

# Einspruch von Hans Huttner gegen die neuen Verladeempfehlungen für Rundholz – „Kein Handlungsbedarf!“

Seit über 40 Jahren ist kein einziger schwerer Unfall bekannt, der durch ungenügende Ladungssicherung von Rundholz verursacht worden wäre. Deshalb besteht absolut kein Handlungsbedarf, die bewährten Lade- und Sicherungsmethoden zu ändern. Es werden immer wieder unlautere Fotos gezeigt, wo ein Holzzug zu schnell in eine Kurve fuhr, umkippte und nachträglich Holz verstreut auf der Fahrbahn liegt. Solche Unfälle haben absolut nichts mit unzureichender Ladungssicherung zu tun.

Im Gutachten von Prof. Ulrich Podzuweit von der FH München werden mehrere Bilder des Unfalls vom 28. Dezember 2003 auf der A8 bei Weyarn gezeigt. Hier handelte es sich eben um solch einen Umsturzunfall, den ein junger, unerfahrener Fahrer einer Firma aus Österreich in der Autobahnauffahrt verursacht hat. Man kann nur hoffen, daß Prof. Podzuweit dieser Umstand nicht bekannt war und ihm die Bilder von den Versicherern untergeschoben wurden.

## Das Spiel der Versicherer GDV und BGF

1997 brachte der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) ein Handbuch zur Information über richtige Ladungssicherung heraus. Diese Initiative war zunächst sehr lobenswert, aber das Problem begann damit, daß der GDV Uwe-Peter Schieder mit der Aufgabe beauftragte. Schieder zeichnete damals in Abbildungen von Kurzholzzügen Schutzwände und Netze ein. Die ganze Branche lachte damals über ihn. Durch die Informationsmacht des GDV sind wir nun nach 10 Jahren tatsächlich bei Schutzwänden und Netzen angelangt. Das Handbuch fand weite Verbreitung, fast jede Polizeidienststelle bekam eines geschenkt, und in der Hand der Polizei werden diese Informationen und Ideen wie feststehende Gesetze behandelt. In Polizeischulen tritt Schieder als Ladungssicherung-Sachverständiger auf, hält Vorträge und wird nicht müde, von großen Gefahren zu sprechen, die von Rundholztransporten ausgehen. Besonders verwerflich ist dieses Vorgehen, nachdem in der Branche keine Gefährdungssignifikanz bekannt ist und auch



Ausreichende Ladungssicherung von 5m langem Holz – aus langjähriger Praxiserfahrung.

die Versicherer eine solche nicht nachweisen können. So wie er in seinem Handbuch phantasiert hat, phantasiert er in seinen Vorträgen weiter und behauptet: man sieht deshalb nie ein Rundholz neben der Straße liegen, weil die Holzzüge alle über einen Ladekran verfügen und das laufend verlorene Holz sofort wieder aufladen. Im Gutachten von Prof. Podzuweit wird nun so ein Zweimeter-Prügel neben der Autobahn gezeigt. Der Professor erkennt einen Beweis für ungenügende Ladungssicherung. Ich behaupte, das Zweimeter-Stück ist von einem Pkw-Anhänger gehüpft, mit dem Kaminholz ungesichert heimgefahren wurde.

Bedauerlich ist, daß sich Michael Garz von der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung (BGF) von Schieder hat anstecken lassen. Bei der Presseerklärung vom 1. Dezember 2005 vor Journalisten in Hamburg wies Garz darauf hin, daß sich die BGF schon vor 5 Jahren mit der Ladungssicherung von Langholz beschäftigt hat und deshalb jetzt das Unfallgeschehen gegen Null laufe. Diese Behauptung wider besseren Wissens ist eine riesen Unverschämtheit. Herr Garz, das Unfallgeschehen war vorher Null und ist jetzt Null!

Schieder konnte Herrn Garz zur Zusammenarbeit gewinnen und gemeinsam wollten sie nun dem deutschen Holztrans-

port ihre Sicherheitsvorstellungen verpassen. Als erstes gaben sie bei Prof. Podzuweit ein Gutachten in Auftrag. Die Ausarbeitung umfaßte dann 116 Seiten plus Anlagen und erschien den Versicherern wohl unanfechtbar. Bewaffnet mit diesem Auftragsgutachten spielten die beiden sehr clever die Partner des gegründeten Arbeitskreises (AGB, BdHG usw.) an die Wand.

