verkehrs RUNDSC))) DIREKT UND ALLES AUS EINER HAND

Damit die Ladung nicht

Ladungssicherung ist nicht nur zum Geschoss wird ein Thema für schwere Lkw die Gesetzmäßigkeiten der Physik gelten auch und gerade für Transporter. Was Fahrer von Sprinter & Co. beachten sollten.

as mit kleinen Nutzfahrzeugen und deren Insassen passieren kann, wenn eine ordentliche Sicherung der Ladung nicht erfolgt, wird von Dekra, TÜV, ADAC oder anderen Organisationen in schöner Regelmäßigkeit bei Crashtests demonstriert: Die Annahme, die Trennwand werde es schon richten, oder der Klassiker "Die Ladung ist so schwer, da verrutscht nichts" erweisen sich als schwere Trugschlüsse, denn die Folgen von Vollbremsungen, Ausweichmanövern oder Unfällen mit ungesicherter Ladung können für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer verheerend sein.

Zurrmittel to go

Bei Transportern erfolgt die Sicherung der Ladung entweder durch Formschluss, Kraftschluss oder eine Kombination aus beidem. Bei der formschlüssigen Ladungssicherung helfen Trennwände, Trenngitter, Netze oder Sperrstangen dabei, die Ladung sicher zu verstauen. Bei der kraftschlüssigen Ladungssicherung kommen Zurrmittel wie Zurrgurte und Zurrnetze zum Einsatz.

In Transportern sind wegen der Zurrpunktfestigkeit von maximal 500 Deka-newton (daN) schon Gurte mit einer Breite zwischen 25 und 35 Millimetern und einer Zurrkapazität (LC) von 750 daN ausreichend. Die Vorspannkraft liegt dann zwischen 200 und 300 daN.

Hersteller Pewag etwa hat unter dem Motto "Ladungssicherung to go" mit sechs Schnellspanngurten bestückte Koffersets im Sortiment, die als ständiger Wegbegleiter für alle, die Ladung in Transportern bewegen, konzipiert wurden. Ein Set enthält vier Zurrgurte à 25 Millimeter (LC 300/600 daN) und zwei Zurrgurte à 50 Millimeter (LC 750/1500 daN): Es gibt zudem eine Variante mit vier Zurrgurten à 50 Millimeter (LC 750/1500 daN) und

13-14/2018 Verkehrseundschau



Sicher verstaute Ladung ist auch in Transportern Pflicht



Zurrmittelset von Pewac

zwei Zurrgurten à 25 Millimeter (LC 300/600 daN).

Oftmals reichen die ab Werk eingebauten Zurrpunkte nicht aus. Daher empfiehlt sich die nachträgliche Installation von Schienensystemen. Das Airline-System bietet dabei eine besondere Anwendungs vielfalt: dank des engen Lochrasters lassen sich viele Sicherungsmethoden einsetzen. Zahlreiche Ladungssicherungshersteller führen Schienensysteme. Fahrzeugeinrichter wie Kögl/Flexmo oder Bott bauen diese nach Kunden-Wünschen ein.

Weniger Zurren dank Antirutschboden

Um den sogenannten Gleitreibbeiwert zu erhöhen, ist auch bei der Ladungssicherung in kleinen Fahrzeugen der Einsatz von Antirutschböden empfehlenswert. Die Firma KCN beispielsweise bietet Dekra-zertifizierte Antirutschböden an. die für verschiedene Einsatzbereiche eigens optimierte Oberflächen mitbringen. Während der Boden mit der Bezeichnung KCN-01 vor allem für geschlossene Laderäume geeignet ist, soll Typ KCN-09 bei offenen Pritschen seine Stärke aussnielen. Boden KCN-13 schließlich ist auf den Transport von leichtem bis mittelschwe rem Stückgut mittels Kastenwagen spezialisiert. KCN-01 und KCN-13 kommen in Plattenform oder können direkt auf die Ladefläche beschichtet werden.

Der Antirutschboden-Spezialist hat seine Produkte übrigens beim Fraunhofer Institut IML und bei drei Speditionen einem Langzeit-Test unterzogen. Der bestätigte, dass die gesetzlichen Vorgaben für die Ladungssicherung erreicht werden. In Fahrtrichtung muss die Ladung nämlich gegen 80 Prozent ihres Gewichts gegen Verrutschen gesichert sein, nach hinten und zu den Seiten mit je 50 Prozent. "Der Feldver-such umfasst den täglichen Transport mit

unterschiedlichen Ladegütern. Damit bieten wir einen wissenschaftlichen Nachweis für die Zuverlässigkeit unserer Produkte", sagt KCN-Marketingleiterin Heike Lange

Pakete ins Regal

Bei der Zustellung von Paketen spricht einiges für den Einbau von Regalsystemen. Die VDI-Richtlinie schreibt für Regale eine Schrägneigung zur Fahrzeugaußenseite vor. Bei waagerecht angebrachten Regalen wird eine Kante in Längsrichtung von wenigstens 40 Millimetern Höhe verlangt. Die Pakete können auf der Regalkante aufliegen, da die Neigung für eine stabile Lage ausreichend ist. Ist weder Schrägneigung noch Kante vorhanden, muss die Ladung über Zurrnetze oder Sperrstangen gesichert werden. Beim Pakettransport gilt die Faustregel: Pakete sollten in den Regalen rechts und links gleichmäßig verteilt werden, besonders schwere Pakete sind auf dem Boden besse:

WKRONE SPARE PARTS O

(I) KRONE

Der Ersatzteil-Service

www.krone-trailer.com

ng des Stammbetriebes mit der

P-Markt bedeuten

VON KRONE

ehen

Bestell-Hotline: +49 5951-209 302

> Mehr zum Thema im Dossier "Ladungssicherung"

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

aufgehoben. In jedem Fall ist eine geeignete Abschlusssicherung notwendig, damit beim Öffnen der hinteren Tür keine Pakete herausfallen können.

Dass Ladungssicherung bei Transportern nicht weniger wichtig ist als bei den großen Nutzfahrzeugen, haben die meisten Flottenbetreiber übrigens mittlerweile verinnerlicht, so die Einschätzung der Dekra. "Die großen Unternehmen, beispielsweise der Kurier- und Expressbranche, arbeiten längst an diesem Thema und unterstützen auch Subunternehmer", so Uwe Hagemann, Fachabteilungsleiter Unfallanalytik von Dekra Bielefeld.

