



Alles ok: Sogar Großzettel Nr. 9 hat eine dicke Umrandung und einen weißen Außenrand.

Sicherheit geht vor

KONTROLLE Eine sichere Beförderung gefährlicher Güter, das wollen alle. Doch wie sieht die Wirklichkeit aus? Ein Rundgang durch einen Betrieb in Düsseldorf zeigt, wie die Praxis mit den Gefahrgutvorschriften umgeht.



Verbesserungswürdig: Karton steht zwischen Fass und Bordwand, Zwischenraum ist leer.

Peter Menke ist seit 1987 für Gefahrguttransporte beim Düsseldorfer Henkel-Konzern zuständig. In seinem Team arbeiten 16 Mitarbeiter, um die Vorschriften weltweit umzusetzen: Entwicklung und Einkauf von speziellen Gefahrgutverpackungen, Erfassung und Umsetzung von Gefahrgutvorschriften für den weltweit tätigen Henkel-Konzern, Erstellung von Anweisungen für die beauftragten Personen, Entwicklung eines IT-Programms für die gesamte Gefahrgut-Logistik und vieles mehr. Menke ist „Mann für alles“ und arbeitet auch in vielen Gremien mit, wo er seine praktischen Erfahrungen einbringt. Es ist für ihn wichtig, dass die Vorschriftengestaltung nicht nur von Juristen erfolgt, sondern praxisorientiert formuliert wird

(siehe Kasten auf S. 22). Täglich werden in Düsseldorf etwa 25 Fahrzeuge beladen. Das sind Tankfahrzeuge, Tankcontainer, Stückgutfahrzeuge sowie Transporter, die so genannten Sprinter. Alle Fahrzeuge werden zunächst einer Eingangskontrolle anhand einer Checkliste unterzogen. Kontrolliert werden unter anderem

- › ADR-Bescheinigung
- › Ausweis mit Lichtbild
- › Fahrzeugpapiere
- › Schutzausrüstung
- › technischer Zustand des Fahrzeugs einschließlich Bremsen und Reifen
- › Sauberkeit der Ladefläche
- › Mittel für die Ladungssicherung einschließlich Vorhandensein von Lastanschlagpunkten.



Streng: Fahrzeuge mit Großzetteln ohne dicken schwarzen Rand dürfen nicht losfahren.



Die Ladungssicherung wird stets anhand von Fotos dokumentiert.



Wie sieht's vorne aus? Der Werkschutz prüft auch hinter den gut gesicherten IBC.

Kontrolle auf Plausibilität

Ist alles in Ordnung, händigt der Werkschutz die Beförderungspapiere aus und der Fahrzeugführer fährt zur Beladestelle. Die Checkliste, die er bis zur Beladestelle mitführt, enthält einen Vermerk, dass das Fahrzeug beladen werden kann. Alle Fahrzeuge werden bei der Ein- und Ausfahrt gewogen – das System kontrolliert die zulässige Beladung beziehungsweise den Füllungsgrad und nimmt eine Plausibilitätskontrolle vor, ob die erfolgte Zuladung mit den Angaben im Beförderungspapier übereinstimmt.

Die Ein- und Ausgangskontrollen führt der Werkschutz durch, der bei Gefahrguttransporten im Auftrag der Abteilung des Gefahrgutbeauftragten Peter Menke

handelt. Dessen Genauigkeit zeigt sich, als die Beladung eines Sprinters kontrolliert wird: scheinbar ist alles in Ordnung. Aber Menke ist mit der Beladung nicht einverstanden, weil auf der Palette die leichte Pappkiste an der Bordwand steht und das schwere metallene Fass dahinter. Außerdem stört den Experten der freie Raum zwischen Pappkiste und Fass. Es erfolgt eine Dokumentation der Beanstandung mit Fotos und der Fahrzeugführer muss zurück zur Beladestelle fahren, um alles neu zu sichern. Übrigens hatte der Transporter die orangefarbenen Warntafeln aufgeklappt, obwohl die höchstzulässige Menge nach 1.1.3.6.3 ADR nicht überschritten war. „Eine reine Vorsichtsmaßnahme“, so Peter Menke,

„auch müssen die Fahrzeugführer immer eine Schutzausrüstung mitführen.“ Wenn keine vorhanden ist, muss sie im gegenüberliegenden Autohof erworben werden.

