

An der falschen Stelle gespart



Weil Ladungssicherung Zeit und Geld kostet, wird dabei oft gespart. Doch das kann teuer und gefährlich werden. Wer schon beim Kauf der Fahrzeuge und der Sicherungsmittel über richtige Sicherung der Güter nachdenkt, fährt langfristig günstiger. Das mussten Kraftfahrer in den letzten Wochen immer wieder feststellen.

Ob in Minden oder Oberhausen, in Sittensen oder Mönchengladbach: Wo auch immer Polizei und Gewerbeaufsicht in den letzten Wochen Fahrzeuge kontrollieren, war schlecht gesicherte Ladung die Nummer 1 der Mängelliste. So überprüften sieben Beamte im Bereich Minden, Porta Westfalica und Petershagen insgesamt 203 Lkw – in 71 Fällen war die Ladung nicht ausreichend gesichert! Besonders fiel das Fahrzeug eines Nienburger Holzunternehmens auf: Der Fahrer beförderte mehrere 13 Meter lange Holzpfetten, die bis zu 5,20 Meter über das Lkw-Heck hinausragten. Erlaubt sind 1,50 Meter, wenn die Ladung mit einer roten Fahne gekennzeichnet ist. Wie gefährlich ungesicherte Ladung werden kann, zeigte ein Vorfall, der sich am 13. Oktober ereignete: Ein Lkw fuhr auf die B 482 in Richtung Porta Westfalica auf. In einer Rechtskurve gerieten drei Paletten, die mit jeweils 500 Gasdruckstoßdämpfern beladen war, ins Rutschen. Sie durchschlugen die Plastik-Plane des Fahrzeugs und landeten auf der Fahrbahn. Glück im Unglück. Es wurde

niemand verletzt. Aber es dauerte zwei Stunden, bis die Fahrbahn geräumt war. Unfallursache: Die Paletten waren nicht ausreichend gesichert, außerdem fehlte dem Fahrzeug ein seitlicher Sicherungsbalken.

Ladungssicherung beginnt beim Einkauf

Wer solche oder schlimmere Unfälle vermeiden will, sollte schon beim Fahrzeugkauf an die Ladungssiche-



Durch Kantenschutzwinkel wird die Sicherungskraft gleichmäßig verteilt und auch empfindliches Ladegut geschützt. Die erhöhten Seitenteile verhindern ein Verrutschen des Zurrgurtes.

rung denken: Sind auf dem Fahrzeug genügend Möglichkeiten zur Ladungssicherung wie Schienen für Klemmbalken, Zurrpunkte für die Gurte vorhanden? Das ist immer noch nicht selbstverständlich. Für Gefahrgut-Fahrzeuge ist es aber sogar Pflicht: „Die Wagen/Fahrzeuge oder Container müssen gegebenenfalls mit Einrichtungen für die Sicherung und Handhabung der gefährlichen Güter ausgerüstet sein.“ Das schreibt das ADR, die maßgebliche Vorschrift für Gefahrgut-Transporte auf der Straße vor, verantwortlich sind Fahrzeug-Halter und Beförderer – Bußgelder bis 800 Euro drohen bei Verstoß.

Die richtigen Sicherungsmittel

Unterschiedlichste Materialien stehen für die Sicherung der Ladung zur Verfügung: Zurrgurte, Spannketten, Klemmbalken, rutschhemmende Unterlagen oder auch Transportschutzkissen unterstützen die jeweilige Maßnahme. Ausreichende Ladungssicherung liegt ebenfalls vor, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit gleich großen Versandstücken oder Ladungsträgern vollständig ausgefüllt ist.

Doch Achtung: Zurrgurt ist nicht gleich Zurrgurt! Die europäische Norm EN 12195 schreibt im Detail die Festigkeit von Haken und Ratschen, die Bruchkraft und Dehnung von Gurtband je nach Zurrgurtyp vor. Ein Etikett am Zurrgurt muss Angaben zur zulässigen Zugkraft (LC= Lashing Capacity), zur Vorspannkraft (STF= Standard Tension Force) über die Dehnungswerte enthalten. Auf dieses Etikett sollte beim Kauf und auch später bei der Verwendung von Ladungssicherungsmitteln geachtet werden. Seriöse Hersteller halten sich an diese Mindestanforderungen der Norm, gehen sogar darüber hinaus und lassen sich die guten Eigenschaften ihrer Zurrgurte durch GS-Prüfungen zertifizieren. Auch dieses GS-Zeichen erscheint dann auf dem Etikett.



Für 117 Zurrgurte haben die Berufsgenossen derzeit Prüfzertifikate ausgestellt. Doch in Deutschland sind auch Gurte ohne Etikett oder mit gefälschten Prüfzeichen auf den Etiketten im Umlauf. Darauf hat der Fachverband



Seile und Anschlagmittel e.V. hingewiesen. Ob das GS-Prüfzeichen echt ist, lässt sich schnell klären: Auf der Website www.bg-pruefzert.de sind die von den Prüf- und Zertifizierungsstellen der Berufsgenossenschaften ausgestellten Prüfbescheinigungen aufgelistet.

Fälschungen bei Zurrgurt-Etiketten aufdecken

Zurrgurt ist nicht gleich Zurrgurt – auch wenn beide neu sind. Die europäische Norm EN 12195 schreibt im Detail die Festigkeit von Haken und Ratschen, die Bruchkraft und Dehnung von Gurtband je nach Zurrgurtyp vor. Und diese Norm fordert auch, dass Angaben, wie die zulässige Zugkraft (LC= Lashing Capacity), die Vorspannkraft (STF= Standard Tension Force) und die Dehnungswerte auf einem Etikett kenntlich gemacht werden. Auf dieses Etikett sollte beim Kauf und auch später bei der Verwendung von Ladungssicherungsmitteln geachtet werden. Seriöse Hersteller halten sich an diese Mindestanforderungen der Norm, gehen sogar darüber hinaus und lassen sich die guten Eigenschaften ihrer Zurrgurte durch GS-Prüfungen zertifizieren. Auch dieses GS-Zeichen erscheint dann auf dem Zurrgurtetikett.

