

Verantwortlichkeiten

Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen

Von Christian Borzým, Verkehrspolizeiinspektion Augsburg*

Die nachfolgende Abhandlung soll einen Überblick bieten, wer in der Transportkette für die Ladungssicherung verantwortlich ist und welchen Kenntnisstand Personen, die mit Aufgaben der Ladungssicherung betraut werden, haben müssen.

1. Allgemein

Täglich rollen Tausende von Lkw über die Straßen und befördern unterschiedliche Arten von Gütern. Damit solche Transporte gefahrlos und mit möglichst geringen Behinderungen für den übrigen Verkehr und ohne Schäden an den Straßen abgewickelt werden können, ist eine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung unerlässlich. Bei polizeilichen Verkehrskontrollen werden jedoch immer wieder erhebliche Mängel bei der Ladungssicherung festgestellt. Entweder wird die Ladung komplett ungesichert transportiert oder die angetroffene Ladungssicherung weist erhebliche Mängel auf. Dies hat auf jeden Fall zur Folge, dass die Weiterfahrt des Lkw durch die Polizei unterbunden wird. Damit am Kontrollort eine vorschriftsmäßige Nachsicherung durchgeführt werden kann, ist nun unter Umständen ein erheblicher Aufwand notwendig, welcher bereits bei der vorschriftsmäßigen Verladung durch einfachste Hilfsmittel der Ladungssicherung hätte erreicht werden können.

Ist eine Nachsicherung der Ladung nicht möglich, führt dies zur Stillsetzung des Transportes. Das bedeutet für den Unternehmer einen hohen finanziellen Verlust, da er die Ware nicht termingerecht zustellen kann und eventuell auch noch Konventionalstrafen zahlen muss.

Die Ladungssicherungspflicht ist jedoch nicht nur alleinige Aufgabe des Fahrers. Bereits bei der Disposition eines Fahrzeugs muss bekannt, um welche Art von Ladung handelt es sich und welche Sicherungsmittel benötigte ich, damit ich die Ladung verkehrssicher verstauen kann.

Damit diese Informationen der Disposition bekannt werden, muss auch der Verloader bzw. Absender der Ware seinen Beitrag beisteuern. Dem Verloader sind die Eigenschaften der Ladung bekannt und er muss wissen, wie die Ware zu sichern ist.

Nur wenn alle Beteiligte Personen zusammenarbeiten und qualifizierte Kenntnisse über Ladungssicherung haben, kann eine reibungslose Durchführung des Transportes gewährleistet werden. Dieser Artikel soll auf Zeigen, wer als verantwortliche Person mit Ladetätigkeit gilt, und welchen Kenntnisstand diese Person haben muss, damit sie ihre Aufgabe qualifiziert erfüllen kann.

2. Rechtliche Grundlage der Ladungssicherung

Im § 22 Abs. 1 StVO ist die Ladungssicherung auf Fahrzeugen geregelt:

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

Der § 23 StVO beschreibt die Pflichten des Fahrers und enthält u.a. auch ihn betreffende spezielle Regelungen zur Ladungssicherung (Auszug):

(1) Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht (...) nicht durch die (...) Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Er muss dafür sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung (...) vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung (...) nicht leidet. ...

Es handelt sich bei dieser Rechtsvorschrift somit um einen sogenannten Auffangtatbestand. Das bedeutet, dass der Fahrzeugführer auch dann für die Ladungssicherung auf dem von ihm geführten Fahrzeug verantwortlich ist, wenn er bei der Beladung des Fahrzeugs nicht selbst anwesend war. Dies ist z.B. der Fall, wenn der Lkw in einer Spedition durch einen Lagerarbeiter beladen und die Ladung durch diesen gesichert wird.

Was sind jedoch die anerkannten Regeln der Technik? Neben den geltenden DIN- und ISO-Normen gilt als anerkannte Regel der Technik auch die VDI-Richtlinie 2700. Dies stellte das Oberlandesgericht (OLG) Koblenz¹ in einem Urteil fest.

Sachverhalt

Ein Berufskraftfahrer war vom Amtsgericht (AG) zu einer Geldbuße von 50,- € verurteilt worden, da er seine Ladung nicht ausreichend gesichert hatte.

Auf der Zugmaschine des Lastzuges befanden sich 8 Paletten Bimssteine. Die Steine waren auf der Palette in 5 Schichten übereinander geladen, wobei die beiden obersten über die Bordwand hinausragten.

Nach vorne (in Fahrtrichtung) bestand der Formschluss zur Stirnwand. Zu den seitlichen Bordwänden und nach hinten war jedoch kein Formschluss gegeben.

Als „Ladungssicherung“ war an jeder Palette lediglich die oberste Schicht durch ein Verpackungsband horizontal umreifert. Eine Verbindung zur Palette bzw. dem Fahrzeugaufbau selbst bestand nicht.

Das AG stützte sein Urteil auf das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, der neben der VDI-Richtlinie als „anerkannte Richtlinie der Technik“ zur Beurteilung der möglichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit auch Fahrversuche durchführte. Im Ergebnis stellte das Gutachten auf eine in diesem Falle konkrete Verkehrsgefährdung ab, da die Steine bei einem üblichen Bremsmanöver hätten herabfallen können. Gegen das Urteil des AG legte der Betroffene Rechtsbeschwerde beim OLG Koblenz ein.

