

Besser sichern geht immer

NORMEN Das ADR 2013 verweist bei der Ladungssicherung auf die Norm EN 12195-1:2010, deren Anforderungen niedriger sind als die der VDI-Richtlinie 2700. In der Praxis dürfte sich aber zunächst wenig ändern.

Es ist nur ein kurzer Satz in einem kleinen Unterkapitel des neuen ADR – der dennoch schon zu großen Diskussionen geführt hat. „Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten als erfüllt, wenn die Ladung gemäß der Norm EN 12195-1:2010 gesichert ist“, steht im Kapitel 7.5.7.1 des ADR 2013, in dem es um die Handhabung und Verstaueung gefährlicher Güter auf Fahrzeugen und in Containern geht.

Erstmals nimmt das Regelwerk an dieser Stelle Bezug auf eine Norm zur Ladungssicherung. Einige Fachleute befürchten nun, dass durch diese Formulierung die Sicherheitsanforderungen beim Gefahrguttransport aufgeweicht werden könnten. Denn bislang war in Deutschland die VDI-Richtlinie 2700 ff das Maß aller Dinge, und die setzt in einigen Punkten deutlich strengere Maßstäbe als die EN 12195-1:2010, auch als Sicherungskräfte-norm bekannt (wir berichteten mehrfach).

Tatsächlich kommt man bei Berechnung der erforderlichen Zurrkräfte nach der neuen Norm in der Regel mit weniger Zurrmitteln als nach der VDI-Richtlinie aus. Man könne aber nicht von vornherein sagen, so ist von Experten zu hören, das Sicherheitsniveau sei niedriger. Es sei im Einzelfall anhand der individuell zugrunde zu legenden Parameter, insbesondere der verwendeten Reibbeiwerte, nachzurechnen.

Gut eingeführte Methode

Zudem sei zu bezweifeln, dass die neue Norm in Deutschland demnächst flächendeckend angewandt werde. Denn die bisherigen Methoden seien gut eingeführt, die Industrie müsste ihre Mitarbeiter mit großem Aufwand umschulen, und teilweise sei die Ladungssicherung sogar in betriebliche Zertifikate aufgenommen worden. „Ich kann mir kaum vorstellen, dass die verladende Wirtschaft erprobte Sicherungsmethoden sofort umstellen wird. Der Chemiestandort Deutschland



Das BAG wird die Ladungssicherung nach der Sicherungskräfte-norm EN 12195-1:2010 akzeptieren.

wird wohl nicht zuletzt aufgrund der Besonderheiten im Segment Weichverpackungen weiterhin auf seine bewährten Sicherungsmethoden zurückgreifen“, sagte ein bekannter Sicherheitsexperte. Möglich ist dies, da die ADR-Formulierung „Die Vorschriften (...) gelten als erfüllt, wenn...“ die neue Norm als eine Art Mindestanforderung vorgibt. Und da das Sicherungsniveau der VDI-Richtlinie 2700 tendenziell über dem der Sicherungskräfte-norm liegt, kann man auch gefährliche Güter weiterhin nach dieser Richtlinie sichern.

Das bestätigt Horst Roitsch vom Bundesamt für Güterverkehr BAG: „Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte die Ladungssicherung von Gefahrgut weiterhin nach EN 12195-1:2003 berechnen“, erläutert der BAG-Pressesprecher. Denn diese ältere Version der Norm basiert auf der VDI-Richtlinie 2700. Nach seiner Aussage wird das BAG bei Kontrollen von Gefahrgutfahrzeugen die Ladungssicherung nach EN 12195-1:2010 akzeptieren. „Aber besser

gesichert werden darf immer und ist gerne gesehen“, fasst Roitsch zusammen.

Weitere Norm empfohlen

Ob das ab 1. Januar 2013 gültige ADR-Kapitel unbedingt wieder zu ändern sei, wie mehrfach gefordert, müsse die Praxis zeigen. „Falls sich herausstellt, dass es wegen der neuen Norm ernsthafte Defizite bei der Ladungssicherung und damit für die Verkehrssicherheit gibt, sollten die ADR-Regelsetzer ihre Maßnahme korrigieren“, meint Horst Roitsch. Andere Experten empfehlen, zusätzlich die EN 12642 in das Regelwerk aufzunehmen. Nach dieser Norm (Anhang B1) könne man anhand von Fahrversuchen – und unabhängig von zuvor rein rechnerisch bestimmten Dimensionierungen der Ladungssicherung – nachweisen, dass sich die Ladung sicher auf der Lade-fläche hält. Insgesamt lassen die Aussagen der Fachleute vermuten, dass in der Praxis kein Sicherheitsdefizit festzustellen sein wird.

Rudolf Gebhardt