



Oliver Rompf

Mit Sicherheit

Wie Sie Ladungssicherung richtig verantworten
und delegieren

Erläuterung zu den Symbolen:



So viel Zeit sollten Sie für den folgenden Abschnitt einplanen.



Hier können Sie selbst aktiv werden und Ihr neues Wissen ausprobieren.



Achtung: Wichtiger Tipp für die Praxis!



Nichts vergessen? Diese Checkliste hilft Ihnen den Überblick zu behalten.

© 2014 Verlag Heinrich Vogel in der Springer Fachmedien München GmbH, Aschauer Straße 30, 81549 München
www.springerfachmedien-muenchen.de

Die Springer Fachmedien München GmbH ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media.

Stand Oktober 2014 • 1. Auflage

Produktmanagement + Lektorat: Su Zewe

Herstellung: Markus Tröger

Umschlaggestaltung: Bloom Project, München

Titelbild: Jan Scheutzow

Verkehrsschild „Praxis pur“: © beermedia.de/fotolia

Alle Fotos soweit nicht anders markiert: © Oliver Rompf

Layout + Satz: Schmidt Media Design, München

Druck: AZ Druck und Datentechnik, Heisinger Str. 16, D-87437 Kempten

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung in elektronische Systeme.

Das Werk ist mit großer Sorgfalt erarbeitet worden. Eine rechtliche Gewähr für die Richtigkeit der einzelnen Angaben kann jedoch nicht übernommen werden.

Die Haftung für die Inhalte der Internetverweise wird, trotz sorgfältiger inhaltlicher Überprüfung ausgeschlossen! Für die Seiteninhalte ist ausschließlich der jeweilige Betreiber verantwortlich.

Aus Gründen der Lesbarkeit wird im Folgenden die männliche Form (z.B. Fahrer) verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen gelten jedoch stets für Männer und Frauen gleichermaßen.

ISBN: 978-3-574-26143-5

Editorial

Ladungssicherung gehört zu den Pflichten im Straßengüterverkehr, die mitunter etwas stiefmütterlich behandelt werden. Teilweise aus Unwissenheit oder einfach aus Zeitdruck nehmen es die Beteiligten eines Transportes mit der ordnungsgemäßen Sicherung der Güter im Lkw manchmal nicht so genau. Beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft geht man davon aus, dass es rund 2.500 relevante Unfälle aufgrund von mangelhafter Ladungssicherung pro Jahr in Deutschland gibt. In 20 Prozent der Fälle bestehen demzufolge sogar gravierende Mängel.

Die Folgen können fatal sein: Wer zum Beispiel mit alten, ausgefranzten Spanngurten niederzurt, auf Antirutschmatten verzichtet, weil er glaubt, dass schon nichts schiefgehen wird, oder blind darauf vertraut, dass eine Ladung allein durch den Fahrzeugaufbau ausreichend gesichert ist, riskiert nicht nur die eigene Gesundheit und die Sicherheit anderer, sondern auch saftige Geldbußen, Punkte in Flensburg und Frachtschäden in Millionenhöhe. Dies gilt nicht nur für Fahrer, denn Transportunternehmer und Verloader sind hier ebenso verantwortlich.

In diesem Buch erfahren Frachtführer und Spediteure mit Fuhrpark, was sie tun müssen, um ihren Pflichten bei der Ladungssicherung gemäß Straßenverkehrsordnung und Handelsgesetzbuch nachzukommen – und worauf sie achten müssen, wenn sie diese Aufgaben auf andere im Unternehmen übertragen. Es ist Teil der VerkehrsRundschau Snaps, der Kompaktwissen-Reihe der VerkehrsRundschau. Snap steht für „kleine Häppchen“ und meint die Art, wie die Inhalte aufbereitet sind. Tipps, Checklisten und Aufgaben lassen sich nämlich direkt im Arbeitsalltag umsetzen.

Wer haftet, wenn etwas passiert? Was können Transportunternehmer tun, um Unfälle wegen mangelhafter Ladungssicherung zu vermeiden? Und wie lassen sich die gesetzlichen Anforderungen richtig delegieren? Antworten auf diese und weitere Fragen weiß Oliver Rompf. Der Autor und Berater

kennt die häufigsten Fehler bei der Ladungssicherung und erläutert, mit welchen Maßnahmen sich verhindern lässt, dass auf der Ladefläche etwas verrutscht, kippt oder wackelt. Hier gilt die Binsenweisheit: Alles eine Frage der Organisation.