Entscheidung und Begründung

Das OLG Koblenz traf in diesem Fall einige Grundsatzentscheidungen und verwarf die Rechtsbeschwerde als unbegründet:

- Der Fahrer ist gem. § 22 Abs. 1 und § 23 Abs. 1 StVO für die Vorschriftsmäßigkeit der Ladung und deren Sicherung verantwortlich.
- Verkehrssichere Verstauung und Sicherung gegen Herabfallen erfordern Sicherungsmaßnahmen der Art, dass die Ladung nicht nur bei üblichem Transport mit Kurvenfahrt und „normalem“ Bremsen, sondern auch bei starken Ausweichmanövern, Vollbremsungen mit hoher Verzögerung, Unebenheiten auf dem Fahweg oder ähnlichen Gegebenheiten des Verkehrsablaufs weder umkippt, verrutscht noch herunterfällt.
- Eine Beurteilung der notwendigen Sicherung ist immer einzelfallabhängig. Eine sachgerechte Sicherung setzt ein Verstauen nach den in der Praxis anerkannten Regeln des Speditions- und Fuhrbetriebes analog den Regeln der Baukunst voraus.
- Die gegenwärtig anerkannten technischen Ladungsregeln sind in der VDI-Richtlinie 2700 dargestellt. Sie sind deshalb zu beachten.
- Die VDI-Richtlinie 2700 ist kein Gesetz, sondern ein Regelwerk, das Hinweise enthält, die für die verkehrs- und betriebssichere Handhabung von Ladung auf Fahrzeugen von Bedeutung sind.
- Rechtlich ist die VDI-Richtlinie 2700 als „objektives Sachverständigen Gutachten“ einzuordnen. Sie erfüllt die Voraussetzungen der Sachkunde, Neutralität und Unabhängigkeit, da sie eine Gemeinschaftsarbeit von Fachleuten aus der Industrie, dem Güterkraftverkehr, der Berufsgenossenschaften, dem TÜV sowie den Fahrzeug- und Aufbauherstellern ist.
- Die VDI-Richtlinie 2700 ist allerdings nicht schematisch anzuwenden, sondern unter-

* Anerkannter Referent nach dem BKrFQG

liegt als „objektives Sachverständigengutachten“ der richterlichen Überprüfung, sofern erforderlich, unter Anhörung eines Sachverständigen in der Hauptverhandlung.

Folge

In den einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (§§ 22, 23 StVO) wird gefordert, dass eine Sicherung der Ladung notwendig ist. In der StVO wird jedoch nicht vorgeschrieben, in welcher Weise die Durchführung der Ladungssicherung zu erfolgen hat. Deshalb muss die Rechtsprechung die „anerkannten Richtlinien der Technik“, also auch die VDI-Richtlinie 2700 ff. zur Klärung eines Sachverhaltes hinzuziehen.

Weitere Rechtsvorschriften

- § 30 Abs. 1 StVZO – Beschaffenheit der Fahrzeuge
 - (1) Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass
 1. ihr verkehrsbüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt, die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben.
 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
 - (2) 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 (...) die Ladung (...) nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.

Die §§ 30 und 31 StVZO verpflichten neben dem Fahrzeugführer auch den Fahrzeughalter zur Beachtung der Ladungssicherungs-

schriften. Sie fordern vom Halter, dass er die Ausrüstung der Fahrzeuge mit geeigneten Ladungssicherungsmitteln in ausreichender Anzahl zu sorgen hat.

Der § 31 StVZO verpflichtet den Unternehmer sowohl zur Stellung eines geeigneten Fahrpersonals als auch geeigneten Fahrzeuges. Das heißt, dass ein Unternehmer bereits dann gegen den § 31 StVZO verstößt, wenn er ein Fahrzeug für eine Beförderung einsetzt, ohne dass das Fahrzeug mit entsprechenden Hilfsmitteln zur Ladungssicherung ausgerüstet ist.

3. Verantwortliche Personen der Ladungssicherung

Im § 22 Abs. 1 StVO werden keine konkreten Angaben zum Personenkreis, der für die Ladungssicherung verantwortlich ist, getroffen. Wie aus nachfolgendem Schema entnommen werden kann, existiert jedoch ein großer Personenkreis, der direkt oder indirekt mit der Ladungssicherung betroffen ist.

