

Sattelaufleger im ISU-System

Nicht kranbare Sattelaufleger auf der Schiene zu transportieren, erfordert besondere Achtsamkeit bei der Ladungssicherung, rät Havariekommissar Peter Widmann.

Der Kombi-Operator Ökombi will mit der Verladung von nicht kranbaren Sattelauflegern eine neue Alternative zur Rollenden Landstraße entwickeln. Möglich wird diese Verlagerung mithilfe des sogenannten ISU-Systems (ISU = Innovativer Sattelaufleger-Umschlag). Im Juni soll der Probelauf zwischen Istanbul und Wels beginnen. Damit wird neben der klassischen RoLa ein zweites Standbein geschaffen. Und sollen – notabene – mehr Lkw von der Straße auf die Schiene kommen.

Die Beförderung nicht kranbarer Sattelaufleger sei mit denselben Risiken behaftet wie der RoLa-Verkehr, gibt Peter Widmann zu bedenken. Er ist beedeter Sachverständiger und CMR-Havariekommissar in Kufstein und gibt potenziellen Verladern einige wichtige Hinweise. Die Risiken bei ISU sind analog zum Straßenverkehr bezüglich Transport-, Betriebs- und Verkehrssicherheit die gleichen. Die Haftungsfrage betrifft Zivil-/Transportrecht CMR und in besonderen Fällen das Strafrecht.

Auf die Kräfte kommt es an

Da das Anforderungsprofil von wirkenden Kräften auf der Schiene teils viel höher liegt als beim Lkw-Straßenverkehr wären für RoLa und ISU zusätzliche Maßnahmen für die Ladungssicherung (LASI) erforderlich:
Straße: nach vorne 0,8 g, nach hinten 0,5 g; zur Seite 0,5 g
Schiene: nach vorne 1,0 g;

nach hinten 1,0 g; zur Seite 0,5 g. Die für den Straßenverkehr gesicherten Fahrzeuge werden bei nicht im Voraus geplantem RoLa-Einsatz in der Regel nicht nachgesichert. Bei Kopf-Verladestellen (z. B. am Brenner) sind die Ladeeinheiten verkehrt am Waggon, mit einer um 50 Prozent zu niedrigeren LASI. Die Bauart-Norm von z. B. Sattelauflegern weist für die meisten im Verkehr befindlichen Fahrzeuge eine Stirnwandbelastbarkeit von max. fünf Tonnen auf. Nach hinten sind Belastungen an den Türen im Bereich von max. 3,1 Tonnen normiert (Gilt jeweils nur bei Formschluss).

Die Berechnung von gängigen Industrie-Handelsgütern auf EU-Paletten in Fahrzeugen mit Siebdruckboden (Reibbeiwerte max. 0,35 u) und 5 t Stirnwand bei 25 t Ladungsgewicht ergebe gegenüber der Straßenanforderung/Lkw ein Plus von 5.000 daN=kg an Sicherungskraft (für Direktsicherungsmaßnahmen) bzw. ein Plus von 14.300 daN=kg an Vorspannkraft (für Sicherung durch Kraftschluss), erklärt Widmann den Sachverhalt.

Was passiert bei Notbremsung?

„Ich sehe ein Risiko bei den Sattelfahrzeugen, die per ISU-System auf die Schiene gebracht werden.“ Diese Einheiten seien im Vergleich zu „kranbaren, von den Bahnen zertifizierten Fahrzeugen“ meist nur für Belastungen im Straßenverkehr gebaut, so der Experte. Dies gilt im Be-



Das von Ökombi forcierte ISU-System

sonderen für Schiebeplanenfahrzeuge nach EN 12642/Code L+XL. Neben der Gefahr von Transportschäden durch Ladungsverschiebung (CMR-Recht) fährt aber auch die Gefahr von Fahrzeugschäden und Beeinträchtigung des Bahnverkehrs nach Schadenseintritt am Waggon mit.

Widmann: „Die Praxis zeigt, dass es auch bei der Bahn regelmäßig zu Notbremsungen kommt, die die fahrdynamischen Kräfte an Fahrzeug/Ladung freisetzen (1,0 g).“

Ein weiteres Gefahrenpotenzial für den Benutzer von RoLa oder ISU sind nach Meinung des Experten die Beförderungsbedingungen und AGB der Ökombi. Darin wird die Ladungssicherung des Ladegutes nach gültigen Normen und Gesetzen verlangt. Die Beförderungsbedingungen sind unaufgefordert zu befolgen. In den AGB, Artikel 5, Beschaffenheit von Ladeeinheit und Gut – Haftung des Kunden wird unter Pkt. 5.1 genau dokumentiert:

Mit der Unterzeichnung des Vertragsformulars verpflichtet sich der Kunde, dass die bestehenden Vorschriften, die von der Beförderung der Ladeeinheit betroffen werden, ebenfalls erfüllt sind.

