

Eins ist sicher: Ladung sichert sich nicht von selbst

Es ist ebenso traurig wie auch wahr: das Thema Ladungssicherung ist immer aktuell. Und wer glaubt, dass auf Deutschlands Straßen die Beamten nur noch nach Maut-Sündern fahnden, der irrt gewaltig. So wurden im Februar dieses Jahres bei einer zeitgleichen, 24-stündigen Großkontrolle Lkw und Busse in punkto Sicherheit kontrolliert. Und im Mai wurde in Rheinland-Pfalz ebenfalls der Schwerverkehr kontrolliert – im Fokus dort: die Ladungssicherung.

Die Kontrollen im Februar fanden laut Mitteilung des Innenministeriums Brandenburg in den Bundesländern Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Berlin, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg statt. Insgesamt 1.483 Polizeibeamte waren dabei im Einsatz. Unterstützt wurden die Kontrollen unter anderem durch Bedienste des Bundesamtes für Güterverkehr, der Gewerbeaufsichtsämter, des Zolls, der Berufsgenossenschaften sowie von TÜV und DEKRA.

Insgesamt wurden 25.175 Lkw und Busse kontrolliert. Bei 2.796 Lkw und Bussen gab es insgesamt 3.264 Beanstandungen. So wurden unter anderem an 378 Fahrzeugen technische Mängel festgestellt. In 1.091 Fällen war gegen die Lenk- und Ruhezeiten verstoßen worden und 622 Fahrer hatten die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten.

Bei den Kontrollen in Brandenburg und Schleswig-Holstein wurde jedes 3. Fahrzeug beanstandet. Zwar machten auch hier vor allem Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten den Löwenanteil aus. Aber die Verkehrspolizeidirektion Schleswig-Holstein berichtet dennoch von auffallend vielen Fällen, bei denen die Ladungssicherung beanstandet werden musste. Dabei waren die Verstöße teilweise derart gravierend, dass 30 Fahrzeugführern die Weiterfahrt untersagt wurde.

Speziell den Schwerverkehr hatte die Polizei in Rheinland-Pfalz am 19.5. in der Zeit von 7 Uhr bis 15 Uhr an sechs verschiedenen Kontrollstellen im Blick. Bei der Überprüfungen waren insgesamt 194 Beamtinnen und Beamte landesweit im Einsatz. In seiner Bilanz erläuterte der Innenminister des Landes, Karl Peter Bruch, die Zielsetzung: Bei der Überprüfung nämlich war „das Augenmerk der Beamtinnen und Beamten in erster Linie auf die Sicherung der Ladung gerichtet. Die unzu-

Bild: GDV



Fast 24 Tonnen Bananen beförderte dieser Lastwagen in Kartons auf Paletten. In einer S-Kurve kam die ungesicherte Ladung ins Rutschen, der LKW kippte um. Es entstand Schaden an Fahrzeug und Ladung. Die Autobahn musste für mehrere Stunden gesperrt werden. Nach einer Schätzung der Transportversicherer im GDV werden jedes Jahr von Lastwagen ca. 2.300 Verkehrsunfälle verursacht, weil ihre Ladung nicht oder falsch gesichert ist.

reichende oder falsche, im Einzelfall sogar vollständig fehlende Ladungssicherung stellt seit Jahren eine erhebliche Unfallursache dar“, so Innenminister Bruch.

„Die Ladung ist so schwer, die verrutscht nicht!“ – so auch dieses Mal wieder die häufig gehörte und gar nicht mehr originelle Ausrede von Lkw-Fahrern an den Kontrollstellen der Polizei.

Dann, so heißt es in der Pressemitteilung des Innenministeriums, waren wohl die Betonplatten von 20 qm Größe zu leicht, die erst kürzlich im Zubringer von der A 48 zur B 9 von einem Lastzug auf die Fahrbahn fielen? Zum Glück wurde bei diesem Unfall kein Mensch verletzt. So glimpflich verlaufen solche Verkehrsunfälle aber leider nicht immer, weiß man auch in Rheinland-Pfalz. Alleine im Jahr 2004 wurden bei 1.714 Verkehrsunfällen mit dieser Ursache in fünf Fällen Menschen getötet, bei vierzehn weiteren Unfällen erlitten Menschen schwere Verletzungen.

