

Das 1 x 1 der Ladungssicherung im Straßengüterverkehr

Die Verantwortlichkeiten der am Transport Beteiligten



- Herausgeber** Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0
Telefax 0711 2005-1354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de
- Konzeption** Abteilung Industrie und Verkehr
- Autoren** Jörg Schneider
Christoph Nold
Erhan Kavuncu
- Titelbild** Erhan Kavuncu
- Stand** Oktober 2013
- © 2013** Industrie- und Handelskammer
Region Stuttgart
Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier
und elektronischen Datenträgern sowie
Einspeisungen in Datennetze nur mit
Genehmigung des Herausgebers.
Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt
erarbeitet und zusammengestellt. Für die
Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts
sowie für zwischenzeitliche Änderungen
übernimmt die Industrie- und Handels-
kammer Region Stuttgart keine Gewähr.

Einleitung	5
1. Ladungssicherung als Gegenstand unterschiedlichster Rechtsgebiete	6
1.1 Vorgaben im Privatrecht und im öffentlichen Recht bzw. Strafrecht	7
1.2 Privatrecht: Frachtvertrag	8
1.3 Privatrecht: Außervertragliche Ansprüche	8
1.4 Öffentliches Recht und Strafrecht	9
2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft	10
2.1 Pflichten des Frachtführers vor der Beladung	10
2.2 Pflichtenverteilung bei der Beladung	11
2.3 Beförderungssichere Verladung als Aufgabe des Absenders	13
2.4 Mitwirkungspflicht des Frachtführers bei der beförderungssicheren Verladung	15
2.5 Betriebssichere Verladung als Aufgabe des Frachtführers	16
2.6 Entladung als Aufgabe des Absenders	18
2.7 Abweichende Pflichtenverteilung in besonderen Fällen	18
2.8 Verpackung und Sicherung auf Lademitteln	19
2.9 Grenzüberschreitende Transporte	20
3. Ladungssicherung im Speditionsrecht	22
4. Haftung	23
4.1 Grundsätze der Haftung nach Frachtrecht	23
4.2 Vier Fälle der Mithilfe des Fahrers	24
4.3 Grundsätze der Haftung nach Speditionsrecht	26
4.4 Außervertragliche Schadensersatzansprüche	27
4.5 Haftung bei grenzüberschreitenden Transporten	29
4.6 Auswirkungen fehlerhafter Ladungssicherung auf Versicherungen	31
4.7 Allgemeine Speditionsbedingungen	32
5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht	34
5.1 Verkehrssichere Verladung	34
5.2 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers	37
5.3 Verkehrshindernisse	38
5.4 Keine Überschreitung von Achslasten und Gesamtgewicht	38
5.5 Gefahrgutrecht	40
5.6 Ordnungswidrigkeiten	41

Inhaltsverzeichnis

6.	Ladungssicherung im Strafrecht	42
6.1	Fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung	42
6.2	Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr	43
6.3	Umweltstraftaten	43
7.	Anhang	44
7.1	VDI-Richtlinien	44
7.2	DIN- und EN-Normen	45
7.3	Regelwerke der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft	47
7.4	Gewicht von Schüttgütern	48
7.5	Begriffserklärungen	49
7.6	Handlungsempfehlungen für die Praxis/FAQ	51

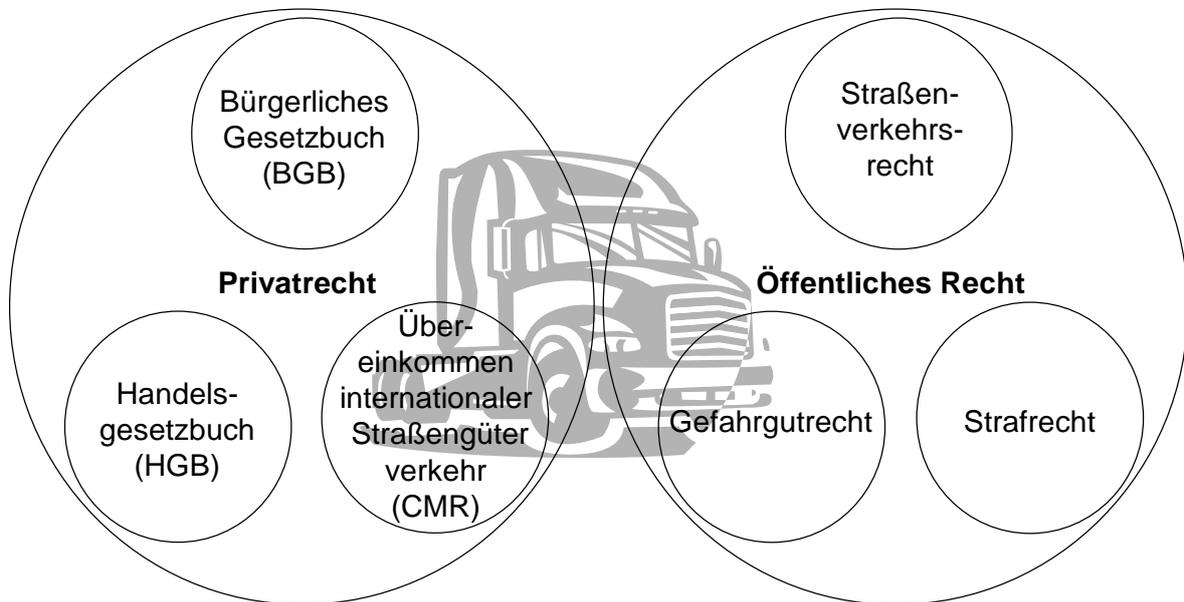
Einleitung

Eine Dachrinne auf der A 480 bei Gießen, ein Sofa auf der A 3 bei Dortmund, ein Styroporblock auf der A 8 bei Stuttgart oder Betonstahlmatten auf der B 27 in Stuttgarts Innenstadt (siehe Titelbild) - die täglichen Radiomeldungen über verlorene Gegenstände auf den Straßen sind oft kurios und zeigen doch nur die Spitze des Eisberges. Die häufigste Ursache für solche Verluste ist schlechte oder fehlende Ladungssicherung. Dennoch ist insbesondere bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen die Beanstandungsquote erfreulich niedrig.

Dass die IHK diesem Thema dennoch eine eigene Publikation widmet, hat zwei Gründe. Zum einen zeigen viele Beratungsgespräche der IHK-Ansprechpartner, dass nach wie vor vielfach Unkenntnis über die Schnittstellen der Verantwortlichkeiten besteht. Wann muss der Absender aktiv etwas tun? Hat nicht der Fahrer allein die Verantwortung für sein Fahrzeug? Was ist, wenn es eilt und der Fahrer aushilft, um schnell vom Hof zu kommen? Zum anderen führt eine fehlerhafte Ladungssicherung oftmals zu besonders schweren Unfällen mit Personenschäden. Wenn dann die Staatsanwaltschaft aktiv wird und sich auf die Suche nach dem Verantwortlichen be gibt, ist es sehr beruhigend, wenn man die eigenen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt hat.

Daher richtet sich diese Broschüre gleichermaßen an Absender und Empfänger, an Verloader, Spediteure und Frachtführer.

1. Ladungssicherung als Gegenstand unterschiedlichster Rechtsgebiete



Um zu verstehen, wer warum und wofür bei der Ladungssicherung verantwortlich ist, muss man sich klar machen, dass es ganz unterschiedliche Rechtsgebiete sind, die Vorschriften zum Sichern der Ladung enthalten. Auch die Rechtsfolgen bei mangelhafter Ladungssicherung unterscheiden sich bei den einzelnen Rechtsgebieten sehr deutlich.

1. Ladungssicherung als Gegenstand unterschiedlichster Rechtsgebiete

1.1 Vorgaben im Privatrecht und im öffentlichen Recht bzw. Strafrecht

Rechtsfolgen mangelhafter Ladungssicherung				
	Privatrecht		öffentliches Recht	Strafrecht ¹
	aus Vertrag	außervertragliche Ansprüche bzw. unerlaubte Handlung		
Norm	§ 425 HGB Haftung für Güter- und Verspätungsschäden	§ 7 Abs. 1 StVG Haftung des Fahrzeughalters	§ 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO Ordnungswidrigkeiten i.V.m. § 22 StVO Ladung	§ 222 StGB Fahrlässige Tötung
	Art. 17 Abs. 4 c CMR Haftung des Frachtführers	§ 823 BGB Schadensersatzpflicht aufgrund unerlaubter Handlungen	§ 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO Ordnungswidrigkeiten i.V.m. § 23 StVO Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers	§ 229 StGB Fahrlässige Körperverletzung
	§ 414 HGB verschuldensunabhängige Haftung des Absenders		§ 69 a Abs. 5 Nr. 3 StVZO Ordnungswidrigkeiten i.V.m. § 31 Abs. 2 StVZO Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge	§ 315 b StGB Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
				§ 324 StGB Gewässer- verunreinigung
				§ 324 a StGB Boden- verunreinigung
				§ 326 StGB Unerlaubter Umgang mit gefährlichen Abfällen
				§ 330a StGB Schwere Gefährdung durch Freisetzen von Giften
Mögliche Rechtsfolgen	Schadensersatz	Schadensersatz, Schmerzensgeld	Bußgeld, Fahrverbot, Eintragung im Verkehrszentralregister	Geldstrafe, Freiheitsstrafe, Fahrverbot, Entziehung der Fahrerlaubnis

¹ Das Strafrecht ist eigentlich Teil des öffentlichen Rechts, wird aber regelmäßig als eigenständige Materie behandelt.

1. Ladungssicherung als Gegenstand unterschiedlichster Rechtsgebiete

1.2 Privatrecht: Frachtvertrag

Das Privatrecht ist ein Rechtsgebiet, das die Beziehungen von rechtlich gleichgestellten natürlichen oder juristischen Personen untereinander regelt. Ein typisches Beispiel für eine privatrechtliche Rechtsbeziehung, ist der Kaufvertrag, der im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) geregelt ist. Aber auch der Vertrag über die Beförderung einer Ware (Frachtvertrag) gehört in den Bereich des Privatrechts. Der Gesetzgeber hat dafür besondere Regeln entwickelt, die im Handelsgesetzbuch (HGB) zu finden sind. Darunter sind auch Vorschriften zur Frage, wie die Pflichten zur Sicherung der Ladung aller am Transport Beteiligten verteilt sind. Das HGB regelt damit das rechtliche Verhältnis derer, die sich freiwillig durch einen Vertrag binden. Dennoch lässt das Gesetz den Parteien die Freiheit, durch vertragliche Regelungen die gesetzlichen Pflichten anders zu verteilen, insbesondere auch hinsichtlich der zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten für das Be- und Entladen. Im Schadensfall, also wenn das Transportgut beschädigt oder zerstört ist, wissen die Vertragsparteien dann genau, wer für die einzelnen Schritte, beispielsweise das Verladen, verantwortlich ist. Ein weiteres wichtiges Motiv für eine individualvertragliche Regelung ist die Frage, wer die Kosten für Be- und Entladung sowie die Ladungssicherung tragen soll. Treffen die Vertragsparteien keine gesonderte Vereinbarung über die Verteilung der Verantwortlichkeiten, gelten die gesetzlichen Regelungen im HGB, die ebenfalls Konsequenzen im Falle mangelnder oder fehlerhafter Ladungssicherung vorsehen.

