

Ladungssicherung, nur wenige haben dazu gelernt!

von Günter Schipper, Schipper Industrieberatung

Nach wie vor führt verlorene Ladung auf unseren Straßen zu teilweise verheerenden Verkehrsunfällen. Unfälle mit Personen- und Sachschäden aufgrund von ungesicherter Ladung sind zwar leider häufig, lassen sich aber mit entsprechender Schulung und Verständnis für Sicherheit vermeiden.



Gut angeschlagene Ketten.



Fast gut, der Hacken (unten) wird falsch belastet.

Zu den großen Irrtümern bei der Ladungssicherung zählen Aussagen, wie beispielsweise „Die Ladung ist so schwer, die bewegt sich nicht!“, „Jeder Gurt oder jede Kette hält zwei Tonnen!“, „Ich fahre schon viele Jahre so und mir ist noch nie was passiert!“ oder auch „Ich fahre vorausschauend und deshalb brauche ich die Ladung nicht zu sichern!“

Dies sind Aussagen, die von Fahrern, wenn sie auf ihre mangelhafte Ladungssicherung angesprochen werden, immer wieder vorgebracht werden. Ladungssicherung hat etwas mit Physik zu tun. Auf der Ladefläche eines Fahrzeugs, Auflegers oder Anhängers entwickeln mangelhaft verladene Maschinen oder unzureichend verpackte Güter aufgrund ihrer Eigenmasse und durch Flieh- und Reibkräfte ein zerstörerisches Eigenleben, was zu schweren Verkehrsunfällen führen kann. Jede Ladung hat das Bestreben zu verrutschen, umzustürzen oder von der Ladefläche zu fallen – und wird dies auch irgendwann tun, wenn sie nicht gesichert ist. Fliehkräfte und Gewicht der Ladung

können sogar das ganze Fahrzeug oder den Anhänger umstürzen, wenn Befestigungen, Schwerpunktlagen und Geschwindigkeiten nicht stimmen.

Schäden, die durch mangelhafte Ladungssicherung verursacht werden, sind oft mit menschlichem Leid, hohen materiellen Schäden und Bußgeld mit Punkten verbunden. Es können sogar im Extremfall und bei schweren Unfällen strafrechtliche Konsequenzen und Frei-

Wenn der Zug eine Notbremsung durchführt, ist alles zu spät. Ein Spanngurt reicht hier nicht aus.



heitsentzug drohen. Ladungssicherung wird oft als notwendiges Übel angesehen und meistens von den Fahrern nicht so ernst genommen. Gerade die selbst ernannten Praktiker haben angeblich ausreichende Kenntnisse und Erfahrung in der Ladungssicherung. Zeitdruck, Geldmangel und Unkenntnis in der Führungsetage führen trotzdem immer wieder zu Unfällen mit schwer wiegenden Folgen für alle Beteiligten. In manchen Bereichen des Transportwesens wird an allem gespart, das eigentlich nicht zum Sparen taugt. Fehlende und defekte Spanngurte, Fahrzeuge ohne Zurrpunkte, fehlende Stirnwandverstärkungen, ungeeignete Ladestelle oder Fahrzeuge und unprofessionelle Beladung führen zu hohen Sachschäden, menschlichem Leid, rechtlichen Auseinandersetzungen und Schadenersatzforderungen. Die Ausrede, es lag am Zeitmangel, zieht dann nicht. Offenbar muss es erst zum Unfall kommen. Erst dann hat so mancher gezwungenermaßen auf einmal alle Zeit der Welt, um sich rechtlich und finanziell auseinanderzusetzen.

Wer ist eigentlich verantwortlich?

Die Verantwortung für die Ladungssicherung ist eindeutig definiert. Sie betrifft Fahrzeugführer, Lagerarbeiter, Staplerfahrer, Disponenten, Versender und Verloader gleichermaßen. Sie alle sollten über Kenntnisse zum Thema Ladungssicherung verfügen. Denn vor Gericht kann jeder von ihnen bestraft werden. Sie sitzen rechtlich alle im gleichen Boot. Sie alle müssen den Fahrer darauf hinweisen,



Ein kleiner Riss kann sich schnell weiter entwickeln. Was war hier falsch?



Eine gute Vorarbeit bringt sichere Fahrt.

wie die Ladung ordnungsgemäß gesichert wird, und ihn dabei unterstützen. Firmenchreiben, dass die Fahrer beim Abholen von Maschinen oder Gütern für die Sicherung der Ladung verantwortlich sind, sind nicht rechtssicher und haben somit nur eine Alibifunktion für alle anderen Beteiligten.

Was ist besser, Gurte oder Ketten?

Viele Fahrer beantworten die Frage ganz einfach: „Ketten sind zu rostig und die Hände sind dann verdreckt, darum sind Gurte besser und zwei Tonnen sind zwei Tonnen.“ Was besser ist, Ketten oder Gurte, dies kann allen Beteiligten im Rahmen von Schulungen mit Praxisteil verständlich erklärt werden.