„Diese erschreckende Bilanz war für die rheinland-pfälzische Polizei Anlass, heute mit großem personellen und technischen Aufwand gezielt die Aufmerksamkeit auf diese Problematik zu lenken“, so der Minister am 19.5.

Die Bilanz dieser Kontrollen war wieder einmal ernüchternd – gerade auch mit Blick auf die Ladungssicherung: Es wurden insgesamt 866 Fahrzeuge überprüft. Davon mussten 270 beanstandet werden. Fehlverhalten von Fahrzeugführern war in 261 Fällen zu bemängeln. Defizite bei der Ladungssicherung wurden bei 194 Fahrzeugen festgestellt. Das führte zu 91 Verwarnungen mit Verwarnungsgeld und 121 Ordnungswidrigkeitenanzeigen. Bei 57 Beanstandungen der Ladungssicherung wurden so genannte Mängelberichte gefertigt. Die Fahrzeugführer müssen nun innerhalb einer bestimmten Frist die Beseitigung dieser Mängel nachweisen. In 89 Fällen waren die Mängel bei der Ladungssicherung jedoch so gravierend, dass die Weiter-

fahrt bis zur Behebung der Mängel an Ort und Stelle untersagt wurde.

„Die Zahlen belegen, dass auch weiterhin strenge Kontrollen durch die Polizei zum Schutz der Lkw-Fahrer selbst und anderer Verkehrsteilnehmer vonnöten sind“, so Minister Bruch abschließend.

Mein Name ist Hase

Dabei kann sich heutzutage wirklich kein Fahrer mehr auf die Entschuldigung zurückziehen „das habe ich so nicht gewusst“. Diese „Mein Name ist Hase und ich habe von nichts gewusst“-Mentalität ist Schnee von gestern, wenn nicht gar von vorgestern. Es gibt eine schier unendliche Flut von Informationsmaterial zum Thema. So finden sich beispielsweise auf den Internetseiten von Zurrfix und RUD Tipps und Hinweise beziehungsweise Fachaufsätze rund um die richtige Ladungssicherung. Und wer sich damit überfordert fühlt und sich nicht alleine in die Materie einarbeiten möchte, der

Bild: GDV



Mangelhafte Ladungssicherung ist für den Laien auf den ersten Blick kaum zu erkennen: Zwar sind die Rohre gesichert, die Verzurrung ist jedoch kaum mehr als ein Alibi. Bei einem Unfall können die tonnenschweren Rohre nach vorne rutschen und die Stirnwand der Ladefläche sowie das Führerhaus durchschlagen. Die Transportversicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) fordern deshalb: europaweite Ladungssicherungsausbildung für Truckler, mehr Polizeikontrollen und härtere Strafen.

kann aus einer Fülle von Seminarangeboten auswählen.

Anbieter wie Braun, Carl Stahl, Dolezych, Spanset, Pfeifer, um nur einige zu nennen, bieten neben Produkten zur professionellen Ladungssicherung gleich auch die fachgerechte Schulung in Form von Seminaren mit an.

Versicherer fordern und fördern Ausbildung

Doch nicht nur Hersteller und Anbieter sehen sich in der Pflicht. Auch seitens der Versicherungswirtschaft hat man – fast möchte man sagen naturgemäß – die Ladungssicherung fest im Blick. Denn nach Erkenntnissen der Transportversicherer im GDV (Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft) gehen rund 13 % aller von Lkw verursachten Unfälle auf das Konto mangelhafter Ladungssicherung.

Abhilfe könnten laut GDV intensivere Kontrollen der Polizei und höhere Bußgelder schaffen. Daneben fordern die Versicherer vor allem aber eine bessere Ausbildung auf beiden Seiten: sowohl bei Polizei und Beamten als auch bei Lkw-Fahrern und Verladern. Um den Forderungen auch Taten folgen zu lassen, wurden bereits zahlreiche Schulungen für Polizeibeamte durchgeführt. Und das „Ladungssicherungshandbuch“, das von den Transportversicherern des GDV herausgegeben wird und das die VDI-Richtlinien und DIN-Normen in verständliche Worte fasst, darf schon fast als Klassiker gelten.

