

Tagung Ladungssicherung - vom 20. Oktober 2005 im Dynamic Test Center, Vauffelin

Referat Heini Egger, St. Gallen

"Guet bunde – isch halbe g'fahre"

Sehr geehrte Damen und Herren

Dieser Slogan ist schon sehr alt - und doch, die Ladungssicherung ist tatsächlich ein höchst aktuelles, umfassendes Thema, das Theorie und Praxis vereinen sollte.

Das Ziel ist klar, Schadensverhütung, Sicherheit für Mensch und Material.

Eine Unternehmung besteht aus zwei wichtigen Trägerschaften, den Mitarbeitenden und den Kunden. Keine Partei ist weniger wichtig, und doch, keine kann ohne die andere existieren. Darum ist es für einen Unternehmer notwendig, dass beiden Partnern grösste Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die Anforderungen durch die Kunden werden immer grösser, daher ist es wichtig, dass wir diese erfüllen und uns entsprechend anpassen, wenn wir die Zukunft gemeinsam meistern wollen. Wie erreichen wir diese Vorgaben?

Schulung und Weiterbildung ist nicht erst heute ein Bedürfnis. Allerdings wurde die Schulung nicht so intensiv und professionell betrieben und jede Ausbildung am Ende mit einem Diplom oder einer Bestätigung unterzeichnet wie heute. Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt, wobei durch das persönliche Interesse grössere Unterschiede bei den Auszubildenden festzustellen waren.

Damit die hohen Ansprüche nach einem einheitlichen Level erfüllt werden können, muss die heutige Ausbildung gezielt auf hohem Niveau und strukturiert erfolgen.

1. Ladungssicherung - Ausrüstung

Mit korrekter Ladungssicherung können wir sowohl den Mitarbeitenden schützen und gleichzeitig unserem Kunden einen sorgfältigen Transport seines Gutes garantieren. Was wollen wir mehr, gleich zwei Fliegen auf einen Schlag und erst noch eine absolute Zufriedenheit. Das ist jedoch leichter gesagt als getan.

Sicher haben die heutigen Zurrmittel dazu beigetragen, dass die Ladung einfacher und schneller zu sichern ist. Erinnern Sie sich noch, als früher ausschliesslich Ketten zum Sichern der Ladung zur Verfügung standen, vielleicht noch ein „Kalber-Strick“, aber das war es dann. Zum Glück haben sich die Zurrgurten und auch übrige Befestigungs-Mittel wie Spann-Latten etc. durchgesetzt, die nun ein rationelles und sicheres Binden ermöglichen.

Mit einer guten Ausrüstung, welche den Chauffeuren zur Verfügung stehen muss, ist der Anfang für eine korrekte Ladungssicherung gegeben. Die Anwendung muss natürlich geschult und anhand von Beispielen immer wieder optimiert werden.

2. Praktische Anwendung auf dem LKW

Beim Spedieren von Paletten dürfte es bei der Ladungssicherung kaum unlösbare Probleme geben, weil diese relativ einfach gegen ein Verrutschen gesichert werden können. Hier gilt lediglich, die Aufmerksamkeit der Verteilung der Ware auf der Ladefläche zu beachten. Für den Chauffeur ist es äusserst schwierig, die max. Achslast nicht zu überschreiten. Stellen Sie sich dies selbst vor, die Gewichtsverteilung in der Praxis, ohne entsprechende Waage ein Ding der Unmöglichkeit. Und ausserdem, oft fehlen die Gewichte, mit falschen Angaben, oder Sie erhalten mangelhafte Lieferscheine.

Schwieriger wird die Ladungssicherung bei Maschinen, Apparaten, und besonderen Anlagen, Gläsern etc. – Hier ist oftmals „höheres Wissen“ gefragt. Wo darf eine Maschine befestigt werden und wo nicht. Hat es überhaupt einen Anschlagpunkt, bei dem eine Gurte angebracht werden kann. Ist die Maschine speziell kopflastig, d.h. mit hohem Schwerpunkt, oder besteht das tonnenschwere Objekt lediglich aus einer Blechverschalung, welche das Äussere ummantelt. Ich habe schon viele hochwertige und kostspielige Maschinen gesehen, die kaum eine vernünftige Befestigungsmöglichkeit aufweisen. In diesen Fällen ist Ideen-Reichtum angesagt und Improvisation die letzte Rettung. Zum Glück haben die heutigen Konstrukteure erkannt, dass Ihre High-Tech Maschinen irgendwann einmal bewegt werden müssen, bevor sie zum Kunden gelangen und somit auch Aufhängehaken und sonstige Vorrichtungen benötigen, die ein Festzurren ermöglichen.