Mit Rutschmatten und Sperrbalken

Nächstes Beispiel ist die Kontrolle eines Fahrzeugs mit Großpackmitteln (IBC). Auch hier sieht alles sehr gut aus. Rutschmatten unter den Füßen und Sicherung mit Sperrbalken, die seitlich an den Bordwänden festgeklemmt sind. Doch was befindet sich hinter den IBC? Der Kontrolleur steigt auf die Ladung: „Alles in Ordnung“. Der Fahrzeugführer kann sich die Fahrzeugpapiere im Büro des Werkschutzes mit dem Ausfuhrvermerk abholen.



info@vtg.com • www.vtg.de

VTG auf der Messe „transport logistic“
in München vom 4. bis 7. Juni 2013








Abteilung Risk Assessment

Peter Menke ist Chef der Abteilung „Risk Assessment für Gefahrguttransport“. Risk Assessment betrifft zu circa 50 Prozent das Klassifizieren von Gefahrgütern und zu 50 Prozent das Auslegen der Gefahrgutvorschriften. In einer Datenbank wird festgelegt, unter welchen Bedingungen die Henkel-Produkte befördert werden dürfen. Dies gilt für alle Rezepturen weltweit.



Mit 16 Mitarbeitern sorgt Peter Menke für sichere Gefahrguttransporte bei Henkel.

Auch ist die Abteilung für die Konzeptionierung der Gefahrgutdatenbank verantwortlich. Schon in den 90er-Jahren wurden die Vorschriften von ADR, RID, IMDG und IATA-DGR „digitalisiert“. Damit bestand die Möglichkeit, Vorschrifteninterpretationen programmieren zu lassen. Seitdem haben Peter Menke und sein Team die Datenbank permanent weiterentwickelt (z. B. konnten Trennvorschriften bei der Auftragsbearbeitung elektronisch ermittelt werden).



Heute arbeitet das Unternehmen mit Software von SAP. Gemeinsam mit diesem Großanbieter hat man das System so fortgeführt, dass eine weltweite elektronische Gefahrgutabwicklung möglich ist. Eine weitere Aufgabe der Abteilung besteht darin, die

Vorschriftenentwicklung zu beobachten und so weit wie möglich mitzugestalten (über die Chemieverbände VCI und CEFIC). Die Prozessverantwortlichen (ehemals beauftragten Personen) werden rechtzeitig vor Vorschriftenverkündung über die neuen Verordnungen informiert und auf deren Umsetzung vorbereitet. Danach finden Unterweisungen aller Mitarbeiter statt. Natürlich nur in Deutschland. In anderen Ländern machen das die dort verantwortlichen Personen.

Ein wesentlicher Bestandteil der Aufgaben besteht in der Beratung der beauftragten Personen (Prozessverantwortlichen). Diese findet auch im Rahmen der Tätigkeit von Peter Menke als Gefahrgutbeauftragter statt. Allerdings berät die Abteilung Menke auch ausländische Kolleginnen und Kollegen sowie bei Bedarf Logistikdienstleister und Kunden.

Verbandsarbeit ist wichtig

Peter Menke hält Verbandsarbeit für sehr wichtig, denn nur so könne man Expertisen international einbringen und Probleme gemeinsam angehen. Man sehe die Entwicklung der Vorschriften und könne das Unternehmen rechtzeitig auf die neue Situation vorbereiten. Hier, so Menke, werde ein Teil an Transportsicherheit produziert, indem in Arbeitskreisen Leitfäden zur Lösung von Gefahrgutthemen bereitgestellt werden. Mit der Verbandsarbeit werde also nicht nur Lobbyismus betrieben, man trage auch zur Transportsicherheit und praxisingerechten Vorschriftenentwicklung bei. Peter Menke rät deshalb zur aktiven Mitarbeit der Experten aus den Unternehmen der chemischen Industrie sowie auch anderer Fachbereiche wie etwa der Logistikbranche in ihren Verbänden. Zusammen mit der Prüforganisation Dekra führt man für verschiedene Produkte Ladungssicherungstests durch. Getestet wird die Stabilität der Ladeeinheit. Danach werden Ladungssicherungsmaßnahmen erarbeitet und durch Fahrttests geprüft. Die Maßnahmen, die geeignet sind, werden den Verantwortlichen als Ladungssicherungskonzept vorgeschlagen und von ihnen an der Ladestelle eingeführt.