Bei der von BGF und GDV am 1. Dezember 2005 in Hamburg gemeinsam gegebenen Presseerklärung kam dies eindeutig zum Vorschein. Der Text der Veröffentlichung wurde nicht mit den andern „Partnern“ abgesprochen, sondern diese hatten die Ausarbeitung von Garz und Schieder einfach zu akzeptieren. Der Vorsitzende des Arbeitskreises, Martin Gehringer vom Zellstoffwerk Stendal, wollte noch die Bedenken der Praxis vortragen, aber nach dem zweiten Satz ist ihm Schieder ins Wort gefallen, hat die Tagung für beendet erklärt und die Journalisten zum Buffet gebeten. In die sich auflösende Versammlung hat der Holzhändler und Fuhrunternehmer Richard Witte noch gerufen, daß der BdHG die einseitige Erklärung von BGF und GDV nicht mitträgt. Das war der Eklat von Hamburg. Am Ende der Versammlung hat Schieder Richard Witte mit folgenden Worten bedroht: „Das werden Sie mir noch persönlich büßen.“ Ich finde, die Öffentlichkeit hat ein Recht zu



erfahren, mit welchen „Herrschaften“ man es hier zu tun hat. Die lange Latte von mitwirkenden Vereinen auf der „gemeinsamen“ Veröffentlichung hatten BDF und GDV nötig zur Durchsetzung ihrer eigenen Ideen. Das war geschickt eingefädelt. Den Sägewerken, den Papierfabriken, den Ministerien usw. ist es aber letztendlich egal, wie Rundholz gesichert wird. Natürlich müssen die Transporte sicher sein, aber vor allem liegt das Interesse bei den Unterstützern in einem Konsens der Vorschriftenlage, so daß die Transporte störungsfrei laufen können.

Zum GDV, dem Dachverband der Versicherer, ist zu sagen, daß dieser immer wieder Forschungsaufträge vergibt, mit dem Ziel, Unfallzahlen zu reduzieren, so zum Beispiel zum ABS für Motorräder oder über ESP für Pkws. Wären alle Pkws mit ESP ausgestattet, könnten statistisch gesehen in Deutschland die Getöteten im Straßenverkehr um 800 reduziert werden. Bei den Holztransporten ist leider kein positiver Effekt zu erwarten, denn weniger als Null Getötete kann es nicht geben. Das vom GDV gegebene Geld wurde somit schlecht investiert. Schieder hat es nur dazu eingesetzt, sein persönliches Ego zu befriedigen und seine Phantasien von 1997 nachträglich als richtig hinzustellen.

### Ein eitler Selbstdarsteller?

Um den Uwe-Peter Schieder besser einschätzen zu können, möchte ich noch eine Episode aus dem DEKRA-Symposium vom 13. Oktober 2005 in Neumünster erzählen. Nach dem gemeinsamen Vortrag der Herren Schieder und Garz über die Gefährlichkeit der Rundholztransporte stellt Alexander Berg von der DEKRA die Frage, warum der Reibwert von nassen Fichtenstämmen höher ist als der von trockenen und hoffte, daß im Saal vielleicht jemand sitzt, der diese Unlogik erklären kann. Da greift schon wieder Schieder zu seinem geliebten Mikrophon und erklärt: „Das ist doch klar, ein nasses T-Shirt geht doch auch schwerer vom Leib als ein trockenes.“ Gelächter im Saal. Ich kenne Uwe-Peter Schieder seit vielen Jahren und mein Eindruck ist immer der gleiche – es geht ihm um die reine Show und eitle Selbstdarstellung, man braucht eigentlich nicht mehr hinzuhören, denn ein echter technischer Informationsgehalt ist bei ihm nie vorhanden.

Der GDV geriet in den letzten Jahren immer wieder in Kritik, unter anderem auch vom ADAC, wenn berechnete Ansprüche

von Versicherten durch hauseigene Rechtsanwälte abgewiesen wurden. Die Versicherer haben keine Rechtsgrundlage, von sich aus als Ordnungsmacht in den Straßenverkehr einzugreifen. Die neuen Verladeempfehlungen sind und bleiben Empfehlungen. Sie stellen nur autonome Normen dar zwischen Versicherungsgeber und -nehmer und dürfen keinen Einfluß auf die Verkehrsüberwachung haben. Wäre eine echte Gefährdung der Allgemeinheit vorhanden, dann hätte die Berufsgenossenschaft auf vorgekommene, schwere Unfälle verwiesen und hätte mit sofortiger Wirkung eine Nachrüstung von Schutzwänden und so weiter gefordert, ohne eine Übergangsfrist. Die neuen Verladeempfehlungen sind meines Erachtens ein plumper Versuch der Herren Schieder und Garz, ihre überzogenen Lasi-Vorstellung über die Hintertüre quasi zum Gesetz zu erheben. Folgt die Branche den neuen Empfehlungen, dann schafft sie sich selbst einen neuen Stand der Technik, den sie nicht haben will und für unnötig hält. Vor dieser Gefahr möchte ich warnen.

