

# IWM – Praxisinformation: Ladungssicherung

Fakten und Tipps für Trockenmörtelwerke

Aufgestellt von der IWM Arbeitsgruppe Anlagen- und Betriebstechnik



# Ladungssicherung

## Einleitung

Wenn in den Medien wieder einmal über einen spektakulären LKW-Unfall durch unzureichend gesicherte Ladung – meist aus anderen als der Baustoffbranche – berichtet wird, präsentieren die für Ladungs- und Transportvorgänge Verantwortlichen ihre vermeintlichen „Praxisargumente“: Zeitdruck beim Beladen, bisherige Unfallfreiheit, Gefahr- und damit Verantwortungsübergang am Ende der Beladung auf den Fahrer, etc.

Die zeitgerechte Kommissionierung und Verladung von Gebinden auf Speditions-LKW ist wesentlicher Teil einer kundenorientierten Logistik im Trockenmörtelwerk. Sie unterliegt vielfältigen Aspekten, wovon die Ladungssicherung nur einer ist, der insbesondere den durch eine Spedition belieferten „Endkunden“ zunächst nicht betrifft, sondern „nur“ den Frachtführer. Betroffen sind oft aber auch die Abholer aus kleineren Bauunternehmen und Handwerksbetrieben oder Privatkunden mit kleineren und mittleren Fahrzeugen, denen man ebenfalls bestmöglichen (zügigen) Service bieten möchte. Zu diesem Service gehört auch die Sicherheit der Ladung. Die tatsächlichen Risiken werden von Fahrern, insbesondere „nicht professionellen“ Fahrern, nicht selten unterschätzt oder gar bewusst in Kauf genommen.

Eine elektronische Suche z. B. beim Beuth Verlag unter dem allgemeinen Stichwort „Ladungssicherung“ ergibt derzeit eine Gesamttrefferquote von über 100 Titeln, wovon wiederum mehr als zehn Normen den Transport auf der Straße behandeln. Auch diese Tatsache verdeutlicht die Bedeutung der Thematik.

Die vorliegende Mitglieder-Information kann und soll nicht alle Einzelheiten und Facetten des komplexen Themas darstellen. Vielmehr stellt sie in kurzer Form wesentliche Aspekte rund um die Ladungssicherung und zugehörige Haftungsfragen vor. Sie soll den Leser für die Thematik sensibilisieren und zur individuellen Internetrecherche seitens der Mitgliedsunternehmen anregen. Sie enthält hierzu eine erste Auswahl detaillierter Informationsquellen. Diese bieten unter anderem diverse Musterdokumente und Arbeitshilfen für die tägliche Praxis an.

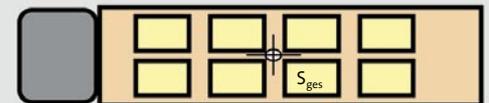
## Folgende Grundsätze sollten mit Blick auf Rechtssicherheit in der Praxis beachtet werden:

### 1 Kein Haftungsausschluss für die verladende Organisation – Rechtsgrundlagen

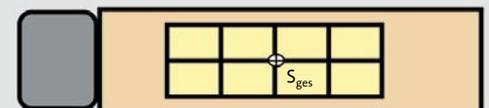
Die Gesetzeslage sowie die einschlägige Rechtsprechung sehen in keinem Fall einen generellen Haftungsausschluss für die verladende Organisation, das heißt hier für das Trockenmörtelwerk, vor.

§ 22 StVO bildet die Basis für die verkehrsrechtlichen Pflichten von Fahrer und Fahrzeughalter sowie Verloader. Entsprechende Verwaltungsvorschriften regeln die weiteren Details. Nach § 412 HGB hat der Absender, hier also das Trockenmörtelwerk, für die Beförderungssicherheit – auch hinter dem Werkstor – Sorge zu tragen.

