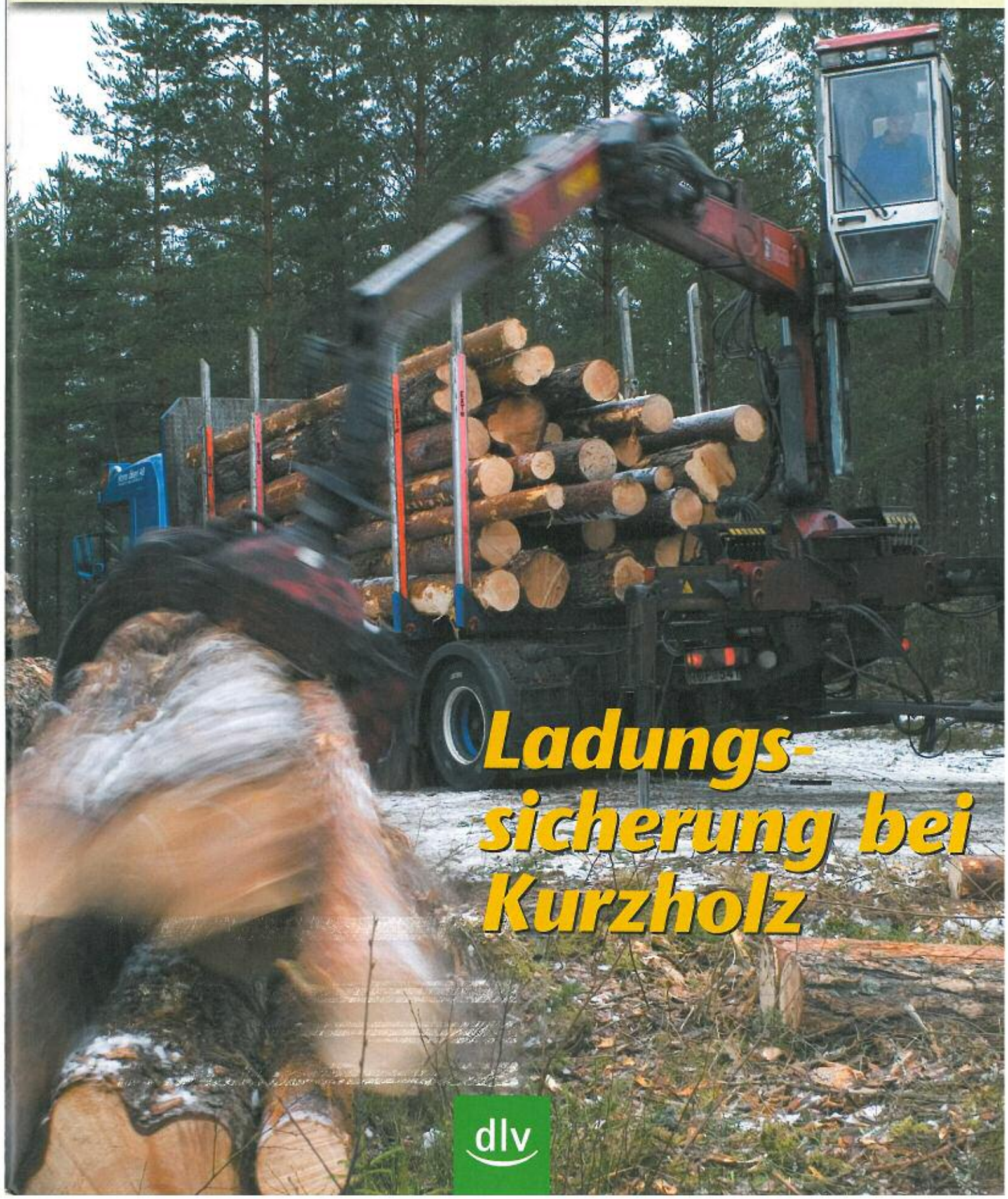


B 8968 • ISSN 1435-1013

# Forst & Technik

November 2006 Zeitschrift für Waldarbeit, Forsttechnik und Holztransport



## *Ladungs- sicherung bei Kurzholz*

dlv



Klaus Zocher

# Ladungssicherung Kurzholz

Eine bundesweite Arbeitsgruppe Ladungssicherung, die vom Innenministerium Nordrhein-Westfalen und das in NRW für die Holzwirtschaft zuständige Umweltministerium koordiniert wurde, einigte sich am 9. Oktober nach der Auswertung von Fahrversuchen und basierend auf der VDI-Richtlinie 2700 sowie der Orientierung an der „besten Praxis“ auf zwei neue Verladeempfehlungen für Rohholz bis 6 m Länge.

Die Empfehlungen geben Definitionen für sichere Ladung vor und stellen sicherheitstechnische Forderungen an die Fahrzeugausrüster. Mit diesen Grundlagen wurde Rechtssicherheit für Verlader und Kontrollbehörden geschaffen. Anerkannt werden die Empfehlungen bereits durch die Polizei in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, eine bundesweite Gültigkeit wird angestrebt. Aus den Empfehlungen ergeben sich zum Teil neue technische Anforderungen. Hierfür gelten Übergangsfristen bis zum 1. 10. 2007. Über einen Ideenwettbewerb sollen u. a. Lösungsangebote für Rückhaltevorrichtungen

(seitlich, vorne und hinten) gefunden werden.

## Der Weg zum Konsens ...

In Nordrhein-Westfalen werden die Belange der Holzwirtschaft durch das Umweltministerium vertreten. Beschwerden der Arbeitsgemeinschaft der Rohholzverbraucher, von Unternehmen und Holztransporteuren darüber, dass die Polizei zunehmend mit Rundholz beladene Fahrzeuge wegen angeblich mangelhafter Ladungssicherung festgesetzt und Anzeige gegen die Spediteure erstattet hat, wurden im Umweltminis-