Handbücher zur Ladungssicherung

Praxisnah und anschaulich präsentiert sich auch das BGF-Handbuch Ladungssicherung. Die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen wendet sich mit der BGI 649 an Unternehmer, Einsatzplaner, Fahr- und Ladepersonal. Mitgliedsunternehmen der BGF erhalten bis zu drei Exemplare kostenlos, jedes weitere Exemplar schlägt mit 5 Euro zu Buche. Darüber hinaus hält die BGF zum Thema Ladungssicherung unter dem Titel „Volltreffer“ ein 24-minütiges VHS-Video bereit. Das mehrfach preisgekrönte Video zeigt laut BGF überraschende Erkenntnisse über das Verhalten von Ladung – und zwar aus Blickwinkeln, wie sie für die Fahrer neu sind.

Seit 1999 gibt die BGF zudem gemeinsam mit dem Bundesverband Güterkraftwerk Logistik und Entsorgung (BGL) das „Praxishandbuch Laden und Sichern“ heraus. Es wendet sich an die verladende Industrie, den Güterkraftverkehr und an die Behörden. Um den Interessen der verschiedenen Nutzer gerecht zu werden, haben BGL und BGF das Werk neu konzipiert. Die Teile I (Grundlagen) und II (Methoden) der früheren Loseblattsammlung können nun in handlicher Buchform bezogen werden. Die bisher in Teil III der Loseblattsammlung aufgeführten Gütergruppen werden künftig jede für sich in gebundener Form veröffentlicht. Durch diese Aufteilung ist es möglich, nach Bedarf allgemeine Grundlagen und/oder Ladungssicherungsanweisungen

„Laden und Sichern – Band 1: Grundlagen der Ladungssicherung“

herausgegeben von BGL und BGF

zu bestellen bei:

BDF-Infoservice Informationen für die Transportwirtschaft GmbH, Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt/Main, Tel.: 069-7919-0, Fax: 069-7919-227, e-mail: bdf-infoservice@bgl-ev.de.

Eine Bestellung über die Homepage des BGL ist ebenfalls möglich unter:

www.bgl-ev.de/web/service/angebote_publicationen.htm

Preis: 19 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten. Mitglieder der BGL-Landesverbände erhalten die Neuauflage zu einem Sonderpreis von 15,20 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten.

BGF-Handbuch Ladungssicherung: BGI 649

herausgegeben von BGF

zu bestellen bei:

Medienversand der BG: GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg, Fax: 040/39801040

VHS-Video: „Volltreffer“ (Ladungssicherung)

herausgegeben von BGF

zu bestellen bei:

Medienversand der BG: GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg, Fax: 040/39801040

Preis: BGF-Mitgliedsbetriebe: je Exemplar EUR 10,00

Nicht-Mitgliedsbetriebe: je Exemplar EUR 25,00

CD-ROM: „Ladung sichern“

herausgegeben von BGF und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V.

Mit dem PC-Trainingsprogramm wird dem Anwender das Wissen am Rechner vermittelt und anschließend über einen Wissenstest abgefragt. Die CD enthält neben Fachinformationen auch alle relevanten Vorschriften zur Ladungssicherung und das Berechnungsprogramm der BGF zur Lastverteilung. Damit lassen sich schnell und zuverlässig Lastverteilungspläne für Lkw, Starrdeichselanhänger, Gelenkdeichselanhänger und Sattelanhänger erstellen. Die Dialog-CD richtet sich an alle, die mit der Ladungssicherung zu tun haben: Unternehmer, Fuhrparkleiter, Disponenten und Sicherheitsfachleute und Fahrer.

