



Besonderheiten beim Getränketransport

Hermann B. ist ein erfahrener Kraftfahrer. Er ist schon lange auf der Piste und hat dabei viele verschiedene Fahrzeuge und schon fast jede Ladung gefahren. Seit kurzer Zeit fährt er für eine neue Firma und er sollte eine Ladung fahren, die er bislang noch nicht transportiert hatte: Mineralwasser.

„Nichts besonderes“, dachte er sich und fuhr mit seinem Sattelzug zum Verlader. Er schob die Gardine seines Sattelanhängers auf und ruckzuck hatte der Staplerfahrer die Paletten aufgeladen. Hermann B. war zufrieden, das hatte gut geklappt und der Staplerfahrer war nicht einmal mit seinen Zinken gegen den Aufbau gerammt. Alles klar, Schiebeplane zu und los geht's.

Die Fahrt verlief problemlos und Hermann hatte schon den größten Teil der Strecke geschafft, als er zu einem Autobahndreieck kam, das er gut kannte. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit 40 km/h, Rechtskurve, Linkskurve, nichts Ungewöhnliches, hier war er schon oft gefahren.

Er fuhr die Kurve genau wie immer, alles verlief normal, doch plötzlich hörte er ein lautes und unangenehmes Geräusch. Er sah in den Rückspiegel und erschrak. Die Fahrbahn war mit Getränkekisten übersät. Das konnte doch nicht sein, das war doch seine Ladung, die da lag. Hermann B.

hielt an und stieg aus. Hinter ihm hatte sich sofort ein Stau gebildet, klar es war Freitag gegen Mittag. Da stand er nun mitten in den Resten seiner Ladung und verstand die Welt nicht mehr.

Was hier passiert ist, lässt sich leicht erklären:

Die Masse der Ladung wurde in der Kurve durch die Fliehkraft nach außen gedrückt, das ist normal.

Besonderheiten

Diese Ladung hat aber noch zwei Besonderheiten:

- Sie ist extrem kipppgefährdet.
- Die Paletten sind nur 110 mal 107 cm breit und daher hat die Ladung einen Abstand zum Aufbau, also eine gefährliche Ladelücke.

Auf diese Besonderheiten hatte ihn niemand hingewiesen. Hätte er das gewusst, wäre er – wie die erfahrenen Getränkefahrer auch – noch langsamer in

die Kurve gefahren und vielleicht wäre alles gut gegangen.

Hier sollte man sich eigentlich sofort folgende Frage stellen: „Was muss sich wem anpassen, die Geschwindigkeit der mangelhaft gesicherten Ladung oder die Ladungssicherung der möglichen Geschwindigkeit, mit der Fahrzeuge mit richtig gesicherter Ladung hier problemlos fahren können?“

Selbst wenn ich meine Geschwindigkeit vor einer Kurve langsam verringern kann, was passiert, wenn ich in einer Notsituation eine Vollbremsung mit einem Ausweichmanöver fahren muss?

Die Ladungssicherung muss für den normalen Fahrbetrieb erfolgen und dazu gehören Vollbremsungen, Ausweichmanöver und schlechte Wegstrecke. Die Ladung muss deshalb nach vorn mit 80%, zur Seite und nach hinten mit je 50% ihres Gewichtes gesichert werden.

Nicht standfeste Ladung: Größere seitliche Sicherung!

Bei kipppgefährdeter Ladung, wie z.B. Getränkekisten, kommt noch eine Besonderheit hinzu. Bei dieser Ladung ist, um das Kippen zu verhindern, eine größere seitliche Sicherung erforderlich und deshalb muss zusätzlich ein sogenannter Wankfaktor von 20% des Ladungsgewichtes berücksichtigt werden. Eine nicht standfeste Ladung ist seitlich deshalb mit 70% ihres Gewichtes zu sichern.

◀ Die Masse der Ladung wurde in der Kurve durch die Fliehkraft nach außen gedrückt.

▶ Beim Fahrzeugaufbau handelt es sich um einen sogenannten Standard-Curtainsider.

◀ Dieses Band kann die Kisten nur beim Umschlag, also beim Be- und Entladen, auf Rollenbändern und beim Bewegen mit dem Gabelstapler sichern. Beim Transport auf der Straße ist es nahezu wirkungslos.



◀ Die Plane hat gehalten, aber ihre Befestigung am Aufbau wurde zerstört.

Was genau ist jetzt bei Hermann B.'s Unfall passiert und warum ist die Ladung herausgefallen?

In der Rechtskurve kippte die Ladung nach links. Dieses Kippen konnte auch durch das Band, das die obere Kistenlage umspannt, nicht verhindert werden.

Dieses Band kann die Kisten nur beim Umschlag, also beim Be- und Entladen, auf Rollenbändern und beim Bewegen mit dem Gabelstapler sichern. Beim Transport auf der Straße ist es nahezu wirkungslos.

Beim Fahrzeugaufbau handelte es sich um einen sogenannten Standard-Curtainsider. Das ist ein Aufbau mit seitlichen Gardinen, der nicht besonders verstärkt ist.

Hermann B. hatte nicht einmal Einsteckbretter eingelegt. Der Chef sagt, das ist zu teuer und dauert zu lange.

In der Kurve konnten die Kisten nun mit voller Wucht in die Plane kippen. Diese Kraft konnte die Planenkonstruktion nicht unbeschadet aufnehmen.

Man sagt ja, dass jede Kette nur so stark ist wie ihr schwächstes Glied. Bei Hermann B.'s Aufbau waren die schwächsten Glieder die Haken, mit denen die Plane unten am Aufbau befestigt wird.

Von diesen Haken sind so viele abgerissen, dass ein großer Teil der Kisten

durch die Lücke, die unten zwischen der Plane und der Ladefläche entstanden ist, herausgefallen sind.

Die Plane hat gehalten aber ihre Befestigung am Aufbau wurde zerstört.

Was hätte Hermann B. besser machen können?

Als der Polizeibeamte Hermann B. fragte, was passiert sei, hat er Folgendes geantwortet: „Ich weiß nicht, was passiert ist. Ich bin ganz normal gefahren. Die Ladung ist plötzlich herausgefallen und ich konnte nichts mehr machen.“

Hermann B. hätte natürlich langsamer fahren können, aber das ist nicht die Lösung des Problems. Das Problem liegt in der mangelhaften Stabilität des Fahrzeugaufbaus. Dieser Fahrzeugaufbau ist zur Sicherung dieser Ladung zu schwach, also nicht geeignet. Das heißt, Hermann B. hätte diese Ladung nur mit einer zusätzlichen Ladungssicherung transportieren dürfen. Woher bitte soll er das wissen? Und wenn er es gewusst hätte, was soll er machen? Die Gerichte sagen, dass er notfalls die Fahrt ablehnen muss – aber wie soll er das seinem Chef sagen?

Den eigentlichen Vorwurf muss man hier eindeutig dem Fahrzeughalter und dem Verloader machen!

Der Fahrzeughalter hätte das Fahrzeug so nicht einsetzen dürfen. Er hätte es mit Zurrmitteln oder mit Hilfsmitteln zur

Ladungssicherung wie z. B. einer Zurrplane oder einem Zurrnetz ausrüsten müssen.

Der Verloader hätte dieses ungeeignete Fahrzeug nicht beladen dürfen oder es ohne eine zusätzliche Ladungssicherung nicht vom Hof fahren lassen dürfen.



Das Bild zeigt eine Möglichkeit der zusätzlichen Ladungssicherung von Getränken. Die Plane wird quer zur Fahrtrichtung über die Kisten gespannt. Beim Niederzurren verteilt sie die Kraft gleichmäßig auf die Ladung, ohne sie dabei zu beschädigen. Diese Planen gibt es auch in kompletter Fahrzeuglänge.

Im Getränketransport soll die Ladung durch den Fahrzeugaufbau gesichert werden. Das ist aber nur möglich, wenn dieser Aufbau stabil genug ist! Wann aber ist er stabil genug und woran kann ich das erkennen? Diese Frage werde ich in der nächsten Ausgabe anhand eines anderen Unfalls mit Getränken erläutern. **Alfred Lampen**