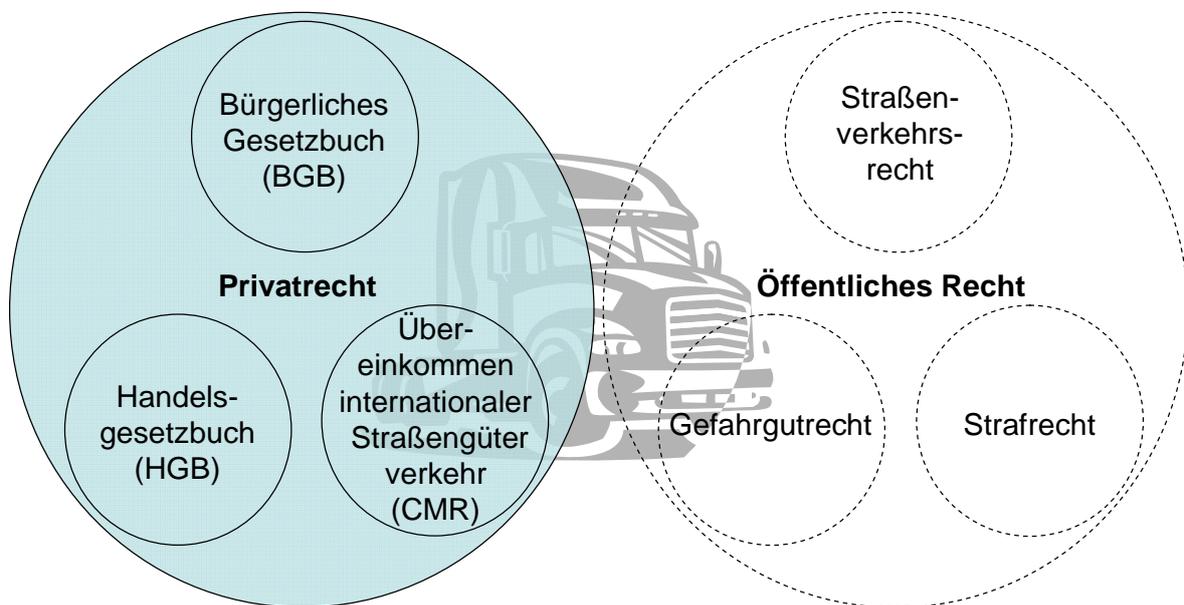
1.3 Privatrecht: Außervertragliche Ansprüche

Das HGB regelt dagegen keine Ansprüche unbeteiligter Personen. Wird beispielsweise ein geparkter Pkw durch die ungesicherte Ladung eines Lkw beschädigt, ergeben sich die Ansprüche des Pkw-Halters aus dem allgemeinen Deliktsrecht des BGB, das in diesem Fall die Haftung für eine schuldhafte Pflichtverletzung regelt. Noch häufiger kommt in der Praxis jedoch die verschuldensunabhängige Haftung des Lkw-Halters nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) zur Anwendung. Allein im Betrieb eines Kraftfahrzeugs sieht der Gesetzgeber eine dermaßen große Gefahr, dass der Halter bei einem Schaden nahezu immer - zumindest anteilig - haftet.

1. Ladungssicherung als Gegenstand unterschiedlichster Rechtsgebiete

1.4 Öffentliches Recht und Strafrecht

Auch das öffentliche Recht bzw. das Strafrecht enthält eine ganze Reihe von Regelungen zur Ladungssicherung. Hier belegt der Staat Fehler bei der Ladungssicherung mit Bußgeldern oder Strafen. Durch die Androhung von Sanktionen sollen Personen, Sachen und die Umwelt vor rollenden „Zeitbomben“ geschützt werden. Bußgeldvorschriften finden sich dabei im Straßenverkehrsrecht (StVO), im Straßenverkehrszulassungsrecht (StVZO) und im Gefahrgutrecht (GGVSEB). Wirken sich Fehler bei der Ladungssicherung besonders dramatisch aus, regelt das „scharfe Schwert des Strafrechts“ (StGB) die Konsequenzen. Dass es dabei nicht im Belieben der am Frachtvertrag beteiligten Parteien stehen darf, wer vom Staat zur Rechenschaft gezogen werden kann, liegt auf der Hand. Das bedeutet, dass selbst wenn die Parteien *zivilrechtliche* Vertragsgestaltungen über ihre Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten getroffen haben, die Verantwortlichkeiten aus dem öffentlichen Recht - bzw. Strafrecht - davon unberührt bleiben.



Das Frachtrecht (§§ 407 ff HGB) regelt national den Transport von Gütern von A nach B. Die Hauptpflichten, die sich für den Absender und den Frachtführer (Führunternehmer) beim Abschluss eines Frachtvertrags (§ 407 HGB) ergeben, lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Der Frachtführer hat das Gut zu befördern und an den Empfänger auszuliefern.
- Der Absender, also der Vertragspartner und Auftraggeber des Frachtführers, muss dafür die vereinbarte Fracht (Vergütung) bezahlen.

2.1 Pflichten des Frachtführers vor der Beladung

Fahrzeugauswahl

Um seine Pflicht aus dem Frachtvertrag ordnungsgemäß erfüllen zu können, muss der Frachtführer dem Absender ein dem Vertrag entsprechendes Fahrzeug zur Beförderung des Gutes zur Verfügung stellen. Um was für ein Fahrzeug (Kofferaufbau, Kühlaufbau, Plane und Spiegel, Gardinenzug (Curtainsider), Fahrzeug für Volumentransporte (Jumbo), Tank- oder Silofahrzeug, Kipper etc.) mit welchen Leistungsdaten (Länge und Breite der Ladefläche, Höhe des Aufbaus/Verdecks bzw. Volumen beim

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Tank-/Silofahrzeug, Zertifizierung des Aufbaus (DIN EN 12642 Code XL), Nutzlast, Ladebordwand, Kran, Luftfederung etc.) es sich dabei zu handeln hat, können Absender und Frachtführer vereinbaren. Soweit sie dies nicht ausdrücklich tun, kann sich dies auch aus dem Zusammenhang heraus ergeben. **Ohne anderweitige Vereinbarung kann der Frachtführer das Fahrzeug bestimmen.** In aller Regel reicht es dann aus, wenn der Frachtführer ein Fahrzeug mit Plane und Spriegel (Hamburger Verdeck) stellt, das über eine ausreichend stabile Stirnwand und Zurrpunkte verfügt.

Ladungssicherungsmittel

Bei den vom Frachtführer zum Beladeort mitzubringenden Ladesicherungsmitteln gilt ähnlich wie beim Fahrzeug: ohne ausdrückliche Vereinbarung ist nur Standard geschuldet. Übliche wiederverwendbare Ladungssicherungsmittel, die der Frachtführer dabei haben muss, sind

- Sperrmittel, beispielsweise Bretter oder Klemmbalken,
- Zurrmittel, beispielsweise Spanngurte.

Zustand der Ladefläche

Bei Stahl- und Holzböden muss die Ladefläche besenrein sein. Im Winter wird man zudem die Eisfreiheit des Fahrzeugbodens fordern können.

Sonstige Pflichten vor der Beladung

Zu den Pflichten des Frachtführers gehört es, das Fahrzeug so

- zur vereinbarten Zeit
- am vereinbarten Ort

bereitzustellen, dass einer Beladung keine Hindernisse mehr entgegenstehen.

Das Fahrzeug muss somit

- an der vereinbarten/zugewiesenen Stelle abgestellt werden (ist das Grundstück nicht befahrbar, dann ist es in der Regel am Grundstückszugang abzustellen),
- das Fahrzeug muss entsprechend den vorhandenen Gegebenheiten gegen Wegrollen gesichert werden und
- das Fahrzeug ist so zu öffnen (Plane, Bordwände), dass eine Beladung möglich ist.

2.2 Pflichtenverteilung bei der Beladung

Sofern die am Frachtvertrag beteiligten Parteien keine anderweitige vertragliche Regelung treffen, so gilt der

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Grundsatz des § 412 HGB

Ausgangspunkt der zivilrechtlichen Pflichtenverteilung ist die Zuordnung, die § 412 Abs. 1 HGB trifft:

„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 **betriebs sichere** Verladung zu sorgen.“

Beförderungssichere Verladung bedeutet:

Der Absender hat das Transportgut so zu verstauen bzw. zu befestigen, dass es im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung gegen Verschieben, Umfallen und Herabfallen vom Fahrzeug geschützt ist. Zu einer normalen Beförderung gehören neben den üblichen Erschütterungen auch Situationen wie plötzliches Notbremsen und Ausweichmanöver.

Betriebs sichere Verladung bedeutet für den Frachtführer:

Er hat dafür zu sorgen, dass die Betriebssicherheit (im Sinne von § 22 StVO) nicht leidet, der ordnungsgemäße Ablauf der Fahrzeugfunktionen nicht behindert wird, insbesondere einseitige Stauung, kopflastige Ladung, Überschreitung der Lademaße und Gewichte vermieden werden.

Eine Übersicht zu dieser Pflichtenverteilung enthält die folgende Tabelle, die zur Orientierung auch noch die Zuordnung aus dem öffentlichen Recht nach § 22 StVO enthält.

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Pflichtenverteilung bei der Beladung nach			
		§ 412 HGB	§ 22 StVO
		Absender	Frachtführer
verantwortlich für	beförderungssichere Verladung	betriebssichere Verladung	Derjenige, der unter eigener Verantwortung das Fahrzeug belädt: in der Regel Fahrzeughalter bzw. -lenker und Absender
Zweck	Schutz der Ware vor den Gefahren der Reise	keine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs und keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer	keine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs und keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer

Selbstverständlich kann der Absender Verladepersonal einsetzen, das für ihn handelt. An seiner Verantwortlichkeit ändert sich dadurch nichts. Vergleichbares gilt für Fahrer, wenn der Frachtführer den Transport nicht persönlich durchführt. Sie übernehmen für den Frachtführer die Handlungen, die er nach § 412 HGB vorzunehmen hat (Kapitel 2.4 und 2.5 ab Seite 15). Rechtlich bleibt die Verantwortung nach wie vor beim Frachtführer (Ausnahmen im Kapitel 2.7, Seite 18).

2.3 Beförderungssichere Verladung als Aufgabe des Absenders

Es mag auf den ersten Blick überraschend erscheinen, aber das HGB ordnet die beförderungssichere Verladung einer Ware dem Absender zu. Er ist es, der für den **Schutz der Ware** vor den Gefahren der Reise zu sorgen hat.

