

Noch häufig unbekannt

QUALITÄTSMANAGEMENT Die Richtlinie VDI 2700 ff Blatt 5 gibt vor, wie die Aufsichtspflicht auch bei der Ladungssicherung gewährleistet werden kann.



Derart unzureichend gesichert, kann sich die Ladung sehr leicht selbstständig machen.

Die Polizeiberichte in den Zeitungen sind voll von derartigen Meldungen: So berichtete am 19. November 2012 ein bekanntes Tagesblatt, dass ein Fahrer diverse Ladungsteile zwar mit Gurten befestigt hatte, aber dennoch Fenster und Türen auf die Fahrbahn fielen und der entgegenkommende Verkehr hineingefahren ist. Sachschaden an zwei Autos jeweils 1.000 Euro.

Was das mit Qualitätsmanagement zu tun hat? Der betroffene Fahrer hat einen Chef, dieser ist Unternehmer, und ein Unternehmer hat seine Aufsichtspflicht zu erfüllen. Das geht jedoch nur, wenn er sein Unternehmen und die Abläufe innerhalb des Unternehmens managt.

Und wenn dieses „Managen“ gut, also qualitativ annehmbar ist, dann kann auch von Qualitätsmanagement gesprochen werden.

Alle Abläufe in einem Unternehmen müssen geplant und organisiert werden, damit effizient, kostengünstig und gewinnbringend gewirtschaftet werden kann. Werden in einem Unternehmen auch Produkte (Hardware) hergestellt, dann gehört der komplette Bereich der Transportphase dazu – die Logistik. Ein Teil dieser Phase umfasst das Vorbereiten der Ware für den Transport, also das Verpacken, das Bilden von Ladeeinheiten und das Sichern in beziehungsweise auf den Transportmitteln.

In Abläufe zerlegt

Eine vielfach unbekannte Richtlinie ist die VDI 2700 ff Blatt 5 „Qualitätsmanagement-Systeme“. In dieser Richtlinie wird die Transportphase in einzelne Abläufe zerlegt und deren Umsetzung beschrieben.

Die einzelnen Abschnitte sind:

- › Anwendungsbereich
- › Begriffe
- › Organisation
- › Bestandteile der Ladungssicherung
- › Ablauf
- › Integration
- › Dokumentation

Im Kapitel 3 „Organisation“ werden die Bereiche Verantwortung, das Übertragen

von Pflichten und die rechtlichen Grundlagen beschrieben. Gerade in diesem Bereich tun sich viele Unternehmen schwer, klare Regelungen zu treffen.

Viel zu häufig findet man auf Lieferscheinen firmenspezifische Regelungen wie „der Fahrer übernimmt die Verantwor-

Arbeitsanweisungen sind wichtig, um die Abläufe mit eindeutigen Regeln zu untermauern.

terung für die Ladungssicherung“. Diese Formulierung hat ein „Gschmäcke“, wie der Schwabe sagen würde, denn sie vermittelt den Eindruck, da wolle sich jemand aus seiner Verantwortung stellen.

Der Gesetzgeber hat den Beteiligten Verantwortung und damit Pflichten auferlegt, die es zu erfüllen gilt. Wer außer dem Verlader hat mehr Informationen zur Ladung und deren Eigenschaften und könnte damit die Abläufe am besten organisieren? Viel zu oft wird diese Problematik zur Seite geschoben mit dem Argument „darauf habe ich doch wieso keinen Einfluss“ und beim Andocken des LKW an der Rampe wird häufig ein „Überraschungs-Ei“ geöffnet.

Produktbezogene Spezifikation

Ein Lösungsansatz ist die produktbezogene Spezifikation der Transportmittel, deren Eigenschaften und Ausstattung. Es genügt nicht zu sagen „ausreichende Sicherungsmittel sind mitzuführen“, sondern es muss klar und deutlich angesprochen werden, welche Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Beladung notwendig sind.

