

Bericht

über die
Mitgliederveranstaltung des KLSK e.V.
am 25. und 26. März 2011 in Saarbrücken

Themen

Vorschriftenkonforme Verladung von Stahl
EN 12195-1:2010 Gegenüberstellung VDI 2700
Verladung überbreiter Bleche
Zertifizierung von Ladungssicherung
Das Ordnungswidrigkeitenverfahren
Vorstellung der Kontrollen der Ladungssicherung in Luxemburg

Auch in diesem Jahr konnte sich der KLSK über eine sehr gut besuchte Veranstaltung erfreuen. Sie fand in Saarbrücken statt. Organisiert wurde diese Versammlung vor Ort von den Mitgliedern Harald Seifert und Salvatore Mattina. Insgesamt besuchten knapp 95 Mitglieder und einige Gäste die Veranstaltung.

Am Donnerstag erfolgte zunächst die Begrüßung durch den Vorsitzenden Manfred Sommer und im Anschluss daran die Vorstellung des Programmes. Harald Seifert stellte kurz den Ablauf des Besuches in der Dillinger Hütte vor.

Es folgte ein einleitender Vortrag durch Herrn Werner Bettinger von der Dillinger Hütte.

Er referierte über eine vorschriftenkonforme Verladung. Dabei ging er auf die Erstellung einer Betriebsvorschrift ein, die dem Verlader als betriebliche Anweisung dienen soll. Herr Bettinger beschrieb verschiedene Mechanismen, in denen die Einhaltung und das Verstehen dieser innerbetrieblichen Vorschrift überprüft werden. Danach wurde die Dillinger Hütte in einem kurzen Film vorgestellt.

Bevor die gesamte Versammlung mit drei Bussen zu einer Besichtigung der Dillinger Hütte fuhr, wurden die Mitglieder und Gäste des Vereins von Herrn Georg Jungmann, Staatssekretär des saarländischen Innenministeriums, begrüßt. Er ließ es sich nicht nehmen, das ehrenamtliche Engagement der Vereinsmitglieder lobend zu erwähnen und hob die Bedeutung der Ziele des Vereins im Kontext eines „Leitbildes Sicherheit“ für den Straßenverkehr hervor.

Die Besichtigung der Dillinger Hütte erfolgte in drei Gruppen. Eine Gruppe wurde mit dem Bus durch das Werk, welches die Größe einer kleinen Stadt hat, gefahren, um dann den Weg vom Erz zum flüssigen Eisen zu beobachten. Auch wurde das Walzwerk besichtigt, wo die noch glühenden Brammen zu Blechen gewalzt wurden.

Den Verladern wurde vor Ort beim Laden von Grobblechen über die Schulter geschaut. In diesem Betrieb ist die Ladungssicherung auf dem besten Wege. Man kann sie als vorbildlich bezeichnen. Die Tagungsteilnehmer gewannen den Eindruck, dass es sich bei der Verladung der Bleche, deren Stauung und Sicherung um Routine handelt, die mit hoher Perfektion abläuft.

Diverse Ladungen waren extra für die Besichtigung aufgeladen worden. Hier wurde vorgeführt, wie es tatsächlich täglich abläuft; aber auch kleine Fehler wurden eingebaut, um die Teilnehmer der Besichtigung ein wenig zu prüfen! Aber wenn so viel fachkundige Menschen zusammen treffen, dann bleibt natürlich kein Fehler unentdeckt.

Im Anschluss an eine kurze Kaffeepause stellte das Beiratsmitglied Uwe Schöbel den derzeitigen Stand der EN 12195-1: 2010 vor. Er war selbst Mitglied in dem europäischen Ausschuss, in dem diese Norm überarbeitet wurde. Somit konnte er die Entstehung der Norm und die Hintergründe genauestens vermitteln. Leider gab es in Europa aber kein einstimmiges Ergebnis. Drei Länder, darunter auch Deutschland hatten sich gegen diese neue Norm ausgesprochen. Bisher wurde sie in Deutschland noch nicht veröffentlicht.

Herr Martin Orthen zeigte den Mitgliedern auf, wie der KLSK bisher aktiv geworden ist, um die Unzulänglichkeiten der neuen Norm aufzuzeigen. U.a. wurden alle bekannten Sachverständigen des Vereins angeschrieben und um ihre Stellungnahme gebeten.

Der KLSK steht nicht hinter der Norm, da hier offensichtlich physikalische Gesetzmäßigkeiten hinter wirtschaftliche Interessen gestellt werden.

Das Leitbild des Vereins, die Sicherheit im Straßenverkehr, kann nur durch Ladungssicherung auf hohem Qualitätsniveau aufrecht erhalten werden, Rückschritte wie sie in dieser Norm vorgenommen werden, führen hingegen nicht zum Ziel.

Ein Sonnenuntergang wird mit dem zunehmenden „Versinken der Sonne im Meer“ immer schöner, ein Sicherheitsleitbild hingegen muss sein Niveau halten sonst droht ihm der Untergang.

Der Beirat hat der Mitgliederversammlung sein Positionspapier zu dieser neuen Norm vorgestellt, welches den Standpunkt des Königsberger Ladungssicherungskreis e.V. verkörpert. Nach intensiver Diskussion blieb das Papier unwidersprochen und ist inzwischen auf der Internetseite www.klsk.de veröffentlicht.

Der Präsidenten des BAG, Herr Andreas Marquardt hat dem KLSK in einem Brief mitgeteilt, dass das BAG in Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) die Ladungssicherung weiterhin nach den Richtlinien 2700ff des VDI kontrollieren wird.

