

Ladungssicherung in der Praxis

Die Ladung sichern, warum? Diese Frage geht vielen Fahrern durch den Kopf, wenn es um das Thema Ladungssicherung geht. Die Liste der Ausreden und Scheinargumente ist sehr lang. Das geht von: „Das ist so schwer, das bewegt sich nicht“ über: „Ich fahre vorsichtig, da brauche ich die Ladung nicht zu sichern“ bis hin zu: „Jeder Gurt meiner Plane hält zwei Tonnen“. Mitunter hört man auch: „Die Stirnwand und die Bordwände sind so stabil, da kommt nichts durch“ oder „Ich fahre schon zwanzig Jahre so und es ist noch nie etwas passiert“. Die körperlichen Belastungen, denen der Fahrer bei heißem Wetter, bei Regen oder gar bei Dauerfrost ausgesetzt ist, wenn er die Ladung sichert, spielen dabei natürlich auch eine wichtige Rolle.

Mindestens genau so lang ist allerdings auch die Liste der Argumente, die für eine ausreichende Ladungssicherung sprechen. Wichtig ist zuerst der Schutz der Ladung vor Beschädigungen beim Transport, denn nur wenn die Ladung unbeschädigt den Empfänger erreicht, ist der Transportauftrag erfüllt.



Immer wieder werden Fahrer durch herunterfallende Ladung verletzt. vor Verletzungen durch herunterfallende Ladungsteile.

Ein sehr wichtiger Aspekt für die Ladungssicherung ist der Schutz vor Ladungsverlust, also davor, dass die Ladung vom Fahrzeug auf die Straße fällt. Dieser Gesichtspunkt ist deshalb besonders zu beachten, da sowohl unbeteiligte Verkehrsteilnehmer beim Ausweichen oder Überfahren der Ladung geschädigt werden können, als auch, weil immer wieder Lkw-Fah-



Wer auf der Autobahn seine verlorene Ladung einsammelt, befindet sich in großer Gefahr.

rer bei dem Versuch verunglücken, ihre verlorene Ladung von der Straße zu räumen – besonders wenn es sich um eine Autobahn handelt.

Gibt es durch die verlorene Ladung einen Stau, so entstehen immense volks- und betriebswirtschaftliche Schäden. Bestimmt hat sich jeder Fahrer, der wegen eines Staus seinen Termin verpasst hat, über den Kollegen geärgert, der dort seine ungesicherte Ladung verloren hat. Nicht zuletzt spielt die Angst vor einer Anzeige durch die Polizei eine Rolle, denn die Folgen einer mangelhaft gesicherten Ladung können vehement sein.

Zeitverlust und Kosten

Wird bei einer routinemäßigen Verkehrskontrolle z.B. auf einem Autobahnparkplatz festgestellt, dass von einer mangelhaft gesicherten Ladung eine Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, kann die Weiterfahrt bis zur ordnungsgemäßen Ladungssicherung untersagt werden. Das bedeutet, dass die Ladung an Ort und Stelle nachzusichern oder umzuladen ist. Dass dadurch möglicherweise Entladetermine nicht eingehalten werden können oder Beladetermine für eine geplante Rückladung verstreichen, ja sogar gebuchte Fahrplätze verfallen, spielt dabei keine Rolle. Die Kosten, wenn z.B. ein Kran zur Kontrollstelle bestellt werden muss, oder wenn vertraglich festgelegte Lieferfristen nicht eingehalten werden können, kommen auf den Unternehmer zu. Zusätzlich werden noch Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeigen gegen den Fahrer sowie in der Regel auch gegen den Verloader und gegen den Fahrzeughalter gefertigt. Diese Anzeigen können dann ein Bußgeld und bis zu drei Punkte im Verkehrszentralregister in Flensburg zur Folge haben.



Die Sicherung der Ladegüter auf der Palette und die Ladungssicherung auf dem Fahrzeug waren so schlecht, dass die Ladung weitgehend unbrauchbar wurde.

Ladungssicherung dient aber auch der Vermeidung von Unfällen beim Be- und Entladen. Sie schützt damit den Fahrer und das Be- und Entladepersonal

Verantwortlicher	Gefährdung	Verstoß gegen	Bußgeld	Punkte
Fahrer	nein	§ 22 Abs. 1 StVO	50 €	1
Fahrer	ja	§ 22 Abs. 1 StVO	75 €	3
Fahrer	Verkehrsunfall	§§ 1, 22 I StVO	125 €	3
Halter	ja	§ 31 Abs. 2 StVZO	150 €	3
Halter	Verkehrsunfall	§§ 1, 31 II StVZO	225 €	3

Quelle: Bußgeldkatalog des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Für den Verloader ist laut Bußgeldkatalog kein konkretes Bußgeld festgesetzt. Die Höhe des Bußgeldes kann von der Verfolgungsbehörde bzw. vom Gericht festgelegt werden.

Die Zahlen zum Thema Ladungssicherung sprechen eine deutliche Sprache. Jeden Tag ereignen sich auf Deutschlands Straßen mehr als 100 Unfälle, an denen Fahrzeuge zum gewerblichen Gütertransport beteiligt sind. Etwa 20% dieser Unfälle sind direkt oder indirekt auf eine mangelhaft gesicherte Ladung zurückzuführen.