Die CD-ROM ergänzt das Informationsangebot der BGF zum Thema Ladungssicherung und ist zum Preis von 5 Euro zuzüglich MwSt. und Versandkosten über den Medienversand der BGF zu beziehen: GSV GmbH, Postfach 500229, 22702 Hamburg, Fax: 040/39801040

„Verantwortung und Haftung bei der Ladungssicherung im Straßengüterverkehr nach HGB und CMR“

von Matthias Rühmann (HDI Versicherung AG), 111 Seiten

verlegt durch: Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), Abteilung Transport und Schadenverhütung

zu beziehen unter: Postfach 080264, 10002 Berlin, oder als nonprint-Version unter: www.tis-gdv.de



Gefährlicher Leichtsinnsinn: Je ein Gurt oder eine Kette pro Betonrohr kann die Ladung weder längs noch quer halten. Dabei sind derartige Ladungen verhältnismäßig einfach zu sichern. Das dokumentiert auch das Ladungssicherheitshandbuch, das die Transportversicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft erstellt haben. Gleichzeitig zeigt es viele Mängel bei der Ladungssicherung sowie deren Behebung.

gen zu speziellen Gütergruppen separat zu beziehen.

Im Rahmen der Neukonzeption wurden die Inhalte überarbeitet und an den aktuellen Stand der Technik angepasst. Wichtigste Neuerungen sind neben ergänzenden Kommentierungen zu ausgewählten Sachverhalten zahlreiche Übungsaufgaben mit Lösungen zur Selbstkontrolle. Mit anschaulichen Grafiken und Bildern und auf Grundlage der VDI-Richtlinie 2700 sowie der europäischen Normung zur Ladungssicherung werden Themen wie die Ladungssicherung auf dem Nutzfahrzeug im Straßenverkehr, Verantwortlichkeiten, Laden und Stauen, Hilfsmittel zur Ladungssicherung, Anforderungen an ein geeignetes Fahrzeug, Wissenswertes über die Verfahren zur Ladungssicherung und Rechenverfahren zur Ladungssicherung angesprochen.

Ladungssicherung und Justitia

Bedeutsam ist aber nicht nur die Frage, wie die Ladungssicherung im Einzelnen korrekt durchgeführt wird,

sondern auch, wer letztendlich in die Verantwortung genommen wird. Mit diesem Themenkomplex setzt sich Matthias Rühmann von der HDI Versicherung AG in seinem Buch „Verantwortung und Haftung bei der Ladungssicherung im Straßengüterverkehr nach HGB und CMR“ auseinander, das im Selbstverlag des GDV erschienen ist und unter www.tis-gdv.de als nonprint-Version heruntergeladen werden kann.

Zusammenfassend kommt Rühmann zu dem Ergebnis, dass es „nach dem Wortlaut der Vorschrift und der Entstehungsgeschichte (der CMR)“ nicht darauf ankommt, „wer zum Be- und Entladen vertraglich verpflichtet ist. Entscheidend ist allein, wer tatsächlich beladen (entladen) hat. Dabei ist die vertragliche Zuordnung der Be- und Entladepflicht (z.B. § 412 HGB) ein wichtiges Indiz dafür, wem die Tätigkeit zuzurechnen ist. Nach dem Wortlaut von § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB ist nicht die vertragliche Pflichtenverteilung, sondern die tatsächliche Einwirkung auf das Gut maßgebend.

Dem Absender bzw. Empfänger sind Dritte gleichgestellt, die unter Oberaufsicht und Weisung des Absenders oder Empfängers tätig werden. Das Problem der „Mithilfe“ spielt nur eine untergeordnete Rolle, weil sich meistens immer jemand finden lässt, der die Oberaufsicht und -leitung des Be- und Entladens übernommen hat. Verursacht die Ladung, liegt sowohl ein Fehler des Absenders (nicht beförderungssichere Verladung) als auch ein Fehler des Frachtführers (nicht betriebssichere Verladung) vor, die grundsätzlich zu einer Haftungsteilung von 1:1 führen.