### Maßgebend ist immer noch VDI-2700

Kommt es zu Streitigkeiten vor Gericht, wird die Richtlinie zur Ladungssicherung VDI-2700 herangezogen. VDI bedeutet Verein Deutscher Ingenieure e.V. Dieser Verein gibt bei Bedarf immer wieder neue

technische Normen zu unterschiedlichen Themen heraus. Die Versicherer haben dort eine starke Stimme, aber sie entscheiden nicht alleine, und das ist der gravierende Unterschied. Den Herren Schieder und Garz war es offensichtlich zu mühsam, ein Fachgremium vom VDI von ihren Ideen zu überzeugen und gingen einen bequemeren Weg. Es darf bei den technischen Normen nicht das gleiche passieren wie im Gesundheitswesen, daß nicht mehr der Facharzt bestimmt, welche Tablette gegen Sodbrennen eingesetzt wird, sondern die Versicherer.

Die letzte Neufassung der VDI-2700 erschien im November 2004. Dort hätten sich die Versicherer einbringen können. Entweder haben sie einen Termin verschlafen oder konnten sich nicht durchsetzen – egal. Sie müssen eben auf ihre Chance bei der nächsten Neufassung warten.

### Europäische Normen

In Zeiten des offenen europäischen Binnenmarktes und der Globalisierung müssen technische Normen angeglichen werden und extreme Einzelgänge sind zu vermeiden. Den Schieder-Ideen räume ich auf europäischer Ebene keine Chance ein. Dort spricht man immer mehr von den „Best Practice Guidelines“ und hat erkannt, daß man mehr den praktischen



Das Bild trägt, der Fahrer macht nur gute Miene zum bösen Spiel, nachdem ein Polizeibeamter seinen Zug stilllegte und das Anbringen von 24 Spanngurten zur Weiterfahrt gefordert wurde.



Erfahrungen der Fachleute vertrauen kann. Wenn wir jeden technischen Meinungsunterschied Sachverständigen zur Entscheidung vorlegen, dann können wir in Deutschland bald keine Arbeit mehr verrichten und brauchen ein Zertifikat für jede Schraube. Wir sind auf dem Weg vom technischen Vorreiter zur Außenseiterrolle. Eine Studie der EU-Kommission kommt zu dem Schluß, daß Fehler bei der Lasi nur in 1,4 Prozent ursächlich für einen Unfall sind (VKBl. 12/07). Die Lasi-Problematik wird von unserer Politik stark überhöht. Bei der Aufarbeitung des Windwurfholzes vom Orkan Kyrill kam es bis jetzt zu 9 tödlichen Arbeitsunfällen. Seit 40 Jahren bei in Deutschland hundertmillionenfach durchgeführten Holztransporten ist mir kein einziger tödlicher Unfall, ausgelöst durch verlorenes Rundholz, bekannt.

Wir in Deutschland sind gerade wieder dabei, weit übers Ziel hinauszuschießen. Schutzwände für Rundholztransport bei Anhängern sieht man in ganz Europa nicht, nicht in Amerika und Kanada und im Rest der Welt sowieso nicht. Solche Wände sind mit dem Verwendungszweck der Fahrzeuge unvereinbar und aus praktischer Erfahrung nicht notwendig, sonst hätten sie sich längst durchgesetzt.

### **Was machen die noch alles mit uns?**

Seit zwei Jahren läuft die Diskussion über neue Lasi-Vorschriften für Rundholz. Wen man auch fragt, jeder bestätigt die völlige Problemlosigkeit mit den üblichen Sicherheitsmaßnahmen von zwei Gurten mit Langhebelratsche je Holzstapel. Und jeder Fuhrmann, der gemischt lange Sortimente fährt, hält die Handhabung dieser Wände für nicht praktikabel. Sie müssen in der Länge und in der Höhe (für die Kranverladung) verstellbar sein. Wie man die Verstellbarkeit löst, ob rein mechanisch oder hydraulisch, sind mit Kosten von 2.000 bis 5.000 Euro je Wand zu rechnen und bei der Nachrüstung, wo die Fahrgestellrahmen nach vorne verlängert werden müssen, noch erheblich mehr. Wegen des Nutzlastverlustes laufen jährliche Kosten von ca. 2.000 Euro pro Fahrzeug auf. Ebenso erhöht sich der Luftwiderstand vor allem bei Leerfahrten erheblich, was zu einem spürbar erhöhten Dieserverbrauch führen wird. Weitere Kosten entstehen durch die Zeitverzögerungen bei der Be- und Entladung und durch Reparaturen der zu erwartenden laufenden Beschädigungen. Wegen des geringen

Sicherheitsfortschrittes zum momentanen Stand der Technik sind die Kosten unvermeidbar. Die Wirtschaftlichkeit wurde völlig außer Acht gelassen. Schnittholz steht im internationalen Wettbewerb und deshalb bewegen sich auch die Fuhrhöhen für das Rundholz auf unterstem Niveau. Die Branche verträgt keine weiteren Belastungen!

