

Podcast „Ganz sicher“

## Ladungssicherung: Lieber festzurren als einsammeln

### **Markus Tischendorf**

Für die Ausrüstung ist natürlich der Unternehmer beziehungsweise der Fahrzeughalter verantwortlich, für die Ausführung der Ladungssicherung, also die Anwendung zum Beispiel der Zurrmittel, für das sichere Be- und Entladen der Fahrer. Aber es kann auch der Absender und der Verloader da verantwortlich sein, sodass das eine Frage ist, die in unseren Seminaren sehr intensiv betrachtet wird, aber die man vielleicht auch häufiger an den Einzelfällen festmachen muss.

### **Intro**

Ganz sicher. Der Podcast für Menschen mit Verantwortung.

### **Katrin Degenhardt**

Erfolg lässt sich nicht erzwingen, aber man kann viel dafür tun: über Kommunikation, Führung, sicheres und gesundes Arbeiten und Motivation der Beschäftigten. Im Podcast der BG ETEM kommen Themen aus der betrieblichen Praxis vors Mikrofon. Herzlich willkommen! Mein Name ist Katrin Degenhardt.

Jeder kennt die täglichen Warnungen im Verkehrsfunk vor Gegenständen auf der Fahrbahn. Und nicht selten kommt es deswegen zu schweren Unfällen. Auch im betrieblichen Alltag kommt es immer wieder vor, dass unzureichend gesicherte Ladung Beschäftigte zum Teil tödlich verletzt. Zeitmangel, falsche Ausrüstung, fehlendes Wissen – all das können Ursachen für falsche oder unzureichende Ladungssicherung sein. Richtige Ladungssicherung ist also wichtig für die Sicherheit im Straßenverkehr, bei innerbetrieblichen Transporten und beim Be- und Entladen.

In unserem Podcast möchten wir die Aspekte dieser Thematik beleuchten. Und dazu begrüße ich jetzt meine Gäste. Zum einen Herrn Roland Martel. Er ist Fachkraft für Arbeitssicherheit bei der Peper GmbH in Fischerhude. Das Dienstleistungsunternehmen ist unter anderem tätig für die regionale und überregionale Stromversorgung, für Erbauer und Betreiber von Gas- und Ölpipelines weltweit und beschäftigt circa 50 Mitarbeiter. Herr Martel hat auch im Austausch mit der BG ETEM das Thema Ladungssicherung im Unternehmen stärker in den Fokus gerückt, damit seine Kolleginnen und Kollegen sicher unterwegs sind. Herzlich willkommen, Herr Martel!

### **Roland Martel**

Herzlich willkommen, Frau Degenhardt!

### **Katrin Degenhardt**

Und dann begrüße ich ganz herzlich Herrn Markus Tischendorf. Er ist Aufsichtsperson bei der BG ETEM. Er ist Experte für Ladungssicherung und ist in seiner Funktion immer wieder damit konfrontiert, wie wichtig und omnipräsent das Thema ist. Herr Tischendorf, herzlich willkommen!

### **Markus Tischendorf**

Hallo Frau Degenhardt!

## **Katrin Degenhardt**

Herr Tischendorf, fangen wir mal ganz von vorne an. Was versteht man eigentlich unter Ladungssicherung und warum ist Ladungssicherung so wichtig?

## **Markus Tischendorf**

Ladungssicherung ist die Lehre von der Befestigung von Ladegütern auf Straßenfahrzeugen. Und warum ist Ladungssicherung so wichtig? Weil ungesicherte Ladung aufgrund der Fahrbewegungen, zum Beispiel Vollbremsung, plötzlichen Ausweichmanövern, Kurvenfahrten, zu gefährlichen Geschossen werden kann. Immer dann, wenn sie nicht ordnungsgemäß mit dem Fahrzeug verbunden sind.

## **Katrin Degenhardt**

Was sind denn eigentlich so die häufigsten Fehler? Also, was verursacht die meisten oder auch die folgenschweren Unfälle? Haben Sie da vielleicht mal ein paar plastische Beispiele parat?

## **Markus Tischendorf**

Also, häufig wird unterschätzt, dass schwere Ladegüter sich auch bewegen können. Die Beschleunigungskräfte sind abhängig von der Masse, von dem Ladungsgewicht und der Laie geht häufig davon aus, dass schwere Ladegüter sich gar nicht bewegen können, was physikalisch so nicht stimmt. Die unmittelbare Gefahr ist natürlich, wenn große, schwere Ladegüter sich frei bewegen können, dass dann die Insassen verletzt werden durch die unkontrollierten Bewegungen. Und das nächste ist: Bei offenen Fahrzeugen können auch Ladegüter vom Fahrzeug fallen und andere Verkehrsteilnehmer verletzen.

## **Katrin Degenhardt**

Ich denke jetzt mal an so einen typischen Handwerker-Kastenwagen. Was kann da passieren?

## **Markus Tischendorf**

Also wenn man häufig denkt, Ladung kann nicht verloren gehen. Gerade in einem geschlossenen Fahrzeug im Kastenwagen wird häufig unterschätzt, dass durch das Verrutschen der Ladung selbst der Ladungsschwerpunkt sich verschiebt und die Fahrsicherheit des Fahrzeugs leidet. Und zum anderen kann man sich vorstellen, dass zum Beispiel bei einer Vollbremsung, wenn kleinere Gegenstände, Werkzeugmaterial wie zum Beispiel ein Fäustel oder ein Hammer, wenn die tatsächlich bei einer Vollbremsung nach vorne fliegen, nicht unmittelbar vielleicht den Fahrer verletzen oder den Beifahrer. Das kann auch passieren. Dass durch diesen Schreckmoment das Fahrzeug verrissen wird, man vielleicht sich erschreckt, in den Gegenverkehr hinein lenkt und dann natürlich die Unfallfolgen auch sehr schwer sein können.

Und dann muss man natürlich sagen, die unmittelbare Gefährdung, wo man natürlich bei dem Wort oder bei dem Begriff Ladungssicherung immer unmittelbar daran denkt, ist die Gefährdung im Straßenverkehr. Und ich habe ja gerade schon gesagt, offensichtlich wäre es, wenn Ladung vom Fahrzeug fällt und auf der Straße landet und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Aber was häufig unterschätzt wird: Handwerksbetriebe sind zum Beispiel häufig mit geschlossenen Fahrzeugen mit Kastenfahrzeugen unterwegs. Da geht natürlich die Ladung nicht verloren. Aber durch das Verschieben von Ladegütern kann auch der Lastschwerpunkt negativ beeinträchtigt werden. Und das führt dann eben zu kritischen Situationen im Fahrverhalten.

## **Katrin Degenhardt**

Ladungssicherung spielt ja nicht nur eine Rolle während der Fahrt, sondern auch und im Besonderen beim Be- oder Entladen der Ladung. Da gibt es auch unterschiedliche Beteiligte. Was gilt es da zu beachten bezüglich der Ladungssicherung?

## **Markus Tischendorf**

In der Praxis stellen wir immer wieder fest, dass gerade beim Entladen Ladung, die schon zu Beginn nicht ordnungsgemäß auf dem Fahrzeug befestigt wurde, durch die fahrdynamischen Bewegungen sich in eine Schiefelage versetzt. Und gerade bei kippgefährdeten Ladegütern besteht die Gefahr, dass, wenn ich dann das letzte Zurrmittel, den letzten Gurt löse, dass das Ladegut kippt und den Entlader, den Mitarbeiter, den Beschäftigten dann verletzt. Wir hatten als Berufsgenossenschaft Ende letzten Jahres einen tödlichen Ladeunfall genau beim Entladen von Stahlträgern, die zurückgebaut worden sind, wo man versucht hat, einen Stapel von Stahlträgern mit nur wenigen Zurrgurten zu sichern. Und während der Fahrt hat sich das Material, das Ladegut gesetzt und dann ist es genauso gekommen. Dann ist der oberste Träger von dem Stapel herabgefallen und hat in diesem Falle einen Kollegen des Fahrers erschlagen. Also solche Unfälle, solche schweren und auch tödlichen Unfälle sind nicht ganz so selten.

## **Katrin Degenhardt**

Also deswegen gerade das Thema Entladen auf jeden Fall auch noch mal im Fokus behalten. Gibt es denn da vielleicht ein paar Hinweise, wie sich die Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen da zu verhalten haben? Kann man da irgendwie bestimmte Positionen einnehmen, wo man auf jeden Fall nicht gefährdet ist oder so was in die Richtung?

## **Markus Tischendorf**

Die Erfahrung zeigt, dass man sich natürlich grundsätzlich nicht im Gefahrenbereich von zum Beispiel Gabelstaplerfahrzeugen oder Kranen, die bei der Entladung oder bei der Beladung eingesetzt werden, sich im Gefahrenbereich aufhalten darf. Das lässt sich in der Praxis, das muss man ehrlich zugestehen, nicht immer ganz vermeiden. Aber umso wichtiger ist es, dass man die Ladungssicherung von Beginn an ordnungsgemäß macht mit einer ausreichenden Anzahl von Zurrgurten. Dass sich eben während der Fahrt das Ladegut nicht verselbstständigt. Was man nicht erkennen kann, wenn man dann eben entlädt.

## **Katrin Degenhardt**

Jetzt kommen wir mal zu Ihnen, Herr Martel, als Mann aus der Praxis: Wie sieht Ihr Fuhrpark aus und was transportieren Sie da?

## **Roland Martel**

Ja, bei uns ist es so: Wir arbeiten ja in Hamburg für einen Energieversorger. Und da fahren wir mit einem Kastenwagen mit einem Tieflader-Anhänger und einem 1,6 Tonnen-Bagger, Minibagger durch die Gegend. Und den müssen wir natürlich auf der Ladefläche befestigen.

## **Katrin Degenhardt**

Und wie sind Ihre Fahrzeuge da ausgerüstet?

## **Roland Martel**

Die Anhänger sind speziell mit Haltepunkten ausgerüstet. Wir fixieren den Bagger mit Halteketten, die sogenannten Zurrketten. Wir können auch Haltegurte nehmen, aber um noch mehr Sicherheit zu erreichen, benutzen wir Ketten.

## **Katrin Degenhardt**

Sie haben sich das Thema Ladungssicherung in Ihrem Unternehmen ja sozusagen in den Fokus gerückt. Welche Rolle spielt das denn allgemein in Ihrem Unternehmen?

## **Roland Martel**

Das spielt eine sehr große Rolle. Man muss bedenken, wenn ein Bagger ins Rutschen kommt während der Fahrt in der Großstadt, da geht davon eine sehr große Gefahr aus. Und das heißt, wenn eine Ladung, ein Bagger in diesem Fall vom Anhänger kippt, dann könnten nicht nur Personen verletzt werden. Es kann ein großer Sachschaden entstehen und die Kolonne, die arbeiten soll, fällt aus für den Tag. Ein wirtschaftlicher Schaden, der entsteht, den wir auch berücksichtigen müssen.

## **Katrin Degenhardt**

Wer haftet denn eigentlich? Also falls sich zum Beispiel die Ladung vom Fahrzeug löst und jetzt Schaden bei einem anderen Verkehrsteilnehmer verursacht.

## **Roland Martel**

Das Unternehmen. Die Verantwortung trägt natürlich auch zum Teil der Fahrer, aber er kann natürlich nicht dafür haften, wenn ein Schaden entsteht.

## **Markus Tischendorf**

Ich würde ganz gerne zum Thema Verantwortung noch was sagen. Häufig hört man als Antwort, dass der Fahrer alleine für die Ladungssicherung verantwortlich ist. Er ist natürlich mitverantwortlich. Und das Thema Verantwortung ist deswegen ein bisschen komplexer, weil unterschiedliche Rechtsgebiete auch unterschiedliche Normadressaten nennen. Also der Fahrzeughalter, das Unternehmen in der Regel, ist für die Ausrüstung der Fahrzeuge verantwortlich. Einfaches Beispiel: Wenn ich keine Zurrpunkte auf meinem Anhänger oder auf meinem Fahrzeug habe, dann kann ich natürlich auch nicht mit Zurrmitteln sichern. Das heißt, für die Ausrüstung ist natürlich dann der Unternehmer bzw. der Fahrzeughalter verantwortlich, für die Ausführung der Ladungssicherung, also die Anwendung zum Beispiel der Zurrmittel, für das sichere Be- und Entladen der Fahrer. Aber es kann auch der Absender und der Verloader verantwortlich sein, sodass das eine Frage ist, die in unseren Seminaren sehr intensiv betrachtet wird, aber die man vielleicht auch häufiger dann an den Einzelfällen festmachen muss.

## **Katrin Degenhardt**

Aber da höre ich jetzt heraus, dass es eine sehr komplexe Geschichte ist, weil einfach verschiedene Player an diesem ganzen Prozess auch beteiligt sind.

## **Markus Tischendorf**

Genau so ist das, ja.

### **Katrin Degenhardt**

Das heißt letztendlich, Kommunikation ist alles.

### **Roland Martel**

Kommunikation ist alles. Und es ist sehr wichtig, als Unternehmen unsere Mitarbeiter zu sensibilisieren, damit sie alle gesund nach Hause kommen und keine Mitmenschen gefährden oder schädigen. Keiner von uns will mit dem Gefühl nach Hause fahren, dass er irgendjemanden verletzt oder getötet hat.

### **Katrin Degenhardt**

Herr Tischendorf, jetzt noch mal: Welche Möglichkeiten zur Ladungssicherung gibt es da?

### **Markus Tischendorf**

Also es gibt nicht die eine klassische Sicherungsmethode. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen formschlüssigem Laden und Stauen. Das heißt, das Ladegut wird so auf das Fahrzeug verstaut, dass es keine Lücken hat und quasi durch den Fahrzeugaufbau gehalten wird – vorausgesetzt natürlich, dass der Fahrzeugaufbau ausreichend dimensioniert ist. Das nächste ist, wenn das nicht gegeben ist, dann müsste man mit Zurrmitteln agieren. Und da unterscheidet man zwei grundsätzliche Sicherungsmethoden: einmal das kraftschlüssige und das formschlüssige Sichern. Und beim Formschluss wird die Ladung mit Zurrmitteln mit dem Fahrzeug verbunden und durch Festhalten gesichert. Und das sogenannte Niederzurren ist ein kraftschlüssiges Verfahren. Da wird die Ladung mit möglichst großen Zurrkräften auf die Ladefläche gepresst und dadurch am Verrutschen gehindert.

### **Katrin Degenhardt**

Sind das denn gleichwertige Sicherungsmethoden oder gibt es da etwas, was Sie eher empfehlen würden?

### **Markus Tischendorf**

Also von der technisch-physikalischen Seite würde man sagen, dass das Direktzurren, also das formschlüssige Sichern, die beste Methode ist. Setzt aber auch voraus, dass ich druck- und formstabile Ladegüter habe, die ich überhaupt mit dem Fahrzeug verbinden kann. Also viele Ladegüter haben ja überhaupt keine Verbindungsösen oder Möglichkeiten, die Zurrmittel anzubringen, sodass man in der Praxis häufig auf das Niederzurren, das etwas schlechtere Sicherungsverfahren, zurückgreifen muss.

### **Katrin Degenhardt**

Jetzt haben Sie vorhin, ja Sie, Herr Martel, auch die Ketten angesprochen. Wir haben ja zum einen die Zurrgurte und dann die Ketten. Wo liegen da die Vorteile, wo sollte man was einsetzen?

### **Roland Martel**

Die Ketten haben den großen Vorteil, die unterliegen nicht in der Art der Abnutzung, wie es bei Zurrgurten der Fall ist und werden nicht so leicht beschädigt.

## **Markus Tischendorf**

Ich kann dem zustimmen, ja. Insgesamt haben Zurrgurte eine höhere Zugfestigkeit, also die Leistungsfähigkeit von Zurrketten gegenüber Zurrgurten ist in der Regel höher, obwohl man das nicht so pauschal sagen kann. Aber in gewissen Anwendungsfeldern, zum Beispiel dem Transport von Baumaschinen oder dem Einsatz auf Baustellen, da habe ich natürlich größere Einwirkungen von außen, schlechte Witterungsverhältnisse, raue Arbeitsbedingungen. Da sind natürlich die Ketten viel, viel robuster und bringen dann damit natürlich auch eine längere Lebensdauer mit sich.

## **Katrin Degenhardt**

Das sind ja auch gerade die Zurrgurte, aber wahrscheinlich auch die Ketten sind auch Verschleißteile. Da muss man natürlich auch drauf achten, oder?

## **Roland Martel**

Ja, die Ketten zum Beispiel haben kleine Bleche, da stehen die Daten drauf, die Zugkräfte und das Baujahr der Kette. Die unterliegen natürlich einem Verschleiß, auch einem natürlichen Verschleiß und werden dann entsprechend ausgetauscht. In diesem Fall mache ich das oder die Arbeit wird delegiert auf unsere Vorarbeiter, die das Fahrzeug fahren.

## **Katrin Degenhardt**

Muss man da vorher eine Vorbildung haben? Muss man da eine Ausbildung haben? Wie sieht das aus?

## **Markus Tischendorf**

Ich verwende immer ganz gerne die Begriffe Kontrolle und Prüfung, um klarzumachen, dass es unterschiedliche Kontrollmöglichkeiten sind. Die Kontrolle ist das arbeitstägliche Besichtigen oder das In-die-Hand-nehmen der Zurrmittel, um zu gucken, ob augenscheinliche Mängel vorliegen. Und die Prüfung – da braucht man schon ein bisschen mehr Wissen, ein bisschen mehr Fachwissen. Das ist die regelmäßige Prüfung. Das kann vorzugsweise einmal im Jahr passieren.

## **Katrin Degenhardt**

Gibt es denn grundsätzlich eine Qualifikation, die man erwerben kann, um eben diese sehr verantwortungsvolle Aufgabe im Unternehmen zu übernehmen?

## **Markus Tischendorf**

Also wir als BG ETEM, aber auch andere – natürlich – Ausbildungsträger, auch andere Berufsgenossenschaften bieten umfangreiche Seminare an: von einfachen Anwenderschulungen bis hin zu Ausbilderqualifikation, um als Multiplikator im Unternehmen tätig werden zu können. Und wenn es jetzt zum Beispiel um die Prüfung von Zurrmitteln geht, da würde man auf externe Seminar-Ausbildungsträger zurückgreifen, die sich dann auf technische Seminare spezialisiert haben. Es gibt auf unserer Internetseite ja die Rubrik Seminare und da kann man dann unter der Stichwortsuche Ladungssicherung sich die entsprechenden Seminare herausuchen.

## **Katrin Degenhardt**

Welche Maßnahmen sind denn bereits vor dem Beladen des Fahrzeugs zu treffen oder bevor das Fahrzeug überhaupt startet? Worauf muss man achten, Herr Martel?

## **Roland Martel**

Dazu muss ich sagen, dass erst mal die Mitarbeiter eingewiesen sind auf Fahrzeug und Haltemittel. Dann muss man auf Sauberkeit und Ordnung achten. Das heißt, dass die Ladefläche von jeglichem Schmutz gereinigt wird, bevor man lädt. Das sind so die Sachen, die wir beachten müssen. Dann haben wir Mitarbeiter, die verschiedene Sprachen sprechen. Da muss man aufpassen, dass die Kolonnen so zusammengesetzt werden, dass sie sich gegenseitig den Vorgang erklären können.

## **Markus Tischendorf**

Also meine Erfahrung ist durch Beratung in Mitgliedsbetrieben, dass man glaubt, dass man mit Zurrmitteln so ohne Weiteres umgehen kann. Das sieht sehr einfach aus. Aber man muss tatsächlich auch schon beim Umgang mit Zurrgurten, die ja relativ trivial sind im Aufbau, trotzdem auch eine gewisse praktische Übung oder praktische Erfahrung mitbringen, um sie fachkundig einsetzen zu können. Also die Unterweisung steht tatsächlich im Vordergrund. Umfangreiche Schulungen sind natürlich möglich, aber zumindest die betriebsinterne Unterweisung auf die spezifischen Transportaufgaben, die sollte auf jeden Fall nicht vernachlässigt werden.

## **Katrin Degenhardt**

Jetzt gibt es ja nicht nur die Problematik mit der Ladungssicherung auf der Fahrt, sondern auch beim Be- und Entladen. Auch da kommt es ja immer wieder zu Zwischenfällen. Was gilt es denn da zu beachten?

## **Roland Martel**

Ja, eben die Ordnung und Sauberkeit, die ich vorhin schon genannt habe. Und wenn man einen Minibagger verlädt und man hat auf der Baustelle gearbeitet damit vorher, dann sind natürlich auch die Fahrwerke und die Ketten zu reinigen, von Bodenresten zu befreien, bevor man auf den Anhänger fährt. Oder jetzt im Winter kann es ja auch mal schneien oder es tritt Eis auf. Da muss man natürlich vorsichtig vorgehen und immer mit zwei Mann arbeiten. Der eine muss einweisen und der zweite muss das Fahrzeug fahren.

## **Katrin Degenhardt**

Wie ist es denn eigentlich mit Antirutschmatten und so etwas? Ich glaube, da spielt auch noch eine ganz große Rolle, oder?

## **Roland Martel**

Wir haben die Ladeflächen, die aus glattem Holz bestehen, mit dem sogenannten Riffelblech beklebt. Das heißt, dass die Gummiketten, die auf dem Fahrwerk des Baggers sind, auf einem Riffelblech stehen und dadurch wird größtmöglicher Halt gewährt.

## **Katrin Degenhardt**

Haben Sie noch einen Tipp?

## **Markus Tischendorf**

Wenn man eine einfache Empfehlung abgeben möchte: Saubere Ladefläche ist das eine und die Anwendung von Antirutschmatten, da wo es geht. Es geht nicht immer, aber da, wo es geht. Es ist ein bisschen Mehraufwand. Man muss auch aufpassen, wenn man jetzt zum Beispiel Fremdbeladung hat, wo ein fremder Gabelstaplerfahrer Palettenware zum Beispiel auf einem Lkw aufbringt, dass man sich während des Verteilens der Antirutschmatten nicht im Gefahrenbereich aufhält. Das wäre jetzt wieder ein zusätzliches Unfallrisiko. Aber grundsätzlich kann man sagen, Antirutschmatten erleichtern die Ladungssicherung um vieles und insbesondere der Sicherungsaufwand wird zeitlich reduziert, was auch wieder eine Kostenfrage ist.

## **Katrin Degenhardt**

Jetzt haben wir viele technische Dinge beleuchtet, aber letztendlich kommt es ja auch immer auf die persönlichen Verhaltensweisen an. Herr Martel, wie vermitteln Sie Kolleg:innen und Mitarbeiter:innen die Wichtigkeit dieses Themas? Wie machen Sie das?

## **Roland Martel**

Wir machen zum einen Jahresunterweisungen, Jahresschulungen, die möglichst am Jahresanfang abgehalten werden, um die Mitarbeiter zu sensibilisieren – im Bereich Arbeitsschutz. Ladungssicherung haben wir jetzt speziell in unser Programm aufgenommen, dass wir einmal im Jahr unsere Mitarbeiter direkt auf den Betriebshof schulen lassen. Das lassen wir dieses Mal von Herrn Tischendorf machen. Der hat ein Schulungsprogramm speziell dafür und so sorgen wir vor.

