungeeignete oder falsch aufgelegte Kantenschutzwinkel sein. Bei liegenden Papierrollen können durch die Ratschen auch Eindrücke in der Mantelfläche entstehen. Mit entsprechenden Unterlagen kann man diesen Fehler vermeiden.

### **Fahrermangel – Herausforderungen vor dem Hintergrund von Mobility Package und Risikoeinstufungsverfahren**

*Andrea Marongiu | Geschäftsführer, Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V.*  
Traumjob Berufskraftfahrer? Die Digitalisierung schreckt junge Leute ab, in diese Branche einzusteigen. Bald soll es ja die selbstfahrenden Lkw's geben. Dabei ist der Fahrermangel kein neues Thema. Herr Marongiu zeigte einen Zeitungsartikel vom 1969. Schon damals gab es die Diskussion um den Fahrermangel.

In den nächsten 15 Jahren werden zwei Drittel aller Fahrer in den Ruhestand verabschiedet. Nur 24.000 Neue kommen jährlich dazu. 45.000 fehlen pro Jahr.

Die Ursachen sind: Die Armee bildet keine Berufskraftfahrer mehr aus, demografischer Wandel und gestiegenes Lohnniveau in Osteuropa (Die Fahrer bleiben in ihren Heimatländern). Die angespannte Lage führt zu Verspätungen und Transportausfällen, was für die Industrie wachstumshemmend ist und Versorgungsengpässe entstehen. Zusätzlich verschärft wird die Laderaumverknappung durch die vermehrte Ahndung des Verbringens der regelmässigen wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine.

Hohe Abruchquoten in der Ausbildung (über 20 % laut BAG gar 40 %) sprechen nicht wirklich für die Attraktivität der Branche. Ein Punkt ist sicherlich auch die zu geringe Entlohnung der Fahrer.

Was ist die Lösung? Es muss dem Fahrer mehr Wertschätzung (Rampe, im Verkehr, Unternehmen) entgegengebracht werden. Ausserdem muss die Parkplatzsituation und eine attraktive Tourenplanung verbessert werden.

## Papiertransporte im kombinierten Verkehr aus Sicht des Arbeitgebers

*Frank Nibbes | General Manager Overland, Fr. Meyer's Sohn (GmbH & Co.) KG*



120 Fahrzeuge werden täglich von Lübeck aus disponiert. Selber hat die Firma ca. 40 Fahrzeuge.

Sie gehen den Fahrermangel pro aktiv an: Sie bieten eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer an und haben attraktive Arbeitszeiten durch den Einsatz im kombinierten Verkehr, weshalb sie sogar Wartelisten mit Fahrern haben. Der kombinierte Verkehr generiert aber nicht nur Vorteile:

### Vorteile:

- Höhere Auslastung
- Getaktete Laufzeiten
- Familienfreundlich
- Umweltfreundlich
- Eine Alternative zum Thema Fahrermangel
- Fehlende Rundläufe

### Nachteile:

- Qualität der Anbieter
- Umwelteinflüsse
- Auslastrisiko
- Preisentwicklung
- Kaum mehr freie Ressourcen

## Verlegung von rutschhemmendem Material unter nicht kippstabilen Ladeeinheiten

*Rudolf Sander | DEKRA Automobil GmbH*

Für die Verlegeanordnung von RHM gibt es nur sehr wenige Beschreibungen. Eine Ausnahme ist da das Blatt 9 der VDI 2700. Darin steht auch, wann eine Papierrolle kippgefährdet ist und wann nicht. Bei kippgefährdeten Rollen, welche mit einer anderen Rolle zu einer Ladeeinheit mittels einer Horizontalverzerrung zusammengefasst wurde, rutschte der Gurt beim Fahren hinunter. Der Gurt muss deshalb zusätzlich noch festgemacht werden, dass dieser Fehler nicht passiert.

