

Gurtkraft ist Spannkraft

PRAXISTAG Schlechte Ladungssicherung ist lebensgefährlich und kostet Geld. Worauf Unternehmen deshalb achten sollten.



Praxis: SVG-Ausbilder erklären, wie Ladung richtig gesichert wird

FOTO: S. VOIGT

Der Zyklus sinkender Versicherungsprämien ist zu Ende, im Markt werden sich die Preise deutlich erhöhen“, sagte Rechtsanwalt Axel Salzmann vom Versicherer Kravag auf dem 3. Praxistag Ladungssicherung des Gefahr/gut-Schwestermagazins VerkehrsRundschau. Unternehmen, die bei ihren Prämien sparsam fahren wollen, biete sich Ladungssicherung als ein möglicher Hebel an: „Das Thema bedeutet Ressourcenmanagement und Risikoreduzierung“, so der Jurist. Dazu gebe es zwei Ansatzpunkte: Fahrzeug und Mensch.

Ladungssicherung spart über geringere Prämien aber nicht nur langfristig Geld. Im Kontrollfall auf der Autobahn ist neben Punkten und Bußgeldern meist auch die Nachsicherung fällig. Und die kostet Zeit. Im ungünstigsten Fall untersagen die Kontrolleure die Weiterfahrt sogar ganz.

Teuer: Untersagte Weiterfahrt

„Von uns befragte Spediteure haben den Schaden, der dadurch entsteht, auf 4000 bis 5000 Euro beziffert“, sagte Polizeihauptkommissar Holger Lemmer vom Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste Nordrhein-Westfalen. Ein geeignetes Sicherungssystem würde dagegen nur 1500 bis 3000 Euro in der Anschaffung kosten. Zertifizierte Ladungssiche-

rungssysteme nützen aber nur dann etwas, wenn sie auch wie im Zertifikat beschrieben benutzt werden und die Ausrüstung zum Ladegut passt. Das Zertifikat sollte als lesbare Kopie im Fahrzeug mitgeführt werden: „Dies erleichtert die Arbeit bei der Verkehrskontrolle und ver-

Ein Zertifikat sollte als lesbare Kopie im Fahrzeug mitgeführt werden.

kürzt die Wartezeit erheblich“, riet Polizist Lemmer. Gleiches gilt für die Zertifikate von sogenannten Code-XL-Fahrzeugaufbauten. Die sind zusätzlich verstärkt und erleichtern so die korrekte Ladungssicherung, machen sie aber nicht überflüssig.

BAG prüft nach den vertrauten Normen

Überflüssig oder zumindest verwirrend erscheint dagegen das aktuelle Normenchaos zur Ladungssicherung. So sind derzeit noch die alte VDI 27000 Blatt 2 (September 2002) sowie die neue DIN EN 12195-1 (Juni 2011) in Kraft. Die neue VDI-Richtlinie wird dagegen erst für 2012 erwartet. Viele der Änderungen in der neuen DIN EN beziehen sich auf geänderte, gestrichene oder neue Faktoren

und Beiwerte in den Berechnungsformeln zur Ladungssicherung. „Die Fahrer sollen nicht mit dem Taschenrechner an der Ladefläche stehen. Die Unternehmer müssen die Normen in praktisch umsetzbare Anweisungen übersetzen“, sagte Uwe Schöbel, Abteilungsleiter Technik bei Dolezych und Mitglied des DIN-Arbeitsausschusses Ladungssicherung. Nur bringt die Übersetzung der neuen Norm zum Teil erhebliche Abweichungen zur alten VDI-Richtlinie oder alten DIN EN-Norm. „Die Norm EN 12195-1 ist keine harmonisierte Norm. Sie ist in keiner europäischen Richtlinie als Verweis zur verbindlichen Anwendung zitiert. Ihre Anwendung ist daher nicht gesetzlich vorgeschrieben“, sagte Experte Schöbel.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) kontrolliert die Ladungssicherung derzeit mit einem eigenen Berechnungsprogramm. „Das basiert auf der DIN EN 12195-1 von 2004 in Verbindung mit der noch gültigen Version der VDI-Richtlinie 2700“, erklärte Bernhard Holm, Leitender Regierungsdirektor beim BAG.

Vor dem Hintergrund des Risikomanagements wies Normen-Kenner Schöbel darauf hin, dass alle Vorschriften nur Mindestanforderungen enthalten, ein Mehr an Ladungssicherung also jederzeit möglich sei. „Für den Fall, dass eine Ladungssicherungsmaßnahme versagt hat, muss der Verantwortliche nachweisen können, dass er alle erforderlichen Maßnahmen getroffen hat. Dieser Nachweis ist oftmals leichter zu führen, wenn man sich auf bestehenden Normen beziehen kann“, riet Schöbel. Hauptursache für mangelhafte Ladungssicherung ist nicht selten ein „Wissensdefizit“, so Kontrolleur Holm. Daher lässt die Spedition Bode neben ihren eigenen Fahrern auch Fremdpersonal zum Thema Ladungssicherung schulen. „Für jeden in Prävention investierten Euro erhält man 1,60 Euro zurück“, sagte Jörg Hedtmann von der Berufsgenossenschaft Verkehr. Er nannte dies den „Return on Prevention“. Oder in der Sprache der Märkte: die Sparquote von Zurr Gurten. **Serge Voigt**