Pkt. 5.2:

Mit der Übergabe der Ladeeinheit garantiert der Kunde, dass diese und das darin geladene Gut für den KV geeignet sind und alle Anforderungen erfüllen, die für den sicheren kombinierten Verkehr verlangt werden.

Unter dem Begriff „sicher“ ist besonders zu verstehen, dass der Zustand der Ladeeinheit und ihren Gutes einen sicheren Transport erlaubt, insbesondere dass dessen Verpackung sowie Verstauung und Befestigung in der Ladeeinheit an die Besonderheiten des KV angepasst sind.

(Anmerkung: nach vorne/hinten 1,0 g)

Der Transport nicht kranbarer Sattelaufleger auf der Schiene ist mit den gleichen Risiken behaftet wie beim schon bekannten RoLa-Betrieb

Pkt. 5.3:

Bei Verletzungen der Verpflichtungen nach Art 5.1/5.2 ... haftet der Kunde, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für jedoch dadurch entstandenen Schaden.

Pkt. 5.5:

Die Ökombi ist nicht verpflichtet, die Ladeeinheit, das Gut, dessen Verpackung, Verstauung und Befestigung sowie die dazu vom Kunden gemachten Angaben oder übergebenen Dokumente zu überprüfen.

Pkt. 5.6:

Die Ökombi kann bei der Übergabe durch den Kunden die Ladeeinheit von außen nur vom Boden aus besichtigen und ihre Feststellungen im Vertragsformular eintragen.

Die Gefahr fährt mit

„Da die Fahrer vor Ort das Formular zeichnen müssen, – egal welche Nation –, erfüllen aus meiner Sicht und Praxiserfahrung (Schadensbilder) nicht immer alle Ladeeinheiten die Bahnanforderung bezüglich der Ladungssicherung Schiene/KLV.“ (Siehe Verladeinfo 0.5 RCA).

Diese mitreisende Gefahr werde im Sinne von Marketing für mehr Marktanteil der Schiene gegenüber dem Anwender/Kunden zu wenig kommuniziert und per Fahrerunterschrift der Haftungsausschluss von Ökombi oder anderen Anbietern dokumentiert, betont Widmann.

Ökombi wird informieren

Aus Sicht der Ökombi sind die Aussagen von Widmann absolut korrekt. „Selbstverständlich werden diese Bestimmungen bei der Beförderung im Kombinierten Ladungsverkehr eingehalten“, stellt Ökombi-Geschäftsführer Dirnbauer fest.

Bei der RoLa werde die Beschleunigungsdifferenz durch technische Maßnahmen aufgenommen bzw. so ausgeglichen, dass die nach den Vorschriften im Straßenverkehr durchgeführte Ladungssicherung ausreicht und den Beanspruchungen ordnungsgemäß standhalte, ergänzt Ökombi. Beim ISU-System „werden wir den Kunden die gültigen Bestimmungen für den Kombiverkehr entsprechend kommunizieren, damit eine ordnungsgemäße Ladungssicherung ausgeführt und sichergestellt werden kann“, verspricht Dirnbauer.

Uhr Gewinn ein

ern hat im Vorjahr seinen Gewinn in der Containerschifffahrt



Die Containerschifffahrt war für Maersk sehr profitabel

Smedegaard Andersen erklärte, das Unternehmen werde „aus der derzeitigen Krise als einer der Gewinner hervorgehen“. 2009 sieht man derzeit etwas düster: Der Betreiber der weltweit größten Containerflotte kündigte an, dass er vor allem wegen sehr schlechter Perspektiven im Containergeschäft für

2009 mit einem deutlich verminderten Gewinn rechnet. Die Schifffahrt leidet unter dem weltweiten Einbruch der Transportnachfrage sowie an Überkapazitäten. Maersk selbst hat zuletzt acht der größten Containerschiffe in Dienst gestellt, die jeweils rund 13.000 TEU transportieren können. Die Lage in der Containerschifffahrt ist trist: Mengenrückgängen von bis zu 40 Prozent stehen wachsende Schiffskapazitäten von 40 Prozent gegenüber. Schifffahrtsexperten rechnen damit, dass sich in den nächsten Jahren in der Schifffahrt ein ruinöser Wettbewerb anbahnt. Oder Auftragnehmer stoppen Schiffsbauten, wie das erst jüngst den Thyssen-Krupp-Werften in Deutschland passiert ist. Die Auftraggeber mussten wegen Finanzknappheit den Bau von vier Containerschiffen stoppen.