

RECHT

Verantwortlichkeiten für Ladungssicherung

Rechtliche Verantwortlichkeiten bei der Ladungssicherung ergeben sich aus zivilrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Dadurch ist es für Praktiker nicht gerade einfach, den Überblick zu behalten.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hat ein Merkblatt zum Thema *Verantwortlichkeiten bei der Ladungssicherung* erarbeitet und will so für mehr Klarheit sorgen.

Der BGL hebt hervor, dass in jedem Fall der Grundsatz gelte, dass derjenige, der durch sein Handeln oder Unterlassen die Ursache für einen verkehrsunsicheren Zustand oder für einen Schaden setzt, dafür einstehen muss.

Verantwortlich in diesem Sinne könnte zum Beispiel der Lademeister sein. Dabei verweist der Verband auf ein Urteil des Oberlandesgerichtes Stuttgart, das auf § 22 StVO Bezug nimmt. Der fordert, dass die Ladung so zu sichern ist, dass sie nicht verrutschen oder aber herabfallen kann.

In der Praxis, so der BGL, werde häufig der Versuch unternommen, die Verantwortung auf den Transportunternehmer zu übertragen. Wenn die Beladepflichten aber vom Frachtführer gar nicht wahrgenommen werden könnten, verstoße solch eine Vereinbarung gegen Treu und Glauben.

Rechtssicher delegieren!

Im Merkblatt heißt es: „Hat der Absender verladen, obwohl die Verantwortung dafür dem Frachtführer übertragen wurde, so ist auf die tatsächliche Verladung und nicht auf die Rechtspflicht der Verladung abzustellen (aus der amtlichen Begründung zum Transportrechtsreformgesetz).“

Das PDF-Dokument kann über die Landesverbände angefordert werden, und steht zum Download bereit: www.bgl.ev.de > Presse

Straßentransporte**Fehler werden teuer**

Dirk Wegner, Stuhr

„Achtung Gegenstände auf der Fahrbahn.“ Täglich hören wir solche Warnmeldungen im Radio. Dabei ist das richtige Sichern der Ladung oft einfach und nicht besonders teuer. Unser Beispiel zeigt, wie es geht.

Richtiges Sichern der Ladung schützt nicht nur die Gesundheit und das Leben des Fahrers sondern auch alle anderen Verkehrsteilnehmer. Schlecht gesicherte Ladung hat finanzielle Konsequenzen: nicht nur durch Bußgelder, sondern auch durch verpasste Termine. Das ist ein Risiko, dem jeder Unternehmer entgegenwirken sollte.

Bei speziellen Straßenkontrollen zeigt sich immer noch, dass etwa zwei Drittel aller Ladungen ungenügend gesichert sind. Bei rund einem Drittel aller kontrollierten Lkw – zunehmend Kleintransporter und Sprinter – werden bei Kontrollen solche erheblichen Mängel festgestellt, dass die Weiterfahrt untersagt werden muss. Dabei ist das richtige Sichern der Ladung oft einfacher, als man es sich vorstellt, es muss nicht kostenintensiv sein und es bewahrt vor den ärgerlichen Schadensersatzansprüchen.

Die Fahrzeughersteller bringen in regelmäßigen Abständen immer bessere Aufbauten auf den Markt, Stichwort: Code XL für die Curtainsider. Und die Zurrmittelhersteller bieten heutzutage nicht nur Zurrgurte und -ketten an, sondern auch viele andere nützliche Hilfsmittel. Es gibt also keinen Grund, immer noch ungenügend oder falsch zu sichern!



1 Solide gesichert? Bei flüchtiger Betrachtung sieht diese formschlüssige Ladungssicherung ganz ordentlich aus. Doch ...

Ein Fall aus der Praxis: Auf den ersten Blick (Foto 1) macht die Sicherung der Ladung einen guten Eindruck. Der Aufbautyp soll durch Formschluss einen Großteil der Ladungssicherung übernehmen. Formschluss bedeutet, dass die Ladung bündig (formschlüssig) an den Laderaumbegrenzungen anliegt. Die während der Fahrt auftretenden Kräfte werden von der Ladung an den Aufbau weitergeleitet und der Fahrer spart zusätzliche Zurrmittel. Dabei muss der Fahrer jedoch vor jeder Verladung prüfen, ob der Aufbau denn auch (noch) geeignet ist, die Kräfte in voller Höhe aufzunehmen. Bei näherer Betrachtung der dritten



2 ... wer genauer hinschaut, erkennt die unprofessionelle Schweißarbeit. Dieser Transport muss stehenbleiben,...

Runge auf der linken Seite sieht man deutlich, wie laienhaft die Rungentaschen neu angeschweißt wurden (Foto 2). In der Großaufnahme ist deutlich zu sehen, dass die Rungentasche eigentlich nur noch das Eigengewicht der Alulatte aushält (Foto 3). Eine seitliche Sicherung der Ladung übernimmt diese Alulatte nicht mehr.

Eine Weiterfahrt ist in diesem Fall nur möglich, wenn die Ladung zusätzlich mit erheblichem Aufwand gesichert wird: Zuerst müssen die Staulücken beseitigt werden. Denn Staulücken machen es erst möglich, dass Ladung beschleunigen und ungeheure Kräfte aufbauen kann. Die kinetische Energie, die auf diese Weise entsteht, nutzen wir alle im All-



Dirk Wegner ist bei der Autobahnpolizei Bremen unter anderem mit Fahrzeugkontrollen beschäftigt. Er ist Sachkundiger für Ladungssicherung, veranstaltet Seminare und bietet auf der Website www.richtigssichern.de weitere Informationen.