Die Mitarbeiter erhalten vor Ort eine entsprechende Schulung. Die Leiter der Ladestelle sind verantwortlich, diese Schulung durchzuführen zu lassen. Einer der Henkel-Ingenieure führt auf Anforderung die Schulung praxisbezogen durch. Er macht auch die Ladungssicherungstests mit Dekra.

Bis vor kurzem (er geht Ende Mai in den Ruhestand) leitete Peter Menke den Arbeitskreis Ladungssicherung beim VCI. Nach einem Forschungsvorhaben des Bundesverkehrsministeriums, welches er als Vertreter des VCI begleitete, machte er den Vorschlag, ein Ladungssicherungs-Informationssystem (L-I-S) in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) zu entwickeln. Der AK Ladungssicherung, der sich auch aus Mitgliedern der Verbände DSLV, BGL, VCH und Vertretern der Polizei und des BAG (neu) zusammensetzt, hat seitdem Beispiele aus der Praxis der Ladungssicherung auf der Internetseite der BAM veröffentlicht. Diese Methoden dienen der Entwicklung neuer Sicherungssysteme.

kr

Fisch und Baum mit Freiraum

Ein Tankcontainer, vorgesehen für einen Weitertransport mit der Bahn, wird kontrolliert. Das neue Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe (Baum/Fisch) befindet sich neben dem Großzettel Nr. 9 für „Verschiedene gefährliche Güter und Gegenstände“. Im Container befinden sich „UMWELTGEFÄHRDENDE STOFFE, FLÜSSIG, N.A.G.“ mit der UN-Nummer 3082. Es findet eine Diskussion statt, ob der Großzettel auch einen Freiraum (Rand) zwischen dem dicken schwarzen Strich und der Außenkante haben muss. Argumentiert wird, dass es nicht beanstandet werden sollte, wenn kein Rand vorhanden ist: Das Schutzziel, dass man den Baum mit dem Fisch erkennen kann, sei gegeben.

Gleichwohl lehnt der Werkschutz, der für alle Fälle auch Großzettel vorrätig hält, Großzettel mit dünnerem Strich ab, weil man befürchtet, dass es bei Polizeikontrollen Beanstandungen geben könnte. Peter Menke und der Werkschutz sind allerdings stolz darauf, dass die Polizei kaum Beanstandungen findet und „kontrolliert bei Henkel“ eine für die Fahrzeugführer erfreulich schnelle Weiterfahrt bedeutet.

Museum des Schreckens

Bei gravierenden Beanstandungen, insbesondere wenn das Fahrzeug fahruntüchtig ist, wird die Polizei eingeschaltet, die das Fahrzeug oftmals auch stilllegt. So wurden schon Fahrzeuge mit verschlissenen Bremsklötzen oder gar zerbrochenen Brems scheiben gemeldet. Menke betont jedoch, dass der überwiegende Teil der Beanstandungen im Bereich des technischen Zustandes des Fahrzeugs liegt. Die beanstandeten Exponate (defekte Brems scheiben, heruntergefahren Bremsklötze) werden im Büro des Werkschutzes zur Abschreckung zur Schau gestellt.

Eine Firma mit Weltruf wie Henkel legt großen Wert darauf, dass sie nicht in die Schlagzeilen der Medien kommt. Es wird viel getan, um sichere Transporte zu gewährleisten. Das Team, das Peter Menke im Verlaufe der letzten 25 Jahre aufgebaut hat, und der Werkschutz sorgen dafür, dass diese Sicherheit gewährleistet ist.

Klaus Ridder

Gefahrgutexperte, Siegburg

Für jeden das passende Netz

Der Dortmunder Ladungssicherungshersteller Dolezych bietet Ladungssicherungsnetze samt tabellarischer Übersicht an, die die Auswahl des richtigen Netzes erleichtern. Dank der sogenannten „Dolezych-Einfach-Methode“ entfallen komplizierte Berechnungen für die korrekte Sicherung der Ladung.