Im Stückgutbereich sind die Chauffeure, aber auch das Verladepersonal beim Sichern der Transportgüter enorm gefordert. Beim Mischbetrieb (Paletten, Langgüter, Apparate etc) kann das Gut nicht beliebig fixiert werden. Ideen sind daher täglich gefragt und nur Beispiele in der Praxis können aufzeigen, wie jede neue Situation korrekt gemeistert wird. Bedenken Sie auch, dass nach dem Entlad einzelner Sendungen unterwegs, die Ladungs-Sicherung erneut erfolgen muss.

3. Aufwand und Kosten

Dass die Ladungssicherung einen erheblichen Aufwand mit sich bringt, ist unvermeidlich. Neben der Anschaffung der verschiedenen Hilfsmittel muss auch der zeitliche Aufwand beim Binden berücksichtigt werden. Das Befestigen einer Ladung mit sechs oder noch mehr Gurten benötigt entsprechende Zeit, natürlich auch nachher beim Versorgen dieser Hilfsmittel. Ausserdem ist immer zu beachten, dass bei scharfen Kanten ein Schutz angebracht wird. Diesen Zeitaufwand müssen wir auf uns nehmen, weil uns die Sicherheit einiges Wert ist, aber er darf nicht unterschätzt werden. Dazu muss auch das Fahrzeug mit Bindungen ausgerüstet sein, die am richtigen Ort und in genügender Anzahl vorhanden sind. Die Zurrgurten bleiben jedoch nicht immer neu, sondern werden abgenutzt, zerschnitten oder sonstwie beschädigt. Dies ruft nach gewisser Zeit für Ersatz und daher um erneute Investitionen.

Der zusätzliche Aufwand für eine korrekte Ladungssicherung wird nicht oder kaum honoriert. Dabei geht die Verantwortung für den Frachtführer noch viel weiter. Das Transportgut soll nicht nur gegen ein Verrutschen gesichert werden, nein - das Gut darf auch keine Kratzer oder Beulen, noch sonstige Schäden erleiden. Gewisse Güter dürfen allerdings kaum belastet werden, weil sie eine delikate Beschaffenheit aufweisen. Leider ist auch die Verpackung von vielen Gütern (insbesondere von Schweizer Versendern)

sehr mangelhaft, wenn überhaupt vorhanden. Verweigert in solchen Fällen ein Chauffeur die Übernahme des Transportgutes infolge mangelnder oder fehlender Verpackung, so werden Sie wohl nicht lange warten müssen, bis ein erboster Kunde Sie darauf hinweist, dass der Fahrer die Ware nicht laden wollte. Es wird völlig ignoriert, dass der Fahrer die Verantwortung trägt und keine Wunder vollbringen kann. Nicht jedes Gut kann unverpackt speditiert werden, der Versender hat durchaus auch seine Pflichten.

4. Kontrollen durch die Polizei

Dass wir Schweizer alles perfekter können (oder wollen) als die andern, das ist insbesondere auch bei unserer Polizei feststellbar. Stete Kontrollen auf unseren Strassen und „Jagd“ auf die arbeitenden Chauffeure, das hören wir länger je mehr. Ein Frust unter den Chauffeuren macht sich tatsächlich bemerkbar. Verkehrs-Sicherheit in Ehren, aber es scheint, dass vermehrt Schikane als Sicherheit die Ursache dieser Kontrollen gilt. Unsere tüchtigen Chauffeusen und Chauffeure sind verantwortungsbewusste Berufsleute, die alles daran setzen ihre Arbeit korrekt zu verrichten.

Dass die Ladungssicherung von der Polizei kontrolliert wird, das wurde schnell bekannt und jedermann hält sich in eigenem Interesse an diese Vorschrift. Leider ist die Beurteilung der Ladungssicherung von Chauffeur und Gendarm nicht immer eindeutig, weshalb ich an die Exekutive appelliere, bei der Bewertung vernünftig zu bleiben. Im Nachhinein ist es bedeutend einfacher zu beurteilen, ob die Sicherung gut oder weniger gut gemacht wurde. Vergessen Sie nicht, die Bussen, die bei beanstandeter Ladungssicherung ausgeteilt werden sind massiv und lösen enormen Frust aus. – Wenn wir als Unternehmer, für jede Nachlässigkeit oder Fehler unserer Chauffeure gleich Bussen erteilen würden, wir hätten schlicht keine mehr. Und schliesslich passieren in jedem Büro auch Fehler, die kaum automatisch eine Busse auslösen. Es wird immer wieder „schwarze Schafe“ geben, aber die meisten unserer Berufsleute sind doch tatsächlich, tüchtige, vernünftige Chauffeure, die einen tollen Job erledigen, für die Versorgung und Entsorgung unseres Landes.

