

Merkblatt über die Verantwortlichkeiten bei der Ladungssicherung

Die Praxis zeigt, dass Ladungssicherung oftmals ungenügend oder fehlerhaft betrieben wird. Dabei trägt die Ladungssicherung erheblich zur Verkehrssicherheit bei, denn unzureichende Maßnahmen bei der Ladungssicherung verursachen neben den Schäden am Ladegut auch möglicherweise Schäden an unbeteiligten Dritten.

Die Qualität von Transportleistungen zeichnet sich unter anderem durch ordentlich ausgeführte Ladungssicherung aus, welche die Gewährleistung eines gefahrlosen Transportes ist. Daher ist es unabdingbar, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu kennen und sich über die daraus resultierenden Verantwortlichkeiten bewusst zu werden und zu sein.

Wir wollen versuchen Ihnen mit dieser Zusammenfassung einen Überblick in Bezug auf die Verantwortung in Sachen Ladungssicherung geben.

Nach deutschem Recht werden dem Verlader (z.B. Lademeister des Absenders), Frachtführer und dem Fahrer sowie dem Fahrzeughalter Verantwortlichkeiten im Bereich der Ladungssicherung zugewiesen.

Farberläuterung
Verlader/Absender
Frachtführer
Fahrer
Fahrzeughalter

Grundsätzlich muss man bei der Verantwortung zwischen dem Beförderungsrecht, welches dem Zivilrecht zuzuordnen ist, und der öffentlich-rechtlichen Verantwortung unterscheiden.

Zivilrechtliche Verantwortung

Die zivilrechtliche Verantwortung (Beförderungsrecht) befasst sich mit der Haftung im Falle eines Schadens (Schadensersatzforderungen). Der § 412 HGB ist das Fundament für die Regelungen in Zwischen den jeweiligen Beteiligten. In Absatz 1 wird beschrieben auf welche Art und Weise das Ladegut beladen und befestigt werden muss.

§ 412 Abs. 1 HGB: Verladen und Entladen

Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

➔ für den Verlader/Absender von Bedeutung (beförderungssichere Verladung):

Der Verlader/Absender hat somit nicht nur die Aufgabe, das Gut auf die Ladefläche zu verbringen, sondern auch die Pflicht, das Gut so zu befestigen (mittels Zurrgurten, Keilen oder anderen geeigneten Hilfsmitteln) und zu verstauen, dass es durch dynamische Einflüsse während der Fahrt (z.B. Stöße, Erschütterungen, Bremsungen) gesichert ist. Ein Umfallen und Verschieben auf der Ladefläche sowie ein Herabfallen vom Fahrzeug wird somit vermieden.

➔ für den Frachtführer von Bedeutung (betriebssichere Verladung):

Der Frachtführer hat ein geeignetes Fahrzeug mit angemessenen Vorrichtungen zur Ladungssicherung (z.B. Zurrpunkte) zu stellen und dafür Sorge zu tragen, dass die Betriebssicherheit nicht leidet und die Fahrzeugfunktionen ständig gegeben sind. Des Weiteren ist er für die Einhaltung der Abmessungen, Achslasten und des Gesamtgewichtes sowie des Lastverteilplans verantwortlich. Das Fahrzeug muss den Anforderungen des Straßenverkehrs genüge tun (Lenkfähigkeit; Stabilitätsverluste durch z.B. einseitige Lastverteilung sind zu vermeiden).

Von dem Grundsatz der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit bzgl. des Ladens und der Ladungssicherung (beförderungssicher laden, stauen und befestigen; § 412 Abs. 1 HGB), kann durch

vertragliche Vereinbarungen abgewichen werden. Es ist zulässig, die betriebssichere und beförderungssichere Verladung vertraglich dem Frachtführer zuzuweisen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass der Frachtführer gemäß § 425 HGB auch für Güterschäden bzw. Schäden aus Überschreitung der Lieferfrist, die beim Beladen oder aufgrund mangelnder Ladungssicherung entstanden sind, haftet. Die Verantwortlichkeit der Ladung (z.B. Angabe der Schwerpunktlage, Anbringung von Zurrpunkten am Ladegut) obliegt dem Verlader/Absender und kann somit nicht delegiert werden.

