

Lasiportal – das große Netzwerk für Ladungssicherung

Weichverpackung – Blatt 18 der VDI 2700

5.Trainer- und Beratertag am 24.02.2015 im 3G in Fulda

Großes Interesse fand der 5. Trainer- und Beratertag im 3G Europäisches Kompetenzzentrum Ladungssicherung. Nahezu 40 Fachleute aus der Transport- und Logistikbranche aus dem gesamten Bundesgebiet und Österreich hatten den Weg nach Fulda-West gefunden und erlebten dort eine interessante Tagesveranstaltung mit Fachvorträgen und höchst eindrucksvollen Fahrversuchen in der technischen Abteilung des 3G.

Referenten:

Dr. Werner Schmidt,

Geschäftsführer 3G Europäisches Kompetenzzentrum Ladungssicherung,

Tobias Hahner,

3G Europäisches Kompetenzzentrum Ladungssicherung,

Michael Grosch,

allsafe Jungfalk GmbH & Co. KG

08:45 Uhr

Nach der Eröffnung der Veranstaltung durch 3G-Geschäftsführer Dr. Werner Schmidt gab Tobias Hahner einen Überblick über den Inhalt von Blatt 18 (Gründruck) der VDI 2700. Eingangs stellte der Referent heraus, um welche Art des Ladegutes es sich in Blatt 18 handelt:

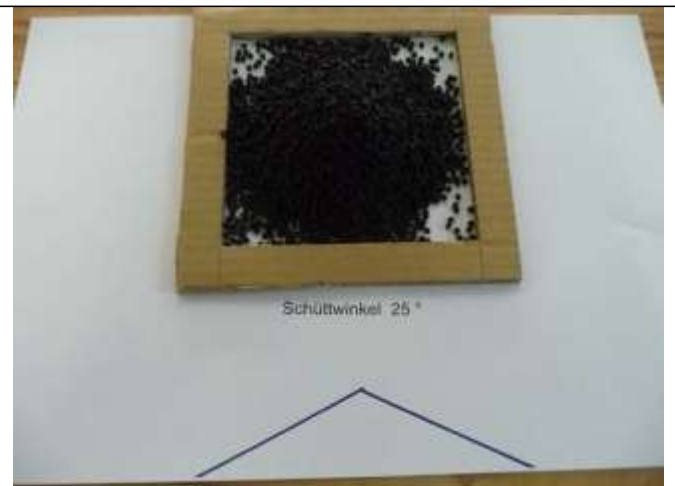
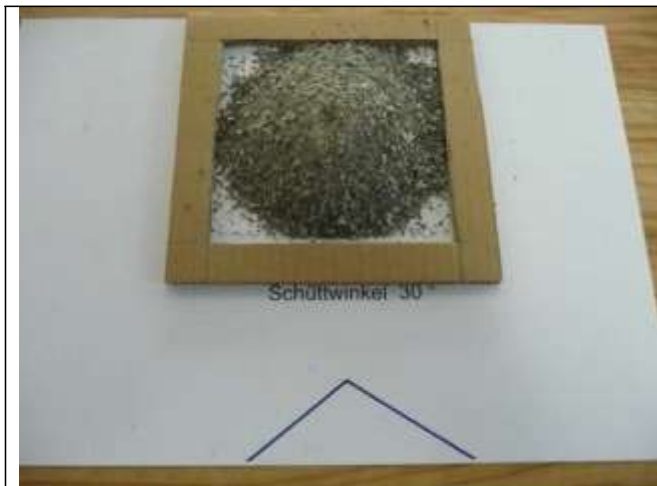
- Schüttgüter in flexiblen Verpackungen,
- Big Bag´s,
- Sackwaren aller Art.

Neben den grundsätzlichen Überlegungen der

- Ladeeinheitenkontrolle,
- Ladeeinheitenprüfung und
- Ladungssicherungsmethode

verwies er darauf, dass bei der Sicherung von Weichverpackungen die sogenannte horizontale Versatzbewegung zu bedenken ist. Die Ladung nimmt eine Eigendynamik an im Gegensatz zu einer starren Ladeinheit.

Im Nachgang stellte Tobias Hahner einige Sicherungsmöglichkeiten vor, wobei gerade der Inhalt (Beschaffenheit) des weichen Ladegutes eine besondere Berücksichtigung bei der Sicherung finden muss. Deutlich machte er es an der praktischen Darstellung zur Ermittlung des Schüttwinkels. Die anerkannten Toleranzen bewegen sich zwischen 15 und 45 Grad, wo eine definierte Masse als Ladeinheit (Big Bag, Säcke) gebildet (verpackt) wird.