Das betrifft zum Beispiel Schiebeplanen-LKW Code L mit Lochleiste. Hier sind mitzuführen das Zertifikat, pro Zurrpunktpaar ein Gurt mit der Kodierung „STF = 400 daN“ (mindestens zwölf Stück), zwei Kantenschützer pro Gurt und – weil der seitliche Formschluss nicht genutzt werden kann – 36 ARM-Pads 200 x 200 x 8 Millimeter mit $\mu = 0,6$. Alternativ darf auch der Aufbautyp Hamburger-Verdeck mit gleicher Ausstattung beladen werden. Damit hat der Spediteur/Frachtführer eindeutige Angaben, wie das Fahrzeug gemäß § 30 StVO „gebaut und gerüstet“ sein muss. Im Kapitel 4 „Bestandteile der Ladungssicherung“ wird unter dem Punkt 4.4 un-

ter anderem die Thematik „Personal“ behandelt. Mit klaren Worten wird gefordert, dass nur Mitarbeiter beschäftigt werden dürfen, die „körperlich und geistig geeignet sind“, die „ausreichende Kenntnisse in der Ladungssicherung haben“ und „unterwiesen“ sind, damit erwartet werden kann, dass sie ihre Aufgaben „zuverlässig“ erfüllen.

Auch hier zeigt die Praxis, dass in Unternehmen dieser Bereich häufig vernachlässigt wird und erst, wenn es Punkte und Bußgelder gibt, Maßnahmen ergriffen werden. Auch der dort festgelegte Ausbildungsrhythmus „der Unternehmer veranlasst nach Bedarf, mindestens jedoch einmal alle drei Jahre die regelmäßige

Schulung von Personen, die mit Ladungssicherungsaufgaben betraut sind“, ist wenig bekannt. Meistens sitzt dann der „Staplerfahrer Klaus“ in der Ausbildung, aber nicht sein verantwortlicher Vorgesetzter, obwohl dieser der eigentliche Verantwortliche gemäß § 9 (2) OWiG „beauftragte Personen“ ist.

Matrix für den Überblick

Der Lösungsansatz ist eine Ausbildungsmatrix. Darin werden alle Mitarbeiter der Organisationsstruktur gelistet und jedem ist ein notwendiges Ausbildungsmerkmal, versehen mit dem Ausbildungsrhythmus, dem geplanten Ausbildungstermin und einem „Durchgeführt-Hinweis“ zugeord-

Anbieter Ladungssicherung (Auswahl)

Allsafe Jungfalk, Engen	www.allsafe-group.com
Böck Staubschutzsysteme, Trostberg	www.boeck-kg.de
Braun, Neumarkt	www.braun-sis.de
BSW, Bad Berleburg	www.berleburger.com
Cargo Drechsler, Hann. Münden	www.cargo-drechsler.de
Dolezych, Dortmund	www.dolezych.de
Europrotec, Leichlingen	www.europrotec.de
G & H Rothschenk, Aub	www.ladungssicherung-rothschenk.de
GeRon, Bremen	www.geron.de
Globus Drahtseil, Hilden	www.globus-hebetechnik.de
Greiner, Esslingen	www.central-strapping.de
Grönheit & Weigel, Krefeld	www.groenheit-weigel.de
Guspako, Bogen	www.guspako.com
Hanfewolf, Bielefeld	www.hanfewolf.de
Klein, Burbach-Würgendorf	www.klein-seile.de
KTL Ladungssicherung, Kiel	www.ktl-ladungssicherung.de
Load Lok Deutschland, Ahaus	www.loadlok.com
Marotech, Fulda	www.marotech.eu
Nordpack, Isernhagen	www.multi-cargo.com
Rainer, Köln	www.lasitec.de
RUD Ketten, Aalen	www.rud.com
Ruthenbeck, Hemer	www.ruthenbeck.de
Seilerei Naumer, Reutlingen	www.naumer.com
SpanSet, Übach-Palenberg	www.spanset.de
Sternkopf, Crinitzberg	www.sternkopf.de
Thiele, Iserlohn-Kalthof	www.thiele.de
TIP, Beverstedt	www.tip-drahtseile.de
Transport-Technik Günther, Augsburg	www.transport-technik.de
TS, Gevelsberg	www.titgemeyer.de
VTT Industriebedarf, Lahr	www.vtt-group.com
Wadra, Dortmund	www.wadra.com
Winkler, Stuttgart	www.winkler.de
Wistra, Selmsdorf	www.wistra-gmbh.de
Zurrpack, Dornstadt	www.zurrpack.eu



Falsche Ladungssicherung weist oft auf schlechte Planung und unzureichende Schulung hin: die IBC-Blase wird gedrückt, ein Gurt reicht nicht für den Tank, die Bretter können seitlich wandern.



So auf keinen Fall: Ungesicherte Gegenstände können schon im normalen Fahrbetrieb zu gefährlichen Geschossen werden. Leib und Leben der Mitarbeiter sind bedroht.

net. Damit kann sich die verantwortliche Person schnell einen Überblick verschaffen, welche Mitarbeiter noch nicht unterwiesen/ausgebildet sind und was noch budgetiert, organisiert und geplant werden muss.