Ein Film mit einem Fahrversuch mit einer 8 mm dicken unterlegten RHM zeigte auf, dass die Rolle beim Bremsversuch ankippt. Durch das Ankippen verschiebt sich die Papierrolle auch auf der Grundfläche. Ein Absperren durch Kanthölzer an die Stirnwand in Zusammenhang mit einer Kopfschlinge bringt Abhilfe.



Folgende Punkte sollten beim Verlegen beachtet werden:

- Dicke RHM wirken sich ungünstiger auf das Kippverhalten auf.
- Die RHM sollte eine gewisse Stabilität gegen das Aufschieben haben.
- Kleine RHM Zuschnitte verrutschen leichter bei nicht kippstabiler Ladung
- Bei der Verwendung von Zurrmitteln sollte auf eine geringe Dehnung (< 4 %) geachtet werden
- RHM können auch unter Standfüßen verklebt werden.

## Ergebnisse: Fahrversuch Altpapier auf Schubböden

Wolfgang Bühren | ö.b.u.v. SV der IHK Lippe zu Detmold, DEKRA Automobil GmbH

Die Anforderungen an die Papierballen sind folgende:

- Masse 350 - 600 kg
- Formstabile Bänderung > 1000 daN
- Mind. 4-fache Drahtbänderung
- Mind. Drahtdurchmesser 3 mm
- Draht Zugfestigkeit mind. 360 N/mm<sup>2</sup>
- Abstand Umreifungsdrähte ca. 25 cm
- Erhalt der Formstabilität innerhalb der gesamten Transportkette



Die Anforderungen an den Schubbodenaufleger sind folgende:

- 13.500 daN Stirnwandlast (max. 55 mm Verformung)
- 10.800 daN über 3/4 der Steitenwandhöhe (max. 75 mm Verformung)
- 8.100 daN für das Heckportal

Falls nur 2-lagig geladen wird, ist die Lastverteilung kein Problem. Bei 3-lagiger Verladung darf aber die 3. Lage nicht ganz an die Stirnwand geladen werden. Mittels eines Sperrbalkens oder eines Zurrgurtes kann für die 3. Lage Formschluss nach vorne erreicht werden. Abstände zu den Hecktüren können mit Paletten aufgefüllt werden.

Es wurden nicht nur Fahrtests auf dem Testgelände durchgeführt, sondern auch eine Fahrt auf je einem Drittel Landstrasse, Bundesstrasse und Autobahn. Die aufgetretenen Beschleunigungen >80 ms während einer Fahrt von über fünf Stunden waren höchstens 3 m/s<sup>2</sup>.

## Dynamische Belastbarkeit von Einwegpaletten

Sven Tiedemann | Sachverständiger, SIBT

Die Palettenprüfung nach EN ISO 8611-1 besteht aus folgenden Teilen:

- Prüfung Regallagerung
- Heben mit Gabeln
- Druckprüfung der Klötze
- Biegeprüfung des Bodendecks
- Stapelprüfung
- Eckfallprüfung
- Scherprüfung (mittels schiefer Ebene)
- Aufprallprüfung an der Oberdeckkante
- Aufprallprüfung an den Klötzen



Keine der bisherigen Prüfungen erzeugt das Schadenbild, was man nachher in der Praxis sieht (Abgescherte Klötze). Die Prüfungen sagen nichts über ihre Transportfähigkeit aus, sondern nur über die Lagerfähigkeit einer Palette. Die statische Scherprüfung mit der leeren Palette wird zwar geprüft, ist aber praxisfremd, da normalerweise Last auf der Palette draufsteht.

Anhand eines Beispiels von einer Palette mit einer stehenden Papierrolle darauf, zeigte Sven Tiedemann die unterschiedlichen Kräfte auf, welche auf die einzelnen Klötze der Palette wirken. Dabei spielt es eine Rolle, ob die Papierrolle vollflächig auf der Palette steht, oder die Rolle kleiner

als die Palette ist. Dann werden nämlich die einzelnen Klötze viel höher belastet. Mit einer einfachen Kipp-Prüfung hat man zwar einen Anhaltspunkt über die Stabilität, den Fahrversuch kann sie aber nicht ersetzen.

