

# Schafft praktische Regeln!

**KRITIK** Bei der Entwicklung von Normen und Vorschriften läuft die Diskussion unverändert kontrovers. Ladungssicherungsfachmann Sigurd Ehringer fasst die Kritikpunkte aus Sicht des Praktikers zusammen.

Die Experten glauben, dass Gottvater der Meinung ist, Niederzurren sei eine gute Methode: So oder ähnlich erscheint die aktuelle Diskussion über die Berechnung von Sicherungskräften. Nachdem sich die Wogen über die Einführung der Norm EN-12195-1:2011 etwas geglättet haben, wirkt das Beben aber immer noch nach und man versucht, die Kontroverse beizulegen.

Weil die eine Seite wegen ihrer Masse (Mitgliedsländer) nicht nachgibt, versucht die andere Seite sich anzunähern, ohne das Gesicht zu verlieren. So stellen sich die aktuellen Aktivitäten für mich dar. Experten diskutieren auf einer geostationären Bahn und haben anscheinend die Bodenhaftung verloren. Hat irgendjemand die eingeführten Faktoren, sei es den K-Faktor (auf neudeutsch Übertragungsreibbeiwert) oder den Standsicherheitsbeiwert, jemals überprüft? Zum einen, ob es ihn überhaupt gibt und falls ja, wie groß er ist. Hat irgendjemand überprüft, was der oft zitierte „Staplerfahrer Klaus“ und sein verantwortlicher Chef mit dieser Diskussion anfangen können? Denn sie sind diejenigen, welche die Punkte und Bußgelder bekommen, und nicht die Experten.

Jemand hat in einem seiner Vorträge den Satz geprägt: „Es gibt hervorragende Sicherungsmethoden und es gibt Niederzurren.“ Die Expertendiskussion dreht sich genau um diese zwar weit verbreitete, aber dennoch schlechte Sicherungsmethode. Die Randbedingungen in der Praxis führen die Streitgespräche ad absurdum.

**Das Problem Ladungssicherung sollte an eine unabhängige Institution übergeben werden.**

So können viele Fahrer und Verlader immer noch nicht den Unterschied zwischen der LC (Lashing Capacity = aufnehmbare Kraft) und der STF (Standard Tension Force = Vorspannkraft) darstellen. Daran hat auch die Berufskraftfahrer-Qualifikation nichts geändert. Sie sind nach wie vor der Meinung, wenn auf einem Gurt 2.500 Dekanewton (daN) steht, dann können auch 2.500 Kilogramm gesichert werden. Vielleicht sollte mal darüber diskutiert werden, ob die Vorschrift für das Etikettieren geändert werden sollte.

## Rahmenbedingungen nicht bestimmt

Es werden immer noch Gurte mit einer Kurzhebel-Druckratsche und einer STF von 200 daN benutzt. Die allgemeine Mathematikregel, dass das Ergebnis einer Multiplikation, bei der ein Faktor den Wert 0 hat, eben Null ergibt, ist noch nicht widerlegt. Was nützt also die Diskussion um einen Faktor, wenn die Rahmenbedingungen für die Anwendung nicht mit bestimmt werden? Vielleicht sollte für das Niederzurren der Ratschentyp Langhebel und die Mindestvorspannkraft mit 500 daN festgelegt werden.

Die meisten Gurte haben nun mal nur eine Ratsche, also kann die Spannkraft auch nur auf einer Seite erzeugt werden. Jeder Praktiker weiß, dass auf der gegenüberliegenden Seite weniger Spannkraft ankommt als auf der Ratschenseite. Dennoch geht die Vorschrift davon aus, dass auf beiden Seiten die gleiche Kraft anliegt.

Wäre es nicht sinnvoll, darüber zu diskutieren, ab welchem Ladungsgewicht das Niederzurren nicht mehr zulässig sein sollte? Wie kann es sein, dass in einer Ladungssicherungs-App das Gewicht für Niederzurren 50.000 Kilogramm betra-



**Geschichtete Ladung: Ist Niederzurren hier wirklich sinnvoll?**



**Unklares Etikett: Mit welchem Wert soll der Fahrer arbeiten, wenn er Ladung sichern will?**



**Auch wenn es die Vorschrift sagt: Möchte jemand ernsthaft glauben, dass auf beiden Seiten der Ladung die gleiche Kraft anliegt?**

gen kann? Niederzurren ist masseabhängig, je schwerer die Ladung, desto mehr Gurte sind erforderlich. Ich schlage vor, bei 5000 Kilogramm den Deckel zu schließen. Dann könnte noch die Frage nachgeschoben werden: Wie viel Vorspannung beziehungsweise wie viele Gurte verträgt eine Ladefläche?

### Keine negativen Zurrwinkel

Wie verhält es sich eigentlich mit überstehenden Ladungen? Welche Faktoren muss ich berücksichtigen? Ist in den Formeln für die Ladungssicherung ein negativer Zurrwinkel überhaupt vorgesehen oder hat man solche Situationen einfach vergessen? Wie viel Sicherheit muss eingerechnet werden, damit der verantwortliche Verlader darauf bauen kann, dass

die Ladung auch bei einer Vollbremsung oder dem Ausweichmanöver hält? Aus Sicht des Praktikers halte ich es für überlegenswert, beim Niederzurren keine negativen Zurrwinkel zuzulassen, weil es zu viele Unwägbarkeiten gibt. Es sollte gleich auf eine formschlüssige Verlademethode mit Ladegestellen zurückgegriffen werden, die wiederlösbar mit der Ladefläche verbunden werden können. Schichtladungen haben ihre eigenen Probleme. Kann eine geschichtete Ladung durch Niederzurren überhaupt so gesichert werden, dass es dem Paragraphen 22 der Straßenverkehrsordnung entspricht? Falls ja, welcher Übertragungsreibbeiwert ist zu verwenden? Mit welcher Vorspannung muss der Verlader rechnen und wie lange bleibt diese erhal-

ten? Wie oft soll der Fahrer anhalten, um die Ladungssicherung zu überprüfen und eventuell die Gurte nachzuspannen?

### Annahmen und Vermutungen

Über sieben Jahre hatten die Expertengremien an der VDI-Richtlinie 2700 Blatt 18 gearbeitet und gefeilt, bis sie endlich im Herbst 2014 der Öffentlichkeit als Gründruck präsentiert wurde. Das Ergebnis ist enttäuschend. Vieles beruht auf Annahmen und Vermutungen, aber nicht auf konkreten, belastbaren Untersuchungen. Es gibt also nichts wirklich Neues und für den Praktiker ist wieder nichts Greifbares dabei.

Unter Berücksichtigung, dass die Transportleistung noch weiter zunimmt und die verfügbaren deutschsprachigen Fahrer weniger werden, sollte endlich die Ladungssicherung auf praktisch anwendbare Regeln reduziert werden.

Die Problematik der Ladungssicherung sollte an eine unabhängige Institution übergeben werden, welche die Wechselbeziehungen im Rahmen eines Forschungsvorhabens untersucht. Alle Nutznießer, also die verladende und die transportierende Branche, seien aufgefordert, sich an den Kosten zu beteiligen. Dabei sollten die diversen Expertenmeinungen auf ihren Wahrheitsgehalt überprüft werden. Die Forschungsergebnisse könnten dann in praxismgerechte und handhabbare Regeln für die Anwender und Verantwortlichen umgesetzt werden. Ob ich das noch erleben werde?

**Sigurd Ehringer**

Logistikberater, Thaining



**Überbreite Ladung: Welche Faktoren sind zu berücksichtigen?**



**Ist Niederzurren für eine solche Ladung eine gute Methode?**