Unterweisen, dokumentieren und überwachen: Ein wichtiger Schritt zur richtigen Ladungssicherung ist die regelmäßige Schulung aller Beteiligten. Rompf erklärt Ladungssicherung zur Chefsache. Dieser müsse sich darum kümmern, dass das Personal sich an die Vorschriften halte. Viel zu oft bekämen die Polizei oder das Bundesamt für Güterverkehr bei Kontrollen zu hören: „Ich fahre immer vorsichtig, da kann nichts passieren.“ Oder: „Meine Ladung ist so schwer, die kann sich gar nicht bewegen.“

Rompf benennt aber nicht nur die Verantwortlichen, erklärt rechtliche Hintergründe und gibt Handlungsempfehlungen, sondern er verrät auch, wie Unternehmer bei Verstößen oder Ordnungswidrigkeitenverfahren handeln sollten. Zudem macht er klar, dass nicht zuletzt die Auswahl des Fahrzeugs und des dazu passenden Hilfsmittels entscheidend für die richtige Ladungssicherung entscheidend sind. Die einzelnen Abschnitte sind leicht verständlich und übersichtlich. Die Lektüre beansprucht also wenig Zeit und kann helfen, sich Ärger und Geld zu sparen.



André Gießé
Verkehrsrundschau-Redakteur

Inhalt

Einführung	9
Kapitel 1 – Gute Ladungssicherung	11
Kapitel 2 – Pflichten der Beteiligten	16
2.1 Der Unternehmer	16
2.2 Rechtliche Hintergründe	18
2.3 Der Verpacker	22
2.4 Der Verloader	24
2.5 Der Halter	33
2.6 Der Versender	38
2.7 Der Disponent	39
2.8 Der Fahrzeugführer	40
2.9 Der Empfänger	44
2.10 Argumentationshilfen gegenüber kritischen Kunden	44
2.11 Guten Tag, allgemeine Verkehrskontrolle... ..	46
Kapitel 3 – Organisation	57
3.1 Wer – wie – was	58
3.2 Vorgehen bei Verstößen	63
3.3 Schulungsmanagement	68
3.4 Rechtliche Randnotizen	75
Kapitel 4 – Die Umsetzung	79
4.1 Der Verloader	80
4.2 Der Halter/ Disponent	85
4.3 Der Fahrer	89

Kapitel 5 – Fahrzeugauswahl	91
5.1 Der Fahrzeugkauf – ein paar allgemeine Tipps	91
5.2 Curtainsider	96
5.3 Kühlfahrzeuge	98
5.4 Container	98
5.5 Wann ist Nachrüstung sinnvoll	101
Kapitel 6 – Hilfsmittel	105
6.1 Ein paar Worte zur Beschaffung	106
6.2 Hintergrundwissen zu Hilfsmitteln	110
6.3 Gurte/Ergoratschen	112
6.4 Ketten	119
6.5 Drahtseile	124
6.6 Rutschhemmende Materialien	128
6.7 Zurrpunkte/Zurrpunktschienen/Zurrpunktsysteme	134
6.8 Zwischenwandverschlüsse/Sperrstangen	136
6.9 Lückenfüller, Airbags	138
6.10 Netze, Planen, luftdurchlässige Planen	139
6.11 Kantengleiter, Gurtschoner	140
6.12 Folie	141
Kapitel 7 – Schulen und Unterweisen	144
7.1 Welche Schulungsmöglichkeiten bestehen?	145
7.2 Randnotizen – was gerne falsch gemacht wird	148
Kapitel 8 – Fazit	155
Kapitel 9 – Abkürzungen und Begriffsbestimmungen ..	156
Kapitel 10 – Vorschlag für ein Pflichtenheft	160

Das Mehr Fachmagazin

VerkehrsRundschau – Ihr Magazin rund um Spedition, Transport und Logistik. Als Printausgabe, im Web oder als App.