Dass der Gesetzgeber den Absender ist die Pflicht nimmt, hat gute Gründe. So hat der Absender

- die bessere Warenkenntnis,
- in der Regel die zur Verladung erforderlichen technischen Hilfsmittel (Gabelstapler),
- das notwendige Verladepersonal.

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Das zu befördernde Gut ist dabei so zu

- **laden** (körperliches Verbringen des Gutes auf das oder in das Fahrzeug),
- **stauen** (Platzierung, Verteilung und Stapelung des Gutes auf dem Fahrzeug; auch sogenanntes „Ausladen“, damit auf Ladefläche kein freier Raum bleibt) und zu
- **befestigen** (abschließende Fixierung des Gutes zum Schutz vor Verrutschen, Umstürzen oder Herabfallen durch Verzurren, Verkeilen oder Verspannen),

dass es bei einem **normalen, vertragskonformen Transport** keinen Schaden nimmt.

Dabei muss der Absender die Ware so sichern, dass sie auch bei einer Notbremsung, einem plötzlichen Ausweichmanöver, in zügig durchfahrenen Kurven (Fliehkraft) durch übliche Rangierstöße oder bei schlechten Straßenverhältnissen nicht beschädigt wird.

Von einem normal verlaufenden Transport kann allerdings nicht mehr gesprochen werden, wenn ein Frachtführer sein Fahrverhalten nicht den Straßen- und Witterungsverhältnissen anpasst und beispielsweise mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist. So ist es auch konsequent, dass der Absender Kräfte, die auf die Ladung im Falle eines Unfalls einwirken, nicht mehr ins Kalkül ziehen muss.

Befinden sich bereits Güter anderer Absender auf dem Fahrzeug, so dürfen diese durch die neu zu verladenden Güter nicht gefährdet werden. Entlädt der Absender bei der Verladung bereits früher geladenes Gut (**Teilladung**), muss er für die restliche Transportstrecke wieder für die beförderungssichere Verladung des (teil-)entladenen Gutes sorgen.

Wie eine beförderungssichere Verladung genau auszusehen hat, regelt § 412 HGB dagegen nicht. Die Gerichte stellen deshalb auf die jeweils geltenden **Regeln der Ladungssicherungstechnik** ab, die regelmäßig fortgeschrieben und ergänzt werden. Konkret enthalten folgende Regelwerke die entsprechenden Hinweise, wie eine Ladung ordnungsgemäß gesichert wird:

- VDI-Richtlinien 2700 und Beiblätter, 2700a (Übersicht: Anhang 7.1)
- DIN- und EN-Normen zur Ladungssicherung (Übersicht: Anhang 7.2)
- Regelwerke der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr)(Übersicht: Anhang 7.3)
- CTU-Packrichtlinien (CTU = „Cargo Transport Unit“) im Kombi-Verkehr (Die CTU-Packrichtlinien sind Richtlinien für das Packen von Ladung außer Schüttgut in oder auf Beförderungseinheiten (CTUs) bei Beförderungen mit allen Verkehrsträgern zu Wasser und zu Lande).

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

2.4 Mitwirkungspflicht des Frachtführers bei der beförderungssicheren Verladung

Da die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung beim Absender liegt, muss der Frachtführer die Beförderungssicherheit grundsätzlich nicht kontrollieren. Soweit der Frachtführer allerdings einen Mangel der Beförderungssicherheit beispielsweise im Zuge der Kontrolle der Betriebssicherheit (Abfahrtskontrolle) oder auch erst während der Beförderung erkennt, muss er den Absender darauf hinweisen.

Die Rechtsprechung geht sogar noch einen Schritt weiter und konstruiert eine **Hinweispflicht des Frachtführers** selbst für den Fall, dass er den Mangel zwar nicht erkannte, ihn aber hätte erkennen müssen. Gemeint damit sind Fälle, in denen auch jeder Laie hätte erkennen können, dass die Ware nicht beförderungssicher verladen wurde².

Zu mehr als einem Hinweis an den Absender ist der Frachtführer allerdings nicht verpflichtet. Insbesondere muss er nicht selbst Hand anlegen und für eine bessere Beförderungssicherheit sorgen.

In der Regel wird der Absender schon im eigenen Interesse die Hinweise des Frachtführers auf eine beförderungssichere Verladung aufnehmen und nachbessern. Ist der Absender nicht zur Abhilfe bereit, hängen die jeweiligen Folgen von den Umständen ab:

- Die Betriebssicherheit des Fahrzeugs ist trotz der beförderungssicheren Verladung gewährleistet.

Folge: Frachtführer darf Fahrt antreten

- Die Betriebssicherheit des Fahrzeugs ist infolge der beförderungssicheren Verladung gefährdet.

Folge: Frachtführer darf Fahrt ablehnen bzw. darf sie nicht antreten.

- Durch die beförderungssichere Verladung droht ein Schaden am Fahrzeug.

Folge: Frachtführer darf Fahrt ablehnen.

- Der Lademangel wird erst im Verlauf des Transportes erkennbar.

Folge: Frachtführer muss Fahrt unterbrechen und beim Absender Weisungen einholen.

In der Regel bescheinigt der Frachtführer auf dem **Frachtbrief** die ordnungsgemäße Übernahme des Gutes. Das ist jedoch **kein Beweis für die beförderungssichere**

² vgl. beispielsweise Oberlandesgericht Stuttgart, Urteil vom 9. Februar 2011, AZ.: 3 U 173/10. Das OLG teilt darin die Haftungsquote zwischen Absender und Frachtführer 50 zu 50, da der Frachtführer nicht auf eine offensichtlich als ungeeignet erkennbare Verpackung hingewiesen hatte.

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Verladung durch den Absender und ändert nichts am rechtlichen Grundsatz, wonach der Frachtführer für deren Überprüfung nicht zuständig ist.

2.5 Betriebssichere Verladung als Aufgabe des Frachtführers

Während der Absender für die beförderungssichere Verladung verantwortlich ist, ist die betriebssichere Verladung nach § 412 HGB eine Pflicht, die der Frachtführer zu erfüllen hat. Wie bereits unter Punkt 2.2. erläutert, versteht man unter einer betriebssicheren Verladung, dass von den verladenen Gütern **keine Beeinträchtigung für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs** ausgeht und dass **andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet** werden. Eine betriebssichere Verladung gemäß der zivilrechtlichen Norm des § 412 HGB ist damit gleichzusetzen mit einer verkehrssicheren Verladung im öffentlich-rechtlichen Straßenverkehrsrecht nach § 22 StVO (Übersicht auf Seite 13).

Dass der Gesetzgeber den Frachtführer hier in der Verantwortung sieht, hat den Grund, dass der Frachtführer die konkreten Eigenschaften seines Fahrzeugs (Maße, Gewichte, Fahreigenschaften) besser kennt als der Absender.

Dadurch ergibt sich auch, worauf der Frachtführer vor allem zu achten hat:

- Keine Überschreitung der höchst zulässigen Maße und Gewichte (insbesondere zulässiges Gesamtgewicht, Nutzlast, Achslast, zulässige Gesamtlänge bei über die Ladefläche hinausragender Ladung, zulässige Fahrzeughöhe)
- Bereich der Ladefläche, an dem das Gut abzustellen ist (Einhaltung der Vorgaben des fahrzeugspezifischen Lastverteilungsplans)
- Ordnungsgemäße Befestigung von Ladung und Ladungssicherungsmitteln, so dass das Fahrzeug während der Fahrt nicht in seiner Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird und das Gut während der Fahrt nicht über die Ladefläche hinaus rutschen kann
- Erhalt der Bremsfähigkeit des Fahrzeugs
- Keine Beeinträchtigung der Fahrzeugstabilität
- Sicherstellung, dass das Fahrzeug und seine Aggregate in beladenem Zustand ordnungsgemäß bedient werden können
- Kennzeichnung von über das Fahrzeug hinausragender Ladung

Zusammengefasst bedeutet dies, dass der Frachtführer dafür verantwortlich ist, dass **keine Verkehrsgefahr vom beladenen Fahrzeug ausgeht. Das beladene Fahrzeug muss jeder Verkehrslage gewachsen sein, mit der auf dem Transportweg zu rechnen ist.**

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Da aber der Absender die Verladung durchzuführen hat, erfüllt der Frachtführer seine Pflicht durch **Weisungen und Hinweise** gegenüber dem Absender. Dabei muss er nicht den gesamten Beladevorgang überwachen. Es reicht aus, wenn er erst nach Abschluss der Verladung eine Nachprüfung vornimmt.

Da der Frachtführer auch für die Einhaltung der zulässigen Maße und Gewichte verantwortlich ist, benötigt er die entsprechenden Daten der Ladung. Soweit die Frachtpapiere dafür nicht ausreichen (beispielsweise zur Bestimmung des Schwerpunkts einer Maschine), muss er sich danach beim Absender erkundigen.

Einen Sonderfall stellt die Übernahme bereits verschlossener **Container** oder **Wechselbrücken** dar. Erst Recht gilt dies, wenn das Fahrzeug mit einem **Zollverschluss** (Plombe) versehen ist. Hier kann der Frachtführer seiner Pflicht zur Kontrolle betriebssicherer Verladung nicht nachkommen. Dennoch darf er nicht „blind“ auf eine betriebssichere Verladung vertrauen. Deshalb hat er die Pflicht, sich beim Absender nach einer ordnungsgemäßen Gewichtsverteilung zu erkundigen.

In der Regel wird der Absender Hinweise des Frachtführers auf eine betriebsunsichere Verladung aufnehmen und nachbessern. Befolgt der Absender die Weisungen des Frachtführers nicht und ist

- mit bloßem Auge (Beule in der Plane, schief stehendes Fahrzeug etc.) oder
- aufgrund des Fahrverhaltens des Fahrzeugs

eine betriebsunsichere Verladung erkennbar, so gilt:

Der Frachtführer darf die Fahrt nicht beginnen oder fortsetzen.

***Tipp:** Wie sollte sich der Frachtführer in so einem Fall verhalten?*

Der Fahrer sollte in dieser Situation mit seinem „Chef“ (Frachtführer) Kontakt aufnehmen und um Klärung mit dem Auftraggeber bitten.

Andernfalls, das heißt wenn er die Fahrt trotz erkennbarer betriebsunsicherer Verladung antritt oder fortsetzt, muss sich der Frachtführer die Betriebsunsicherheit zurechnen lassen. Das bedeutet, dass es zu einer Verschiebung der Haftungsregelungen kommen kann und er unter Umständen alleine haftet, obwohl in der Regel der Absender die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung trägt und somit eigentlich beide Parteien verantwortlich sind (siehe auch Kapitel 4, ab Seite 22).

Im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung liegt die Beweislast für die betriebssichere Verladung grundsätzlich beim Frachtführer.