terium NRW vorgebracht. Manche Fahrer verweigerten sogar die Fracht bzw. wollten einzelne Strecken nicht mehr befahren. Das Umweltministerium sah es als seine Aufgabe an, zwischen Polizei und Wirtschaft zu vermitteln, denn durch die Fahrzeugfestsetzungen sind den Beteiligten entlang der Wertschöpfungskette finanzielle Verluste entstanden und die Holz verarbeitende Industrie sah ihre Rohstoffversorgung gefährdet. Hintergrund der Fahrzeugfestsetzungen war, dass es für die Transportssicherung von Kurzholz bis 6 m Länge keine einheitliche Verladeanweisung gab. Es bestanden zwei unterschiedliche

## Sicherer Holztransport

Im Rahmen der IAA-Nutzfahrzeugmesse in Hannover fand zum dritten Mal am 25.9.2006 ein Symposium „Ladungssicherung: Innovation zwischen Theorie und Praxis“ statt. Dazu eingeladen

hatten der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) und der Verband der Automobilindustrie (VDA). Eines der sieben Themen galt dem sicheren Transport von Rundholz. Michael Garz (Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, BGF) und Holger Lemmer (Institut für Aus- und Fortbildung der Polizei NRW) stellten in ihrem Vortrag die neuen Verladeempfehlungen für



Anlässlich des IAA-Symposiums Ladungssicherung wurden erstmals Fahrversuche durchgeführt. Andreas Birk von der Fa. DOLL hatte den MB Actros Kurzholzzug (Mammut Kurzholzschemel und -Rungen) vorne mit 4 m Tanne und hinten mit 2 x 3 m Kiefer beladen (Gesamtgewicht 40 t) und pro Stapel mit zwei Gurten (je 500 daN) gesichert. Mit der im Lkw installierten Messtechnik wurde die maximale Verzögerung bei Vollbremsung aus 25, 35 und 50 km/h ermittelt (Ergebnisse: 5,98, 6,14 und 7,08 m/s<sup>2</sup>) und das Verhalten der Ladung bewertet. Uwe Manter vom TÜV Nord: Keine Probleme, „die Ladung ist ausreichend gesichert“.