Die aktuelle Rechtslage bindet grundsätzlich alle Organisationen bzw. Personen, die an den Bewegungsprozessen von Gütern im öffentlichen Verkehr beteiligt sind, in die Haftungsfrage bei Unfällen aufgrund mangelnder Ladungssicherheit ein. Von der Thematik der Ladungssicherheit sind Trockenmörtelwerke daher mit betroffen



a) Pakete auf der Ladefläche verteilt mit Gesamtschwerpunkt  $S_{ges}$ ; aufwändig für die Ladungssicherung, insbesondere gegen Rutschen nach vorn



b) Pakete gruppiert, Lage des Gesamtschwerpunktes unverändert; wesentlich günstigere Anordnung für die Ladungssicherung

### Prinzipien der Lastverteilung



### Prinzip des formschlüssigen Ladens

# Ladungssicherung

## Fakten und Tipps für Trockenmörtelwerke

### 2 Teilladungen entlang einer Route bereits bei der Verladung im Werk berücksichtigen

Wenn dem Verladepersonal Informationen vorliegen, dass entlang einer Route Teilladungen vorgesehen sind, ist die Beladungsreihenfolge im Hinblick auf den Fortbestand der Ladungssicherung nach einer Teilladung zu organisieren.

### 3 Ladungssicherung im Werk dokumentieren

Die werksseitige Verladung und Sicherung der Ladung sollte nach einer dokumentierten Anweisung für das zuständige Werkspersonal erfolgen. Der Nachweis über die fachgerechte Ladungssicherung an einzelnen Fahrzeugen kann z. B. durch einen routinemäßigen Vermerk auf dem Ladeschein geführt werden. Die Ladungssicherung durch den Fahrzeugführer ist zu überprüfen und zu dokumentieren.

### 4 Risikobewusstsein bei Mitarbeitern, Speditionsfahrern und Selbstabholern verbessern

Den unmittelbar mit der Ladung umgehenden Personen sind die Risiken mangelnder Ladungssicherung oft nicht bewusst. Das Ausmaß dynamischer Kräfte bei Beschleunigungs- und Bremsvorgängen sowie in Kurven – insbesondere bei palettierte, kommissionierter und gestapelter Ware – wird vielfach unterschätzt durch die Annahme, dass die reine Gewichtskraft einer Ladung deren Verschiebung auf der Ladefläche verhindern werde. Gleiches gilt für unzureichendes Stauen und Zurren. Anschauliche Beispiele und Demonstrationen sind besonders empfehlenswert. Es empfiehlt sich, die Lagerarbeiter im Werk gemeinsam mit den (professionellen) Fahrern extern zu schulen. Entsprechende Angebote findet man z. B. beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. oder den Berufsgenossenschaften. Sämtliche Schulungsmaßnahmen und Unterweisungen sind nachweisbar zu dokumentieren.

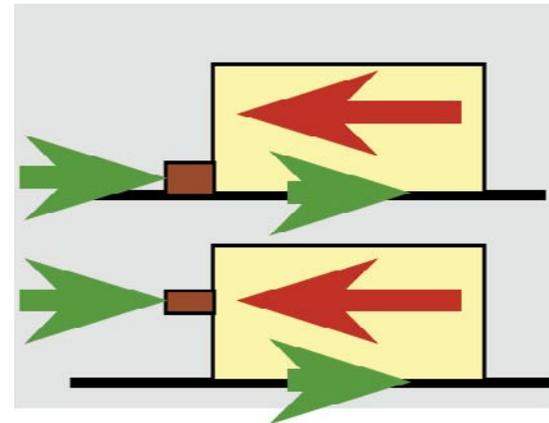
### 5 Informationsmaterial aushändigen – IWM Muster

Informationen und Hinweise zur richtigen und ausreichenden Ladungssicherung sollten allen Frachtführern und Fahrern (zumindest erstmalig) sowie privaten Selbstabholern an die Hand gegeben werden (Flyer mit Stichworten und Piktogrammen). Es empfiehlt sich, die Ausgabe ebenfalls zu dokumentieren (z. B. auf dem Ladeschein).