Eine konkrete Benennung von beteiligten Personen bei der Ladungssicherung ergibt sich aus der VDI-Richtlinie 2700²:

„Aufgrund der Bedeutung der Ladungssicherung für die Sicherheit im Straßenverkehr ist eine Qualifikation des verantwortlichen Personals – insbesondere des Lkw-Fahrpersonals und des Verladepersonals – erforderlich.“

Weiter wird im Absatz 1.1 der VDI-Richtlinie angeführt (Auszugsweise):

„(...) Die Richtlinie ist bestimmt für Fahrer, Fahrzeughalter und Verlater. (...) Grundsätzlich gilt, dass jeder, der mit der Verladung von Gütern betraut ist, auch für eine sachgerechte Ladungssicherung verantwortlich zeichnet. Der Verlater, der Fahrer, der Fahrzeughalter sowie der Absender und Frachtführer stehen somit in der Pflicht, Ladungssicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Das geltende Recht befasst sich z.B.

in der StVO, der StVZO, dem HGB und den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften (UUV-BGV) nur mit allgemeinen Hinweisen zur Durchführung der Ladungssicherung, ohne konkret auf die Beschreibung der Maßnahmen hinzuweisen, die in der VDI-Richtlinienreihe VDI 2700 aufgeführt sind. Der Gesetzgeber definiert somit das Ziel und den Kreis der für die Ladungssicherung Verantwortlichen.“

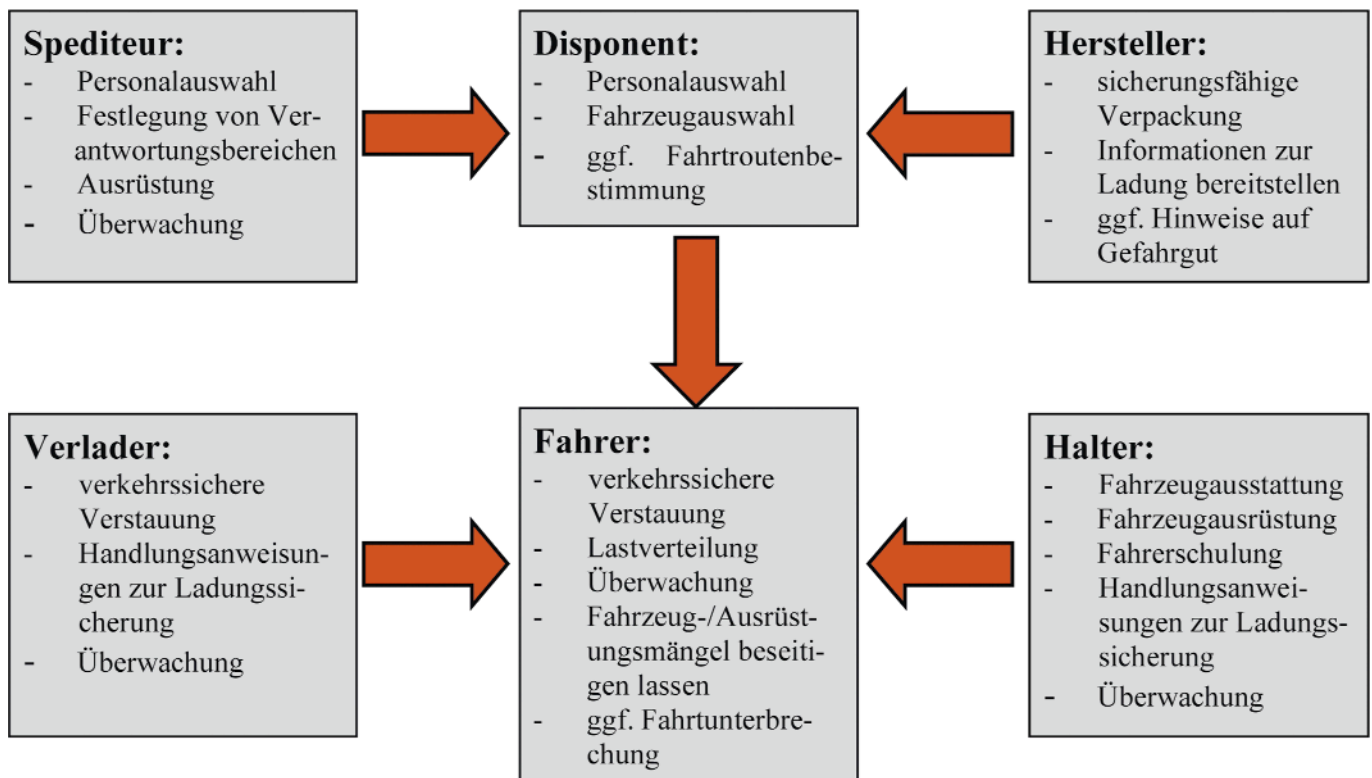
Somit ergibt sich gemäß der VDI-Richtlinie folgender Personenkreis, der konkret für die Ladungssicherung verantwortlich ist:

- der Absender (Hersteller, Produzent, Lieferant)
- der Verlater (Leiter der Ladearbeiten³)
- der Fahrer/Fahrzeugführer
- der Fahrzeughalter und
- der Frachtführer (Spediteur).

Dieser Personenkreis deckt sich auch mit den Gerichtsurteilen und Kommentaren zum Thema „Verantwortlichkeiten in der Ladungssicherung“.

