

2. Ladungssicherungssymposium Schweiz

Rund 130 interessierte Personen aus der ganzen Transportbranche, inklusive Kontrollorgane, trafen sich bei herrlichem Wetter in Arbon am schönen Bodensee zum 2. Ladungssicherungssymposium Schweiz. Die acht gesetzten Vorträge waren im Vorfeld bekannt und liessen auf eine spannende und interessante Veranstaltung schliessen. Es wurden brandaktuelle Themen aufgegriffen.

«Hat die CZV Auswirkungen auf die Ladungssicherung?» Gerhard Heim von der Kantonspolizei Solothurn stellte sich dieser Frage. Ja, die CZV hat positive Auswirkungen. Falls ungenügende Ladungssicherung bei Kontrollen festgestellt wird, ist meist der immense Zeitdruck die Ausrede oder einfach nur Gleichgültigkeit. Aber wie kontrolliert die Polizei die Fahrzeuge? Nach der Richtlinie VDI 2700 Blatt 2 oder nach der EN-Norm 12195-1:2010? Das Blatt 2 der VDI 2700 behandelt ebenfalls die Berechnungen von Sicherungskräften. Das ASTRA (Bundesamt für Strassen) hat die nachfolgende Empfehlung herausgegeben.



Bundesamt für Strassen: (...) Unseres Wissens bestehen auch keine wissenschaftlich anerkannten und begründeten Studien, welche die EN-Norm 12195-1:2010 grundsätzlich in Zweifel ziehen. (...) Wer seine Ladung - Gefahrgut oder nicht - nach EN-Norm 12195-1:2010 zu 100 % korrekt sichert - sollte daher u. E. im internationalen und nationalen Verkehr nicht wegen "unterlassener oder ungenügender Ladungssicherung" angezeigt werden. Anders würde es sich allerdings verhalten, wenn ein Gericht die EN-Norm 12195-1:2010 als keine akzeptable Ladungssicherungsnorm beurteilen würde und dies auch nachvollziehbar und überprüfbar darlegen könnte. (...)

Rolf Dänekas, Sachverständiger aus Deutschland zeigt die Unterschiede auf. Der grösste Unterschied zur Norm besteht darin, dass die VDI-Richtlinie immer noch den Gleitreibwert an Stelle eines Mittelwertes zwischen Haft- und Gleitreibwert berücksichtigt. Man kann nur hoffen, dass eine erneute Überarbeitung z.B. durch Hochschulen und Sachverständige statt Lobbyisten, die beiden Berechnungen auf den gleichen Nenner bringen wird. Denn die Physik kennt kein Pardon und lässt sich nicht überlisten. Darum sollte beim Beladen auch auf möglichst geringe Ladelücken geachtet werden. Je mehr sich die Ladung z.B. bei einer Notbremsung bewegen kann, desto mehr Energie kann sie aufbauen. Diesem Thema widmete sich Herr Raphael Murri vom Dynamic Test Center in Vauffelin. Rutschhemmendes Material (RHM) wird unterlegt, um die Ladung am Bewegen zu hindern. Über den richtigen Einsatz von RHM informierte danach Herr Ingo Burbach von der Firma SpanSet. Doch auch hier gilt es, einiges zu beachten: z.B. besenreine Ladefläche, maximaler Flächendruck, Mischreibung usw.



Nach dem Mittagessen erläuterte Herr Holger Lemmer von der Polizei Nordrhein Westfalen die Verladeempfehlung über den Transport von Rohholz. Ist die Europäische Maschinenrichtlinie auch für uns in der Schweiz bindend? Diese Frage konnte Herr Alexander Hoffmann von der Firma RUD-Ketten beantworten. Ja, in der Maschinenverordnung (MaschV) gestützt auf das Produktesicherheitsgesetz (PrSG) ist sie verankert. Und darin steht: *Die Maschinen müssen sicher gehandhabt und transportiert werden können.* Jedoch sind sich noch immer nicht alle Absender ihrer Verantwortung bewusst. Die Ladungssicherung ist gemäss Studien bei ca. 20 - 25% aller Verkehrsunfälle im Schwerverkehr die Unfallursache. Doch stimmen diese Zahlen wirklich? Hier stellt sich die Gegenfrage: Erkennen Polizeibeamte die mangelhafte Ladungssicherung auch als Auslöser oder wird einfach überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache angenommen? Herr Holger Lemmer zeigte verschiedene Fälle auf, konnte aber die Frage auch nicht abschliessend beantworten.

Zum Schluss informierten Herr Bruno Jordan und Herr Marcel Baumann von der AXA Winterthur wie es sich mit der Transportversicherung in einem Schadenfall verhält. Wird immer bezahlt, wenn die Ladung während dem Transport beschädigt wird, auch bei mangelhafter Ladungssicherung? Wenn Sie eine solche abgeschlossen haben, können Sie den Schadenfall darüber abwickeln. Es kann aber gut sein, dass Sie vor allem im Wiederholungsfall mit Leistungskürzungen rechnen müssen.



Während den Pausen konnten sich die Teilnehmenden erfrischen, verpflegen und die angegliederte Fachausstellung über Ladungssicherungsprodukte besuchen.

Ich möchte mich bei allen Referenten, Ausstellern, Sponsoren und auch bei meinem Team für die geglückte Veranstaltung herzlich bedanken. Ohne Sie wäre die Durchführung eines solchen Tages gar nicht möglich. Wie es so schön heisst: nach dem Symposium ist vor der Symposium. Bereits drehen sich meine Gedanken um die Themen für das nächste Mal. Ideen und Vorschläge werden gerne entgegen genommen. Das Datum steht auch schon fest.

Das 3. Ladungssicherungssymposium Schweiz wird in zwei Jahren, am **Freitag, 19. Mai 2017** stattfinden. Dann auch mit Simultanübersetzung der Referate ins Französische. Bis dahin wünschen wir Ihnen eine gute Zeit und unfallfreie Fahrt.

Richard und Jacqueline Knaus