Jetzt unverbindlich das Mini-Abo testen!
8 Ausgaben ab 31,50* Euro

www.verkehrsrundschau.de



verkehrs RUNDschau

Harald Seifert Geschäftsführer
Seifert Logistics Group

2. Pflichten der Beteiligten

Wen trifft welche Verantwortung?

Erfahren Sie hier

- › wie der Gesetzgeber Ihre Pflichten definiert
- › wie Sie sich und Ihre Mitarbeiter auf Kontrollen vorbereiten können

2.1 Der Unternehmer

 4 Min.

Es gibt natürlich definierte Verantwortliche, die über ihre Tätigkeit oder ihre Dienststellung in Verantwortung und Haftung gelangen können. Doch der erste Verantwortliche ist der Unternehmer selbst.

Als Inhaber oder Geschäftsführer steht er immer in der Pflicht, sein Personal zu schützen – und unbeteiligte Dritte vor seinem Personal.

Im Rahmen von Anhörungsverfahren, spätestens aber bei einem größeren Ereignis wird folgende Frage an den Unternehmer gestellt werden:

„Was haben Sie unternommen, um diesen Unfall zu verhindern?“

Generell liegt jegliche Haftung beim Unternehmer, auch für Handlungen (oder Unterlassungen), die durch sein Personal begangen wurden. Neben den Bußgeldandrohungen, möglicher Gewinnabschöpfung und sogar denkbaren Straftatbeständen lauert hier noch eine andere Unerfreulichkeit: Die meisten Verkehrsordnungswidrigkeiten sind mit Punkten belegt.

Da der Inhaber oder Geschäftsführer eines größeren Unternehmens nicht mehr alles selbst erledigen bzw. überwachen kann, ist ihm eine Delegation von Aufgaben möglich. Grundsätzlich kann diese Delegation formlos erfolgen und ergibt sich meist durch eine Dienststellung (z. B. Abteilungsleiter).

Wer Aufgaben delegieren möchte, sollte einen Blick in die Gesetzgebung werfen:

§ 9 OWiG Handeln für einen Anderen

„Handelt jemand als Vertreter eines Anderen, ist eine Ahndung auf den Vertreter anzuwenden. Dies gilt auch, wenn die Tätigkeit selbst nicht durch ein wirksames Vertragsverhältnis ausgeübt wurde.“

§ 130 OWiG Aufsichtspflicht

„Wer Aufsichtsmaßnahmen unterlässt, die im Betrieb Verstöße jeder Art verhindern sollen, handelt ordnungswidrig.“

Auch die Gerichte nehmen das Problem der Aufsicht sehr ernst, so urteilte der Bundesgerichtshof zum Beispiel:

„Wenn in einem Unternehmen etwa ein halbes Jahr etwas gleichbleibend falsch läuft, besteht die unwiderlegliche Vermutung, dass die Aufsicht nicht ausreichte.“



Delegation verlangt also unbedingt Kontrolle. Um bei Bußgeldverfahren Eindeutigkeit zu erlangen, sollten folgende Punkte beachtet werden:

- › Die Delegation sollte dokumentiert werden. Bestandteil dieser Dokumentation sollten die Aufgabenfelder sowie die damit verbundenen Kontrollpflichten und Weisungsbefugnisse sein. Letzteres ist vor allem wichtig, wenn eine Delegation nicht mit einer Leitungsfunktion verbunden ist.
- › Benennen Sie unbedingt einen Stellvertreter!
- › Wer Aufgaben übernehmen soll, benötigt das dazugehörige Fachwissen. Wer sich für Ladungssicherung verantwortlich zeichnet, sollte einschlägige Schulungen besucht haben, auch wenn er selbst gar nichts sichert.
- › Wer Kontrollpflichten wahrnehmen soll, benötigt nachweislich die dazu erforderliche Zeit und gegebenenfalls weitere Sachmittel.
- › Legen Sie Informationswege fest: Wenn ein Verantwortlicher nicht weiter weiß oder seine Weisungen nicht durchsetzen kann, wen soll er hinzuziehen?
- › Überwachen Sie! Wer sich blind auf das richtige Handeln seiner Mitarbeiter verlässt, erlebt durchaus unliebsame Überraschungen – und trägt dann auch die Verantwortung dafür. Dokumentieren Sie solche Kontrollen.