3.1. Fahrer

Der Fahrzeugführer ist die Person, die üblicherweise die Ladungssicherungsmaßnahmen durchführt. Er ist aber auch der erste Ansprechpartner der Polizei oder anderer Kontrollorgane, wenn eine mangelhafte Ladungssicherung festgestellt wurde oder wenn sich gar ein Unfall aufgrund mangelhafter Ladungssicherung ereignet hat. Seine Pflicht zur Ladungssicherung wird in den §§ 22 und 23 StVO allgemein geregelt. Das Oberlandesgericht Koblenz hat mit seinem Beschluss vom 06.09.1991 (Az. 1 Ss 265/91) entschieden, dass für den Fahrer die VDI-Richtlinie 2700 als „objektivierte Sachverständigengutachten“ allgemein zu beachten ist. Das bedeutet, dass der Fahrzeugführer die Ladungssicherung auf der Basis der VDI-Richtlinie 2700 durchzuführen hat. Daraus folgt, dass sich der Fahrzeugführer



über die in der Praxis anerkannten Regeln der Ladungssicherung informieren sollte.

Drei Pflichten des Fahrers werden aus der Rechtsprechung zusätzlich abgeleitet:

- Kontrolle der Ladungssicherung und Lastverteilung vor Fahrtantritt
- Kontrolle und Nachbesserung während der Fahrt
- Pflicht zur Einrichtung des Fahrverhaltens auf die Ladung⁴

Bei Verstößen werden folgende Bußgelder fällig:

Mangelhafte Ladungssicherung

- ohne Folgen: 50,- EUR / 1 Punkt
- mit Gefährdung: 75,- EUR / 3 Punkte
- mit Unfall: 100,- EUR / 3 Punkte

Ungeeignetes Fahrzeug

- ohne Folgen: 80,- EUR / 3 Punkte
- mit Unfall: 120,- EUR / 3 Punkte

3.2. Fahrzeughalter

„Der Fahrzeughalter ist für den ordnungsgemäßen Zustand und für die ordnungsgemäße Ausrüstung seines Fahrzeuges verantwortlich. Das gilt auch für die Ausrüstung mit Ladungssicherungsmitteln. Diese Verpflichtungen ergeben sich aus den §§ 30 und 31 StVZO. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hat mit seinem Beschluss vom 18.07.1989 (Az. 5 Ss 274/89) entschieden, dass für den Halter die VDI-Richtlinie 2700 allgemein zu beachten ist. Das bedeutet, dass der Fahrzeughalter u.a. dafür Sorge zu tragen hat, dass das Fahrzeug mit ausreichenden Ladungssicherungsmitteln ausgerüstet ist, damit die Ladungssicherung auf der Basis der VDI-Richtlinie durch den Fahrer durchgeführt werden kann.“⁵

Grundsätzlich ergeben sich für den Bereich der Ladungssicherung folgende Verpflichtungen des Fahrzeughalters:

- **Gestellung und Ausrüstung eines geeigneten Fahrzeuges (§§ 30, 31 StVZO)**
Der Fahrzeughalter muss ein geeignetes Fahrzeug für die jeweilige Ladung zur Verfügung stellen. Ebenso hat er sich über das Transportgut und dessen ordnungsgemäße Sicherung zu informieren. Weiterhin muss er den Fahrer über die besonderen Gefahren der Ladung informieren⁶.
- **Einsatz von geeigneten Fahrzeugführern (§ 31 StVZO)**
Der Fahrzeughalter darf nur Fahrzeugführer einsetzen, die zur selbständigen Leitung – und dazu gehört auch die ordnungsgemäße Durchführung der Ladungssicherung – geeignet sind.

Neben den o.g. Punkten ist der Fahrzeughalter auch zu regelmäßigen Kontrollen verpflichtet. Dieser Überprüfungspflicht kommt er bereits durch eine gelegentliche Inaugenscheinnahme der Fahrzeuge und deren Ausrüstung nach. Dieser Überwachungspflicht kann sich der Halter jedoch entziehen, wenn er für diese Aufgaben einen Fuhrparkleiter, Betriebsleiter o.ä. einsetzt.

Damit diese Aufgabenübertragung aber rechtlich wirksam ist, muss diese „Beauftragte Person“ auf der Basis des § 9 Abs. 2 OWiG bestellt werden.

Bei Verstößen werden folgende Bußgelder fällig:

Mangelhafte Ladungssicherung

- ohne Folgen: 270,- EUR / 3 Punkte
- mit Gefährdung: 325,- EUR / 3 Punkte
- mit Unfall: 390,- EUR / 3 Punkte

Ungeeignetes Fahrpersonal

- ohne Folgen: 180,- EUR / 3 Punkte
- mit Gefährdung: 220,- EUR / 3 Punkte
- mit Unfall: 265,- EUR / 3 Punkte

3.3. Der Verlader

Mit Urteil vom 27.12.1982 legte das OLG Stuttgart fest, dass die Pflicht zur verkehrssicheren Verladung neben dem Fahrer und dem Halter des Fahrzeuges auch den „Leiter der Ladearbeiten“ trifft.

Sachverhalt

Das AG hat den Betroffenen zu einer Geldbuße von DM 150,- wegen einer Zuwiderhandlung nach § 31 StVZO verurteilt. Nach den Urteilsfeststellungen stürzte der von der Zugmaschine einer Spedition gezogene Anhänger in einer scharfen Linkskurve bei einer Geschwindigkeit von 16 km/h um. Der Anhänger war mit zwei Kammerfilterpressen von 4 x 1,6 x 2 Meter beladen, die kopflastig waren, gleichwohl aber nur mit Kantholzern gegen Verrutschen, nicht jedoch, was zur verkehrssicheren Verstaueung erforderlich gewesen war, mit Gurten oder Drähten auch gegen Kippen gesichert waren. Die Pressen waren beim Hersteller von dem Betroffenen auf den Anhänger geladen worden; dort gehörte es zu seinen Aufgaben als Werkmeister, die in seiner Abteilung gefertigten Maschinen auch zu verladen.

