

Der Mensch. Ladungs(un)sicherheitsfaktor Nummer Eins.

05.07.2010, 08:28 | Logistik & Transport

Pressemitteilung von: *Braun Ladungssicherungssysteme*
Presseagentur: *Hans Haller Kommunikation, Stuttgart*



Zurrute spannen ist mit dem BRAUN SpannControl kinderleicht. Es werden nur 15 daN Handkraft statt 50 daN benötigt.

Grenzen, Chancen und Perspektiven neuer Ladungssicherungssysteme. Wie wird die „Risikomethode Niederzurren“ sicherer?

Ist der „Faktor Mensch“ für die Aufgaben der Ladungssicherung gerüstet? Ein klares Nein, sagt die Statistik. Stichproben belegen, dass gerade mal 20% der kontrollierten Fahrzeuge keine Mängel bei der Ladungssicherung (Niederzurren) aufweisen. Eines der Probleme ist, dass zum Bedienen einer Spannratsche sehr viel Kraft benötigt wird. So wird in den seltensten Fällen vom Bedienpersonal die vorgeschriebene Handkraft (SHF) von 50 daN erreicht. Abhilfe verspricht das patentierte SpannControl System der Firma Braun Ladungssicherung, Neumarkt. Mit einem effektiven Kraftaufwand von nur 15 daN wird laut Herstellerangaben die vorgeschriebene Handkraft (SHF) von 50 daN erzielt. Weniger Kraftanstrengungen heißt aber auch weniger gesundheitliche Belastungen für die Fahrer.

„Fundiertes Halbwissen“ und andere Risikofaktoren

In der Praxis zeigt sich, dass nur ein Bruchteil der LKW keine Mängel bei der Ladungssicherung (Niederzurren) aufweist:

- * 70% der kontrollierten Fahrzeuge sind schlecht oder nicht gesichert
- * 48% haben gravierende Mängel 32 % haben geringe Mängel
- * 20% haben keine Mängel

Die Ursachen mangelhafter Ladungssicherung sind vielschichtig und lassen sich an drei Kernproblemen festmachen:

- * Keine oder unzureichende Organisation „Jeder macht was er will, keiner tut was er soll“.

- * Der Faktor Mensch: Unkenntnis oder „fundiertes Halbwissen“.
- * Ungeeignete oder unzulänglich ausgestattete Fahrzeuge.

Mit Sicherheit wenig Sicherheit an der Ratsche

In den Bereich des „fundierten Halbwissen“ gehört der Umstand, dass die Wirksamkeit des Niederzurrens in vielen Fällen komplett überschätzt wird. Gerade der Einsatz einer konventionellen Spannratsche wird oft falsch eingeschätzt. Ladungssicherungsexperte Sigurd Ehringer: „Zum Bedienen einer Spannratsche wird sehr viel Kraft benötigt. In den seltensten Fällen wird dabei die vorgeschriebene Handkraft (SHF) von 50 daN erreicht. Erschwerend kommt hinzu, dass in der Praxis die Ratsche oft nur nach oben gedrückt werden kann, man kann also nicht sein Körpergewicht „an die Ratsche hängen“. Oder man steht auf der Laderampe und kann die Ratsche mit nur einer Hand bedienen. Das hat zur Folge, dass die angegebene Vorspannkraft (STF) im Gurtband nicht erzeugt werden kann“. Viele Transportleiter und Fahrer sind sich jedoch über die damit verbundenen Sicherheitsrisiken nicht im Klaren. Mit anderen Worten: Niederzurren wird zum latenten Sicherheitsrisiko.

Zwar behelfen sich viele Fahrer mit unterschiedlichsten Hebelwerkzeugen, wie z.B. langen Stangen um die Handkraft an der Ratsche zu erhöhen, doch diese Hilfsmittel haben alle die „Rote Karte“ verdient und sind zudem nicht zulässig. Denn all zu oft werden Ratschen dadurch irreparabel beschädigt.

Entspannt spannen. Niederzurren „im Blindflug“ ist jetzt vorbei

Alles, wie gehabt bei den Herstellern von Ladungssicherungssystemen? Nicht ganz. BRAUN Ladungssicherungssysteme stellt mit seinem patentierten Handkraftmessgerät SpannControl ein System vor, mit dessen Hilfe laut dem Hersteller aus Oberpfalz gerade mal 15 daN Handkraft statt 50 daN benötigt werden. Der Clou: Das Erreichen der geforderten Handkraft von 50 daN wird optisch und akustisch signalisiert. Damit verspricht das System zudem deutlich weniger gesundheitliche Belastungen bei der Ladungssicherung. Denn ganz gleichgültig, ob man an einer konventionellen Ratsche zieht oder drückt, die Kraftanstrengungen sind enorm hoch. Rückenschmerzen sollten darum für viele Fahrer mit dem neuen System also der Vergangenheit angehören.