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

2.6 Entladung als Aufgabe des Absenders

Für das Entladen der Ware beim Empfänger ist nach § 412 Abs. 1 HGB der Absender zuständig. Das klingt seltsam, weil der Absender in aller Regel beim Entladevorgang gar nicht vor Ort ist. Es handelt sich hier um eine rein rechtliche Betrachtung. So wird der **Empfänger zum Entladegehilfen (Erfüllungsgehilfen) des Absenders**.

Beispiel: Der Empfänger beschädigt beim Abladen das Transportgut. Verantwortlich ist hier nicht der Frachtführer, sondern der Absender. Natürlich kann der Absender intern mit dem Empfänger verrechnen.

Erst nach der Entladung beginnen die Pflichten des Empfängers. Das ergibt sich aus § 421 Abs. 1 Satz 1 HGB, der regelt, dass

„nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle (...) der Empfänger berechtigt (ist), vom Frachtführer zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag abzuliefern.“

Konkret sind die Pflichten zwischen Empfänger und Frachtführer genauso aufgeteilt, wie die Pflichten zwischen Absender und Frachtführer bei der Verladung. Der Frachtführer stellt das Fahrzeug am zugewiesenen Platz bereit und öffnet es. Der Empfänger hat die Ladungssicherungsmittel zu entfernen und das Fahrzeug zu entladen. Selbst die Vereinbarung „frei Haus“ begründet keine Pflicht des Frachtführers, selbst zu entladen.

2.7 Abweichende Pflichtenverteilung in besonderen Fällen

Es gibt verschiedene Fälle, in denen die Verantwortlichkeit zwischen Absender und Frachtführer anders aufgeteilt ist, als dies § 412 HGB grundsätzlich vorsieht.

- **Umstände erfordern Be- oder Entladung durch den Frachtführer**

Zum einen sind dies die Fälle, in denen die Be- oder Entladung **nur** mit den technischen Vorrichtungen des eingesetzten Fahrzeugs möglich ist. Das kann beispielsweise beim Einsatz von Fahrzeugen mit bordeigenen Pumpen oder Kränen, im konkreten Einzelfall aber auch beim Einsatz von Hebebühnen oder Ladebordwänden und selbstverständlich bei Kippvorrichtungen beim Schüttguttransport der Fall sein. Es darf jedoch allein aufgrund des Umstands, dass ein Fahrzeug mit besonderen technischen Verladevorrichtungen einschließlich einer Hebebühne zum Einsatz kommt und die Parteien des Frachtvertrags keine Bedienung der Verladevorrichtung durch den

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Absender vereinbart haben, noch nicht angenommen werden, dass die beförderungssichere Verladung des Transportguts dem Frachtführer obliegt.³

- **Abweichende Gestaltung durch vertragliche Vereinbarung**

Zum anderen können die Parteien die Aufteilung anders regeln, als dies das HGB vorsieht. Das ergibt sich aus dem Grundsatz der Privatautonomie im Zivilrecht (Kapitel 1.2 auf Seite 8). Möglich sind Abweichungen von der gesetzlichen Zuordnung der Verantwortlichkeiten sowohl durch Individualvereinbarung, als auch durch Klauseln in allgemeinen Geschäftsbedingungen.

***Tipp:** Wer von den gesetzlichen Regelungen abweichen will, sollte die entsprechenden Vereinbarungen am besten schriftlich treffen und möglichst eindeutige Formulierungen benutzen. So lassen sich spätere Unklarheiten im Streitfall von vornherein vermeiden. Zwar können Vereinbarungen auch mündlich geschlossen werden, doch dies bringt immer die Gefahr von Beweisschwierigkeiten mit sich.*

- **Übernahme durch praktische Übung**

Der Frachtführer kann ausnahmsweise auch dann zur beförderungssicheren Verladung des Gutes verpflichtet sein, wenn er im Rahmen laufender Geschäftsbeziehungen die Verladetätigkeit übernommen hatte, so dass der Absender nach Treu und Glauben annehmen durfte, der Frachtführer werde auch weiterhin so verfahren.⁴

2.8 Verpackung und Sicherung auf Lademitteln

In § 411 Satz 2 HGB hat der Gesetzgeber klargestellt, dass dann, wenn die Übergabe der Sendung

- im Container,
- auf einer Palette oder
- auf sonstigem Lademittel zur Zusammenfassung von Frachtstücken

erfolgt, der Absender das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu sichern hat. Konkret bedeutet das, dass beispielsweise Güter auf einer Palette mit dieser eine Ladeeinheit bilden müssen. Dabei spielt es rechtlich gesehen keine Rolle, ob dies durch Umwickeln mit einer Schrumpffolie, durch das Anbringen von Gurten oder die Umreifung mit Polypropylen- oder Polyesterbändern geschieht.

³ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2007 - I ZR 174 / 04, TranspR 2008, 205 = NJW-RR 2008, 1209

⁴ BGH, Urteil vom 6. Dezember 2007 - I ZR 174 / 04, aaO

2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Immer gilt aber der Grundsatz, dass Güter, die lose auf einer Palette stehen, als nicht gesichert gelten müssen.

2.9 Grenzüberschreitende Transporte

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr gilt die Aufgabenaufteilung nach § 412 HGB nicht unmittelbar.

Hier kommt **zwingend** das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) zur Anwendung⁵. Dieses Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mit Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat des CMR-Abkommens ist⁶. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der den Vertrag schließenden Parteien.

Beispielsweise also für den Vertrag zwischen Absender und Frachtführer über einen Transport einer Maschine per LKW von einem deutschen Werk zu einem Empfänger in den Niederlanden.

Allerdings enthält das **CMR keine Bestimmungen zur beförderungs- und betriebssicheren Verladung** oder Stauung. Artikel 17 Abs. 4c in Verbindung mit Abs. 2 CMR regelt nur das Risiko einer fehlerhaften Be- oder Entladung, nicht aber, wer die Verpflichtung zur beförderungs- und betriebssicheren Verladung inne hat.

Daher erfolgt nach dem **internationalen Privatrecht (IPR)** zunächst eine Prüfung, welches nationale Recht eines Staates zur Anwendung kommt. Die wesentliche Regelung dazu enthält **Artikel 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008** über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) in Verbindung mit Artikel 3 Abs. 1b) des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB). Die EU-Verordnung regelt, dass die Vertragsparteien bei der Gestaltung von Beförderungsverträgen zur Vermeidung von Rechtskollisionen frei darüber entscheiden können, welches nationale Recht für den ganzen Vertrag oder auch nur Teile davon Anwendung finden sollen. Vereinbaren die Vertragspartner nichts, ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet.

⁵ Ausnahmen: Umzugsgut, Beförderung gemäß internationaler Postabkommen, Leichen

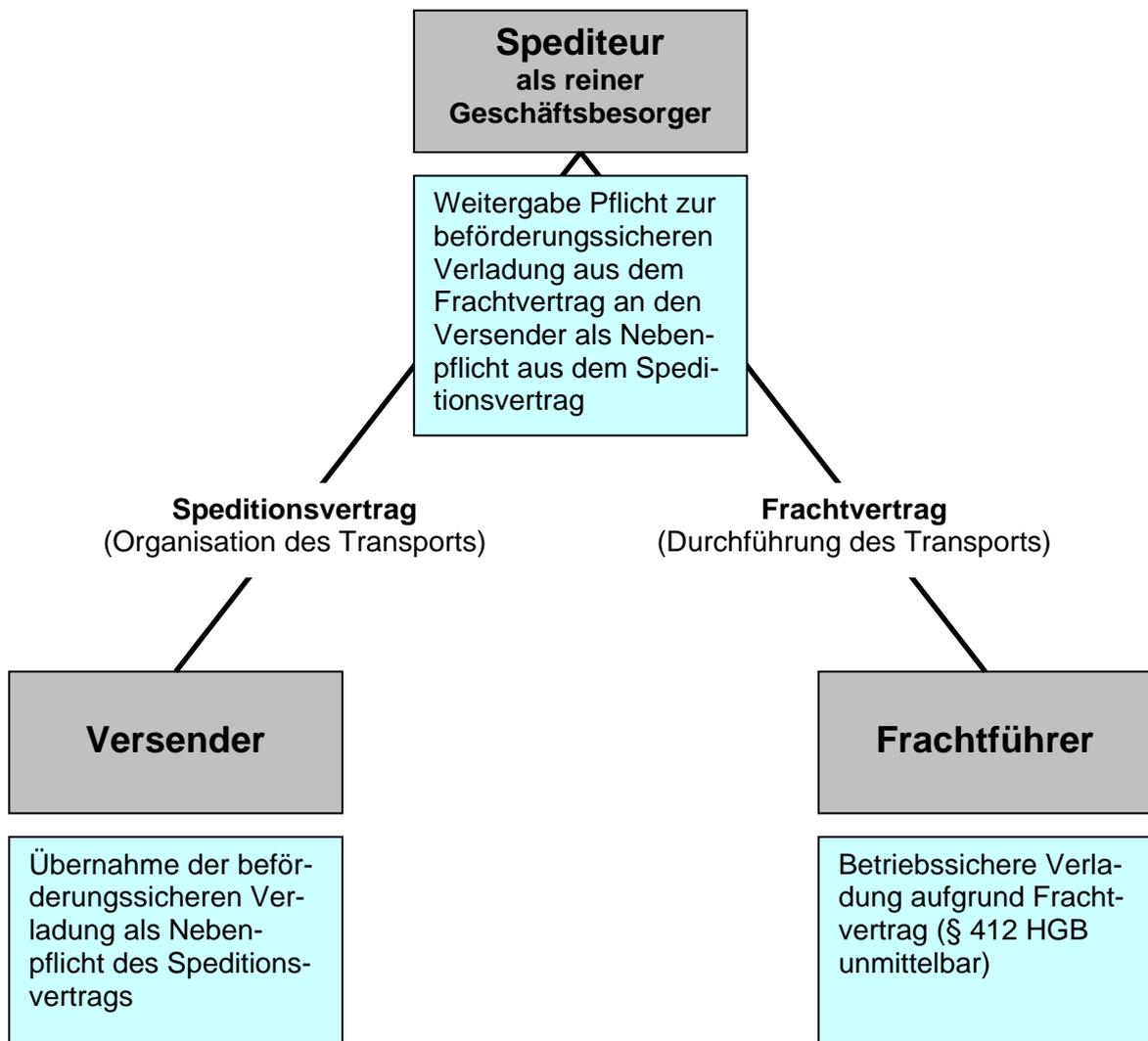
2. Ladungssicherung beim Frachtgeschäft

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsorts anzuwenden. Kommt man über diesen Umweg zu dem Ergebnis, dass **deutsches Recht** Anwendung findet, dann bedeutet dies, dass die bereits bekannte **Pflichtenverteilung des § 412 HGB** gilt (Vergleiche Hierzu Kapitel 2.2, ab Seite 12).