Entscheidung und Begründung

Die zugelassene Rechtsbeschwerde hat keinen Erfolg. Das AG hat im Ergebnis zutreffend festgestellt, dass der Betroffene für die verkehrssichere Verstaueung der Ladung verantwortlich war und aus Fahrlässigkeit nicht dafür gesorgt hat, dass die kopflastigen Pressen und mit ihnen der Anhänger nicht kippen konnten. Allerdings war der Halter des Fahrzeuges die Spedition. Dass sie die Herstellerin beauftragt hatte, die den Kraftfahrzeughalter treffenden Pflichten für die Ladung zu übernehmen, ist nicht ausreichend festgestellt; allein deshalb, weil sie die Absenderin des Speditionsgutes war, trat sie noch nicht in die Pflichten der Spedition als Kraftfahrzeughalterin ein. Deshalb ist die Verurteilung des Betroffenen nach den §§ 31 Abs. 2 StVZO,) Abs. 2 Nr. 2 OWiG nicht begründet. Die Urteilsfeststellungen tragen jedoch eine Verurteilung des Betroffenen nach § 22 Abs. 1 StVO. Danach ist die Ladung verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern. Die Bestimmung, die im Gegensatz zu § 19 Abs. 1 Satz 1 StVO a. F. als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgebildet ist, beschränkt sich nicht auf die Regelung, wie die Ladung verstaut sein muss.

Sie ist nach § 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO selbst bußgeldbewehrt und richtet sich an jedermann, der für die Ladung verantwortlich ist, also nicht nur an den Halter oder Führer des Fahrzeuges, sondern auch an den Leiter der Ladearbeit. Das entspricht der überwiegenden Meinung (vgl. Mühlhaus / Janiszewski StVO 9. Aufl. § 22 Anm. 2; Krumme / Sanders / Mayr Straßenverkehrsrecht § 22 StVO Anm. 2; Full / Möhl / Rühth Straßenverkehrsrecht § 22 StVO Rdnr 7; offen gelassen in BGH VRS 46, 116). Wenn Jagusch, Straßenverkehrsrecht 22. Aufl. StVO

§ 22 Rdnr 27, nur den Führer und den Halter des Fahrzeuges als verantwortlich anführt, so bleibt außer Betracht, dass diese ohnehin nach den §§ 23 Abs. 1 Satz 2, 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO, §§ 31 Abs. 2, 69 a Abs. 5 Nr. 3 StVZO eine Ordnungswidrigkeit begehen, sofern die Ladung nicht vorschriftsmäßig ist, wenn darüber hinaus die Bestimmung des § 22 StVO selbst bußgeldbewehrt ist, kann dies nur bedeuten, dass nach dem Willen des Ordnungsgebers über den Pflichtenkreis des Führers und Halters hinaus die Vorschrift des § 22 StVO eine unmittelbare Verantwortlichkeit auch für andere Personen begründet. Dieser Auffassung war die Rechtsprechung schon für die Bestimmung des § 19 Abs. 1 StVO a. F. (BayObLG VRS 24, 300). Kein Grund besteht, davon nach der nunmehr getroffenen Regelung abzuweichen. Da der Betroffene im Rahmen seiner Aufgaben als Werkmeister bei der Herstellerin das Fahrzeug für den Transport im öffentlichen Straßenverkehr beladen hat, war er verpflichtet, die Ladung verkehrssicher zu verstauen. Das hat er schuldhaft nicht getan. Dazu bedarf es keiner weiteren Feststellung⁸.

Ergebnis

Durch dieses Urteil wurde festgelegt, dass es sich bei dem verantwortlichen Verlader um den „Leiter der Ladearbeiten“ handelt. Damit diese Person dieser Tätigkeit gerecht werden kann, muss sie eigenverantwortlich handeln können, d.h. diese Person muss das Recht haben, die Beladung ungeeigneter Fahrzeuge oder solche, mit ungenügender Ausrüstung, abzulehnen. Wenn eine Rückversicherung bei einer vorgesetzten Person eingeholt werden muss, liegt kein eigenverantwortliches Handeln vor. Dies ist in der Regel beim Verladepersonal, wie z.B. bei einem Staplerfahrer, der Fall.

Zwischen dem „Leiter der Ladearbeiten“ und der Verladefirma muss deshalb eine spezielle vertragliche Regelung vorliegen. Ansonsten kann die Geschäftsleitung für die Ladungssicherung verantwortlich gemacht werden, wenn keine rechtswirksame Bestellung gemäß § 9 Abs. 1 OWiG auf eine nachgeordnete Person getätigt wurde.