Welche Schulung ist die Richtige?

Schulungen sollten wenn möglich immer mit Schwerpunktthemen versehen sein. Dies könnte eine Schulung speziell für Baumaschinen oder für Stückgut sein. Es nützt keinem Baumaschinenfahrer oder -versender eine Schulung mit Schwerpunkten wie Getränke-, Papier-



Hier sollte einfach nur gesichert werden. Was zerreißt zuerst, Kette oder Spanngurt?

den Punkte für eine ein bis dreitägige Ausbildung. Die Dauer der Ausbildung richtet sich nach den verschiedenen Transportgütern. Reiner Baumaschinentransport kann einen Tag und eine Komplettausbildung (beispielsweise für Papier-, Coil-, Getränke- oder auch Baumaschinentransporte) bis zu drei Tagen dauern. Eine Auffrischung des absolvierten Kurses ist nach circa drei Jahren empfehlenswert. Schon Vergessenes kann wieder in Erinnerung gerufen werden und das Erlernen neuer Standards ist immer gut.

Wo gibt es Informationen zum Thema Ladungssicherung?

Informationen gibt es reichlich, die jedoch überwiegend den Stückgutbereich behandeln. Grundsätzliches ist aus der VDI-Richtlinie 2700 und der BGI 649 der Berufsgenossenschaft zu entnehmen. Gerade die Spediteure im Bereich Baumaschinentransporte und Schwertransporte werden es schwer haben, kompetente Ausbilder in diesen Bereichen zu finden. Es gibt sie, aber sie sind nicht leicht zu finden.

oder Coiltransport. Hier sollte schon vorab genau geprüft werden, was vermittelt wird. Außerdem sollte nachgefragt werden, ob es einen Praxisteil zum Ausbildungsthema gibt. Dies hat den Vorteil,

dass auch vor Ort noch zusätzliche Erfahrungen gesammelt werden können. Schulungen zum Thema Ladungssicherung garantieren keine Straf- oder Punktfreiheit. Aber sie beugen vor und

schützen somit alle Beteiligten durch erworbenes Fachwissen. Grundlage sollte dabei die VDI-Richtlinie 2700 sein. Diese Richtlinie wurde 2004 erstellt und umfasst die grundlegen-

BM



Günter Schipper, geboren 1957, lebt derzeit in Ratingen bei Düsseldorf. Nach der Berufsausbildung zum Kfz-Mechaniker war Günter Schipper 14 Jahre bei der Bundeswehr als Berufssoldat in verschiedenen Aufgabengebieten tätig. So war er während seiner Dienstzeit als Fahrlehrer, Werkstatteleiter und amtlich anerkannter Prüfer für Rad- und Kettenfahrzeuge tätig. Während der Bundeswehrzeit erfolgte die Ausbildung zum Kfz-Mechanikermeister, Fahrlehrer und Betriebswirt des Handwerks. Nach der Bundeswehrzeit absolvierte Günter Schipper schließlich die Berufsausbildung zum Maschinenbau-Ingenieur (FH). Ergänzend erfolgten noch Ausbildungen zum Qualitätsmanager DGQ und zur Fachkraft für Arbeitssicherheit. Nach seiner 14-jährigen Dienstzeit als Berufssoldat war Günter Schipper als Leiter des Kundendienstes bei UpRight und Bron-to Skylift in Deutschland tätig. Es folgte der Aufbau der Vertriebsfirma GS Arbeitsbühnen für gebrauchte Hubarbeitsbühnen der Firma Gerken. Daraufhin war Günter Schipper als Qualitätsmanager und Fachkraft für Arbeitssicherheit bei den Firmen Zoom Arbeitsbühnen, Rothenberger Werkzeuge AG und Versandhaus Gärtner Pötschke angestellt. Vor 1 ½ Jahren wurde die Schipper Industrieberatung gegründet. Seitdem ist Günter Schipper selbstständig im Bereich Industrieberatung, Technische Prüfungen und Schulungen tätig. Schwerpunkte sind die Einführung diverser Managementsysteme und die Durchführung von Spezialschulungen und Prüfungen an Sondermaschinen. Als Kooperationspartner für diverse TÜV-Organisationen und Verbände ist er ein gefragter Mann auf seinem Gebiet.



125 1881-2006 125 YEARS OF NOOTEBOOM

Für weitere Informationen:

- Regio Nord-Ost: Guido Denk
Tel. 0171-241 90 95
- Regio West: Patrick Douma
Tel. +31 653 332177
- Regio Süd: Michael Findeiß
Tel. 0171-240 76 72

WWW.NOOTEBOOM.COM

Royal Nootboom Trailers B.V. - Nieuweweg 190 - Wijchen - Niederlande - +31 (24) 6488864 - info@nootboom.com

EUROTRAILER - MULTITRAILER - BALLASTTRAILER - SUPERTRAILER - TELETRAILER - MODULARTRAILER