Interview mit Sigurd Ehringer,
VDI Ladungssicherungsexperte und Gefahrgutbeauftragter

Frage: Es gibt Stimmen, die sagen, dass der Faktor Mensch beim Thema Ladungssicherung nicht mehr Schritt hält. Ist das übertrieben oder stehen wir hier vor einer bitteren Wahrheit?

Antwort: Es verbreitet sich langsam die Einsicht, dass das Thema Ladungssicherung nicht mehr totgeschwiegen werden kann, sondern dass sich alle Beteiligten damit befassen müssen. Das Sichern von Ladung gehört unabdingbar zur Logistik-Kette und verursacht Aufwendungen bezüglich Zeit, Material und Ausbildung. Dies muss bei allen Überlegungen mit einbezogen werden und zwar von Anfang an. Die Hauptverantwortung dafür sehe ich beim Unternehmer. Der muss sich darum kümmern, dass die Abläufe durch entsprechende Planung straff organisiert und damit effizient und kostengünstig werden.

Frage: Aufgrund von Stichproben kann man davon ausgehen, dass gerade mal 20% der LKW keine Mängel bei der Ladungssicherung (Niederzurren) aufweisen. Die Statistiken sprechen also eine ziemlich eindeutige Sprache. Welche Ursachen sehen Sie aus Ihrer Erfahrung? Die Gefahren sind doch eigentlich hinlänglich bekannt.

Antwort: Es ist erstaunlich, dass trotz dieser Quote relativ wenig passiert. Das könnte man sich wie folgt erklären: Angenommen es müssten fünf ungünstige Umstände gleichzeitig zusammentreffen, damit es zu einem Vorfall kommt. Tatsächlich treffen aber immer nur vier in wechselnden Kombinationen zusammen und dadurch bleibt der Vorfall aus, weil der fünfte Umstand fehlt. Das hat aber viel mit Glück zu tun und nicht mit geplantem und organisiertem Vorgehen.

Frage: Es ist ein „offenes Geheimnis“, dass ein Großteil der LKW-Fahrer nicht in der Lage ist, die notwendige

Handkraft von 50 daN und damit die vorgeschriebene Vorspannkraft (STF) im Gurtband zu erzeugen. Ist das Niederzurren gar eine Risikomethode?

Antwort: Das Niederzurren ist tatsächlich die Methode, die am häufigsten angewendet wird, aber den geringsten Wirkungsgrad hat. Sie birgt in sich viele Unsicherheitsfaktoren und die fehlende Vorspannung ist einer davon. Die meisten Fahrer überschätzen die Wirkung, die durch ihren Krafteinsatz entsteht, vollkommen. Ich möchte damit nicht sagen, dass sie sich nicht anstrengen, aber wenn die Ratschenposition in Relation zur Körpergröße des Fahrers ungünstig ist, dann ist es eher unwahrscheinlich, dass die notwendige Handkraft von 50daN erreicht wird. Tatsächlich ist die Ladung dann aber nicht ausreichend gesichert.

Frage: Mancher LKW Fahrer greift dann zu unerlaubten Hilfsmitteln, wie einer langen Stange. Dabei besteht dann jedoch die Gefahr den Gurt zu beschädigen. Kann man den Fahrern einen Vorwurf machen?

Antwort: Not macht erfinderisch und der Zweck heiligt die Mittel, so die Sicht der Fahrer. Tatsächlich werden die Gurte durch die unerlaubten Mittel überdehnt und die Ratschen beschädigt. Den Fahrern kann man hier wohl den geringsten Vorwurf machen, denn sie sind diejenigen, die als erste den Kopf hinhalten müssen. Den Hauptvorwurf muss man den Fahrzeughaltern machen, die es versäumen ein Fahrzeug mit den richtigen und vernünftigen Mitteln auszustatten, um dem Fahrer damit seine Tätigkeit zu erleichtern und ihm mehr Effizienz zu verschaffen.

Frage: Die hier geschilderte Problematik liegt sicherlich zu einem Großteil in den handelsüblicher Ratschen begründet. Die Firma Braun bietet ihr SpannControl System als Lösung an. Konnten Sie schon erste Erfahrungen mit dem System sammeln.