Der Zweimeter-Holz-Transport wurde aufgrund der Schieder-Ideen (Netze bei Querverladung) weitgehend auf Längsverladung umgestellt. Fachleute haben sofort gewarnt: Vorsicht! Die kurzen, hohen Stapel sind gefährlicher als die Querverladung. Und deshalb sind wir jetzt bei den Schutzwänden angelangt. Das Problem beim Zweimeter-Holz ist vom GDV hausgemacht. Ich rate, beim Zweimeter-Holz wieder zur Querverladung zurückzukehren und die erneute Umstellung der Fahrzeuge dem GDV in Rechnung zu stellen. Auch einzelne, hohl liegende Stämme waren nie ein Problem, da der Reibwert von Rindenholz höher als 0,5 ist und die max. Querbeschleunigung von 0,5 g den Stamm nicht verrutschen kann. Es sind auch keine neuen Erkenntnisse, daß auf Stahlpflöhen Keilleisten erforderlich sind, oder daß 12 Meter lange Stapel durch Mittelungen zu teilen sind. Das ist der Branche seit 20 Jahren bekannt. Nur hat eben mancher Fuhrmann seine eigenen Vorstellungen. Aber diese beiden Punkte könnte man festschreiben. Worauf die Polizei noch achten sollte, sind die fehlenden Fahrer-Schutzwände bei Sattelzugmaschinen ohne Ladekran, die Auflieger ohne Schutzwände ziehen.

### **Fazit**

Die neuen Verladeempfehlungen sind zu ignorieren. Man kann die nächsten Jahre mit einigen nun gebauten Schutzwänden Erfahrungen sammeln. Es kann der Branche aber nicht zugemutet werden, daß sie sich wie beim Zweimeter-Holz in das nächste unüberlegte Desaster stürzt. Der Termin 1. Oktober 2007 wäre für solch eine weitreichende Veränderung sowieso viel zu kurz gesetzt. Unser Betrieb zum Beispiel hat keine freie Kapazität bis zum Herbst 2008 und darüber hinaus wahrscheinlich auch noch nicht, um unnötige Wände zu bauen, die in zwei Jahren verbaut in der Ecke stehen.

Wenn man den Fuhrleuten die Zahlenreihen der notwendigen Spanngurte in der neuen Verladeempfehlung versucht zu erklären und dann noch mit dem Abzugs-

wert anfängt, erhält man nur ein schallendes Gelächter und diese Antwort: „Den Zettel brauch' ich nicht, ich spanne die Ladung wie es notwendig ist und wie ich es immer mache.“ Keiner soll sagen, die Ladung hält bei normaler Fahrt, aber nicht bei Vollbremsung. In unserem dichten Straßenverkehr sind Vollbremsungen leider immer wieder notwendig. Und wenn die Ladungen hier nicht halten würden, dann hätten wir laufend Unfälle wegen heruntergefallenem Holz! Aber ich muß mich wiederholen, wir haben diese Unfälle nicht.

*Dipl. Ing. (FH) HANS HUTTNER*

### **Anmerkung der Redaktion:**

*Jetzt, wo das Kind fast in den Brunnen gefallen ist, erfolgt der Aufschrei der Branche. Jetzt kommt wenigstens von Huttner ein Beitrag, der vor zwei Jahren schon notwendig gewesen wäre. Sicher, einerseits sind wir froh, daß überhaupt was kommt. Aber was, wer oder wo ist eigentlich die berufsständische Vertretung der Holztransporteure? Wo sind die fachlichen Stellungnahmen der BdHG-Funktionäre? Gibt es die BdHG (Bundesvereinigung des Holztransportgewerbes) überhaupt noch? Ich sage es hier einmal ganz deutlich: Nur in enger Zusammenarbeit mit der Fachpresse, zum Beispiel mit dem Forstmaschinen-Profi, hätten solche Dummheiten verhindert werden können. Denn nur wir haben das Rückgrat (Huttner mal angenommen), um erfolgreiche Attacken gegen solche Behörden und Institutionen zu reiten, von denen sich die obersten BdHG-Funktionäre mit einer scheinbar masochistischen Lust immer wieder über den Tisch ziehen lassen sollen. BdHG? Lange nichts von gehört, und wenn, dann nur Negatives! Sind das nicht diejenigen, deren Vorsitzender nichts besseres zu tun haben soll, als Kollegen wegen Überladung anzuschleifen? Ist das nicht der Vorsitzende, der aus dem BdHG angeblich eine Einnahmequelle für seinen Filius machen wollte? Alleine daß solche Gerüchte über den Herrn Vorsitzenden durch die Branche geistern, ist schon schlimm genug. Unter einem BdHG-Vorsitzenden Helmut Michel wäre das anders gelaufen. Der wußte, wo der Hase läuft ...*

*DIETER BIERNATH*