Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten

BSK

Ladungssicherung bei Schwertransporten

Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf

Ladungssicherung bei Großraum- und Schwertransporten ist immer ein Thema. Immer ein Thema bei der Beladung sehr komplizierter Ladegüter, aber auch immer wieder bei Kontrollen durch die Polizei, die des Öfteren Mängel bei der Ladungssicherung attestieren. Es ist aber auch ein Thema, welches sich ganz klar auch an die verladende Industrie wendet, bis hin zum Hersteller von Maschinen, Baumaschinen, Betonfertigteilen, Windkraftanlagenteilen oder Ähnlichem.

Eigentlich fängt die ganze Geschichte bereits beim Konstrukteur an, der sich im Hinblick auf einen möglichen Transport des von ihm konzipierten Teiles dahingehend Gedanken machen muss, wie das Teil transportiert werden kann. Dies heißt nichts anderes, als dass er bereits bei der Konstruktion geeignete Zurrpunkte vorsehen muss, an denen die Ladung angeschlagen und auf dem Transportfahrzeug gesichert werden kann. Und geeignet heißt in diesem Zusammenhang, dass die Zurrpunkte ausreichend dimensioniert sowie vernünftige zugänglich sind, um richtig verzurren zu können. Die Fragen im Zusammenhang mit der Ladungssicherung sind ebenfalls in den jeweiligen Betriebsanleitungen des Herstellers zu berücksichtigen, denn es wird gefordert, dass die Bedingungen, unter denen die Maschine gleich welcher Art die Anforderungen an die Standsicherheit beim Transport erfüllt, dort hinterlegt werden. In den Betriebsanleitungen müssen ferner Sicherheitshinweise zum Transport mit der Angabe des Gewichts der Maschine enthalten sein. Leider fehlen häufig geeignete und genau bezeichnete Zurrpunkte, sodass das Fahrpersonal oder auch das Transportunternehmen ziemlich alleine dasteht und letztendlich beim Transport den Kopf für Vieles hinhalten muss, was eigentlich bereits in der Konstruktion hätte bedacht werden können.

Grundsätzlich gelten bei der Umsetzung der Ladungssicherung die VDI Richtlinien 2700 ff.; in der Vergangenheit sind aber immer wieder Ergänzungen für spezielle Güter erarbeitet worden, die dann als „VDI 2700 Blatt xy“ veröffentlicht werden. So wurde auch für den Großraum- und Schwertransportbereich das „VDI 2700 Blatt 13“ entwickelt. Erarbeitet wurde das Blatt 13 vom Ausschuss „Ladungssicherung“ der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), welcher unter dem Dach des VDI gearbeitet hat. Die Mitglieder des Ausschusses rekrutieren sich dabei aus den Fahrzeugherstellern, den Betreibern, den Herstellern von Zurrmitteln, der Polizei, der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen und der verladenden Industrie. Mit Blatt 13 wurde nichts Neues erfunden, sondern es ist eine speziell auf die Belange des Großraum- und Schwertransportes zugeschnittene Zusammenfassung geltender Bestimmungen. Das Blatt beschreibt die Ladungssicherung als Teil der Transportprozessplanung, was mit der Sammlung der ladungs-relevanten Einzelheiten be-ginnt, über die Geeignetheit der Fahrzeugkombination und der Hilfsmittel zur Ladungssicherung (beispielsweise Stirnwand, Rungen oder Rammböcke) bis hin zur Berechnung der erforderlichen Zurrkräfte und der Auswahl der Zurrmittel. Zur Berechnung findet der Anwender zwei sogenannte Checklisten, die aber nur als Beispiel anzusehen sind.

Das Blatt 13 schreibt die Anwendung dieser Checklisten keineswegs bindend vor, sondern es geht darauf ein, dass auch andere Formen einer Dokumentation der Berechnungsergebnisse jederzeit möglich sind. Aber Blatt 13 nimmt den Fahrzeughersteller wie auch den Verlader mit ins Boot, denn über die Geeignetheit des Fahrzeugs kann nur der Hersteller Aussagen treffen und über die Beschaffenheit der Ladung eben nur der Verlader beziehungsweise Hersteller des Ladeguts. Aber Blatt 13 sieht auch den Fall vor, dass zum Beispiel aufgrund des Alters des Fahrzeugs keine Herstellerangaben mehr zugänglich sind.

Das VDI 2700 Blatt 13 wurde nach Diskussion im B 6-Ausschuss des VDI als Gründruck veröffentlicht und bis zum 28.02.2009 konnten Einsprüche geltend gemacht werden. Diese dann auch eingegangenen Einsprüche sind zusammen mit den einsprechenden Unternehmen im Ausschuss der BSK behandelt und eingearbeitet worden. Auf seiner letzten Sitzung im April 2009 hat der B 6-Ausschuss im VDI die redaktionellen Änderungen diskutiert und auch einstimmig beschlossen. Somit ist das VDI 2700 Blatt 13 zum Weißdruck in deutscher und englischer Sprache freigegeben worden; eine Veröffentlichung steht in Kürze bevor.

Die BSK begleitet die Einführung von Blatt 13 zusammen mit dem Verkehrssicherheitsteam mit Hilfe eines eigens dafür entwickelten Seminars, welches bereits mehrfach erfolgreich abgehalten worden ist. Parallel dazu wird die für Blatt 13 extra eingeführte Webseite www.transportprozessplanung.de aufgebaut, die in die Thematik einführen soll. Für BSK-Mitglieder wird in einer zweiten Ebene eine spezielle Datenbank vorgehalten, für die ein entsprechender Zugangscode erforderlich ist. In der Datenbank werden Beispiele für Transportprozessplanungen je Ladegut entwickelt und hinterlegt. Und damit das Fahrpersonal auch unterwegs in den Fällen, in denen eine umfassende Planung wie bei den Schwersttransporten üblich, aus welchen Gründen auch immer, nicht gemacht werden konnte, nicht im Regen stehen bleibt, werden Hilfsmittel zur Verfügung gestellt. Je nach Ladungssicherungsart – zum Beispiel durch Niederzurren oder durch Diagonalzurren – kann das Fahrpersonal sehr schnell vor Ort in einer sehr eingängigen Methode die Zurrkräfte ausrechnen und anhand des Formulars auch dokumentieren. Die Auswahl des Zurrmittels ist dann der letzte, aber einfache Schritt, Ladungssicherung auch bei Großraum- und Schwertransporten nach dem Stand der Technik umzusetzen. Denn dies ist die Kernaussage von VDI 2700 Blatt 13: Es gibt den Stand der Technik wieder.