Ladungen aus verschiedenen Gütern, wie zum Beispiel inhomogene und schwere Güter in unterschiedlichen Messungen, stellen besondere Anforderungen an die Ladungssicherung. Der „Einfach-Unterschied“ auf der Oberfläche, wie heterogene Ladungen zu handhabt werden, ist mit herkömmlichen Ladungsmitteln wie beispielsweise Gurten nur schwer in den Griff zu bekommen.

Als zuverlässiger Allrounder bieten sich hier Ladungssicherungsnetze aus Kunststoff an. Aber nicht wie vor ist die Auswahl eines passenden Ladungssicherungsnetzes für den Anwender sehr kompliziert. Denn die wichtigsten Fragen, welches Ladungsgewicht mit einem Ladungssicherungsnetz überträgt werden können und welches Netz für den jeweiligen Fahrzeugtyp wie LKW, Printer, Transporter oder Kombi geeignet ist, werden von vielen Anbietern nicht beantwortet.

Korrekte Ladungssicherung leicht gemacht

Der Dortmunder Ladungssicherungshersteller Dolezych hat deshalb eine komplette Produktfamilie entwickelt und mittels einer Tabelle die Übersicht über die Auswahl zum Inderspiel gebracht. Der Anwender kann nun ganz einfach das passende Netz für seinen Fahrzeugtyp finden. Die Ladungssicherungsnetze und die passende Zubehör sind auf zweifelhafte Sicherheit geprüft.

Rundumge hierfür ist die erwähnte „Einfach-Methode“ zur Ladungssicherung, die für die Ladungssicherungsnetze definiert wurde. Damit entfallen die komplizierten Berechnungen, um die korrekte Ladungssicherung zu ermitteln.

In wenigen Schritten zum richtigen Ladungssicherungsnetz!

Wesentliches der Fahrer zur Auswahl des richtigen Ladungssicherungsnetzes wissen muss, ist der verwendete Fahrzeugtyp und dessen zulässige Gesamtmasse (zum Beispiel Gesamtgewicht mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu zwei Tonnen).

In diesen Angaben sind die in der Tabelle angegebenen einfache die für diesen Fahrzeugtyp geeigneten Ladungssicherungsnetze ermitteln. Die Ladungssicherungsnetze sind genau für den jeweiligen Fahrzeug-



DoKEP-Ladungssicherungsnetze gibt es für jeden Fahrzeugtyp

olezy h

typ geeignet. Nur korrekten Ladungssicherung muss das so ausgewählte Netz nur noch über die Ladung gelegt und mit den zum Netz dazugehörigen Schnellspannern verzurrt werden. Damit ist das Ladungsgewicht ist zum Maximum im LKW oder dem Fahrzeug korrekt gesichert.

Netz-Klassifizierung nach Fahrzeugtypen

Die Netz-Übersicht klassifiziert die Fahrzeuge in drei Gruppen:

In Gruppe eins finden sich die „Leichtgewicht“-Kombi und Kombi. In Gruppe zwei gehören Kleinwagen wie zum Beispiel Printer. Gruppe drei umfasst die schweren Fahrzeuge für alle Fahrzeugklassen bietet Dolezych passende Ladungssicherungsnetze an.

Die Auswahl der Netze aus der Tabelle ändern und anpassen können Sie für besonders kleine Güter sind kurzfristig lieferbar. Denn Dolezych schöpft dabei aus einem Sortiment von 20.000 Artikeln und einer Expertise von mehr als 75 Jahren in der Ladungssicherungstechnik.

DoKEP-Ladungssicherungsnetze:

- Für jeden Fahrzeugtyp mit passendem Zubehör erhältlich.
- Ohne komplizierte Berechnungen der Kräfte einsetzbar.
- Mit ausführlicher Bedienungsanleitung als Nachweis für die Ladungssicherung.
- Für die maximale Zuladung des Fahrzeuges ausgelegt.
- Mit Etikett nach VDI 2700 Blatt 3.3 „Netze zur Ladungssicherung“.
- Auf die Zurrpunkte im Fahrzeug abgestimmt.

Fordern Sie den Spezialkatalog „DoKEP-Ladungssicherungsnetze“ inklusive Auswahltable kostenlos an. Weitere Infos dazu finden Sie auch unter www.dolezych.de

Lösungen für sichere Ladung

ROWEKO fertigt Zusatz- und Anbauteile für Nutzfahrzeuge und hat eine Vielzahl an Ideen aus Kunststoff im Angebot. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf Produkten rund um das Thema Ladungssicherung. ROWEKO bietet langlebige und praxisnahe Detaillösungen.



Kein Abknicken oder Beschädigen mehr – mit den Transportrohren von ROWEKO lassen sich Langgüter auf dem Fahrzeugdach sicher transportieren

seit Jahrzehnten ist W aus auf-
fen/ . mit einer Vielzahl an Anbauteilen
für Nutzfahrzeuge auf dem Markt etab-
liert.

eben den Standardprodukten wie Werkzeug-
kästen, Tauboxen, Feuerlöscherkästen und
Dokumentenbehälter wurden aus der Praxis
heraus auch Detaillösungen zum Thema
Ladungssicherung entwickelt, die wir hier kurz
vorstellen:

Ladungssicherungsvorrichtung für Benzin- kanister und Gasflaschen

Diese Ladungssicherungsvorrichtung sorgt für
eine schnelle Sicherung von Benzin-
kanistern und/oder Gasflaschen. Sie lappt
fest an der Bordwand montiert, lässt sich die
Ladungssicherungsvorrichtung bei Nicht-
gebrauch platzsparend herunterklappen, bei
Bedarf schnell hochziehen und auf leicht schräger
Stellung arretieren. Sie können in der Stan-
dardversion 2 x 20-l-Blechkanister und eine
11-kg-Gasflasche rutschfest gesichert werden.
Andere Kombinationen sind 3 x 20-l-
Kanister oder 2 x 11-kg-Gasflaschen.

Spanngurtaufroller mit Aufbewahrungstrom- meln

Über lange Zeit hinweg funktionsfähig – das
ist die Anforderung an Spanngurte und
Aufroller. Nur so ist ein sicheres und schnelles
Befestigen der wertvollen Güter im täglichen
Transportverkehr möglich. Dies wird erreicht
durch den Erfindungsgeist von W. Die
Ladungssicherung wird an einer beliebigen Stelle am
Fahrzeug fest verschraubt.

Der abnehmbare Aufroller wird in die Hal-
terung geschoben. Er löst sich leicht in die
Wickelaufnahme gesteckt und in wenigen
Sekunden ist der Gurte sauber und ordentlich
aufgerollt. Zur sauberen Aufbewahrung wird
der gewickelte Gurte einfach in die Wickel-
trommel gelegt. Er bleibt dort in Form und ist
schnell wieder griffbereit. Bis zu 5 Gurte mit
10 m Länge passen in eine Wickelrommel. Auch
für die dazugehörigen Aufroller fertigt W die
passende Wickelrommel.

Transportrohr für Dachträger

egal ob Kupferrohre oder Aluslatten trans-
portiert werden müssen: Eine optimale



Halterung für Benzin-kanister und Gasflaschen

Die Ladungssicherung der Güter erzielt man
durch die Montage eines Transportrohres auf
dem Dachträger. Die Vorrichtung verhindert die
Verfälschung anderer Verkehrsteilnehmer
durch unsichere Ladung oder eine Beschädi-
gung der Ladung durch Abknicken oder
Witterung. Die Transportrohre eignen sich für
jedermann zum sicheren Transport von Gü-
tern auf dem Fahrzeugdach. Dies schafft
außerdem Ordnung und Sicherheit im Innen-
raum.

Als 1-fach- oder aus witterungsbeständigem
Polyethylen (PE), mit einem Durchmesser
von 160 mm bis 250 mm in variablen
Längen, wird das Transportrohr mit den
passenden Leinwandteilen aus Edelstahl auf
dem Dachträger montiert. Kleinerer Gegen-
stände lassen sich mit Hilfe einer Rückhol-
scheibe bequem wieder aus dem Rohr ziehen.

**... und viele weitere gute Ideen aus
Kunststoff „Made in Germany“!
Erhältlich im gut sortierten Fachhan-
del!
Fragen Sie unsere Verkaufsberater
oder fordern Sie den aktuellen
Katalog an.**

ROWEKO Kunststoffverarbeitung GmbH
Hoher Steg 5, D-74348 Lauffen/N.
Tel.: +49- (0)7133-6058
Fax: +49- (0)7133-16144
E-Mail: info@roweko.de
www.roweko.de