Aus den Inhalten der CMR gehen keine Verantwortungen hinsichtlich der Beladung hervor. Somit ist das national anwendbare Recht maßgebend, also die Ausführungen des § 412 HGB.

ACHTUNG: Erfolgt eine Umladung der Ladung während des Transports auf ein anderes Fahrzeug durch den Frachtführer, so führt dies zu einer Haftung des Frachtführers.

Der Frachtführer haftet in diesem Fall für eine unzureichende Ladungssicherung und mögliche Verladefehler die aus dem Umschlagsvorgang resultieren.

Öffentlich-Rechtliche Verantwortung

Für den Gütertransport auf öffentlichen Straßen gelten eine Vielzahl von Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und Verwaltungsvorschriften. Für die Ladungssicherung, zu der man gesetzlich verpflichtet ist, sind die Vorgaben der StVZO und der StVO von Bedeutung.

Wer sich der öffentlichen Verantwortung im Straßenverkehr nicht stellen möchte und seiner Pflicht zur Ladungssicherung nicht nachkommt, kann mit Bußgeldern oder Einträgen im Verkehrszentralregister und Gewerbezentralregister bestraft werden. Gesetz dem Falle, das fahrlässig gehandelt wird oder vorsätzlich Regeln missachtet werden, können auch Strafverfahren eingeleitet werden. Das gilt für den Fahrer, Fahrzeughalter und Frachtführer genauso wie für den Verlader bzw. Absender.

Die Nachfolgenden Auszüge aus den Gesetzestexten regeln die Verantwortungen der Ladungssicherung für den öffentlich-rechtlichen Bereich:

§ 22 Abs. 1 StVO: Ladung

Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

→ der **Verlader/Absender** und der **Fahrer** sind verantwortlich

§ 23 Abs. 1 StVO: Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, daß seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Er muß dafür sorgen, daß das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Er muß auch dafür sorgen, daß die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind. Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen müssen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie an Fahrrädern auch am Tag vorhanden und betriebsbereit sein, sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, daß sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1).

§ 30 Abs. 1 StVZO: Beschaffenheit der Fahrzeuge

Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß

- 1. ihr verkehrstüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt,*
- 2. die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben.*

§ 31 Abs. 2 StVZO: Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge

Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß der Führer nicht zur selbständigen Leitung geeignet oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.

→ Durch den § 22 Abs. 1 StVO wird die Ladungssicherung vorgeschrieben. Wer daraus resultierend die Ladungssicherung durchführt, wird zivilrechtlich geklärt (vgl. Zivilrechtliche Verantwortung). **Durch den § 23 Abs. 1 StVO wird die Verantwortung für die Ladungssicherung dem Fahrer übertragen.**

Der Fahrzeughalter hat laut § 30 Abs. 1 StVZO ein geeignetes ausgerüstetes Fahrzeug einzusetzen und dafür zu sorgen (Grundlage § 31 Abs. 2 StVZO), dass diese Ausrüstung für den jeweiligen Transport ausreichend ist.

Bei der Anwendung der Ladungssicherung sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten (§ 22 Abs. 1 StVO; z.B. VDI Richtlinien 2700 ff. und DIN EN Normen). Auf ihrer Basis müssen die tatsächlichen Maßnahmen zur Ladungssicherung durchgeführt werden.

Wer die öffentlich-rechtliche Verantwortlichkeit zur Ladungssicherung durch Vereinbarungen oder Beauftragungen delegieren möchte (z.B.: auf den Disponenten), muss dabei folgendes beachten:

- Es muss eine ausdrückliche Beauftragung / ein ausdrücklicher Auftrag vorliegen
- Der/die Beauftragte muss fachlich geeignet sein und technisch in der Lage sein
- Stichprobenartige Kontrollen sind durchzuführen, um die übertragenden Pflichten auf ordnungsgemäße Ausführung zu kontrollieren. Die Kontrollen sind zu dokumentieren. Sollten Sicherheitsmängel auffallen, sind Maßnahmen zu ergreifen, um diese abzustellen.