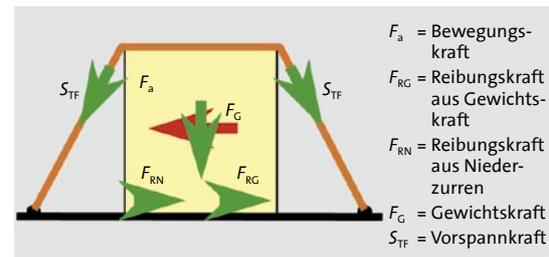
Ein solches „Handout“ kann als Datei von der Internetseite [www.iwm.de](http://www.iwm.de) heruntergeladen werden. Die individuelle Gestaltung mit Bildern und Firmeneindruck ist auf Anfrage ebenfalls möglich.

### 6 Was ist zu tun bei Uneinsichtigkeit von Fahrern?

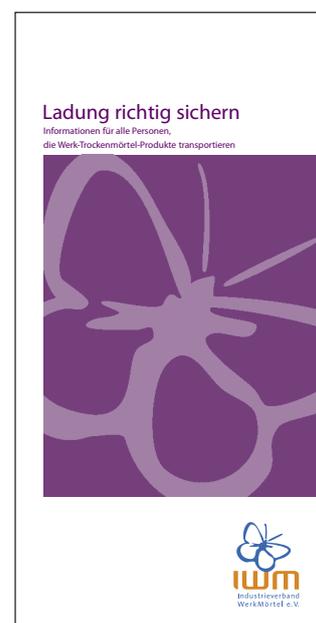
Da eine „Restverantwortung“ stets beim „Absender“ nach § 412 HGB verbleibt, kann bei erkennbar grober Fahrlässigkeit und Uneinsichtigkeit von Fahrzeugführern die Verweigerung der Beladung bzw. der Ausfahrt aus dem Werk (z. B. durch Einbehaltung des Lieferscheins) angemessen sein. Eine Anweisung über die einzelnen Verfahrensschritte bis hin zu diesem letzten sollte mit Verantwortlichkeiten dokumentiert sein.



Schema zum Festlegen der Ladung



Prinzip des Niederzurrens



# Literatur und ausgewählte Quellen zur Internetrecherche

**Organisationen:** Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. – [www.bgl-ev.de](http://www.bgl-ev.de)

Transport-Informationen-Service des GDV – [www.tis-gdv.de](http://www.tis-gdv.de)

Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) – [www.bgf.de](http://www.bgf.de)

Königsberger Ladungssicherungskreis e.V. – [www.ladungssicherungskreis.de](http://www.ladungssicherungskreis.de)

Berufsgenossenschaft Rohstoffe und Chemische Industrie (BG RCI) – [www.bgrci.de](http://www.bgrci.de)

DEKRA Akademie GmbH – [www.dekra-akademie.de](http://www.dekra-akademie.de)

Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) – [www.bam.de](http://www.bam.de)

UK/BG/DVR-Schwerpunktaktion LADEGUT – Sicher ans Ziel – [www.lade-gut.de](http://www.lade-gut.de)

**Normen und Richtlinien**  
(Beuth Verlag, Berlin) – Auswahl:

VDI 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

DIN 75410 Teile 1 bis 3 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

DIN EN 12195 Teile 1 bis 4 Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen

DIN EN 12640 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung – Mindestanforderungen und Prüfung

EN 12640:2000 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Aufbauten an Nutzfahrzeugen – Mindestanforderungen

DIN EN 12642

**IWM Handout:** „Ladung richtig sichern“



Düsseldorfer Straße 50

47051 Duisburg

Telefon: 0203.99239-0

Telefax: 0203.99239-98

info@iwm.de

www.iwm.de

Stand: Dezember 2011