Anweisungen: eine wurde durch den Verband der Deutschen Versicherungswirtschaft propagiert (s. F&T 1/2006), die andere durch die Verbände des Holz- und Verkehrsgewerbes. Die Polizei stützte sich bei Verkehrskontrollen vorrangig auf die Empfehlungen der Versicherungswirtschaft.

Jahrelange Versuche zwischen den Interessensgruppen unter zur Hilfenahme von Fahrversuchen und Gutachten eine gleiche Sichtweise in Bezug auf eine „Best Practice“ und den sicherheitstechnisch notwendigen Maßnahmen zu erreichen, führten nicht zum gewünschten Erfolg. Deshalb haben die Arbeitsgemeinschaft der Rohholzverbraucher, das Umweltministerium in NRW und das für die Verkehrssicherheit zuständige Innenministerium von NRW am 5. 1. 2006 die Bildung einer Koordinierungsgruppe für den Transport von Rohholz bis 6 m Länge beschlossen. Diese hatte den Auftrag, Standards zu definieren, die alle sicherheitstechnisch notwendigen sowie die wirtschaftlichen Aspekte bei der Verladung von Kurzholz berücksichtigen. Die Beladung der Holztransportfahrzeuge und eine mögliche Kontrolle durch die

Ordnungsbehörden sollte nach den gleichen Kriterien erfolgen. Nach fünf Sitzungsterminen und umfangreichen Fahrversuchen (13. bis 15. 7. 2006) beim TÜV Nord haben sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe (darunter die Bundesvereinigung des Holztransport-Gewerbes) auf die nachfolgend abgedruckten Empfehlungen geeinigt. Diese basieren auf der VDI-Richtlinie 2700 und orientieren sich an der „besten Praxis“ zum Verkehrs-, betriebs- und beförderungssicheren Transport von Rohholz. Die bei den Verladeempfehlungen angesprochenen Begrenzungen, die ein seitliches bzw. stirn- oder heckseitiges Verlassen einzelner Stämme aus dem Ladungsverbund verhindern sollen, sind noch zu entwickeln. Derzeit gibt es noch keine geeigneten Rückhaltevorrückungen, die den Anforderungen an Sicherheit (Arbeitsschutz), Wirtschaftlichkeit und der Bedienbarkeit lt. Verladeempfehlungen Rechnung tragen.

### ... und seine Wertung

In Deutschland gibt es eine florierende Holz verarbeitende Industrie, die

sich täglich im globalen Wettbewerb behauptet. Wenn wir das Cluster Forst und Holz ernst nehmen, müssen alle Beteiligten an einem Strang ziehen. Vor diesem Hintergrund gilt es auch, die Bereitstellungskette zwischen Wald und Werk konkurrenzfähig zu gestalten und eine verlässliche Versorgung der Werke zu ermöglichen. Eine gute Ladungssicherung verhindert Unfälle und ist Voraussetzung für eine reibungslose Lieferkette. Die jetzt vorliegenden Verladeempfehlungen leisten einen wichtigen Beitrag hierzu. Sie sollten der „besten Praxis“, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit gerecht werden. Dies ist in vielen Punkten gelungen. Hinsichtlich der in der Empfehlung geforderten Rückhaltevorrückungen aber noch nicht! Hier sind noch die Fahrzeugbauer gefordert, entsprechende Entwicklungsarbeiten zu leisten. Ein Ideenwettbewerb, den die Arbeitsgemeinschaft Rohholzverbraucher in die Wege leiten wird, soll diese Entwicklung zusätzlich voran bringen.