Antwort: Das SpannControll-System verlängert zwar den Hebel der Ratsche, zeigt aber das Erreichen der Handkraft von 50daN an. Damit wird, sachkundige Anwendung vorausgesetzt, verhindert, dass das Gurtmaterial und die Ratsche überlastet wird. Das bringt Vorteile die verstärkt genutzt werden sollten.

Frage: Wie schätzen Sie das SpannControl System hinsichtlich Ladungssicherheit ein?

Antwort: Das Spannkontroll-System sollte dort eingesetzt werden, wo generell aus den Umständen heraus mit hohen Vorspannkräften gesichert werden muss und sich eine andere Ladungssicherungsmethode als wenig zweckmäßig erweist. Vergleichen lässt sich das Spannkontroll-System mit einem Drehmomentschlüssel beim Anziehen der Radmutter. Wenn der Drehmomentschlüssel bei der richtigen Einstellung knackt, ist die vorgegebene Anzugskraft sicher erreicht. Beim Niederzurren eben die erforderliche Handkraft von 50daN

Frage: Haben wir also den lange geforderten Durchbruch? Antwort: Das Spannkontroll-System ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung in der sich lange Zeit nichts getan hat. Es wird bestimmt zum Nachdenken anregen, nach weiteren Lösungen zu suchen die längst überfällig sind.

Frage: Es gibt Experten, die fordern, das SpannControl System für die Transportbranche durch die BGs besonders fördern zu lassen. Was halten Sie davon?

Antwort: Grundsätzlich bin ich kein Freund von Fördermaßnahmen, weil damit auch häufig unsinnige Dinge forciert werden, nur weil es Geld dafür gibt. In der Wirtschaft gibt es genügend negative Beispiele. Im vorliegende Fall sehe ich jedoch die Sachlage anders, weil das SpannControl System als sinnvoller Ausrüstungsgegenstand zu betrachten ist, der bei richtiger Anwendung, unter den passenden Rahmenbedingungen, die allgemeine Sicherheit im Straßenverkehr positiv beeinflusst.

Über Sigurd Ehringer

Sigurd Ehringer ist VDI-zertifizierter Ausbilder für Ladungssicherung, Gefahrgut-Beauftragter und seit 1996 Berater/Ausbilder/Trainer in der Logistik. Sigurd Ehringer ist bekannt als Fachbuch-Autor zum Thema Ladungssicherung. Mehr unter <http://www.se-logcon.de>

Portrait

Die Braun GmbH, Neumarkt wurde 1929 gegründet und bietet ein umfangreiches Zurrmittel-Programm für die Transport- und Ladungssicherung: von der Anti-Rutsch-Matte bis hin zum Zurrgurt. Mit der von Braun entwickelten Langhebelratsche Gigant ließ sich erstmals mit geringer Handkraft eine hohe Vorspannkraft von 540 daN erzielen. Dies erhöht in der Praxis den Anpressdruck beim Niederzurren deutlich. Mit der, aus der Grundlagenforschung abgeleiteten, Trans2G Gurtumlenkung kann die Kantenreibung praktisch auf Null reduziert werden: Vorspannkraften gehen nicht mehr verloren. Mit dem patentierten Handkraftmessgerät SpannControl, wird nicht nur die vorgeschriebene Handkraft von 50 daN (SHF) optisch und akustisch angezeigt, obendrein werden gerade mal 15 daN (SHF) Handkraft statt 50 daN (SHF) benötigt.

Für alle Verzurrssysteme bietet Braun bemaßte Hakenzeichnungen, die es dem Anwender einfach machen, die passenden Haken zu vorhandenen Zurrpunkten zu finden. Für die innerbetriebliche Logistik werden Verzurrssysteme und Logistikgurte für lose Güter auf Paletten angeboten, die teure Umverpackungen oder Umreifungen überflüssig machen. Im Bereich der Hebetchnik werden Anschlagketten, Hebebänder und Rundschnellen offeriert mit Nenntragfähigkeiten bis zu 10.000 kg. Dazu kommen besondere Sonderausführungen wie Fassheber, Berge- und Möbeltragegurte sowie Bandschnellen.

Neben der Herstellung von Zurrmitteln, werden praxisnahe Schulungen und die kostenlosen BRAUN Zurrmittelrechner SecureTrans im Internet angeboten. Die Braun Zurrmittelrechner SecureTrans können kostenlos in der ProfiVersion 4.1 und in der Einsteigerversion 3.3 herunter geladen werden. Alternativ gibt es den Zurrmittelrechner als kostenlosen "Rechenschieber".

News-ID: 444682 • Views: 2520 (Stand: 12.10.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/444682/Der-Mensch-Ladungsunsicherheitsfaktor-Nummer-Eins-.html>