Die Ladungssicherung muss nicht zwingend durch den „Leiter der Ladearbeiten“ selbst durchgeführt werden. Diese Aufgabe kann er an seine unterstellten Mitarbeiter übertragen, aber auch durch den jeweiligen Führer des beladenen Kraftfahrzeuges ausführen lassen. Hierzu muss er seinem Verladepersonal oder dem Fahrzeugführer die notwendigen Anweisungen erteilen. Nach erfolgter Durchführung der Sicherungsmaßnahmen muss er diese jedoch auf Vorschriftsmäßigkeit überprüfen und ggf. eine Nachsicherung tätigen bzw. tätigen lassen.

Im angeführten Fall handelte es sich gemäß § 9 Abs. 1 OWiG bei dem Verantwortlichen Verlader um den Geschäftsführer der Firma A. Nach aktueller Rechtsprechung ist eine Übertragung von Verantwortlichkeiten auf eine „beauftragte Person“ im Rahmen von § 9 Abs. 2 Nr. 2 OWiG möglich, wenn folgenden Bedingungen wirksam (vgl. auch Bay ObLG, Beschluss vom 10.10.96, Gz. 3 ObOWi 103/96) sind:

- a) Die Pflicht wurde zur eigenverantwortlichen Erfüllung übertragen (d.h. der Beauf-

trage hat die Kompetenz, Entscheidungen bzgl. des Übertragenen Bereichs selbst zu treffen. Bedarf er der Zustimmung eines Vorgesetzten bzw. trägt er nur Mitverantwortung, handelt er nicht eigenverantwortlich).

b) Der Auftrag wurde ausdrücklich erteilt (d.h. eine stillschweigende Bestellung, das bloße Dulden oder die konkludente Billigung der Wahrnehmung der Aufgaben genügt nicht).

c) Der Auftrag wurde unter hinreichender Unterrichtung über Art und Umfang der zu erfüllenden Pflichten erteilt (d.h. dem Beauftragten müssen die ihm übertragenen Pflichten eindeutig bekannt gemacht worden sein; dies ist auch mündlich möglich).

d) Die beauftragte Person muss ausreichende Kenntnisse über die für ihren Aufgabenbereich maßgeblichen Vorschriften besitzen.

Konkrete Aussagen zur Übertragung von Pflichten werden auch in der VDI Richtlinie 2700⁹ getroffen:

„Der Unternehmer kann die Erledigung von Teilaufgaben der Ladungssicherung delegieren und Verantwortliche für die Erledigung dieser Teilaufgaben benennen. Die Übertragung von Aufgaben und Verantwortung muss für den Unternehmer und für die Mitarbeiter klar und eindeutig sein. Sie muss dokumentiert werden. Die Dokumentation soll die betreffenden Aufgaben und ggf. die Verantwortung enthalten. Hierbei ist insbesondere auf ein klare Abgrenzung gegenüber anderen Bereichen zu achten. In regelmäßigen Abständen, spätestens jedoch nach betrieblichen oder personellen Veränderungen, ist die Dokumentation auf Übereinstimmung mit den betrieblichen Abläufen zu überprüfen. Bei Pflichten- bzw. Aufgabenübertragung bleibt der Unternehmer für die personelle Auswahl verantwortlich.“

Teilaufgaben der Ladungssicherung können sein:

1. Erstellung und Prüfung des Transportauftrags
2. Auswahl von Fahrzeugen und Hilfsmitteln zur Ladungssicherung
3. Zusammenstellung und ggf. Vorbereitung der Ladung für den Transport
4. Auswahl des Beladeverfahrens und dazu notwendige Hilfsmittel
5. Durchführung der Belademaßnahmen
6. Festlegung und Bemessung der Ladungssicherungsmaßnahmen
7. Durchführung der Ladungssicherungsmaßnahmen
8. Kontrolle der Ladungssicherungsmaßnahmen

Bei Verstößen werden folgende Bußgelder fällig:

Mangelhafte Ladungssicherung

- ohne Folgen: 50,- EUR / 1 Punkt
- mit Gefährdung: 75,- EUR / 3 Punkte
- mit Unfall: 100,- EUR / 3 Punkte

4. Pflicht zur Beschulung von Fahrzeugführer und Verlader

Die erforderlichen Kenntnisse, welche mit der Ladungssicherung betraute Personen benötigen, damit sie eine vorschriftsmäßige Ladungssicherung durchführen bzw. kontrollieren

können, werden immer umfangreicher. Aus diesem Grund ist es notwendig, dass dieser Personenkreis eine qualifizierte Ausbildung erhält. Nur so kann gewährleistet werden, dass diese Personen ihrer Aufgabe fachgerecht und professionell nachkommen. Eine gesetzliche Pflicht zur Beschulung von Fahr- oder Verladepersonal findet sich derzeit weder in der StVO noch in der StVZO, sondern in den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) und den Arbeitsschutzvorschriften. Es wird in diesen beiden Vorschriften jedoch nicht von einer Schulungs- sondern lediglich von einer Unterweisungspflicht gesprochen.

Durch die Unfallverhütungsvorschriften werden an den Unternehmer folgende allgemeine Auswahl- und Unterweisungspflichten gestellt¹⁰:

§ 4 UVV „Allgemeine Vorschriften“ (BGV A1)

(1) Der Unternehmer hat die Versicherten über Sicherheit (...) bei der Arbeit, insbesondere über die mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen und die Maßnahmen zu ihrer Verhütung, entsprechend § 12 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz zu unterweisen; die Unterweisung muss erforderlichenfalls wiederholt werden, mindestens aber einmal jährlich erfolgen; sie muss dokumentiert werden.