Besonderheiten für Hersteller

Wer ein Produkt, z.B. eine Maschine, in Umlauf bzw. in den Verkehr bringt, muss sicherstellen, dass die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen eingehalten werden. Nach der EU Maschinenrichtlinie (2006/42/EG) haben Produzenten bzw. Hersteller Maßnahmen zu ergreifen, damit die von Ihnen konstruierten Maschinen oder jedes ihrer Bestandteile sicher gehandhabt und transportiert werden können. Somit ist bereits bei der Konstruktion und der anschließenden Fertigung darauf zu achten, dass (Lade-) Güter mit geeigneten Einrichtungen zur Ladungssicherung auszurüsten sind.

Der Hersteller hat Risiken durch herabfallende oder herausgeschleuderte Gegenstände, Risiken durch Oberflächen, scharfen Ecken und Kanten sowie Risiken des Verlusts der Standsicherheit (z.B. durch geringe Aufstandsflächen), zu vermeiden. Durch diese Verpflichtungen für die Hersteller soll eine unkontrollierte Lageveränderung beim Transport oder der Montage und weitere generelle Sicherheitsrisiken in Hinsicht auf die Beförderung ausgeschlossen werden.

Zusammenfassung: Wer ist für Was Zuständig?

Verlader / Absender

- Verpflichtet zur Ladungssicherung / beförderungssichere Verladung
 - o mittels Zurrgurten, Keilen oder anderen geeigneten Hilfsmitteln die Ladung verstauen
 - o Ladung gegen dynamische Einflüsse während der Fahrt (z.B. Stöße, Erschütterungen, Bremsungen) sichern
 - o Ladung vor Umfallen und Herabfallen sowie vor Verschieben auf der Ladefläche sichern
- Stellen eines Ladegutes, welches zur Ladungssicherung geeignet ist
- Durch vertragliche Vereinbarungen kann die betriebssichere Verladung dem Frachtführer zugewiesen werden.

Fahrer

- Betriebssichere Verladung: Fahrzeugtechnische Eigenschaften müssen eingehalten werden:
 - o Einhaltung der Abmessungen
 - o Einhaltung der Achslasten
 - Maximal zul. Achslasten
 - Mindestachslasten
 - o Einhaltung des zul.GG
→ Lastverteilplan
- Überprüfung der durchgeführten Ladungssicherung des Verlader/Absender

Frachtführer

- Betriebssichere Verladung
- Ist eine Umladung der Ladung während des Transports auf ein anderes Fahrzeug von Nöten, so führt dies zu einer Haftung des Frachtführers.

Handelt der Spediteur im Selbsteintritt (Frachtführer und Spediteur in einer Person), müssen selbstverständlich auch die Pflichten als Fahrzeughalter befolgt werden.

Fahrzeughalter

- Einsatz eines dem Ladegut angepassten und ausgerüsteten Fahrzeugs oder Fahrzeugkombination
- Dem Fahrzeugführer ist eine dem Transport angemessene und ausreichende Anzahl und Art von Ladungssicherungsmitteln bereitzustellen
- Für das Anwenden der Ladungssicherung und der Fahrzeugführung ist geeignetes Fahrpersonal einzusetzen

Hersteller

Schon bei Konstruktion und Fertigung muss die spätere Handhabung / Anwendbarkeit und damit - so erforderlich - auch die Beförderung berücksichtigt werden.

Maßnahmen:

- Einrichtungen zur Ladungssicherung wie z.B. Zurrpunkte sind anzubringen
- Standsicherheit ist zu gewährleisten
- Krafteinleitungsflächen sind ausreichend zu dimensionieren
- Vorkehrungen, um das Herabfallen/Herausschleudern von Gegenständen zu verhindern, sind zu treffen

Anwendungsbereich:

- Aggregate, Anlagen, Maschinen
- Austauschbare Ausrüstung (z.B.: Anbaugeräte)
- Unvollständige Produkte bzw. Maschinen (z.B. Teile von Kranen, Flügel für Windkraftanlagen)
-