Es wird oft die Frage gestellt, für welchen Fall die Ladung eigentlich gesichert werden soll. Die Ladung für einen Verkehrsunfall zu sichern ist kaum möglich, da die Kräfte z.B. bei einem Auffahrunfall viel zu groß sind. Eine Ladungssicherung für die Polizei ist hier ein oft gehörtes Argument, wird aber dem Thema nicht gerecht. Dass die Ladung für lange Strecken gesichert werden soll, kann ja aus dem Zeitaufwand, der für die Sicherung und Endsicherung der Ladung erforderlich ist, noch akzeptiert werden, wenn man den Zeitaufwand für die Fahrt dagegen rechnet. Eine Ladungssicherung für kurze Strecken leuchtet da schon weniger ein, besonders, wenn die Sicherung länger dau-



Der Bagger sollte mal schnell zum nahegelegenen Betriebshof gefahren werden.

ert als die Fahrt. Dafür, dass eine teure Ladung gesichert wird, sorgt meistens schon der Verloader. Wen interessiert aber die Ladungssicherung von Billigwaren? Absolut akzeptiert ist die richtige Ladungssicherung bei Gefahrgutbeförderungen. Hier sind viele Verloader sehr gewissenhaft und überprüfen nahezu jede durchgeführ-

te Sicherungsmaßnahme bis hin zur fotografischen Dokumentation. Bei Nicht-Gefahrgut kann man diesen Aufwand des Verladers nur sehr selten beobachten.

Jede Ladung sichern

Aus Sicht des Gesetzgebers hingegen ist jede Ladung zu sichern. Unabhängig davon, ob sie lange oder nur kurz befördert wird, ob die Ladung wertvoll ist oder nicht oder ob es sich um Gefahrgut oder um Nicht-Gefahrgut handelt. Denn auch ein ungesichertes Fass mit Altöl wird plötzlich zum gefährlichen Ladegut wenn es z.B. bei der Ausfahrt vom Betriebsgelände die Bordwand durchschlägt und dann in einer Bushaltestelle landet. Ebenso schreibt der Gesetzgeber vor, dass die Ladung zu sichern ist für Vollbremsungen, starke Ausweichmanöver und schlechte Wegstrecken. Man sollte



Die rutschenden Blechpakete durchschlugen bei einer Vollbremsung aus ca. 30 km/h die Stirnwand.

auch für sich persönlich akzeptieren, dass bei jeder Fahrt etwas Unvorhergesehenes passieren kann. Auch wenn man noch so bedächtig und umsichtig fährt, kann es vorkommen, dass eine Vollbremsung erforderlich wird, weil plötzlich ein Kind vor das Fahrzeug läuft. Was viele nicht erahnen, kann dann zur bitteren Realität werden, denn schon bei geringer Geschwindigkeit von z.B. 30 km/h kann eine schwere Ladung die Stirnwand durchstoßen.

Nach welchen Vorgaben soll man denn die Ladungssicherung durchführen? Viele Fahrer bauen auf ihre Erfahrung,

sie haben die Ladungssicherung zwar nie richtig gelernt aber es ist auch nie etwas passiert. Andere handeln nach den Vorgaben ihres Chefs. Beide Möglichkeiten sollten ruhig einmal kritisch hinterfragt werden. Denn oft ist es so, dass diese Maßnahmen nur geschätzt werden, weil nicht bekannt ist, wie man die Ladungssicherung berechnen kann. Ladungssicherungsmaßnahmen nach Vorgaben des Verladers sollte man, zumindest wenn sie als gutachterlich erstellte Verladeanweisung herausgegeben werden, in einem anderen Licht sehen. Hier ist man als Fahrer gut beraten, wenn man diese Anforderungen erfüllt, auch wenn sie einem übertrieben erscheinen. Bei einer Verkehrskontrolle kommt man an den Vorgaben der Polizei kaum vorbei. Hier sollten durch die Kontrollbeamten aber möglichst mehrere Sicherungsvarianten angeboten werden, aus denen der Betroffene sich dann eine aussuchen kann. Immer auf der sicheren Seite befindet man sich, wenn nach den Vorgaben der VDI-Richtlinien 2700 ff. gesichert wird. Um diese Anforderungen zu verstehen und umsetzen zu können ist es allerdings ratsam, einen entsprechenden Lehrgang zu besuchen. In diesem Lehrgang, der einen Zeitraum von zwei Tagen mit 16 Unterrichtseinheiten umfasst, kann der „Ausbildungsnachweis Ladungssicherung“ Richtlinie VDI 2700a erworben werden.

Hilfsmittel und Tabellen

Aber auch wenn man einen entsprechenden Lehrgang besucht hat, ist das Berechnen der Ladungssicherung in der täglichen Praxis kaum möglich und wird daher nur sehr selten angewendet werden. Aus diesem Grund gibt es Hilfsmittel und Tabellen, die eine Berechnung stark vereinfachen oder sogar überflüssig machen.

Als Fazit kann festgestellt werden, dass die beste Motivation zur Ladungssicherung das Verständnis und die Akzeptanz des Fahrers für ihre tatsächliche Notwendigkeit ist. Als Fahrer sitzt man vor seiner Ladung! Wenn man dann in seinem eigenen Kopf den Gedanken zulässt, dass einem diese Ladung bei einer Vollbremsung ins eigene Kreuz schlagen kann, wird man sich davor schützen und die Ladung sichern.

Alfred Lampen