(2) Der Unternehmer hat den Versicherten die für ihren Arbeitsbereich oder für ihre Tätigkeit relevanten Inhalte der geltenden Unfallverhütungsvorschriften und BG-Regeln sowie des einschlägigen staatlichen Vorschriften- und Regelwerkes in verständlicher Weise zu vermitteln.

§ 7 UVV „Allgemeine Vorschriften“ (BGV A1)

(1) Bei der Übertragung von Aufgaben auf Versicherte hat der Unternehmer je nach Art der Tätigkeiten zu berücksichtigen, ob die Versicherten befähigt sind, die für die Sicherheit (...) bei der Aufgabenerfüllung zu beachtenden Bestimmungen und Maßnahmen einzuhalten.

§ 34 UVV „Fahrzeuge“ (BGV D29)

(2) Müssen zur Verhütung von Unfällen beim Betrieb von Fahrzeugen besondere Regeln beachtet werden, hat der Unternehmer Betriebsanweisungen in verständlicher Form und Sprache aufzustellen. Diese sind den Versicherten zur Kenntnis zu bringen.

Durchführungsanweisung zu § 34 Abs. 2:

Diese Anweisungen können z. B. Angaben enthalten über

- innerbetriebliche Verkehrsregelung,
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten,
- zulässige Achslasten,
- Nutzlast,
- zulässige Anhängelast,
- Sicherung der Ladung,

Auch in dem Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) wird eine Unterweisung des Beschäftigten durch den Unternehmer gefordert:

§ 7 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)

Bei der Übertragung von Aufgaben auf Beschäftigte hat der Arbeitgeber je nach Art der Tätigkeiten zu berücksichtigen, ob die Beschäftigten befähigt sind, die für die Sicherheit (...) bei der Aufgabenerfüllung zu beachtenden Bestimmungen und Maßnahmen einzuhalten.

§ 12 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)

(1) Der Arbeitgeber hat die Beschäftigten über Sicherheit (...) bei der Arbeit während ihrer Arbeitszeit ausreichend und angemessen zu unterweisen. Die Unterweisung umfasst Anweisungen und Erläuterungen, die eigens auf den Arbeitsplatz oder den Aufgabenbereich der Beschäftigten ausgerichtet sind. Die Unterweisung muss bei der Einstellung, bei Veränderungen im Aufgabenbereich, der Einführung neuer Arbeitsmittel oder einer neuen Technologie vor Aufnahme der Tätigkeit der Beschäftigten erfolgen. Die Unterweisung muss an die Gefährdungsentwicklung angepasst sein und erforderlichenfalls regelmäßig wiederholt werden.¹¹

Wie die Unterweisung des Fahr- und Verladepersonals¹² in Art bzw. Umfang tatsächlich zu erfolgen hat, wird weder in der Unfallverhütungsvorschrift noch im Arbeitsschutzgesetz näher geregelt. Aus diesem Grund hat sich die VDI-Richtlinie 2700 im Blatt 5¹³ mit dieser Thematik auseinandergesetzt.

Die VDI-Richtlinie 2700 ff. befasst sich mit den theoretischen Grundlagen und praktischen Hinweisen der Ladungssicherung und bildet das maßgebliche Regelwerk zur Ermittlung, Bewertung und Durchführung ausreichender Ladungssicherungsmaßnahmen. Die VDI-Richtlinie 2700 Blatt 5 soll dem Unternehmer das „System Ladungssicherung“ mit allen maßgeblichen Einflussgrößen näher darlegen.

Die VDI-Richtlinie 2700 Blatt 5 stellt ein Qualitätsmanagement-System dar, an dem sich die Unternehmer bei der Schulung bzw. Unterweisung von Personal, welches mit Ladungssicherung betraut ist, orientieren können. Denn unabhängig von der gesetzlichen Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Ladungssicherung muss in einem Unternehmen eine Vielzahl von Maßnahmen getätigt werden, damit der reibungslose Ablauf bei der Verladekette gewährleistet ist. Durch diese Richtlinie wurde dem Unternehmer ein Hilfsmittel zur Hand gegeben, an dem er sich orientieren kann und sollte:

„Der Unternehmer darf nur Personen mit Aufgaben der Ladungssicherung beschäftigen, die (...) ausreichende Kenntnisse der Ladungssicherung haben und in der Durchführung ihrer Tätigkeit unterwiesen sind oder die ihre Befähigung hierzu dem Unternehmer nachgewiesen haben (...).“

Der Unternehmer veranlasst nach Bedarf, mindestens jedoch einmal alle drei Jahre, die regelmäßige Schulung von Personen, die mit Ladungssicherungsaufgaben (Fahrer und Verlader) betraut sind. Die Schulung soll aus folgenden Grundthemen bestehen:

- Rechtliche Verantwortung für Transport und Ladungssicherung
- Physikalische Grundlagen zur Ladungssicherung
- Eigenschaften der Ladung
- Möglichkeiten der Ladungssicherung
- Arbeitsanweisungen zur Ladungssicherung
- Praktische Durchführung von Ladungssicherungsmaßnahmen an betriebsüblichen Beispielen
- Vorgehensweise bei speziellen Ladungssicherungsfällen

Der Unternehmer dokumentiert die Durchführung der Schulung mit mindestens Datum, Teilnehmer und Inhalt.“

Die Umsetzung dieser Schulungsthematik wurde u. a. durch eine Schulung nach Stand der DVR-Richtlinie erreicht. Hier wird als Mindeststandard eine eintägige Schulung mit einem Umfang von 10 Unterrichtseinheiten (UE) von je 45 Minuten angesetzt. In diesen 10 UE werden u.a. folgende Themen nähergebracht:

- Rechtliche Verantwortung für Transport und Ladungssicherung
- Sanktionsbestimmungen
- Physikalische Grundlagen zur Ladungssicherung
- Erkennen der Kippgefährdung von Ladegut
- Unterschiedliche Methoden der Ladungssicherung
- Darlegung eines Lastverteilungsplanes
- Fahrzeugaufbauten und Fahrzeugeinrichtungen zur Ladungssicherung
- Darlegung von Ladungssicherungsmitteln und Hilfsmitteln der Ladungssicherung
- Vorgehensweise bei speziellen Ladegütern
- Die praktische Umsetzung am Lkw

Für die Fahrzeugführer bietet auch das Inkrafttreten des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) zum 10.09.2009 eine Möglichkeit für Ladungssicherungsschulungen. Es besteht zwar nicht Pflicht, dass dieses spezielle Modul absolviert werden muss, aber es stellt eine Chance auf eine qualifizierte Schulung dar.

Im Rahmen von 7 Unterrichtseinheiten (zu je 60 Minuten) wird durch anerkannte Ausbildungsstätten das Schulungsmodul „Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften

und durch richtige Benutzung des Kraftfahrzeugs, insbesondere:

- bei der Fahrt auf das Kraftfahrzeug wirkende Kräfte, Einsatz der Getriebeübersetzung entsprechend der Belastung des Kraftfahrzeugs und dem Fahrbahnprofil,
- Berechnung der Nutzlast eines Kraftfahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, Berechnung des Nutzvolumens,
- Verteilung der Ladung, Auswirkungen der Überladung auf die Achse, Fahrzeugstabilität und Schwerpunkt,
- von Verpackungen und Lastträgern,
- Kenntnisse über die wichtigsten Kategorien von Gütern, bei denen eine Ladungssicherung erforderlich ist,
- Feststell- und Verzurrtechniken,
- Verwendung der Zurrgurte,
- Überprüfung der Haltevorrichtungen,
- Einsatz des Umschlaggeräts, Abdecken mit einer Plane und Entfernen der Plane.

angeboten.

Aus diesen beiden Schulungsarten ist bereits erkennbar, dass es sich hier um qualifizierte Ausbildungen handelt. Es sollte jeder Unternehmer bestrebt sein, in der Verladekette gut ausgebildetes Personal einzusetzen. Nur so lassen sich gravierende Fehler bei der Sicherung des Ladegutes vermeiden.

Wird bei einer Verkehrskontrolle mangelhafte Ladungssicherung durch die Polizei festgestellt, führt dies neben einem Bußgeldverfahren für alle beteiligten Personen unter Umständen auch zu weiteren kostenintensiven Maßnahmen:

- Unterbindung der Weiterfahrt
- aufwendige Nachsicherung der Ladung am Kontrollort
- eventuell eine Umladung auf ein anderes Fahrzeug.

Dies führt dazu, dass die Ware nicht termingerecht geliefert werden kann. Diese Probleme können vermieden werden, wenn alle an der Ladungssicherung beteiligten Personen professionell und kompetent diese durchführen.

Fußnoten:

1 Beschluss vom 06.09.1991, Az. 1 Ss 265/91, Quelle Juris

2 VDI-Richtlinie 2700

3 Diese Person muss eigenverantwortlich handeln können und sie muss das Recht haben, die Beladung ungeeigneter oder nicht ausreichend ausgerüsteter Fahrzeuge abzulehnen.

4 LaSi Check, Seite 7, Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG

5 LaSi Check, Seite 8, Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG

6 Diese Forderungen ergeben sich auch aus der VDI-Richtlinie 2700 Blatt 5, Nr. 6.1.2

7 OLG Stuttgart, 1. Senat für Bußgeldsachen, 27.12.1982, Az. 1 Ss 858/82

8 Quelle: DEKRA Praxisratgeber Ladungssicherung, Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG

9 VDI 2700 Blatt 5, Nr. 4.2

10 Quelle: Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung

11 Diese Vorschriften (nach UWV und ArbSchG) betreffen nur das Verhältnis Unternehmer – Versicherter bzw. Arbeitgeber – Beschäftigter. Der Unternehmer bzw. Arbeitgeber kann bzw. muss sich nicht selbst unterweisen.

12 In den beiden Verordnungen wird hier von Versicherten oder Beschäftigten gesprochen

13 VDI-Richtlinie 2700, Blatt 5, Nr. 5.4 Personal – Qualitätsmanagement-Systeme