Setzen Sie sich auch mal in die Lage der Chauffeusen und Chauffeure, sie haben nicht immer 10 oder 20 leere Paletten bei sich, damit sie die Ladung korrekt nach Theorie versperren können. Schliesslich müssen wir unsere Hauptaufgabe erfüllen, den eigentlichen Transport der Güter.

Dass die Kontrollen auch den Zeitplan durcheinander bringen, wenn diese täglich mehrmals erfolgen, das ist mehr als nur ärgerlich. Sicherheitsbewusstsein, da haben wir Verständnis – aber Kleinlichkeiten, das verärgert die Chauffeure. Hiezu gehört auch das Gewicht, die Achslast und die Problematik bei den Lieferwagen mit 105 kg Toleranz, notabene inkl. Chauffeur, ADR Ausrüstung, Bindematerial und Hubwagen !!!!

5. Ladungssicherung – für einen Profi kaum ein Problem

Wie erwähnt, es liegt in unserem eigenen Interesse, neben vielen Aufgaben und Vorschriften, sowie Terminvorgaben, die ein Chauffeur zu erfüllen hat, auch dem Thema Ladungssicherung unsere Aufmerksamkeit zu schenken. Gesunder Menschenverstand bei der Beurteilung der Ladungssicherung ist allerdings zwingend.

Die Branche hat auch auf diesem Gebiet einen Quantensprung gemacht. Die Sensibilität wurde geschaffen, Zurrmittel werden dem Fahrer zur Verfügung gestellt, Antirutschmatten sind inzwischen etabliert und Sicherheitsbewusstsein ist keine Phrase mehr. Mit laufender Schulung (intern oder extern) und anhand von Beispielen in der Praxis werden wir unsere wichtige Aufgabe erfüllen – Sicherheit im Strassenverkehr, Sicherheit für den Menschen – und Dienst am Kunden.

Die Kreisel-Manie (Mini-Kreisel), die in der Schweiz explodierte, löst unweigerlich und unbewusst eine korrekte Ladungssicherung aus. So müssen Sie sich nicht wundern, wenn beladene LKW um einen Kreisel schleichen, weil dieser nicht nur einen minimalen Radius hat, mit Signaltafeln direkt am Strassenrand bestückt ist, sondern zusätzlich nach „ausser“ hängt. Sie wissen bestimmt was ich meine, aber die Schweizer Strassenplaner haben schliesslich ästhetische, anstatt pragmatische Vorstellungen von Kreiseln. Schliesslich sind es ja die Chauffeusen und Chauffeure, welche sich um diese Schikanen kämpfen müssen, insbesondere bei Spezial-Transporten. Hier wäre zu empfehlen, wenn auch Planer einmal solch einen Schwertransport begleiten würden.

6. Zusammenfassung

Die Ladungssicherung ist ein echtes Thema, dessen wir Unternehmer uns bewusst sind und mit dem nötigen Respekt angehen. Dies zur Sicherheit unserer Leute, zur Sicherheit im Strassenverkehr und nicht zuletzt, zur Sicherheit für unsere Kunden. Dies verursacht jedoch Mehrkosten, welche sich allerdings durch Schadensminimierung positiv bemerkbar machen müsste.

Gegenseitiges Verständnis bei der Umsetzung und Auslegung der Ladungssicherung ist vonnöten – Bussen sind aber nicht immer das heile Mittel zur Verbesserung. Stete Anweisung und Anmahnung, sowie interne oder externe Schulung mit Praxisbezug sollen sensibilisieren und den Zweck erfüllen.

In diesem Sinne sehe ich auch die baldige Vorschrift für Sicherheitsgurten im LKW. Grundsätzlich kann ich den Gurt akzeptieren, so wie ich ja im PW diesen auch montiere. Ob im städtischen Bereich mit dem LKW, wo wir ja höchstens 50 km/h fahren dürfen, dieser Gurt tatsächlich Sinn macht, da bin ich mir nicht so sicher. Denn oft fahren unsere Chauffeure nur ein paar Häuser weiter und der Fahrer muss wirklich mal aus dem Fenster lehnen, damit er mit seinem grossen Gefährt den Überblick behält. Und umgekippte Lastwagen habe ich in der Stadt tatsächlich noch nie gesehen.

Sicherheit in Ehren, oder vermute ich zu unrecht, dass damit einmal mehr eine willkommene Bussen-Quelle sprudeln soll. Das dürfte nicht sein – Gesetz hin oder her.

Ich wünsche Ihnen meine Damen und Herren, aber auch unseren Chauffeusen und Chauffeuren alles Gute und eine unfallfreie, sichere Fahrt.

Heini Egger