⁶ Eine Liste aller CMR-Vertragsstaaten kann auf der Homepage des Gesamtverbands der deutschen Versicherungswirtschaft unter <http://www.tis-gdv.de/tis/transportrelationen/cmr.html> eingesehen werden

3. Ladungssicherung im Speditionsrecht

Anders als beim Frachtvertrag findet sich im Handelsgesetzbuch keine mit dem § 412 HGB vergleichbare Pflichtenverteilung für die Vertragsparteien eines Speditionsvertrags. Aber auch dafür gibt es eine Lösung: So trifft den Versender **aus dem Speditionsvertrag heraus** die **Nebenpflicht** (Hauptpflicht ist die Bezahlung des Spediteurs), die vom Spediteur als Dienstleister organisierten Transporte zu ermöglichen. Dazu gehört es, dass er die Verladung vornimmt. Der Versender hat somit die Verladungsverpflichtung aus dem Frachtvertrag zu erfüllen, den seinerseits der Spediteur mit einem Frachtführer schließt. Damit wird der Versender zum Erfüllungsgehilfen des Spediteurs! Der Versender muss daher die Verladung so vornehmen, dass sie den Anforderungen des § 412 HGB entspricht. Somit ist der **Versender** auch in diesem Fall für eine **beförderungssichere Verladung verantwortlich**.



4. Haftung

4.1 Grundsätze der Haftung nach Frachtrecht

Haftung		
Privatrecht		
	aus Vertrag	außervertragliche Ansprüche bzw. unerlaubte Handlung
Norm	§ 425 HGB Haftung für Güter- und Verspätungsschäden	§ 7 Abs. 1 StVG Haftung des Fahrzeughalters
	Art. 17 Abs. 4 c CMR Haftung des Frachtführers	§ 823 BGB Schadensersatzpflicht aufgrund unerlaubter Handlungen
Mögliche Rechtsfolgen	Schadensersatz	Schadensersatz, Schmerzensgeld

Der **Frachtführer haftet** in aller Regel **nicht für (Güter-)Schäden während der Verladung/Entladung**. Das ist leicht zu begründen, da der Frachtführer das Gut zum Zeitpunkt des Verladens noch nicht zur Beförderung übernommen hat. Wird das Gut beim Empfänger entladen, so hat er das Gut bereits ausgeliefert.

Selbst **während des Transports haftet** der **Frachtführer zumeist nicht für Schäden, die auf mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen sind**. Zwar befindet sich das Transportgut während dieser Zeit in seiner Obhut, aber das Gesetz sieht eine Befreiung des Frachtführers von der Haftung (Haftungsausschluss) vor, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf das Behandeln, Verladen oder Entladen des Gutes durch den Absender oder den Empfänger zurückzuführen ist (§ 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB). Das bedeutet, dass die Haftungsbefreiung des Frachtführers trotz der Pflichtenverteilung des § 412 HGB zunächst ausschließlich daran anknüpft, ob der Absender/Empfänger **tatsächlich verladen/entladen** hat. Allerdings ist eine eventuell erfolgte vertragliche Zuordnung der Be- und Entladepflicht ein wichtiger Hinweis darauf, ob die Tätigkeit dem Absender oder dem Frachtführer zuzurechnen war (Hinweise dazu auch im Kapitel 4.2 Seite 23 für den Fall der Mithilfe des Fahrers bei der Beladung).

Eine wichtige **Ausnahme** von der Haftungsbefreiung des Frachtführers gibt es jedoch. Wenn der **Frachtführer ausnahmsweise zur beförderungssicheren Verladung/Entladung verpflichtet** war (vergleiche 2.7 Seite 18), dann hat er

4. Haftung

konsequenterweise auch für die von ihm selbst verursachten Schäden einzustehen (§ 425 Abs. 1 HGB).

Erfolgt während des Transports eine **Umladung** der Fracht **durch den Frachtführer** (beispielsweise im Rahmen eines Sammelgutverkehrs), so geht ein dabei gemachter Umladefehler zu Lasten des Frachtführers. Selbst eine unbegrenzte Haftung des Frachtführers ist in diesem Fall möglich, wenn ihm ein so genanntes grobes Organisationsverschulden nachgewiesen werden kann. Erfolgt die Umladung **durch Dritte** - beispielsweise durch einen anderen Absender - dann hängt die Haftung des Frachtführers für einen Umladefehler davon ab, ob der Dritte für den Frachtführer gehandelt hat oder nicht.

Beruft sich der Frachtführer auf den Haftungsausschluss nach § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB, dann muss er den Lade- beziehungsweise Behandlungsfehler des Absenders/Empfängers nachweisen.

Häufig ist letztendlich aber entscheidend, wer die tatsächliche Verladung durchführt, bzw. die Oberaufsicht und Leitung übernommen hat.

Rechtsfolgen bei mangelhafter beförderungssicherer Verladung durch den Absender

Der Frachtführer ist von seiner Haftung befreit, soweit der Schaden auf Behandeln, Verladen oder Entladen durch den Absender oder den Empfänger zurückzuführen ist. In der Praxis kommt es allerdings immer wieder zu einer Mithaftung des Frachtführers, da bei ihm häufig ein Mitverschulden vorliegt.

Verladefehler beim Umladen durch den Frachtführer führen dagegen nur zu einer Haftung des Frachtführers.

4.2 Vier Fälle der Mithilfe des Fahrers

Bislang wurde davon ausgegangen, dass der Fahrer immer als verlängerter Arm des Frachtführers handelt. Tatsächlich hatten sich die Gerichte aber wiederholt mit Fällen zu befassen, in denen sich Fahrer entgegen der gesetzlich vorgesehenen Pflichtenverteilung und ohne dass einer der oben geschilderten Sonderfälle vorlag, aktiv an der Verladung beteiligten. Dies ändert nichts an der rechtlichen Verantwortungsteilung. Der Absender bleibt für die beförderungssichere und der Frachtführer für die betriebssichere Verladung verantwortlich. Es stellt sich aber die Frage, ob das Handeln des Fahrers dem Absender oder dem Frachtführer zuzurechnen ist. Davon wiederum

4. Haftung

hängt es ab, wer haftet, wenn dabei das zu verladende Gut beschädigt oder zerstört wird.

Es lassen sich vier unterschiedliche Fallkonstellationen unterscheiden:

- **Fahrer hilft ohne Wissen des Frachtführers aus Gefälligkeit**

Hilft der Fahrer dem Absender aus reiner Gefälligkeit, so wird sein Tun dem Absender zugerechnet. Er wird zu dessen Erfüllungsgehilfen.

Folge: Der Frachtführer haftet nicht nach § 425 HGB (Haftung für Güter- und Verspätungsschäden, Schadensteilung) für Verlust (Zerstörung) oder Beschädigung der Ware.

- **Duldung durch den Frachtführer**

Weiß der Frachtführer vom Tun seines Fahrers und duldet er dies, so wird das mit einer Personalüberlassung an den Absender gleichgestellt. Ein Indiz dafür, dass der Fahrer der Oberaufsicht des Absenders unterliegt, wird in der Benutzung von Flurfördergeräten und sonstiger Arbeitsmittel des Absenders gesehen. Konsequenterweise wird der Fahrer auch in diesen Fällen zum Erfüllungsgehilfen des Absenders.

Folge: Der Frachtführer haftet nicht nach § 425 HGB für Verlust, Beschädigung oder Zerstörung der Ware. Aber: Die Rechtsprechung wendet in diesen Fällen die für Leiharbeitnehmer entwickelten Grundsätze an. Konkret kann dies zu einer Haftung des Frachtführers wegen Auswahlverschuldens (ungeeignetes Personal) führen.

- **Anweisung des Frachtführers**

Natürlich gibt es Fälle, in denen der Frachtführer nicht nur duldet, dass sein Fahrer bei der Verladung hilft, sondern dies sogar ausdrücklich anordnet. Zumeist dürfte dabei der Servicegedanke eine Rolle spielen. Da diese Hilfe aber regelmäßig nicht vergütet wird, geht die Rechtsprechung davon aus, dass der Frachtführer dann im Regelfall auch keine zusätzliche Verantwortung übernehmen will. Der Fahrer untersteht in diesen Fällen wie im Fall 2 der Oberaufsicht des Absenders.

Folge: Der Frachtführer haftet nicht nach § 425 HGB für Verlust, Beschädigung oder Zerstörung der Ware. Eventuell kann es zu einer Haftung des Frachtführers wegen Schutzpflichtverletzung kommen. Da es sich um eine unentgeltliche Mitwirkung handelt, wird der Verschuldensmaßstab modifiziert. Der Frachtführer haftet demnach nicht für leichte Fahrlässigkeit seines Fahrers.

4. Haftung

- **Fahrer hilft ohne Wissen des Frachtführers in seinem eigenen Interesse**

Anders als im Fall 1 gibt es Fälle, in denen der Fahrer durch die Vornahme der Verladung nicht den Absender unterstützten will, sondern damit eigene Interessen verfolgt. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn ein Fahrer den „Engpass Rampe“ vermeiden will. Um die Wartezeit zu verkürzen und um schneller den Hof des Absenders verlassen zu können, wartet der Fahrer nicht auf die Fahrzeugbeladung durch den Absender, sondern nimmt diese kurzerhand selbst vor.

Folge: Es ist in diesen Fällen strittig, ob der Frachtführer unmittelbar nach § 425 HGB haftet, da die Inbesitznahme des Gutes nicht vom Willen des Frachtführers getragen wird. Dann aber haftet der Frachtführer zumindest wegen einer Verletzung der Pflichten aus dem Frachtvertrag, den er mit dem Absender geschlossen hat, nach § 280 BGB (Schadensersatz wegen Pflichtverletzung). Auch wenn der Frachtführer das Verhalten seines Fahrers nicht kannte, muss er sich dieses nach § 428 HGB (Haftung für andere) beziehungsweise § 278 BGB (Verantwortlichkeit des Schuldners für Dritte) zurechnen lassen.

In der Praxis wird es vielfach schwierig sein, die Fälle klar zuzuordnen. Als **Faustformel** kann gelten, dass derjenige haftet, der die **Verladung tatsächlich durchführt** und dabei **die Leitung und die Oberaufsicht („Herr des Verladens“)** übernimmt. Die Gerichte gelangen in Streitfällen jedenfalls recht häufig zu diesem Ergebnis.

***Tipp:** Erst gar nicht zu Auslegungsproblemen kommt es, wenn sich Frachtführer und Absender auf ihre vom HGB vorgesehenen oder vertraglich ausdrücklich geregelten Aufgaben bei der Be- und Entladung beschränken.*

4.3 Grundsätze der Haftung nach Speditionsrecht

- **Selbsteintritt, Fixkosten- und Sammelladungsspedition**

Soweit ein Spediteur die Beförderung selbst durchführt (**Selbsteintritt**), wird er rechtlich gemäß § 458 HGB „hinsichtlich der Beförderung“ - und damit einschließlich des Ladengeschäfts - **wie ein Frachtführer** behandelt. Das gilt auch für seine Haftung. Damit finden die bei 4.1 genannten Regeln Anwendung.