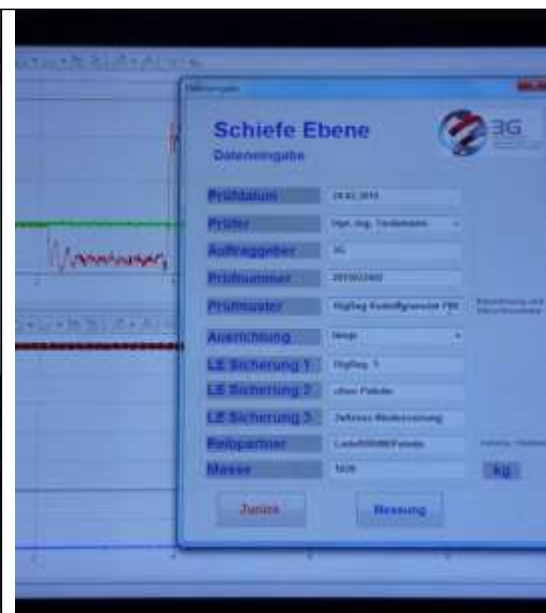


Wichtig:

- Ladeeinheiten stabilisieren,
- keine Ladelücken in Längs/Fahrtrichtung hinterlassen,
- over-cross-lashing / über Kreuz zurren,
- Verladeanweisung erarbeiten,
- Sicherungsverfahren dokumentieren

11:00 Uhr

Aufschlussreich demonstrierte Dr. Werner Schmidt das Verhalten von Weichverpackung in zahlreichen Fahr- / Bremsversuchen. In der techn. Abteilung des 3 G machte er mit mehr als 10 simulierten Aktionen auf dem computergesteuerten Schlitten anhand der auswertbaren Daten und Grafiken deutlich, wie sich „Flexible Verpackungen“ zu Geschwindigkeit (G) verhalten.



Bilder: Fahrversuche im 3 G mit Ergebnisauswertung

Die Ergebnisse aus den praktischen Tests mit dem Bremssimulator lösten bei den Tagungsteilnehmern rege Diskussionen aus. Hierbei zeigte sich erneut der hohe Wert von Gesprächsforen unter Experten. Am Ende konnten die Teilnehmer aus dem praktischen Teil im 3G wichtige Anhaltspunkte zur Sicherung von Schüttgütern in flexiblen Verpackungen mitnehmen.

15:00 Uhr

Michael Grosch, Regionalleiter der allsafe Jungfalk GmbH, stellte abschließend in einem Kurzreferat Lösungsmöglichkeiten der Ladungssicherung für flexible Verpackungen/Weichverpackungen dar. Mit seinen reichhaltigen Erfahrungen im Transportgeschehen zeigte er auch Möglichkeiten der Kostenminimierung auf. Ladungssicherung und Fahrzeug-Standzeiten wirken sich auf die Prozesskosten des gesamten Transportes aus. Hier müssen alle Komponenten auf den Prüfstand:

- Fahrerausbildung
- Verloaderqualifikation
- Fahrzeugbeschaffenheit (Code XL mit erweiterten Zertifikaten)
- Fahrzeugausstattung
- geeignete Sicherungsmittel
- Formschlusssysteme

Nicht zuletzt sollten alle Logistikunternehmen und Verantwortlichen der Ladungssicherung bereits heute den Blick auf die neue EU-Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlamentes und Rates „Technische Unterwegskontrolle – Ladungssicherung“ richten. – 4 -

Schon Artikel 1 der RiLi macht deutlich, welche verschärften Bedingungen auf das gesamte Transportgewerbe zukommen.

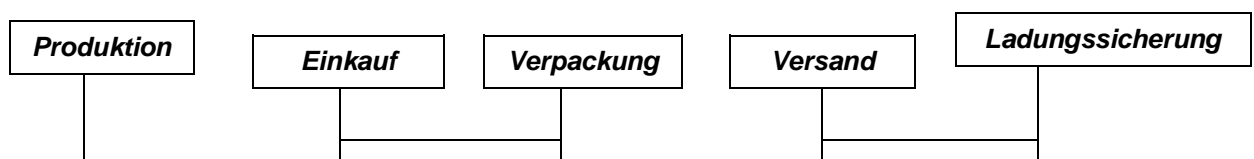
Wortlaut des Artikel 1

Im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes werden mit dieser Richtlinie Mindestanforderungen an ein System für

technische Unterwegskontrollen der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen eingeführt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.

Laut Artikel 18 der RiLi soll die Umsetzung durch alle Mitgliedsstaaten am 20.05.2018 erfolgt sein.

Michael Grosch wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass hier gerade das Zusammenspiel der Produktions- und Transportkette verbessert werden und auf hohem Niveau funktionieren muss.



Eine gründliche Planung und gute Zusammenarbeit führen zum Ziel – Verkehrssichere Transporte ermöglichen „Just in Time“ – Kontrollen werden zur Routine – Dankbare und zufriedene Kunden - das ist die Kausalkette auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit.