

# Gefährliche Dachlasten

Viele LKW-Fahrer kennen die Risiken von „fliegenden Eisplatten“ und suchen nach adäquaten Lösungen. Die einen setzen auf Leitern und Schneeräumgerüste, die anderen auf den Dachairbag.



**B**ei Truckertreffen drehen sich derzeit die Gespräche verstärkt um die Gefahren, die Schnee, Eis und frostige Temperaturen für den Straßenverkehr und insbesondere für die LKW-Fahrer mit sich bringen können. Neben der wintertauglichen Bereifung für Nutzfahrzeuge rückt auch die Problematik der Dachlasten wieder in den Vordergrund. Allein die Verkehrsunfälle aus dem letzten Winter – vom leichten Sachschaden bis zum Unfall mit Todesfolge – machen einmal mehr deutlich, wie wichtig es ist, Eis und Schnee von den LKW-Dächern vor dem Fahrtantritt zu entfernen. In der Praxis wissen die meisten Berufskraftfahrer zwar genau, dass sie in den kalten Monaten die Fahrzeugdächer oder

die Aufliegerplanen von Schnee und Eis befreien müssen. Doch das verlängert die Standzeiten, die den Unternehmer bares Geld kosten. Schließlich haben überdachte Truckerparkplätze Seltenheitswert, so dass manch ein Trucker in riskanten Aktionen schnell mal versucht, auf das Dach zu klettern und Abhilfe zu schaffen. Verkehrssicherheits- und Arbeitsschutzexperten sehen hier dringenden Handlungs- und Aufklärungsbedarf.

## Teure Folgen bei Versäumnis

Im Rahmen der Abfahrtskontrolle muss sich jeder Fahrer davon überzeugen, dass keine Fremdgegenstände auf dem Aufbau und dem Dach des Führerhauses sind. Er muss vor dem Start seiner Tour oder im

Per RSAB oder manuell: Schnee und Eis müssen runter vom Dach.



Winter auch nach Fahrtunterbrechungen Dach oder sonstige Ladeflächen von Schnee und Eis befreien. Tut er das nicht, begeht er eine Verkehrsstraftat, die zu Geldbußen, Punkten in Flensburg und im Extremfall sogar zum Führerscheinentzug führen kann. Nicht nur der Fahrer, sondern auch der Halter kann belangt werden. Auch wenn das manuelle Entfernen von Eis und Schnee etwas schwierig und zeitaufwendig ist, wird es häufig praktiziert. Zu berücksichtigen ist unter anderem:

- Beim Hinaufsteigen auf das Fahrzeugdach niemals über Stoßstangen, Reifen, Felgen oder Radnaben klettern, sondern vorhandene Aufstiege und Haltegriffe benutzen.
- Bei der Verwendung einer Leiter ist nach den Bestimmungen der Berufsgenossenschaft vorzugehen. Bei Nichtbeachtung besteht die Gefahr, dass im Falle eines Arbeitsunfalls der Versicherungsschutz nur bedingt oder gar nicht greift. Die Anlegeleiter muss im richtigen Anstellwinkel (65 bis 75°) aufgestellt und mit einem Gurt gegen Umkippen oder Wegrutschen gesichert werden.
- Bei Planenaufbauten kann versucht werden, die Dachlasten von innen mit Besen oder Stecklatten anzuheben und seitlich wegzudrücken.

Zahlreiche Speditionen haben in den letzten Jahren auf ihren Betriebshöfen Möglichkeiten zur sicheren Schnee- und Eisbeseitigung geschaffen. Auch auf einigen öffentlichen Park- und Rastplätzen sind Anlagen verfügbar. Die Benutzung eines den gesetzlichen Sicherheitsbestimmungen entsprechenden Gerüsts, welches entweder an das Fahrzeug herangeschoben wird oder an welches das Fahrzeug herangefahren wird, ist sicher und empfehlenswert. Die Fahrer erreichen über das Gerüst oder einen bereit gestellten Container das Dach ihres LKW und können mit einem verlängerten Schieber die Eis- und Schneebrocken entfernen.