Das Kapitel 5 „Ablauf“ behandelt die Planung, Durchführung und die Kontrolle der Ladungssicherungsmaßnahmen. Sehr detailliert werden dort die einzelnen Elemente dargestellt. Die beschriebenen Abläufe im Unternehmen zu etablieren, ist eines der wichtigsten Elemente, um Probleme, Reklamationen und Kontrollvorfälle zu reduzieren.

Der Lösungsansatz ist das Zerlegen der Abläufe in kleine, abgrenzbare Scheiben beziehungsweise Teilprozesse, für die jeweils ein Verantwortlicher benannt sein muss. Je nach Produkt, zum Beispiel beim Maschinenbau, muss die Transportplanung bereits in der Konstruktion beginnen. Auf alle Fälle aber in der Produktion. Dort stellt sich etwa die Frage, wie stelle ich sicher, dass keine Verpackungen mit Ablaufdatum in die Verladung kommen. Oder im Lager- und Versandbereich: Wie ist eine beförderungssichere Ladeinheit herzustellen?

Anweisungen erstellen

In unmittelbarem Zusammenhang steht auch das Kapitel 6 „Integration“, denn es behandelt die Thematik „Arbeitsanweisungen“. Ein oft gehörtes Argument, mit dem sich Vorgesetzte dieser Aufgabe entziehen, ist die Aussage: „Die wissen ge-

nau, was sie zu tun haben, es handelt sich schließlich um erfahrene Mitarbeiter.“ Nutzen Sie eine passende Gelegenheit und fragen einen Fahrer, der seit 40 Jahren die Abgase des Vordermannes einatmet, ob er damals (vor 40 Jahren) seine Ladung gesichert hat. Vermutlich wird er wahrheitsgemäß mit „Nein“ antworten.

Die Umsetzung der Richtlinie VDI 2700 ff Blatt 5 ist allen Firmen dringend anzuraten.

Sollte der Vorgesetzte auf diese Erfahrung setzen, sind die Probleme programmiert.

Der Lösungsansatz ist das Erstellen von Arbeitsanweisungen. Sie sind zwingend erforderlich, um die wesentlichen Abläufe mit eindeutigen Regeln zu untermauern. Verpackungs- und Verladeanweisungen bilden die linke und rechte Grenze des Handlungsspielraumes, der im Tagesgeschäft eines Verladeters erforderlich ist. Für besonders sensible Arbeiten mit erhöhtem Risiko, wie zum Beispiel der Umgang mit Gefahrgut, sollten diese Grenzen eher enger als weiter gesteckt werden.

Arbeitsanweisungen bilden auch die notwendige Grundlage für Kontrollen des Vorgesetzten, um seine Aufsichtspflicht zu erfüllen. Wie kann etwas kontrolliert werden, wenn es für das Erkennen von Abweichungen keinen Maßstab gibt? Sollte über die Durchführung von Kont-

rollen kein Nachweis möglich sein, ist der Vorwurf „Verletzung der Aufsichtspflicht“ und „grobes Organisationsverschulden“ nicht weit hergeholt. Es fehlt häufig nur noch der gegebene Anlass, um die Mühlen in Gang zu setzen. Die Verkehrsichte, das damit bestehende erhöhte Unfallrisiko und die Zunahmen der Kontrollen durch die Beauftragten des Gesetzgebers zwingen die Beteiligten zum Handeln.

Das Kapitel 7 „Dokumentation“ beschreibt schließlich die Inhalte eines QS-Handbuchs auf der Basis der DIN EN ISO 9001. Es stellt die organisatorische Zusammenfassung aller unternehmensspezifischen Maßnahmen rund um die Ladungssicherung dar. Lösungsansatz: Ein Verlager-Handbuch.

Drei Gründe für Mängel

Aus meiner Erfahrung als Berater und Ausbilder kann ich allen Unternehmen die Umsetzung dieser Richtlinie nur dringend anraten. Meine Kontakte zu Unternehmen in vielen Branchen und unterschiedlichen Größen erbringen die Erkenntnis, dass sich Mängel im Wesentlichen auf drei Säulen abstützen:

- › unzureichende oder nichtvorhandene Organisation der Abläufe,
- › nicht oder nur mangelhaft ausgebildete Mitarbeiter und
- › fehlende oder lückenhafte Kontrollen.

Sigurd Ehringer

Logistikberater, Thaining