Diese Ausrüstungspflicht liegt allein beim Halter!

Der Halter handelt grob fahrlässig oder auch vorsätzlich, wenn Fahrer ihm Mängel melden und er diese nicht abstellt/abstellen lässt bzw. trotzdem Fahrten mit diesem Fahrzeug anordnet/zulässt.



Gurte, Einsteckungen und Hilfsmittel zur formschlüssigen Fixierung von Ladung auf der Ladefläche. Mit solcher Ausrüstung kann der Fahrzeugführer auch schwere Ladungen ausreichend und in angemessener Zeit sichern. Der Schönheitsfehler: Der Verlust an Stauraum (z. B. für Paletten) und Nutzlast ist merklich.



Auch für kleine Fahrzeuge oder Anhänger gibt es wasserdichte, abschließbare Lösungen.

Fahrzeugausstattung

Der Halter kann und darf sich somit nicht auf die Ausstattung des Fahrzeugherstellers verlassen. Vielmehr muss er die vorhandenen Sicherungseinrichtungen prüfen und gegebenenfalls erweitern.

Wer hier im guten Glauben kauft, kommt noch lange nicht seiner Ausrüstungspflicht nach. Der Hersteller weiß nicht, wie das Fahrzeug eingesetzt werden soll und ist somit außer Stande, eine lückenlose und passgenaue Ausstattung sicher zu stellen. Auch Hinweise des Lieferanten, seine Fahrzeuge würde alle gängigen Normen erfüllen, verlieren bei näherer Betrachtung ihren Wert: Ein Fahrzeug, welches nicht den derzeit gültigen Richtlinien entspricht, darf gar nicht verkauft werden.

Zudem führen manche Hinweise in die Irre. Aussagen wie „Dieses Fahrzeug erfüllt die Norm DIN EN 12.195-1“ sind durchaus zu finden. Doch lautet der Titel der besagten Norm „Berechnung von Sicherungskraften“. Fahrzeuge berechnen derzeit aber (noch) keine Sicherungskraften.



Praxistipp

Der Halter sollte daher bereits beim Kauf von Fahrzeugen ein klares Pflichtenheft bezüglich Nutzbarkeit und sachgerechter Ausrüstung des Fahrzeuges schriftlich mit dem Verkäufer vereinbaren.

Ladungssicherungshilfsmittel

Nach der technischen Ausstattung der Fahrzeuge muss der Halter die erforderlichen Ladungssicherungshilfsmittel in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung stellen und den Fahrzeugführer anweisen, sie einzusetzen. Einmal mehr stellt sich die Frage, wie dies sichergestellt werden kann, denn Unkenntnis schützt den Halter nicht vor Strafverfolgung.

Auch für den Halter ist daher ein Grundwissen im Bereich der Ladungssicherung oder eine kompetente Beratung unverzichtbar.

der Bußgeldstelle – nach einer ordentlichen Anhörung der Beteiligten.

5. Keine mündliche Anhörung

Fragen wie „Wollen wir das kurz mündlich machen oder wollen Sie Papierkram?“ weisen einen vermeintlich kurzen Weg auf. Jeder Beschuldigte in einem Bußgeldverfahren hat das Recht auf eine Anhörung. Diese kann mündlich oder schriftlich erfolgen. Wer vor Ort einer mündlichen Anhörung zustimmt, bekommt dann auch unter Umständen direkt den Bußgeldbescheid nach Hause. Andernfalls ergeht eine schriftliche Anhörung, die sich dann auch in Ruhe und möglicherweise nach Rücksprache mit einem Fachberater beantworten lässt.