### **Präventive Lösung: RSAB**

Mit dem Roof Safety Air Bag (RSAB) liegt eine technische Lösung vor, die vorbeugend die Bildung von Eis und Schnee auf LKW-Dächern, Anhängern und Aufliegerplanen verhindert. Ne-

ben der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften wird durch den RSAB die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fuhrparks und somit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht.

Die K & M GmbH aus Lichtenau-Henglar hat das System in den letzten Jahren konsequent verbessert und technisch weiterentwickelt. Der europaweit patentierte Dach-Sicherheitsairbag besteht aus einem Luftschlauch, der sich mittig zwischen Dachplane und Spriegel liegend, vom bordeigenen Druckluftsystem gespeist, aufbläst. Dadurch stellt sich die Dachplane, ähnlich einem Satteldach, mittig um 175 mm auf. Wasser, das sich normalerweise in den Planenzwischenräumen bildet, fließt ab. So können sich keine Eisplatten bilden,

die während der Fahrt den nachfolgenden Verkehr schädigen. Der Druck im Schlauch beträgt nur 0,05 bar im aufgeblasenen Zustand. Der Druck kann laufend gemessen und bei Veränderungen automatisch nachgeregelt werden. Durch eine weitere Optimierung werden deutlich kürzere Befüll- und Evakuierungszeiten des Luftschlauches erreicht.

Das System hat sich über 2.000 Mal in der Praxis bewährt und aufgrund jährlicher Kosteneinsparungen kurzfristig amortisiert. Hinzu kommt, dass die Speditions- und Transportunternehmen die Möglichkeit haben, für eine Nachrüstung des RSAB die De-Minimis-Förderung der Bundesregierung zu nutzen. Bis zum 28.02.2012 können Anträge beim Bundesamt für Güterverkehr gestellt werden.

Das System ist auch im abgekuppelten Zustand des Trailers betriebsfähig und hält die Luft im Schlauch über mehrere Tage. Aufgrund des Vakuums im Schlauch wird die gesamte Plane des Aufliegers auf die Spriegel gesaugt. Dadurch wird das typische Flattern der Plane vermindert, die Aerodynamik verbessert und letztendlich eine Kraftstoffeinsparung von 0,4 l/100 km erzielt. Der RSAB ist auch im Sommer sinnvoll. Durch den konsequenten Einsatz werden Wassermassen auf dem Auflieger verhindert, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt und auch zur Vermeidung von Kundenreklamationen durch Wasserschäden am hochwertigen Ladungsgut führt.

Da das System für Kunden aus ganz Europa beim Kauf eines neuen Aufliegers zum Standard gehört, liefern die großen Aufliegerhersteller den RSAB direkt ab Werk. Der RSAB wird als vormontierte Baugruppe geliefert und kann auf Wunsch auch in den firmeneigenen Werkstätten nachgerüstet werden.

Zu den zertifizierten Werkstätten in Deutschland gehören Cargobull Service Partner (CSP), Schmitz Cargobull Service Partner Network und Vogel Fahrzeugbau GmbH. Auch Titgemeyer bietet für Nutzfahrzeuge mit Planendächern das Sicherheitssystem Geta RSAB als Nachrüstsatz an. Der TÜV Nord hat in einer gutachterlichen Stellungnahme bestätigt, dass der Anschluss des Geta RSAB-Systems an das im Fahrzeug vorhandene Druckluftsystem nicht in das Bremssystem eingreift. Vor Antritt der Fahrt evakuiert der Fahrer den Schlauch innerhalb von 2,5 Minuten durch Tastendruck an der Steuereinheit oder Betätigung der Bremse. Durch das entstandene Vakuum im Schlauch lässt sich der RSAB auch bei Schiebedächern problemlos einsetzen, da keinerlei Restluft im Schlauch verbleibt.