Dies gilt gleichermaßen auch dann, wenn der Spediteur mit dem Versender eine Vergütung vereinbart hat, die auch die Beförderungskosten einschließt (**Fixkostenspediteur** gemäß § 459 HGB).

4. Haftung

Auch der **Sammelladungsspediteur**, der nach dem Speditionsvertrag befugt ist, Sendungen mehrerer Versender zu bündeln und diese aufgrund eines auf eigene Rechnung mit einem Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrags zu versenden, wird haftungsrechtlich gegenüber dem Versender wie der Frachtführer selbst behandelt (§ 460 HGB).

- **Spediteur als reiner Geschäftsbesorger**

Anders verhält es sich nur bei Speditoren, die es als **reine Geschäftsbesorger** (vergleiche § 454 HGB) für den Versender übernehmen, den Transport zu organisieren. Bei ihnen gehört das Ladegeschäft nicht zu den übernommenen Pflichten. Dementsprechend kommt man ohne den Umweg über das Frachtrecht direkt zu dem Ergebnis, dass dieser „klassische“ Spediteur gegenüber dem Versender **nicht für Schäden, die bei der Be- oder Entladung entstehen, haftet**.

4.4 Außervertragliche Schadensersatzansprüche

Haftung		
Privatrecht		
	aus Vertrag	außervertragliche Ansprüche bzw. unerlaubte Handlung
Norm	§ 425 HGB Haftung für Güter- und Verspätungsschäden	§ 7 Abs. 1 StVG Haftung des Fahrzeughalters
	Art. 17 Abs. 4 c CMR Haftung des Frachtführers	§ 823 BGB Schadensersatzpflicht aufgrund unerlaubter Handlungen
Mögliche Rechtsfolgen	Schadensersatz	Schadensersatz, Schmerzensgeld

Da die vertragliche Haftung (Kapitel 4.1 bis 4.3) allein die Beziehung zwischen den Vertragspartnern regelt, hat der deutsche Gesetzgeber einen gesetzlichen Schadensersatzanspruch daneben gestellt. Daraus können beispielsweise unbeteiligte Dritte Ansprüche herleiten. Aus **§ 7 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)** können alle Geschädigten Forderungen bei Schäden ableiten, die **beim Betrieb**

4. Haftung

eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers entstehen. Das gilt nicht nur dann, wenn beispielsweise ein Lkw aufgrund sich verschiebender Ladung umkippt und dabei unmittelbar Personen verletzt und andere Fahrzeuge beschädigt. Vielmehr findet § 7 Abs. 1 StVG auch dann Anwendung, wenn durch auslaufende Ladung („Ölspur“) die Straße verschmutzt wird oder herab fallende Ladung Hindernisse bildet und dadurch Unfälle verursacht werden.

Der Adressat der Haftung nach § 7 StVG ist der **Fahrzeughalter** als derjenige, der die wirtschaftliche Verfügungsmacht besitzt. Die Rechtsprechung versteht darunter denjenigen, der ein Fahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch hat und die tatsächliche Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Bei Leasingfahrzeugen ist in aller Regel der Leasingnehmer Halter des Fahrzeugs. Anders verhält es sich bei klassischer Fahrzeugmiete. Selbst bei lang anhaltender Überlassung des Fahrzeugs an den Mieter bleibt der Vermieter grundsätzlich der Halter. Allerdings kann der Mieter so genannter Mithalter werden, wenn er das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum anmietet und es auf eigene Kosten im Rahmen des vertraglich vereinbarten Gebrauchs frei einsetzt.

Die Schadensersatzforderungen nach § 7 StVG sind in ihrer Höhe „gedeckelt“. So haftet der Halter bei Personenschäden bis zu maximal fünf Millionen Euro Schadenssumme. Bei Sachschäden beträgt die Schadenshöchstgrenze eine Million Euro.

Trifft den Geschädigten ein **Mitverschulden** am Eintritt des Schadens, dann wird sein Schadensersatzanspruch entsprechend den Verursachungsanteilen reduziert (§ 9 StVG in Verbindung mit § 254 BGB). Das wäre beispielsweise dann der Fall, wenn die Verletzungen eines auf herab gefallene Ladung aufgefahrenen Pkw deshalb besonders schwer sind, weil er keinen Sicherheitsgurt angelegt hatte.

Die Halterhaftung des § 7 StVG greift nicht, wenn der Verletzte selbst beim Betrieb des Kraftfahrzeugs oder Anhängers tätig war (§ 8 StVG). Damit gilt die Gefährdungshaftung unter anderem nicht für Hilfspersonen des Fahrers oder Halters, die das Fahrzeug be- oder entladen (soweit dies dem Betrieb des Fahrzeugs zuzurechnen ist), Einweiser oder die Fahrer selbst.

Schäden nach § 7 StVG sind durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung abgedeckt.

Neben der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung des § 7 StVG regelt § 823 Abs. 1 BGB die Haftung für rechtswidrig und schuldhaft verursachte Personen- oder Sachschäden (so genannte Haftung aus Delikt).

4. Haftung

Eine weitere Anspruchsgrundlage stellt § 823 Abs. 2 BGB dar, wenn ein so genanntes „Schutzgesetz“ verletzt und dadurch einem anderen Schaden zugefügt wird. Schutzvorschriften in diesem Sinne sind Gesetze, die nicht nur den Schutz der Allgemeinheit bezwecken, sondern daneben oder ausschließlich den eines einzelnen oder eines bestimmten Personenkreises. Zu diesen Schutzgesetzen zählt auch § 22 der Straßenverkehrsordnung (StVO), die praktisch bedeutendste Regelung für Ladungssicherungsverstöße im öffentlichen Recht (Kapitel 5.1, Seite 33).

Grundsätzlich gilt für außervertragliche Schadensersatzansprüche eine Schutzregelung. Danach ist die Haftung in solchen Fällen nur nach den abschließenden Regelungen des nationalen Frachtrechts möglich, da dieses ein vollständiges und in sich geschlossenes Haftungssystem enthält (vergleiche § 434 HGB).

4.5 Haftung bei grenzüberschreitenden Transporten

Obwohl das CMR-Abkommen selbst keine eigenen Regelungen dafür enthält, wer be- und entladen muss und sich dies folglich nach dem internationalen Privatrecht (IPR) in Verbindung mit nationalem Recht richtet (siehe Kapitel 2.9, Seite 19), regelt es doch die Haftung im Falle eines Schadens.

Entsteht ein Schaden schon **während der Verladung oder beim Entladen**, dann geschieht dies regelmäßig außerhalb des Zeitraums, in dem der Frachtführer oder sein Fahrer die Sendung in ihrer Obhut haben (vergleichbare Regelung wie im deutschen Recht (Kapitel 4.1, Seite 22)). Daher haftet der Frachtführer nicht (Artikel 17 Abs. 1 CMR). Das gleiche gilt, wenn der Fahrer dem Absender - beziehungsweise Empfänger - aus Gefälligkeit hilft, die Sendung zu be- oder zu entladen. Entscheidend ist - wie im deutschen Recht (Kapitel 4.2, Seite 23) auch - wer der „**Herr des Verladevorgangs**“ ist, das heißt, in wessen Verantwortlichkeit die Be- oder Entladung durchgeführt wird.

Tritt ein Schaden **während der Beförderung** ein, ist der Frachtführer dann von der Haftung befreit, wenn die Beschädigung oder Zerstörung des Guts auf das Verladen oder Verstauen durch den Absender zurückzuführen ist (Artikel 17 Abs. 4 Litera c CMR). Für die Frage, ob die Haftung des Frachtführers für eine auf fehlerhaftes Verladen zurückzuführende Beschädigung des Gutes (Artikel 17 Abs. 1 CMR) nach Artikel 17 Abs. 4 Litera c CMR ausgeschlossen ist, kommt es darauf an, wer das Transportgut **tatsächlich verladen/entladen** hat.

4. Haftung

Liegen die Voraussetzungen eines Haftungsausschlusses nicht vor, haftet der Frachtführer. Allerdings bedeutet auch das nicht immer, dass allein das Transportunternehmen für den Schaden einzustehen hat. Wenn auch der Versender zum Eintritt des Schadens beigetragen hat, dann kommt es zu einer Haftungsabwägung nach Artikel 17 Abs. 2 CMR in Verbindung mit Artikel 17 Abs. 5 CMR. Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn der an sich zur Verladung verpflichtete Versender nicht einschreitet, obwohl der Fahrer das Gut unzureichend verzurrt.

Wird das Gut während des Transports durch den Frachtführer **umgeladen**, so gilt auch dafür die strenge Gefährdungshaftung des Frachtführers nach Artikel 17 Abs. 1 CMR. Umladefehler gehen daher zu seinen Lasten. Das gilt beispielsweise bei Sammeladungsverkehren. Es ist die Aufgabe des Frachtführers, dafür zu sorgen, dass bereits bei anderen Absendern geladenes Gut nicht beschädigt wird. Das gilt auch dann, wenn die Beiladung durch den jeweiligen Absender selbst erfolgt. In diesem Fall darf die sachgemäße Ladung des früheren Absenders nicht verändert werden. Erfolgt eine unsachgemäße Umladung, haftet er auch in diesem Fall gegenüber dem früheren Absender für einen darauf zurückzuführenden Schaden.

Beruft sich der Frachtführer auf den **Haftungsausschluss** nach Artikel 17 Abs. 4 Litera c CMR, dann muss er den Lade- beziehungsweise Behandlungsfehler des Absenders/Empfängers nachweisen. Es darf sich dabei erst gar nicht die Annahme aufdrängen, der Schaden sei durch einen Fehler des Frachtführers entstanden.

Die Haftungsvorschriften der CMR sehen grundsätzlich eine Haftung des Frachtführers für den Zeitraum vor, in dem sich das Transportgut in seiner Obhut befindet. Allerdings gibt es von dieser generellen Haftung Ausnahmen, die in Artikel 17 Abs. 2 und 4 CMR geregelt sind. Grob gesagt ist danach der Frachtführer von seiner Haftung befreit oder haftet nur anteilig, wenn ein Verschulden des Absenders oder Empfängers vorliegt. Mit Blick auf die in der Praxis häufig schwer zu führenden Beweise, stellt die vertragliche Zuordnung für Gerichte häufig ein wichtiges Indiz dar.

Auch die CMR enthält für grenzüberschreitende Transporte, ebenso wie das nationale Frachtrecht (vergleiche Kapitel 4.4, letzter Absatz, Seite 28), eine entsprechende Schutzregelung für den Fall, dass außervertragliche Ansprüche aus einem Schaden gegen den Frachtführer geltend gemacht werden könnten. Auch hier ist die Haftung nur nach den abschließenden Regelungen der CMR möglich (vergleiche Artikel 28 CMR).