Die neue Prüfeinrichtung, welche leider noch nicht ganz fertig ist, kann die Druckverteilung auf einer Palette simulieren. Zusätzlich kann auch eine Kurvenfahrt simuliert werden.

## Zertifikate in der Polizeikontrolle

*POK Mathias Scholwin | Verkehrsdienst Polizei Freiburg*



In der Polizeikontrolle kommt man mit den folgenden Zertifikaten in Kontakt:

- Fahrzeugaufbauzertifikat EN 12642:2016
- Ladungssicherungszertifikat EN 12195-1:2010
- Verladeanweisung

Nach der Vorlage eines Aufbauzertifikates nach EN 12642 Code XL, wird trotzdem das Fahrzeug auf den ordnungsgemäßen Zustand inkl. Ladungssicherung überprüft. Danach erfolgt das genaue Lesen des Zertifikates (Inhalt, Bedingungen, Auflagen, Ladegut, Angaben zur Verladung, Reibwert, Ladelücken, mind. Ladungsbreite, usw.). Meistens kann man damit nichts anfangen, wenn nur die Fahrgestellnummer vermerkt ist. Die Fahrer haben meistens eh keine Ahnung, was darin alles vermerkt ist. Auch hat Mathias Scholwin noch kein Zertifikat gesehen, in welchem bestätigt wird, dass der Aufbau jährlich geprüft wurde.

Vom folgenden Satz in den Zertifikaten haben nur die wenigsten Anwender Kenntnis: *Für abweichende Ladungsfälle sind zusätzliche Sicherungen nach VDI 2700 zu beachten.*

### Zusammenfassung:

- Mitführung der Zertifikate ist empfohlen (Verkürzung der Kontrollzeiten)
- ggf. Onlineverfügbarkeit über Transportunternehmen / Fahrzeugaufbauer (mit Lastverteilungsplan)
- Inhalt genau beachten und umsetzen (Ladung, Prüffrist, Zustand, etc.)

## Verabschiedung & Ende der Veranstaltung



Martin Orthen fielen die Abschiedsworte schwer. Er sprach sogar von einer verkorksten Veranstaltung. Diverse Mitglieder hätten bei der Anreise eine Panne gehabt, Uwe Schöbel und Gerd Michel mussten dann auch noch unverhofft die Veranstaltung verlassen. Gerrit Hasselmann musste den Vortrag über die Reibwerte im Papiertransport krankheitshalber schon im Vorfeld absagen. Der ausgefallene Vortrag von Gerd Michel soll aber online gestellt werden.

Martin Orthen bedankte sich bei Ralf Schöne und Jacqueline Engler für die Organisation der Jahresfachtagung.

Heino Hellmers wurde ebenfalls für die kurzfristige Übernahme der Moderation gedankt.





Die nächste Jahresfachtagung findet am 10. und 11. Mai 2019 in Wien statt.

Ich aus meiner Sicht, fand es keineswegs eine verkorkste Veranstaltung. Klar, dass einige Mitglieder bei der Anreise eine Panne hatten, ist zwar ärgerlich. Den Tagungsort fand ich aber gut gewählt und das Hotel Adler sehr angenehm und in kurzer Entfernung.

Auch wurde jeder Teilnehmer für die Ladungssicherung von Papier detailliert informiert und sensibilisiert. Zudem hatte sicher jeder wieder neue Bekanntschaften geknüpft und die Kameradschaft wurde gepflegt. Aus meiner Sicht war es, wie immer ein Genuss und eine Freude Euch alle zu sehen und ich freue mich schon auf das nächste Jahr in Wien.

*26. April 2018 Richard Knaus (Schweiz)*

*Danke auch an Richard Knaus, der immer wieder gerne bereit ist eine Zusammenfassung zu den Jahresfachtagungen zu schreiben!*

*Beirat des KLSK®*