Praxistipp

Wer hier an Ort und Stelle nur sagt „Ich äußere mich gar nicht!“, läuft Gefahr, nun seine (mündliche) Anhörung sehr übersichtlich gestaltet zu haben – mit allen damit verbundenen Rechtsnachteilen. Daher sollte jeder Fahrer im Falle eines Vorwurfs der Ordnungswidrigkeit folgenden Satz freundlich, aber bestimmt aufsagen:

„Ich stimme einer mündlichen Anhörung nicht zu und bitte um eine schriftliche.“



Ein paar Stimmen aus der Praxis:

Kontrollierender	Fahrer	
	Geht gar nicht	Besser
„Ihre Ladungs-sicherung gefällt mir nicht.“	„Das mache ich aber immer so“	„Was konkret ist nicht in Ordnung?“
	„Wie soll ich es denn sonst machen?“	„Können Sie mir einen Rat geben, wie ich es zukünftig besser mache?“

„Wissen Sie, warum wir Sie anhalten?“	„Es tut mir total leid, aber ich habe es eilig.“	„Nein.“
	„Ich hatte heute Morgen keine Zeit, das noch abzustellen.“	
	„Mein Chef hat gesagt, ich muss das noch ausliefern.“	
„Ist Ihnen bekannt, dass eines Ihrer Rücklichter nicht funktioniert?“	„Ja, aber ich kann erst nach der Tour in die Werkstatt.“	„Nein. Bei meiner Abfahrtskontrolle heute Morgen hat alles geleuchtet.“

Übersicht: Haftung und Pflichten

Funktion	Haftung gemäß	Wichtigste Pflichten
Verpacker	Nur indirekt	Muss für geeignete Verpackungen/Umschlagmittel sorgen
Verlader	OLG-Urteil	Muss mit dem Fahrer zusammen für Ladungssicherung sorgen
Halter	StVZO	Muss geeignete Fahrzeuge stellen. Muss ausreichende Hilfsmittel stellen.
Versender	HGB	Muss für geeignete Verpackungen/Umschlagmittel sorgen
Disponent	Kann verantwortlich sein als: > Verpacker > Absender > Verlader > Halter	

3 Organisation

› seinen Kontrollen besonders sorgfältig vorgehen.

Wenn Personal ausgewählt wird, insbesondere für verantwortliche Positionen, ist neben der klaren Delegation (die nicht schriftlich erfolgen muss, aber sollte) eine Vertreter-Regelung einzuführen.

Der bestehende Schulungsbedarf ist festzustellen, unter Umständen muss das Personal noch auf den Arbeitsplatz eingewiesen werden. Hier kommen dann wieder die Arbeitssicherheitsbestimmungen zum Tragen. Hinsichtlich der Überwachung ist **nicht die übliche**, sondern die **erforderliche** Sorgfalt walten zu lassen.

Jegliche Form der Überwachung sollte dokumentiert werden. Als Überwachung eignen sich Checklisten (was sehr detailliert, aber auch zeitintensiv ist). Viele Vorgänge lassen sich jedoch auch rein fotografisch festhalten. Digitalbilder lassen sich einfach archivieren und sind gerichtlich anerkannt.



Praxistipp

Digitale Fotos kosten nichts, also schießen Sie ruhig ein paar mehr. Wenn dann einige verwackelt sind, macht das nichts. Bei Fahrzeugkontrollen ist es hilfreich, als erstes und letztes Bild immer das Kennzeichen zu fotografieren (am Besten einmal vorn und einmal hinten, dann ist auch gleich der HU-Stempel zu sehen).

Ebenfalls sinnvoll: Fotografieren Sie wichtige Sachverhalte aus verschiedenen Winkeln und Perspektiven. Das verbessert ebenfalls die Erkennbarkeit.

Fahrzeugaufbau und Hilfsmittel richtig auswählen

Auf der Frage nach dem wichtigsten Hilfsmittel zur Ladungssicherung lassen sich diverse Dinge anführen: Gurte, Ketten, Drahtseile, Antirutschmatten, Unterlegkronen, Feststellkeile, gute Ladungsträger, intakte Paletten, ausreichende Zurrpunkte am Fahrzeugaufbau, Kastenaufbauten oder Curtainsider mit zertifizierter Plane.

Welches dieser Hilfsmittel oder welcher Aufbau das richtige für eine bestimmte Ladung ist, hängt aber immer von der Ladung selbst ab.



Praxistipp

Man sollte sich daher schon vor dem Transport so genau wie möglich nach Beschaffenheit, Größe, Gewicht und eventuellen Spezialitäten des Ladeguts erkundigen, um die optimalen Hilfsmittel bereithalten zu können.