3 ... bis die Fässer zusätzlich gesichert werden. Denn diese Aufbauten können die Ladung während des Transportes nicht sicher halten.

tag: Versuchen Sie mal, mit einem 400 g schwerem Hammer einen Nagel in die Wand zu drücken. Klappt nicht? Holen Sie aber aus und beschleunigen so den Hammer, dringt der Nagel in die Wand ein! Genauso ist es bei Ladungsteilen auf einem Lkw. Werden sie beschleunigt und haben die räumliche Möglichkeit, die Kräfte zu entfalten, kann das Ergebnis zerstörerisch sein. Hier werden nämlich nicht nur 400 g beschleunigt – sondern Gegenstände, die bis zu 20 Tonnen wiegen, auf über 80 Stundenkilometer.

Auf dem ersten Foto sieht man auch, dass die Ladung in der oberen Reihe gegen ein Klemmbrett und auf die unteren Gefahrgutfässer drückt. Das Klemmbrett ist für das Gesamtgewicht der oberen Lage völlig unzureichend. Hier besteht die Gefahr, dass die oberen Kunststoffässer gegenüber den Metallfässern nachgeben und aufplatzen können. Dies führt unweigerlich dazu, dass Gefahrgut austritt. Damit die obere Lage nicht verrutscht, hat der Fahrer mit Hilfe von Leerpaletten eine ‚künstliche Stirnwand‘ nach vorn und hinten gebaut (Foto 4).



4 Der Fahrer baut eine künstliche Stirnwand aus Paletten, damit die obere Lage nicht verrutschen kann...



5 ... und sichert die Ladung vorn und hinten mit Zurrgurten.

Wird mit dem Zurrgurt eine ‚Kopfbucht‘ nach vorn und hinten gelegt, lässt sich die Ladung einfach und sehr gut sichern (Foto 5).

Nur wenn auf diese Weise gesichert wird, kann der auf dem Etikett des Zurrgurts angegebene doppelte LC-Wert – von dem der verwendeten Zurrwinkel abgezogen wird – angerechnet werden (Foto 6).



6 Auf dem Zurrgurt wird der einfache (links) und der doppelte LC-Wert (rechts im roten Kreis) angegeben.

Gerade bei Gefahrgut ist und wird die Ladungssicherung immer ein heikles Thema bleiben. Deshalb ist es wichtig, dass alle am Transport Beteiligten die Belastbarkeiten von Aufbauten und die Vor- und Nachteile einzelner Sicherungsarten kennen.



7 So soll es sein: Dank guter Ladungssicherung wurden diese Fässer bei einem Crash – Aufprall mit 60 Stundenkilometern – nicht beschädigt.

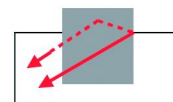
Abbildung 7 zeigt eine vorbildliche Sicherung von Gefahrgut auf einem Curtainsider. Nach einer Vollbremsung und einem anschließenden Aufprall bei etwa 60 Stundenkilometern sind die verborgenen Fässer mit entzündbarem flüssigem Stoff der Klasse 3 nicht beschädigt worden. Die Sattelzugmaschine und der Anhänger, auf den das Sattelfahrzeug aufgefahren war, wurden völlig zerstört.

LESE-HILFE

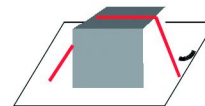
Was die Angaben auf den Zurrgurt-Etiketten bedeuten



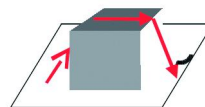
Für das Direktzurren – das heißt, die Ladung wird mit dem Zurrmittel festgebunden – ist der einfache LC-Wert auf dem Etikett wichtig. Der LC-Wert gibt die zulässige Belastbarkeit des Zurrmittels im direkten Zug an (hier: 2500 daN).



Nur bei dieser Art der Sicherung – Kopfschlinge – kann der doppelte LC-Wert angenommen werden (hier: 5000 daN).



Der einheitliche SHF-Wert von 50 daN gibt die Muskelkraft an, mit der die Ratsche am Hebel vorgespannt werden sollte, um den STF-Wert zu erreichen.



Der STF-Wert gibt die erreichbare Vorspannung im Zurrmittel auf der Ratschenseite in daN an. Dieser Wert ist abhängig von der Bauart der Ratsche (hier: 450 daN bei dieser Langhebelratsche). Für die Berechnung der Gesamtvorspannkraft (incl. der Ratschen gegenüberliegende Seite) wird dieser Wert mit 1,5 multipliziert.

Anmerkung: 1 daN Gewichtskraft entspricht in etwa 1 kg an Masse (1 daN ~ 1 kg). Bei jeder Sicherungsart müssen spezielle Winkelfunktionen für die Berechnung berücksichtigt werden. Der STF-Wert gilt nur für das Niederzurren (Herunterdrücken) der Ladung. Der um ein vielfaches höhere LC-Wert ist für das Direktzurren (Festbinden) der Ladung entscheidend.