Ist das Gut nach Umkippen des Lkw nach wie vor auf dem Lkw befestigt, liegt nur ein Fehler des Frachtführers (nicht betriebssichere Verladung) vor, der grundsätzlich nur zu einer Haftung des Frachtführers führt. Sind über die mangelhafte beförderungssichere und betriebssichere Verladung hinaus weitere Ursachen für den Schaden ursächlich, z. B. mangelhafte Verpackung durch den Absender, überhöhte Geschwindigkeit oder sonstige Fahrfehler durch Frachtführer, erfolgt eine Schadensquotelung entsprechend den beiderseitigen schuldhaften Verursachungsbeiträgen. Ein Verladefehler beim Umladen durch den Frachtführer führt nur zu einer Haftung des Frachtführers“, so Rühmann abschließend in seiner Zusammenfassung.

Aber nicht nur die Versicherer, sondern auch Hersteller- und Anbieter setzen sich längst nicht mehr nur mit der rein technischen Seite der Ladungssicherung auseinander. Unternehmen wie beispielsweise SpanSet haben erkannt, dass zu einer umfassenden Information der Kunden auch die Einführung in rechtliche Aspekte zählt (vgl. hierzu: gelber Kasten „Rechtliche Verantwortung der Ladungssicherheit beim Straßentransport“).

Ladungssicherung im Schwertransport

Doch bei der ganzen Diskussion um die Ladungssicherung darf nicht übersehen werden, dass in der Regel der „normale“ Straßengüterverkehr gemeint ist. Im Bereich Schwertransporte geht es wohl eher weniger um verloren gegangene Kleinteile, die auf der Straße liegen. Ganz abseits der rechtlichen Aspekte von Ladungssicherung sprach

BSK-Geschäftsführer Wolfgang Draaf bereits im November 2002 in einem Artikel in der Deutschen Verkehrs Zeitung die technischen Besonderheiten der Verladung von Gütern im Großraum- und Schwertransportgeschäft an. Dabei machte er auch darauf aufmerksam, dass die BSK zuvor bereits die Gründung eines VDI-Ausschusses initiiert hatte.

Ziel dieses Ausschusses ist es, den Besonderheiten des Schwerlastgewerbes in punkto Ladungssicherung gerecht zu werden. Um dies zu erreichen, sollen Experten und Kenner der Branche das Blatt 13 entwickeln, das den VDI-Richtlinien 2700 ff zukünftig hinzugefügt wird und das die Ladungssicherung im Schwertransport im Detail regeln soll.

Außerdem bietet die BSK so genannte Inhouse-Schulungen an, um das Personal von Schwerlastdienstleistern vor Ort in Sachen Ladungssicherung gemäß VDI-Richtlinien 2700 A zu schulen und gemeinsam spezielle Lösungen für den Transport von Schwergütern, Maschinen und dergleichen zu erarbeiten.

Symposium zum Thema

Dass der Bereich Ladungssicherung, egal in welcher Hinsicht, noch viel Stoff für Diskussionen und Forschung bietet, zeigt das 4.Dekra/VDI Symposium 2005 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“. Vom 13. bis 14. Oktober 2005 treffen sich in Neumünster wieder anerkannte Ladungssicherungsexperten aus dem In- und Ausland. In 15 Fachvorträgen werden zahlreiche Aspekte der Ladungssicherung beleuchtet. Dabei geht es nicht nur um die in Deutschland geltenden Richtlinien VDI 2700 ff und einschlägige DIN/ISO-Normen, sondern auch um Fragen der Ladungssicherung auf EU-Ebene. Zielsetzung ist es hier, ein Mindestmaß an Ladungssicherung in allen Mitgliedsstaaten sicher zu stellen. Daneben wird es in Neumünster auch um die DCE-Richtlinie 9.5 gehen, die im Daimler-Chrysler-Konzern national und international Anwendung findet. Begleitet werden die Vorträge von einer Ausstellung und praktischen Demonstrationen. Weitere Infos gibt es unter: www.dekra.de.

Dolezych
... einfach sicher
Seile • Ketten • Hebebänder • Zurrgurte
Rundschlingen • Hebezeuge • Krane
Beratung • Prüfung • Wartung • Schulung
DIN EN ISO 9001+14001
 Harlemannstraße 8 • 44147 Dortmund
 Tel.: 02 31/82 85-0 • Fax: 02 31/82 77 82
 Internet: www.dolezych.de
 E-Mail: dolezych@dolezych.de

STM