

Block mit Vieren

BIG BAGS Gemeinsam mit dem Gutachternetzwerk Eurosafe und dem Logistikdienstleister Dachser hat die Chemiefirma Clariant ein System zur Sicherung von FIBC entwickelt, das nun zertifiziert wurde.

Big Bags auf der LKW-Ladefläche zuverlässig zu sichern ist eine echte Herausforderung. Die mit Schüttgütern gefüllten Weichverpackungen sind nicht formstabil und geben nach, wenn sie mit Gurten niedergezurrt werden. Zudem kann sich durch die Erschütterungen während der Fahrt das Füllgut verlagern, und anfangs straff angelegte Gurte verlieren ihre Spannung. Auf Pritschen- und Schiebeplanenaufbauten führt dies schnell dazu, dass die Ladungssicherung ihre Wirksamkeit verliert. Ein großes Problem nicht nur bei Kontrollen, sondern für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

FIBC im Gardinenaufleger

Vor diesem Problem stand man auch bei Clariant Produkte (Deutschland), Hauptsitz Frankfurt am Main. Das Chemieunternehmen, Tochter der Schweizer Clariant SE, stellt an zehn Produktionsstandorten in Deutschland eine breite Palette chemischer Spezialitäten her, die mehrere Tausend einzelne Produkte umfasst. Dazu gehört auch Peractive AC white, ein

Bleichaktivator, der in umweltschonenden und energiesparenden Waschmitteln eingesetzt wird. Clariant verpackt diesen Stoff in FIBC mit einem Höchstgewicht von 750 Kilogramm, die anschließend per Gardinenaufleger zum Kunden transportiert werden.

Das neue Blockverfahren garantiert Formschluss über die ganze Länge der Ladung.

Nachdem die Behörden bei Kontrollen dieser Fahrzeuge immer wieder die Wirksamkeit herkömmlicher Sicherungsmethoden bezweifelt hatten, beauftragte die Chemiefirma die GfG Gesellschaft für Gefahrgut im schweizerischen Baden bei Zürich, eine zuverlässige Methode zu entwickeln und von amtlicher Seite zertifizieren zu lassen. Gemeinsam mit der Spedition Dachser, die Personal und Fahrzeuge stellte, und dem internationalen Gutachternetzwerk Eurosafe nahm man diese Aufgabe in Angriff.



Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die palettierten Ladeeinheiten werden, aufgeteilt in Blöcke zu je vier FIBC, mit Hilfe von Zurrgurten und Staugittern in einem nach Code L zertifizierten Trailer gesichert. „Die Big Bags werden in Längsrichtung und quer zur Fahrtrichtung diagonal durch ein formschlüssiges Sicherungsverfahren verspannt“, erklärt Raul Mitter, stellvertretender Geschäftsführer der GfG, der das gesamte Projekt für Clariant betreut hat. Holzgitterkonstruktionen fixieren die hierfür erforderlichen Gurte.

Ein Gutachten der beiden Eurosafe-Sachverständigen Wolfgang Neumann und Goy Duden nennt weitere konkrete Vorgaben. So sind die auf CP1-Paletten mit Folie gestreckten FIBC quer und formschlüssig auf der Ladefläche abzustellen, sowohl vorne wie hinten mit einem Staugitter stabilisiert. Je Viererblock müssen Mehrweg-Zurrgurte LC 2500 Dekanewton nach DIN EN 12195 Teil 2 mit einer Länge von zehn Metern verwendet werden. Um ein Herunterrutschen zu vermeiden, sind die Gurte in die Staugitter einzufädeln. Die Sicherung erfolgt mittels Kopfbuchtlaschung und wird per Diagonalzurren in und entgegen der Fahrtrichtung durchgeführt.

Zur Mitte der Nachbarpalette

Die Gurte müssen bei jeder Vierersektion unter der Mitte der jeweils benachbarten Palette eingehakt werden. Dabei ist ein Steigungswinkel von mindestens 30°, höchstens jedoch 45° einzuhalten. Die Sachverständigen empfehlen deshalb den Einsatz einer Multilochschiene am Fahrzeugaufbau. Schließlich ist am hinteren Ende der Ladung eine zusätzliche Kopfschlinge im unteren Bereich der FIBC anzubringen, damit sich die Ladeeinheiten nicht verschieben.

Gefahrgutexperte Raul Mitter achtet darauf, dass die Gurte genau unter der Mitte der jeweiligen Nachbarpalette eingehakt sind.

FOTOS: CLARIANT, DACHSER



Die Versuchsfahrten fanden auf dem Gelände des Verkehrssicherheitszentrums Bornheim des TÜV Rheinland statt.



Die Gurte müssen in das Staugitter eingefädelt sein; zusätzlich sichert am Ladungsende eine Kopfschlinge im unteren Bereich.

Die FIBC werden zu Viererblocks zusammengefasst und diagonal verzurt.



Methode: Sind die oben aufgeführten Vorgaben erfüllt, ist eine ausreichende Sicherung der Ladeeinheiten per Formschluss gegeben. Insbesondere bescheinigt das Eurosafe-Zertifikat, dass damit keine Verkehrsgefährdung von Dritten vorliegt, keine Gefahr der Beschädigung von Ware und Fahrzeug besteht und auch der Fahrzeugaufbau nicht destabilisiert wird.

Kurzfassung für unterwegs

Clariant kann die Ergebnisse der Tests nutzen und den Fahrern der betroffenen LKW eine Kurzfassung des Gutachtens mitgeben. Bei Fahrzeugkontrollen reagieren die Beamten darauf durchweg positiv: „Das System wird nicht angezweifelt und bleibt unbeanstandet“, berichtet Wolfgang Neumann von Eurosafe. „Es werden sogar Aufnahmen gemacht, um Bildmaterial für polizeiinterne Schulungszwecke zu haben, damit den Beamten beispielhafte Lösungen vorgeschlagen werden können“, ergänzt der Sachverständige aus Hanau.

Rudolf Gebhardt

Besenrein und nicht verdreht

Eigentlich selbstverständlich, aber im Gutachten ebenfalls schriftlich festgelegt: Die Zurrgurte dürfen nicht verdreht sein, um die ordnungsgemäße Handhabung sowie ein einwandfreies Gleiten in den Staugittern zu gewährleisten. Und natürlich ist der Ladeboden vor jeder Beladung besenrein abzukehren.

Die Abnahme dieser Sicherungsmethode fand Anfang April 2011 auf dem Gelände

des Verkehrssicherheitszentrums Bornheim bei Bonn statt. Der TÜV Rheinland, Betreiber des Zentrums, stellte die erforderliche Messtechnik. Versuchsfahrten bestätigten die Wirksamkeit der neuen

Die Fahrer führen eine Kurzfassung des Gutachtens für LKW-Kontrollen mit.

Anzeige



AST.
KUNSTSTOFF-KANISTER
KUNSTSTOFF-FÄSSER

www.ast-kanister.de