Weiterhin wurde auch auf ein Schreiben der AG VPA (Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten, eine Runde, bestehend aus den Verkehrsreferenten der Länder) hingewiesen, indem diese schreibt, dass auch die Länderpolizeien nach den Richtlinien VDI 2700ff kontrollieren wird.

Dr. Werner Schmidt von TUL-LOG, Dresden stellte eine Ladungssicherung von überbreiten Blechen vor.

Eine Ladungssicherung durch Niederzurren ist nicht wirklich sinnvoll. Das A + O ist eine erhöhte Reibung mit einem Formschluss in Fahrtrichtung, so dass die Ladung nicht niedergezurrt, sondern nur noch niedergehalten werden muss.

Herr Dr. Schmidt stellte verschiedene Möglichkeiten der Reibungserhöhung dar. Filme von Fahrversuchen unterstützten seinen Vortrag.

Es folgte die Mitgliederversammlung, in der der Vorstand für die Dauer von drei Jahren neu gewählt wurde.

Hier wurde dann auch der „Stand der Dinge“ aus den Fachausschüssen vorgestellt.

Ein neuer Fachausschuss, der die Ladungssicherung im Kleintransporter bearbeiten soll, wurde eingerichtet. Spontan erklärten 17 Mitglieder ihre Bereitschaft zur Mitarbeit.

Mit einem gemeinsamen Abendessen wurde der offizielle Teil des ersten Tages beendet.

Wie jedes Jahr wurde bis tief in die Nacht „Ladungssicherung geredet!“

Der Freitag begann mit einem Vortrag unseres Mitgliedes Andreas Limon und anschließender Diskussion.

Er gewährte einen Blick hinter die Kulissen einer Produktprüfung mit anschließender Zertifizierung. Das Zertifikat ist eine Bescheinigung, dass das Produkt dem Stand der Technik entspricht.

Darin wird das Produkt beschrieben, es wird dargestellt, wie es korrekterweise zum Einsatz kommt, wie belastbar es ist und auf welche Norm sich das Zertifikat bezieht.

Es wurde die Form von Zertifikaten vorgestellt. Sie können in Papierform erstellt werden, aber auch als Aufkleber oder als Etiketten.

Was will man mit den Zertifikaten erreichen?

Es soll dem Anwender helfen, es soll eventuelle Kontrollzeiten verkürzen und den

Unternehmer haftungstechnisch entlasten.

Aber auch die Risiken wurden angesprochen, dass die Zertifikate u.a. unkontrollierbar vervielfältigt werden können.

Nach einer Kaffeepause referierte der Präsidialrichter Dr. Olaf Weber vom Amtsgericht Saarbrücken über das Ordnungswidrigkeitenverfahren. Ein sehr lebhafter Vortrag sorgte dafür, dass der Vormittag vollkommen ausgeschöpft wurde.

Herr Dr. Weber stellte die Grundsätze des Owi-Verfahrens aus der Sicht eines Richters dar. Er erklärte subjektiven und objektiven Tatbestand, welche Beweise wie erhoben werden sollten, und wer im Konzern verantwortlich ist.

Ein sehr informativer Beitrag, insbesondere für die Polizeikollegen im Forum.

Nach der Mittagspause folgte ein Beitrag von Guy Loesch, einem Mitarbeiter der Zollverwaltung Luxemburg.

Im zweitkleinsten Staat der europäischen Gemeinschaft leben etwa 500.000 Menschen. Er ist etwa so groß wie das Saarland.

Hier arbeiten Polizei und Zoll eng zusammen.

Herr Loesch erzählte u.a. von den gemeinsamen Kontrollen des Güterverkehrs von Zoll und der Polizei. Aber es werden auch oft Kontrollen mit den angrenzenden Länderpolizeien gemacht.

Er stellte ein Kontrollmobil vor, bei dem so manchem Kontrolleur die Augen größer wurden. Es handelt sich um ein Sattelkraftfahrzeug, aus dem innerhalb von etwa 20 Minuten eine komplette klimatisierte Überprüfungsstation für den Schwerverkehr wird. Dazu gehört ein kleines Kontrollhäuschen und eine Rampe, auf der die Lkw, bzw. Sattelkraftfahrzeuge auffahren können. Hier können Gewicht von bis zu 60t gehoben werden. Ein Hauptaugenmerk wird auf die Technik der Fahrzeuge gelegt.

Daher erklärt sich auch die Hauptbeanstandungsquote, bei der die Technik an erster Stelle liegt.

Ein sehr interessanter Beitrag von einem hochmotivierten Mitarbeiter des Zolls in Luxemburg.

Nach einigen Anschlussdiskussionen wurde die Veranstaltung gegen 15.30 Uhr beendet.

Neu in diesem Jahr war die Gestaltung eines Partnerprogrammes. Mitglieder, die ihren Partner mitgebracht haben, konnten die Partner „abgeben“. Harald Seifert hat ein recht interessantes Partnerprogramm zusammengestellt, welches von den anwesenden Partner und Partnerinnen gern angenommen wurde.

Vielleicht wird das eine Dauereinrichtung bei den künftigen Mitgliederveranstaltungen.

Die nächste Mitgliederveranstaltung findet im März 2012 in Eupen/Belgien statt. Unser Mitglied Raymond Lausberg wird diese Veranstaltung zusammen mit Herman-Josef Bougé organisieren.

In 2012 findet im Herbst auch noch unsere Jubiläumsveranstaltung statt.
Dieses Fest zum 10jährigen Bestehen des Vereins findet im November in Königsberg
statt.