

Polizeidirektion Hannover
Spezialisierte Verfügungseinheit
Vorgangsnummer
2005 [REDACTED] -001

30161 Hannover, 27.07.2005
Am Welfenplatz 1a
Tel.: 0511 [REDACTED]
Fax: 0511 [REDACTED]

Sachbearbeiter: Lorenz, Polizeihauptkommissar
Telefon: 0511 [REDACTED]
Fax: 0511 [REDACTED]

Ladungssicherung: Verstoss Fahrer

Verletzte Vorschriften: §§ 22 und 23, 49 StVO i. V. m. VDI Richtlinien 2700ff.

Die Verkehrssicherheit wurde durch die mangelhafte Ladungssicherung wesentlich beeinträchtigt.

Die Weiterfahrt wurde bis zur durchgeführten Ladungssicherung untersagt.

Zugfahrzeug:

SZM MAN, Kennzeichen: DO [REDACTED]

Leergewicht: 7.400 kg, Nutzlast: 10.600 kg, Zul. Gesamtgewicht: 18.000kg

Anhänger:

Sattelanhänger Schmitz, Kennzeichen: DO [REDACTED]

Leergewicht: 7.140 kg, Nutzlast: 27.860 kg, Zul. Gesamtgewicht: 35.000 kg

Zur Ladung:

Ladungsart: Stahlstangen

Wann geladen: 12.07.2005, 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Wo geladen: [REDACTED]

Gewicht/ Menge : ca. 24.792 kg

Zur Ladungssicherung:

Die Stahlstangen waren gebündelt. Die Bündel lagen nebeneinander. Die Ladelücken zwischen den Bündeln waren mit Kanthölzern ausgefüllt (die jedoch nur hineingesteckt und teilweise wieder herausgerutscht waren).

Sie Stangen waren 5 - 6 m lang, so dass 2 Bündellagen hintereinander angeordnet waren.

Hinten gab es auf den unteren Bündeln noch eine 2. Lage, getrennt durch Lagerhölzer.

Sowohl die vordere Hälfte, als auch die hintere Hälfte waren mit je 3 Zurrgurten niedergezurrt.

Zusätzlich hatte der Fahrer vor die obere Lage eine Palette gestellt, die wiederum mit einem Zwischenwandverschluss gehalten werden sollte.

Der Gedanke, Formschluss nach vorn herzustellen, war gut - der Zwischenwandverschluss reicht jedoch nicht, da er maximal 350 daN hält.

Unter den Lagerhölzern hatte der Fahrer zum Teile Antirutschmatten gelegt und wollte diese auch unter die Bündel legen.

Der Verloader sagte jedoch, dass das nicht nötig sei.

Hier irrte der Verloader:

Wenn überall Antirutschmatten verwendet worden wären, hätten die 6 Zurrgurte ausgereicht (bei der Annahme, dass die Ladelücken dauerhaft ausgefüllt geblieben wären).

So war erheblich zu wenig gesichert.

Es war auch fraglich, ob die Stirnwand das Gewicht der Ladung halten kann:

Bei einem Gleitreibbeiwert von 0,2 (mehr konnte es hier nicht sein bei blankem Stahl auf Holz), muss die Stirnwand 60% des Ladungsgewichtes halten können, bei 24.792kg sind das knapp 15.000 kg.

Eine über den Halter angeforderte Herstellerbescheinigung ergab, dass die Stirnwand lediglich die Mindestanforderung der EN 12 642 erfüllt, also 5.000 kg.

Herr [REDACTED] vom Hersteller des Sattelanhängers Schmitz-Cargobull erklärte mir zusätzlich, dass es sich hier um eine punktuelle Belastung handele (Ladungshöhe im vorderen Bereich 24 cm), die 5.000 kg sich jedoch auf die gesamte Fläche der Stirnwand bezogen haben.

Daher konnte auch das Buchtlasching nicht ausreichen, weil es nur die Sicherung zur Seite übernimmt.

Hier hätten nach 2 Zurrgurte in Form eines Kopflaschings um die Stirnwand gezogen werden können, damit die Stirnwand stark genug ist.

Die Ladung wurde mit Buchtlasching nachgesichert, sowie Kopflasching nach hinten.

Einer der 6 benutzten Zurrgurte war ablegereif wegen Beschädigungen

Es wurden Ratschen mit STF - Werten von 250 daN und 400 daN benutzt.

Der Halter

sorgte nicht für ausreichendes Ladungssicherungsmaterial, setzte ein weniger geeignetes (ohne verstärkte Stirnwand) ein, und der Fahrer hatte keine Schulung in Ladungssicherung erhalten.

Der Verloader

überprüfte die Ladungssicherung nicht vor Abfahrt des Zuges, so hätte die Ladung nicht transportiert werden dürfen. Insbesondere hätte die Verwendung von Antirutschmatten gefordert und nicht abgelehnt werden sollen.

Weiteres siehe Ladungssicherungsberechnung und Bildbericht.

Lorenz, PHK