## **Markus Tischendorf**

Meine Einschätzung ist: Es gibt einfach manche Themen, die kann man nicht nur in der Theorie vermitteln. Da muss man tatsächlich auch mal die Arbeitsmittel, die Gerätschaften in die Hand nehmen und das praktisch üben. Das kann man gut in betriebsinternen Unterweisungen. Das machen wir auch teilweise dann in unseren Seminaren, zum Beispiel zum Thema Ladungssicherung, wo nicht nur im Seminarraum Wissen vermittelt wird, sondern auch wirklich praktisch geübt wird an einem Fahrzeug, an einer Musterladung. Meine Empfehlung oder unsere Empfehlung seitens der Berufsgenossenschaft ist: Da wo es möglich ist, sollte man Unterweisungen auch möglichst praxispflichtig, möglichst nah an den eigentlichen Aufgaben ausrichten, damit das Doing, das Tun da nicht vergessen wird.

## **Katrin Degenhardt**

Eine Frage habe ich jetzt zum Schluss noch an Sie. Das Thema Ladungssicherung betrifft ja im Grunde genommen jeden, auch privat. Und wir haben ja auch hier Zuhörer oder Zuhörerinnen, die vielleicht jetzt nicht speziell mit dem Thema Ladungssicherung im beruflichen Umfeld zu tun haben. Aber wir fahren alle mit dem Auto und transportieren Dinge von A nach B. Manchmal sieht man da ja auch haarsträubende Dinge. Vielleicht jetzt am Ende noch ein Ratschlag für alle: Mit welchen Hilfsmitteln, ob jetzt gewerblich oder privat, kann man ein einigermaßen vernünftiges Ergebnis bei der Ladungssicherung erzielen, Herr Tischendorf?

## **Markus Tischendorf**

Also ich habe mir mal vor einigen Jahren für meinen privaten Pkw-Kombi ein sogenanntes Zurrnetz gekauft. Das sind jetzt keine Artikel von der Stange, sondern die müssen von ihren Abmessungen tatsächlich schon auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmt sein. Und mit denen kann man tatsächlich große Packstücke, mehrere Koffer, wenn man zum Beispiel im Sommer mit der Familie in Urlaub fährt, tatsächlich vernünftig niederzurren. Vielleicht als kleinen Tipp – sollte man daran denken, dass, wenn ich

wirklich mal bei einer Fahrzeugpanne an meinen Verbandskasten oder an mein Warndreieck herankommen soll oder muss, dann muss natürlich das vorher irgendwo griffbereit sein.

**Roland Martel**

Und zugelassene Zurrgurte gibt es in jedem Baumarkt. Man sollte sich auf jeden Fall einen Zurrgurt in den Kofferraum legen.

**Katrin Degenhardt**

Ja, vielen Dank für die beiden Tipps. Das werde ich auf jeden Fall auch berücksichtigen. Herzlichen Dank erst einmal an dieser Stelle für die Teilnahme an unserem Podcast. Danke.

**Markus Tischendorf**

Liebed gerne. Vielen Dank!

**Roland Martel**

Gerne.

**Katrin Degenhardt**

Und Sie haben ja vielleicht im Vorfeld schon mal reingehört. Und dann wissen Sie ja auch, dass jetzt noch etwas auf Sie zukommt, nämlich unsere Runde „Ganz spontan“. Ich stelle Ihnen eine Frage und Sie antworten. Wie ich schon sagte, ganz spontan. Natürlich hat das Ganze auch einen Bezug zu unserem Thema. Und wer möchte jetzt beginnen?

**Markus Tischendorf**

Ich fange mal an.

**Katrin Degenhardt**

Was bevorzugen Sie? Hosenträger oder Gürtel?

**Markus Tischendorf**

Gürtel.

**Katrin Degenhardt**

Herr Martel, Frage an Sie: Kaltes Buffet. Alles auf einmal oder lieber zweimal gehen?