*Klaus Zocher ist Mitarbeiter im MUNLV Nordrhein-Westfalen, Referat III-4, Holzwirtschaft*

*den Transport von Rohholz mit einer Länge bis 6 m, längs und quer zur Fahrtrichtung verladen, erstmals öffentlich zur Diskussion. In Auswertung der Fahrversuche beim TÜV Nord Mobilität werde die Querverladung „äußerst kritisch“ gesehen, sagte Garz. Bei seinen Erläuterungen zur Verladeempfehlung Querverladung (S. 14) unterstrich er die große Bedeutung des lagenweisen Vedichtens der Holzstapel für die Transportsicherheit. Das gleiche gilt auch bei der Längsverladung, machte Lemmer bei der Ergebnisdarstellung zur Längsverladung (S. 14/15) deutlich. Die Verladeempfehlungen werden bereits durch die Polizei der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen anerkannt. Als Umsetzungsfristen für die sich aus ihnen ergebenden neuen technischen Anforderungen gelten: bei Querverladung für „seitliche Rückhaltevorrückungen“ und bei Längsverladung sowohl für „feste stirnseitige Begrenzung“ als auch für „feste heckseitige Begrenzung oder andere geeignete Maßnahmen“ jeweils der 1. 10. 2007. BGL und BGF richteten einen Aufruf an Fahrzeughersteller und -ausrüster sowie Spediteure im Holztransport, bei der technischen Gestaltung der erforderlichen Rückhalteeinrichtungen rechtzeitig und kooperativ aktiv zu werden.*

*Auf dem 2. Forum der Arbeitsgemeinschaft der Rohholzverbraucher (AGR) am 12. 10. 2006 in Hannover wurde bekräftigt, dafür den ursprünglich von Martin Gehringer angeregten Ideenwettbewerb alsbald ins Leben zu rufen. Angekündigt wurde während des Forums ebenso, dass die Innenminister der Bundesländer noch in diesem Jahr auf Arbeitsebene über die Verladeempfehlungen im Sinne der angestrebten bundesweiten Gültigkeit beraten werden. Die Initiative soll von Nordrhein-Westfalen ausgehen.*

*Der Vizepräsident des BGL, Klaus Peter Röskes, wertete auf dem IAA-Symposium die von Garz und Lemmer vorgestellten Verladeempfehlungen als „eine Lösung, mit der wir alle wohl leben können“. Eher im Sinne von „mit der wir leben müssen“ sahen es wohl die zum IAA-Symposium angereisten Mitglieder der Bundesvereinigung des Holztransport-Gewerbes mit den Bundesvorsitzenden und dem Geschäftsführer an der Spitze. Dass das Thema Ladungssicherung auch in anderen Branchen derzeit für heiße Diskussionen sorgt, machte Uwe Meißner (Meiller Fahrzeug- und Maschinenfabrik) deutlich: Bezüglich der Ladungssicherung bei austauschbaren Kipp- und Absetzbehältern liegt der Entwurf einer spezifizierten VDI-Richtlinie vor (die Herausgabe ist für 2007 geplant), die technische Veränderungen an den Fahrzeugen bzw. Containern mit sich bringen wird. Seitens der Kontrollbehörden machte Alfred Lampen (Autobahnpolizei Oldenburg) trotz „verbessertes Sensibilität“ bei der Ladungssicherung auf Defizite aufmerksam, angefangen beim Verloader, Fahrer, Halter über den Fahrzeugbauer bis hin zu den Kontrollbehörden. Er brachte den Vorschlag ein, über einen „Ladungssicherungsbeauftragten“ in den Unternehmen nachzudenken. Lampen sprach sich sowohl für bundeseinheitliche als auch europaweite Abstimmungen bei der Ladungssicherung im Straßengütertransport aus. Als Ausblick sei Röskes zitiert, der zum Schluss seiner Ausführungen zweierlei betonte: (1.) „Ladeempfehlungen müssen verständlich und umsetzbar im Tagesgeschäft sein“ und (2.) „Ladungssicherung darf keine deutsche Insellösung bleiben, hinsichtlich einer einheitlichen Umsetzung – europaweit – gibt es noch großen Handlungsbedarf.“ St. Loboda*