



dass es sich bei den Guidelines lediglich um eine Basisrichtlinie handelt, die keinesfalls geltende Gesetze ersetzen könne.

Die Notwendigkeit eines internationalen Mindeststandards wurde allen Anwesenden klar, als Alfred Lampen und Wilco van Es über die tägliche Praxis der Ladungssicherung berichteten. Die beiden Polizeibeamten aus Deutschland bzw. den Niederlanden zeigten anhand vieler Kontrollfotos auf, das angefangen von Kleintransportern über schwere Lkw bis zu Großraum- und Schwerlasttransporten die Ladungssicherung für viele Anwender und Verantwortliche immer noch ein Fremdwort ist. Immer wieder kommt es zu Verkehrsunfällen, deshalb werden die Kontrollen intensiviert, damit die verkehrgefährdenden Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen werden können. Weiterfahren dürfen sie erst dann, wenn die Ladung entsprechend den Normen und nationalen Gesetzen nachgesichert wurde. Hierdurch kommt es immer wieder zu zum Teil erheblichen Zeitverlusten, besonders wenn die Ladung wegen fehlender Sicherungsmöglichkeiten auf ein anderes Fahrzeug umgeladen werden muss.

Problematische Güter

Der anschließende Vortragsblock befasste sich mit der Sicherung problematischer Güter. Michael Garz von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und Uwe Schieder vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft berichteten über die Ladungssicherung von quer geladenem Kurzholz. Sie zeigten auf, dass die derzeitige Verladung und der Versuch einer Ladungssicherung unzureichend sind. Die Ursache liegt zum einen darin, dass die Hölzer direkt auf der Ladefläche liegen und nicht wie bei Langholz auf Zahn- oder Keilleisten. Deshalb kann die komplette Ladung in Extremsituationen seitlich von der Ladefläche rutschen. Zum anderen besteht immer die Gefahr einer sog. Kavernenbildung, bei der ein Holzstamm frei in einer Art Höhle liegt. Auch wenn das ganze Ladungspaket auf Zahnleisten liegt kann dieser Stamm immer noch seitlich herausrutschen. Zur Erarbeitung von Lösungen wurde ein Arbeitskreis gebildet, der sich intensiv mit diesem Thema beschäftigt. Eine

Neue Wege braucht das Land

Unter dieses Motto kann man das 4. DEKRA/VDI Symposium stellen, das am 13. und 14. Oktober 2005 in Neumünster stattfand. Ausrichter dieser hochkarätigen Gemeinschaftsveranstaltung waren die DEKRA Automobil GmbH und die VDI Gesellschaft Fördertechnik Materialfluss und Logistik.

Als Veranstaltungsort wurden die Stadthalle Neumünster sowie das dortige DEKRA Crash Test Center gewählt. An diesem Symposium nahmen ca. 160 Personen aus 13 europäischen Ländern sowie aus Australien und den USA teil. Das Programm umfasste 15 Fachvorträge mit einer Dauer von jeweils 15 Minuten, eine Fachausstellung zum Thema Ladungssicherung, eine Reihe von Fahrversuchen und eine Fahrzeugpräsentation.

In seiner Begrüßungsansprache erinnerte Werner von Hebel, Mitglied der Geschäftsführung der DEKRA Automobil GmbH, die Teilnehmer an die Notwendigkeit vorschriftsmäßiger Ladungssicherung. Auch sprach er sich für eine klare Regelung der Verantwortlichkeiten und für qualifizierte Kontrollen aus. Alexander Berg, Leiter der DEKRA Unfallforschung, brachte es auf den Punkt als er feststellte, dass wir heute mit einer Vielzahl von nationalen und internationalen Regelwerken konfrontiert sind, die nicht immer auf den gleichen Grundlagen basieren. Auch Prof. Jansen, Universität Dortmund, stellte als Vertreter des VDI fest,

dass es weder europaweit einheitliche Gesetze noch einheitliche Normen zur Durchführung der Ladungssicherung gibt. Zusätzlich fehle bei vielen Anwendern neben dem notwendigen Wissen oft das Verständnis für die Wichtigkeit der Ladungssicherung.

Internationale Situation

Genau mit dieser internationalen Situation befasste sich der erste Vortragsblock. Charles Surmont, Vorsitzender einer europäischen Expertengruppe, brachte etwas Licht ins Dunkel, als er über den Stand der Erarbeitung der „European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport“ berichtete. Nach seiner Aussage soll diese „Europäische Richtlinie zur Ladungssicherung“ als Basiswerk dienen und all denen eine Hilfestellung geben, die sich mit dem Be- und Entladen sowie dem Sichern von Gütern auf Straßenfahrzeugen beschäftigen. Enthalten sind eine Reihe grundlegender Regeln und Vorgehensweisen bei der Ladungssicherung sowie Vorschläge zur Fahrzeugausrüstung. Er wies aber auch darauf hin,

echte Alternative sehen Garz und Schieder in der Längsverladung von Kurzholz.

Rutschhemmende Materialien

Dass rutschhemmende Materialien wie z.B. Antirutschmatten eine große Hilfe bei der Ladungssicherung bieten, dürfte mittlerweile bekannt sei. Norbert Biermann von der Universität Dortmund und Uwe Schöbel von der Firma Dolezych stellten aber klar, dass es große Qualitätsunterschiede gibt. Nicht nur die Haltbarkeit, auch der Einsatzbereich und besonders der tatsächlich erreichte Reibwert sollten beim Einsatz berücksichtigt werden. Aus diesem Grund wurden die Richtlinien VDI 2700 Blatt 14 (Ermittlung von Reibbeiwerten) und Blatt 15 (Rutschhemmende Materialien) entwickelt. Als Zwischenbilanz wurde festgestellt, dass aufgrund ihrer artspezifischen Eigenschaften nicht alle rutschhemmenden Materialien für alle Anwendungen gleich gut geeignet sind. Wurde z.B. einer Antirutschmatte für die

Papierverladung ein guter Reibwert bescheinigt, bedeutet das nicht, dass sie diesen Reibwert auch unter einer Holzpalette erreicht.

„Weiche“ Ladungen

Einen für die meisten Teilnehmer völlig neuen Weg zur Sicherung weicher Ladungen stellten Gerrit Hasselmann vom Fraunhofer Institut IML Dortmund und Michael Paul von der Firma Palmlogistik vor. Dieser Vortrag wurde von kontroversen Diskussionen begleitet, denn er zeigte auf, dass sich eine leichte Ladung – wie z.B. Wellpappen-Formatzuschnitte – auch dann durch einen starken Fahrzeugaufbau sichern lässt, wenn sie sich – z.B. in Extremsituationen – erheblich bewegt. Hier geht es um die grundsätzliche Frage, ob sich eine Ladung während des Transportes bewegen darf oder nicht. Die geltenden Vorschriften sagen, dass sich eine Ladung nicht bewegen darf. Hasselmann und Paul zeigten auf, dass z.B. sehr leichte Wellpappen-Formatzuschnitte einen sehr stabilen

Fahrzeugaufbau nicht zerstören können, wenn sie sich bewegen. „Wo ist das Problem?“ fragten sie. Auch wenn die Ladung sich in einer Extremsituation mal bewegt und dabei beschädigt wird, sind die Schäden in ihrer Summe immer noch geringer als wenn jeder Stapel bei jedem Transport durch Niederzurren gesichert und die oberen Lagen dabei gequetscht werden. Diese „dynamische Ladungssicherung“ funktioniert aber nur auf Fahrzeugen mit einem besonders festen Aufbau; diese sind allerdings im Markt vorhanden, stellte Paul klar. Neue Wege braucht das Land, denn auch wenn man sich nicht im Rahmen der normativen Vorgaben bewege, sei die Sicherheit unter den geschilderten Bedingungen doch in jedem Fall gewährleistet, schloss Hasselmann den Vortrag ab.

Als Fazit dieser beider sehr interessanten Tage bleibt, dass DEKRA in allen Aspekten der Ladungssicherung absolut on top ist, national und international.

Alfred Lampen