**Roland Martel**

Lieber zweimal gehen. Und übrigens benutze ich Hosenträger und Gürtel.

### **Katrin Degenhardt**

Doppelte Sicherung. Praxistipp, Herr Tischendorf: Wie würden Sie einen Umzugswagen beladen?

### **Markus Tischendorf**

Schwere Dinge wie zum Beispiel ein Klavier oder Schränke möglichst niedrig laden und an die Stirnwand heran. Und alles, was leichter ist und vielleicht auch ein bisschen empfindlicher obendrauf. Und auch da vorsichtig. Da kann man natürlich aufgrund der vielen Packstücke oder einzelnen Ladegüter mit Zurrgurten wenig erreichen. Da ist es gut, wenn man mit einem geschlossenen Kofferfahrzeug den Umzug realisiert. Und die haben meistens auch die entsprechenden Sperrstangen auf dem Fahrzeug, wo man das Möbel ja blockieren kann.

### **Karin Degenhardt**

Noch eine Frage an Sie beide: Hand aufs Herz, haben Sie ein Beispiel vielleicht, wo Sie privat auch mal nicht so genau auf die Sicherheit geachtet haben? Und das ging dann total in die Hose.

### **Roland Martel**

Ja habe ich so parat. Das ist aber schon lange her, 30 Jahre, deshalb darf ich das hier erzählen. Ich wollte einen Schaukelstuhl zur Entsorgungsstelle bringen und habe ihn auf dem Pkw-Anhänger gelegt und habe gedacht, da kann ja nix passieren. Und fahr auf die Autobahn. Und nach einem halben Kilometer sah ich im Rückspiegel, dass der Schaukelstuhl im hohen Bogen aus dem Anhänger geflogen ist. Ja, das hat mir gezeigt, auch das muss man festbinden.

### **Katrin Degenhardt**

Ja, Herr Tischendorf.

### **Markus Tischendorf**

Ich habe mich jetzt nicht mit dem Herrn Martel abgesprochen, aber bei mir ist es auch sehr, sehr lange her. Das war zu Studenienzeiten, als sich eine Waschmaschine, einen sogenannten Toplader transportiert habe. Den habe ich auf einem offenen Anhänger transportiert, über die Autobahn, die Gott sei Dank zu dem Zeitpunkt ziemlich leer war. Und dann schaute ich irgendwann in den Rückspiegel und sah, dass der Deckel von dem Toplader hin und her schlug. Und bevor ich noch rechts ranfahren konnte, ist er schon abgeflogen und den habe ich verloren. Und Gott sei Dank hat es keinen anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet oder verletzt.

### **Roland Martel**

Also Sie hören, es gibt keinen perfekten Menschen.

### **Katrin Degenhardt**

Auf keinen Fall. Jetzt noch allerletzte Frage. Spielen Sie Tetris oder haben Sie früher Tetris gespielt?

### **Roalnd Martel**

Nein.

**Markus Tischendorf**

Ich auch nicht.

**Katrin Degenhardt**

Okay. Sie wissen, warum ich das frage.

**Markus Tischendorf**

Tetris ist das beste Beispiel für Gamer, um den Begriff Formschluss zu erklären.

**Katrin Degenhardt**

Ganz genau. Also herzlichen Dank an Sie beide fürs Mitspielen und für Ihren Besuch. Danke schön.

**Markus Tischendorf**

Danke auch.

**Roland Martel**

Ich danke auch.

**Katrin Degenhardt**

Jetzt noch ein kurzer Hinweis an unsere Zuhörerinnen und Zuhörer. Wir freuen uns natürlich, wenn Sie uns auf dem Podcast-Kanal Ihrer Wahl abonnieren und uns eine Bewertung dalassen. Festzuhalten bleibt: Gut gesicherte Ladung ist unverzichtbar, damit Güter unbeschädigt ankommen und Fahrerinnen und Fahrer sowie andere Verkehrsteilnehmer unversehrt bleiben. Und das ganz sicher.

**Jingle**

Ganz sicher. Der Podcast für Menschen mit Verantwortung.