4.6 Auswirkungen fehlerhafter Ladungssicherung auf Versicherungen

In der Praxis haben Frachtführer eine entsprechende Verkehrshaftpflichtversicherung, die direkt gegenüber Dritten (zum Beispiel dem Eigentümer der Ware oder dessen Transportversicherer) bei Vorliegen eines Versicherungsfalles leisten. (Beispiel: Aufgrund eines riskanten Überholmanövers des Frachtführers kommt es zu einem Unfall, bei dem die Ladung beschädigt wird. Hier leistet die Verkehrshaftpflichtversicherung des Frachtführers gegenüber dem geschädigten Absender Schadensersatz). Das heißt, die Versicherung steht für Schäden ein, die während der Zeit passieren, in denen der Frachtführer die Obhut für die übernommenen Waren hat. Entgegen weit verbreiteter Annahmen muss diese Versicherung aber nicht für Schäden am Transportgut eintreten, die durch Fehler des Absenders während des Be-, Entladungs- und Stauungsvorgangs geschehen. Denn diese fallen - sofern keine abweichenden Regelungen vereinbart wurden - in den Verantwortungsbereich des Absenders (vergleiche Kapitel 2.2, Seite 12 ff)

Beispiel: Während des Beladens durch den Absender fällt die Ware von der Laderampe des LKWs und wird beschädigt. Hier muss die Verkehrshaftpflichtversicherung des Frachtführers nicht eintreten, da der Schaden in der Sphäre und Verantwortung des Absenders geschehen ist. Das gleiche gilt für den Fall, dass der Schaden auf eine mangelhafte Transportverpackung zurückzuführen ist. Auch hier liegt die Verantwortung beim Absender. Falls der Absender eine freiwillige Transportversicherung abgeschlossen hat, kommt diese ggf. für den Schaden auf.

Häufig wird in der Praxis jedoch folgender Fall vorkommen: Nach einem Unfall, bei dem die Ladung beschädigt wird, verweist der Frachtführer darauf, dass der Schaden durch eine fehlerhafte Ladungssicherung des Absenders mit verursacht worden sei. Wäre dies zutreffend, so könnte sich der Frachtführer in bestimmten Fällen auf einen gesetzlich geregelten Haftungsausschluss berufen. Kommt es zu einem Gerichtsverfahren, wird oftmals mit Hilfe von Sachverständigen der Versuch unternommen, die tatsächlichen Gegebenheiten zu ermitteln. Häufig enden solche Verfahren mit einer anteiligen Haftung beider Seiten, das heißt, die Verkehrshaftpflichtversicherung muss nicht für den vollen Schaden aufkommen, da auch der Absender - aufgrund einer fehlerhaften Ladungssicherung - mithaftet und daher auf einem Teil des Schadens sitzen bleibt.

Auf Seiten der Absender besteht die Möglichkeit, eine freiwillige Transportversicherung abzuschließen. Diese soll die Risiken für entsprechende Schäden am Transportgut abdecken. Hiervon sind grundsätzlich auch Schäden durch eine mangelhafte

4. Haftung

Ladungssicherung mit abgedeckt. Allerdings kommt es hier immer auf die Regelungen im konkreten Versicherungsvertrag an.

Wichtig zu wissen ist auch, dass die Versicherer nicht grenzenlos einstehen. Zum einen kommt es auf die Reichweite der Versicherung an, vergleiche hierzu die obigen Beispielfälle. Deckt die Versicherung auch Schäden beim Verladen ab, beispielsweise weil der Absender eine solche Transportversicherung abgeschlossen hat, oder hat der Spediteur nach den ADSp eine solche Versicherung veranlasst, so spielt dennoch der „Grad“ des Verschuldens eine Rolle. Wer zumindest grob fahrlässig die Ladungssicherung vernachlässigt und der Schaden hierauf beruht, muss damit rechnen, dass die Versicherung entsprechende Konsequenzen zieht. Diese reichen von Verlust der Schadensquoten über höhere Prämien bis hin zu Regressforderungen und Verlust des Versicherungsschutzes für die Zukunft. Selbstverständlich kommt es dabei immer auf den konkreten Einzelfall an.

4.7 Allgemeine Speditionsbedingungen

Häufig werden in den Verträgen über den Transport von Waren allgemeine Geschäftsbedingungen verwendet. Mit diesen Regelungen werden Gestaltungsspielräume und Lücken in den gesetzlichen Regelungen genutzt, aber es besteht auch die Möglichkeit - in bestimmten Umfang - von gesetzlichen Bestimmungen abzuweichen und andere Regelungen, beispielsweise hinsichtlich der Verantwortung, zu treffen.

Im Transportbereich sind hier insbesondere zwei „Standard“ Regelwerke anzutreffen:

- die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp)
- die Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer (VBGL)

Bei beiden handelt es sich um allgemeine Geschäftsbedingungen, die von den Vertragsparteien wirksam mit in den Transportvertrag einbezogen werden müssen. Insbesondere gilt dies - entgegen der früheren Praxis - mittlerweile auch für die ADSp. Anwendbar sind sie nur im Verhältnis zwischen Unternehmern.

- **ADSp**

Die ADSp sind ein von den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft empfohlenes Regelwerk, das zumeist von Spediteuren verwendet wird. In der Praxis ist es sehr weit verbreitet und enthält vielfältige Regelungen, die die gesetzlichen Bestimmungen

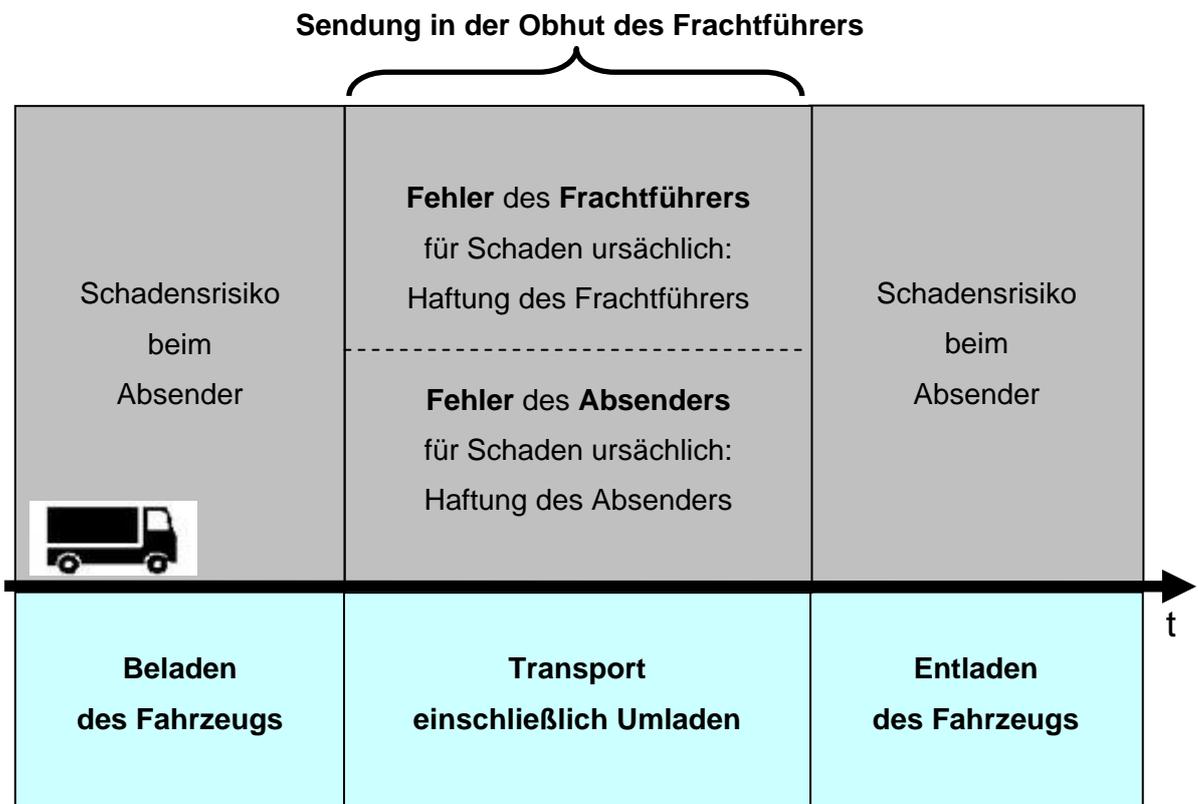
4. Haftung

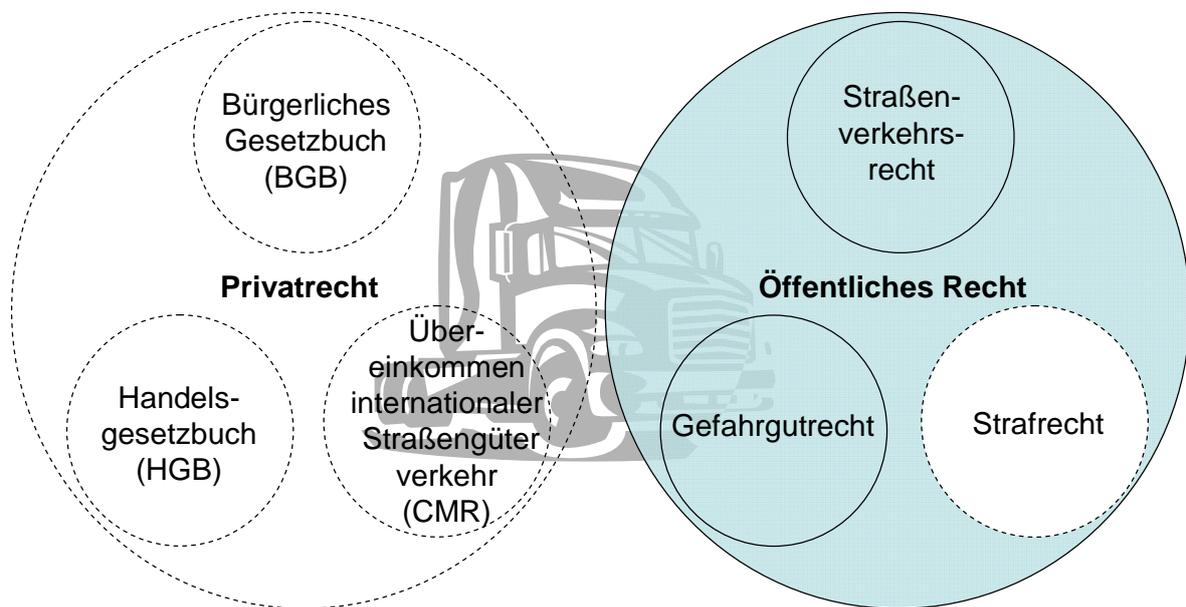
des HGB ergänzen und präzisieren. Darunter sind beispielsweise auch Regelungen zur Versicherungspflicht für das Transportgut (vergleiche Ziffer 21 ADSp) und Haftungsregelungen des Spediteurs (vergleiche Ziffer 22 ff ADSp).