Für 117 Zurrgurte haben die Berufsgenossen derzeit Prüfzertifikate ausgestellt. Der Fachverband Seile und Anschlagmittel e.V. weist jedoch darauf hin, dass auch in Deutschland Gurte ohne Etikett oder mit gefälschten Prüfzeichen auf den Etiketten aufgetaucht sind. Ob das GS-Prüfzeichen echt ist, lässt sich schnell klären: Auf der Website www.bg-pruefzert.de sind die von den Prüf- und Zertifizierungsstellen der Berufsgenossenschaften ausgestellten Prüfbescheinigungen aufgelistet.

Auf Gefahren hinweisen

Ist die Ware gut verstaut, sollte auch daran gedacht werden, dass bei einem Fahrerwechsel der folgende Fahrer über mögliche Gefährdungen durch die Güter informiert wird: Dazu gehören auch Hinweise zum Lösen von Verzurrungen, besonders bei Versandstücken und bei Gütern, die leicht kippen könnten. Frei und ungesichert auf der Ladefläche stehendes Gut kann sich während der Fahrt auch zur Tür hin verlagern und zur Gefahr



- Prüfzeugnis Fraunhofer Institut IML Dortmund (Lifetest)
- z.B. Qualität „Premium“ in Bodenlage mit Reibwert $\mu = 0,7$



mit optimalen Reibwerten bis 0,9 μ

Antirutschmatten ■ Gummipuffer

■ Gummi-Puffer
■ Unterleg-Schutzplatte
■ Unterlegkeile



MAROTECH GmbH | Industriepark West
Heinkelstr. 2-4 | 36041 Fulda | +49(0)661-86202-0
info@marotech.de | www.marotech.de

Fragen zur Ladungssicherung?
www.lasiportal.de

für denjenigen werden, der die Tür öffnet. Ladung unbedingt auch in diese Richtung sichern! Spitzenreiter bei Gegenständen, die im Verlauf der Beförderung verloren gehen, sind neben Reserverädern auch Unterlegkeile und besonders die Hilfsmittel zur Ladungssicherung wie Klötze, Keile, Balken, Gurte. Auch hier ist also eine Kontrolle vor Fahrtbeginn dringend geboten.



Spezialfall Kastenwagen

Häufig werden Güter von Paketdiensten oder Handwerksbetrieben in Kastenwagen befördert. Beim Beladen solcher Fahrzeuge muss besonders auf die Gewichtsverteilung geachtet werden und darauf, dass in alle Bewegungsrichtungen gesichert wird. Besonders nach vorn, damit die Ladung beim Bremsen oder einem Unfall nicht in diese Richtung geschleudert wird. Die Festigkeit der Rückenlehnen, die den Laderaum begrenzen, sollte nicht überschätzt werden.

Polizisten schauen genauer hin

Nach Einschätzung der Polizei wird Ladung heute wesentlich besser gesichert als noch vor einigen Jahren. Mario Gaede, der beim Zentralen Verkehrsdienst 22 auf den Straßen der Hauptstadt unterwegs ist, erklärt das so: „Dies liegt sicher an den vielen Schulungen, die nicht



Oft ist eine mangelhafte Ladungssicherung die Ursache dafür, dass auf Straßen Ladungen, wie z. B. Vierkanthölzer, Kühlschränke, Papierrollen und Stahlplatten verloren gehen und es dadurch zu Behinderungen und im schlimmsten Fall zu Unfällen kommt.



nur die Fahrer und Verloader über sich ergehen lassen mussten. Auch das Kontrollpersonal auf der Straße wurde intensiver geschult.“ Die Folge: Es wird wesentlich öfter und wesentlich genauer kontrolliert. Das hat sich rumgesprochen.

Nachbessern ist teuer

Gaede verweist auch auf die Folgen solcher Kontrollen: Das Bußgeld tut natürlich weh. Doch da es unsinnig ist, die mangelnde Ladungssicherung zu beanstanden, ein Ordnungswidrigkeitenverfahren einzuleiten und das Fahrzeug dann weiterfahren zu lassen, muss in der Regel vor Ort nachgebessert werden. Häufig werden dafür zusätzliche Hilfsmittel benötigt, Spanngurte, Klemmbretter und ähnliches. Bei schwerer Ladung, zum Beispiel IBC, müssen mitunter sogar Gabelstapler oder ähnliche Ladehilfen zum Ort der Kontrolle gebracht werden. Der Berliner Polizist weiß: „Das kostet Zeit, Geld und Nerven. Die hier entstehenden Kosten sind oftmals höher als das eigentliche Bußgeld!“

Unfallgefahr durch verlorene Ladung

Noch teurer – und vor allem richtig gefährlich – wird es, wenn Fahrzeuge Ladung ganz verlieren. So erging es am 7. Oktober dem 48-jährigen Fahrer eines Lkw aus Fintentrop: Er verteilte bei einer starken Bremsung ca. 50 Blechplatten (Größe ca. 1 m x 2, 50 m) auf der A 45 in Richtung Dortmund, zwischen der Anschlussstelle Hagen Süd und dem Autobahnkreuz Hagen. Für etwa eine Stunde musste die Polizei die komplette Richtungsfahrbahn Dortmund für die Bergung sperren. Die Polizei schätzt den Sachschaden auf ca. 20.000 Euro. Den 48-Jährigen erwartet jetzt eine Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeige wegen mangelnder Ladungssicherung.