Personalauswahl

Das wichtigste Hilfsmittel: Der gut ausgebildete Fahrer, der jede Situation einzeln beurteilt, der sich nicht durch Bequemlichkeit, Betriebsblindheit oder Zeitdruck beeinflussen lässt, ist die Basis jeder guten Ladungssicherung.



Der gesunde Menschenverstand des Fahrers dieser Ladung (zudem gleichzeitig Halter) reichte gerade soweit, dass er zum Einen an der Stirn zwei Platten hochkant stellte, in der Hoffnung, sie würden eine Sicherung bewirken, und zum Anderen für eine (erfolglose) Ausrede gegenüber den Kontrolleuren: „Das ist eine geordnete Schüttung. Das darf man so fahren.“

Der Anhänger ist überladen, die Betonplatten sind ohne jegliche Sicherung aufgestellt. Zwei bis drei Lagen Platten ragen über die Höhe der Seitenwand. Zudem sind die Platten gebraucht und ver-

maximale Last pro Fläche beachtet werden. Auch hier sind entsprechende Hinweise am besten an der Stirnwand angebracht.

› **Staumöglichkeiten für Sicherungsmaterialien**

Staukästen für Gurte, Ketten oder Antirutschmatten sollten zur Fahrzeugausstattung gehören.

 **Sprechen Sie mit Ihren Fahrern bzw. Verladern: Was hätten sie gerne im Pflichtenheft stehen?**

Anders verhält es sich, wenn Aufbauten für bestimmte Güter wie z.B. Betontreppen konstruiert und geprüft sind. Hierfür kann sehr wohl durch einen anerkannten Sachverständigen für Ladungssicherung bescheinigt werden, dass das Zusammenspiel von Ladung und Aufbau den Anforderungen an die Sicherungskräfte gemäß der VDI-Richtlinie (deren Verbindlichkeit durch die EN-Norm 12 195-1 abgelöst worden ist) genügt.

Dies muss dann durch ein Zertifikat belegt sein, das auch die Methodik und die geprüften Ladegüter wiedergibt.

Entscheidend ist bei zertifizierten Aufbauten: Wenn ein Zertifikat bestimmte Ladungen vorgibt (z.B. Getränkeboxen), dann ist der Aufbau auch nur hierfür zertifiziert!



Praxistipp

Sofern Zertifikate vorliegen, aus denen hervorgeht, dass Fahrzeugteile/-aufbauten oder bestimmte Sicherungsmethoden durch Sachverständige geprüft wurden, sollten diese immer in Kopie im Fahrzeug mitgeführt werden.

Die Fahrer müssen auf die im Zertifikat beschriebenen Methoden eingewiesen sein und diese tatsächlich anwenden. Für den Fall einer Kontrolle sollte jeder Fahrer in der Lage sein, zu erklären, warum er nun wirklich gar keine Gurte genutzt hat.

Beratung durch den Hersteller nutzen

Immer mehr Hersteller bieten zudem umfangreiche Beratungsleistungen beim Fahrzeugkauf an und planen maßgeschneiderte Aufbauten. So können durchaus Stirnwände gefertigt werden, die durch eine besondere Konstruktion und zusätzliche Versteifungen weit höhere Kräfte aufnehmen können, als die derzeit vorgeschriebenen. Selbstverständlich müssen für solche Maßnahmen konkrete Kenntnisse über die zu sichernden Güter sowie die Sicherungsmethode vorliegen.

✓ Checkliste: Folgende Fragen sollten Sie an Ihren Fahrzeug- und Aufbauhersteller richten:

- Wie viele Zurrpunkte sind standardmäßig vorhanden? Wie viele sind möglich?
- Wie belastbar sind diese Zurrpunkte?
- Wo sind die Zurrpunkte angeordnet?
- Welche Belastbarkeit hat die Stirnwand?
- Welche Last können die Achsen aufnehmen?
- Gibt es einen Lastverteilungsplan?

Beispiel: Ein Sattelaufleger soll überwiegend für Coil-Transporte genutzt werden. Hier sind Coilmulden indiziert, welche die sicherste (und schnellste) Ladungssicherung ermöglichen. Für andere Anforderungen können sie mit Platten abgedeckt werden. Soll der Aufleger eher für Stückgüter eingesetzt wer-