- **VBGL**

Bei den VBGL handelt es sich um ein vom „Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung“ herausgegebenen Regelwerk, das sich schwerpunktmäßig an Frachtführer und Spediteure im Straßengüterverkehr richtet. Auch diese Vertragsbedingungen enthalten unter anderem Regelungen zur Haftung.

**Haftung für Transportschäden infolge von Fehlern
bei der Be- und Entladung und durch Ladungssicherungsmängel
nach HGB und CMR**
(vereinfachte Faustformel)





In Anbetracht der Fülle von öffentlich-rechtlichen Regelungen zur Ladungssicherung im weiteren Sinne (Überschreitung von Maßen und Gewichten, Behinderung und Gefährdung des Verkehrs etc.) soll hier nur eine Auswahl der Vorschriften dargestellt werden, die im Zusammenhang mit der Ladungssicherung stehen.

5.1 Verkehrssichere Verladung

Wird ein Ladungssicherungsverstoß im Rahmen einer Verkehrskontrolle aufgedeckt, dann liegt oftmals eine Ordnungswidrigkeit nach **§ 22 Abs. 1 („Ladung“), § 49 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit § 24 StVG** vor. Zur Ladung im Sinne des § 22 StVO gehören auch mitgeführte Lademittel wie Gabelstapler oder Hubwagen.

§ 22 StVO regelt die **verkehrssichere Verstaung und Sicherung**. Dieser Begriff ist weitgehend gleichzusetzen mit dem der betriebssicheren Verladung im Sinne des § 412 HGB (vergleiche hierzu Skizze auf Seite 36 sowie Kapitel 2.5, Seite 16).

5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht

Auch hier gilt, dass die Ladung selbst beim Befahren schlechter Wegstrecken, bei einer Vollbremsung oder einer plötzlichen Ausweichbewegung nicht

- verrutschen,
- umfallen,
- hin- und herrollen,
- herabfallen oder
- vermeidbaren Lärm erzeugen

darf.

Die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 22 StVO konkretisiert dies.

Gemäß der VwV zu § 22 StVO - Zu Abs. 1 - I. - gehört zu einer verkehrssicheren Verstaung

- eine die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht beeinträchtigende Ladungsverteilung und
- die sichere Verwahrung, wenn nötig die Befestigung der Ladung, die ein Verrutschen oder Herabfallen der Ladung unmöglich macht.

Die Vorgaben für den Transport von Schüttgütern wie Kies oder Sand, aber auch von gebündeltem Papier, sind etwas präziser formuliert. So sind diese Ladungen nach der VwV zu § 22 StVO - Zu Abs. 1 - II. - im Regelfall nur dann gegen ein Herabfallen besonders gesichert, wenn durch

- überhohe Bordwände,
- Planen oder
- ähnliche Mittel

sichergestellt ist, dass selbst unwesentliche Teile der Ladung nicht herabfallen können.

Darüber hinaus gilt für die Beurteilung, ob die Ladung verkehrssicher verstaung wurde, der Maßstab der **anerkannten Regeln der Technik** (§ 22 Abs. 1 Satz 2 StVO). Damit ist vor allem der Inhalt der VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ zu beachten (Kapitel 2.3, Seite 13 und Anhang 7.1, Seite 43).

Grundsätzlich ist es der **Fahrer**, der für die Verkehrssicherheit verantwortlich ist. Das gilt selbst dann, wenn andere, die er nicht beaufsichtigt hat, das Fahrzeug beladen oder wenn er das Fahrzeug nach einem Fahrerwechsel übernimmt. In diesen Fällen verletzt er seine Pflicht zumindest dann, wenn er Fahrzeug nebst Ladung nicht zumindest auf leicht erkennbare Mängel hin untersucht.

5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht

Adressat des § 22 StVO Abs. 1 ist nach der Rechtsprechung darüber hinaus **jeder, der für die ordnungsgemäße Verstaung der Ladung verantwortlich** ist:

- Nach wohl herrschender Meinung kann demnach ein **Verlader** nach § 22 StVO zur Verantwortung gezogen werden, wenn er **zugleich** der **Absender** - und damit Partei des Frachtvertrags - ist. Dabei kann insbesondere der zuständige **Leiter der Ladearbeiten (Lademeister)** belangt werden.
- Neben den direkt in die Verladung eingebundenen Akteuren wie beispielsweise dem Lademeister, kann aber auch der **Leiter des verladenden Unternehmens**, der mit dem Transport selbst überhaupt nicht befasst ist, unter Umständen für eine falsche Verstaung und Sicherung der zu transportierenden Ware verantwortlich gemacht werden. Nach der Rechtsprechung sei seine Aufgabe die betriebliche Organisation im Zusammenhang mit der Verladetätigkeit. Unterlasse er in dieser Funktion die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen für die Kontrolle der Verladungen unterlasse, so verhalte er sich nach § 22 StVO in Verbindung mit § 130 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) ordnungswidrig.
- Durch die Rechtsprechung nicht eindeutig geklärt ist die Frage, ob der **Verlader bei Verkäufen „ab Werk“** (entspricht der Incoterms Kategorie „EXW“ = „ex works“) nach § 22 StVO herangezogen werden kann. Das wäre der Fall, wenn man ihm eine Pflicht zum Handeln (Kontrolle des verladenen Gutes auf die Verkehrssicherheit hin) unterstellen würde (so genannte Garantstellung nach § 8 OWiG), der er nicht nachgekommen ist. Natürlich muss er die Sendung so verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung geschützt ist (§ 411 HGB). Das Verladen und Sichern des Gutes soll bei „ex works“-Verträgen aber gerade Sache des Selbstabholers sein. Mit der Zurverfügungstellung an der Rampe hat der Verkäufer alles getan, um seinen Vertrag mit dem Käufer zu erfüllen. Würde man ihn durch überzogene Pflichten des Ordnungswidrigkeitenrechts dazu zwingen mehr zu tun, dann würde dies auch ein Stückweit konterkarieren, dass zivilrechtlich Gefahr und Kosten auf den Käufer übergegangen sind. Andernfalls wäre beispielsweise auch jeder Möbelmitnahmemarkt regelmäßig in der Verantwortung, wenn die Käufer - zumeist Privatkunden - die gekauften Möbelstücke nicht ordnungsgemäß für den Transport sichern. Das Beispiel zeigt, dass es paradox wäre, wenn der „ab Werk“-Verkäufer nach § 22 StVO belangt werden könnte, soweit er bzw. seine Mitarbeiter nicht selbst an der Verladung mitwirken. Da es für die Bewertung nicht auf die rechtliche Verpflichtung aus dem Kaufvertrag, sondern erneut auf die Frage ankommt, wer Leiter der Ladearbeiten ist, kann sich die Bewertung ändern, sobald Ladepersonal des Verkäufers beim Beladen mitwirkt. Zusammengefasst lässt sich sagen: Das tatsächliche Verhalten der

5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht

Beteiligten ist maßgeblich und nicht die zivilrechtlichen Vereinbarungen. Hilft der Verkäufer beim Beladen mit, dann hat er auch seine Verladeverantwortung nicht abgegeben, lädt der Kunde dagegen ausschließlich selbst, so trägt der Kunde die Verantwortung.

Tipp: Verkäufer, die Risiken durch Verladefehler sicher ausschließen wollen, sollten sich bei Selbstabholern strikt aus der Verladung heraushalten. Wenn es aber ausnahmsweise unerlässlich ist zu helfen (beispielsweise bei sperrigen oder schweren Gütern), dann sollte dies zur Reduzierung des dann entstehenden Haftungsrisikos nur durch geschultes Verladepersonal erfolgen. Alle anderen Mitarbeiter sollten schriftlich zur strikten Zurückhaltung angewiesen werden.

- In Abhängigkeit vom Sachverhalt kommt auch eine **Halterhaftung** in Betracht. Die Rechtsprechung hierzu ist jedoch uneinheitlich. Zum Teil wird lediglich von einer Haftung des Fahrzeughalters nach § 31 Abs. 2 StVZO (vergleiche Kapitel 5.4, Seite 37) ausgegangen.

Pflichtenverteilung bei der Beladung nach			
		§ 412 HGB	§ 22 StVO
		Absender	Frachtführer
		Derjenige, der unter eigener Verantwortung das Fahrzeug belädt: in der Regel Fahrzeughalter bzw. -lenker und Absender	
verantwortlich für	beförderungssichere Verladung	betriebssichere Verladung	verkehrssichere Verstauerung (Unterbringung und Befestigung)
Zweck	Schutz der Ware vor den Gefahren der Reise	keine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs und keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer	keine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs und keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer

5.2 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

Eine besondere Verpflichtung für den **Fahrers** regelt § 23 StVO. Er ist danach unter anderem dafür verantwortlich, dass die Ladung nicht seine **Sicht** - insbesondere über

5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht

die Rückspiegel - einschränkt. § 23 StVO richtet sich nur an den Fahrer und ist ein Auffangtatbestand. Wenn ein Verstoß gegen § 22 StVO vorliegt, kommt § 23 StVO nicht mehr zur Anwendung.

5.3 Verkehrshindernisse

Im weiteren Sinne gehört auch § 32 Abs. 1 StVO zu den öffentlich rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit der Ladungssicherung. Danach ist es verboten,

- die **Straße zu verschmutzen**,
- die **Straße zu benetzen** (flüssige Stoffe oder Emulsionen) oder
- **Verkehrshindernisse durch Gegenstände** zu verursachen, die nicht auf die Straße gehören.

Wenn durch die Flüssigkeiten, Substanzen oder Gegenstände der Verkehr gefährdet wird, liegt eine Ordnungswidrigkeit im Zusammenhang mit § 32 Abs. 1 StVO vor.

Ob dabei der Fahrer der alleinige Adressat eines Bußgelds sein kann, ist umstritten. So wird vertreten, dass für eine Verschmutzung der Fahrbahn außer dem Führer des Lkw auch dessen Arbeitgeber und sogar der für die Verkehrssicherungspflicht zuständige Beamte nebeneinander aus § 32 Abs. 1 StVO verantwortlich sein können⁷. Unter Umständen tritt die Verantwortlichkeit des Fahrers oder Abladers von Gegenständen gegenüber der Verantwortung anderer Personen auch ganz zurück⁸.

5.4 Keine Überschreitung von Achslasten und Gesamtgewicht

- **Fahrer**

§ 34 StVZO enthält umfangreiche Vorschriften zu den höchstzulässigen Achslasten und Gesamtgewichten, die zum Zweck der Straßenschonung festgelegt wurden. Grundsätzlich muss der **Fahrer** bei der Beladung durch andere Personen - beispielsweise durch das Verladepersonal des Absenders - darauf achten, dass sein Fahrzeug nicht überladen wird. Übernimmt er ein bereits beladendes Fahrzeug, darf er sich aber auf die Gewichtsangaben des Verladeters verlassen beziehungsweise auf die Angaben im Frachtbrief vertrauen, soweit keine **Anhaltspunkte** für eine Überladung

⁷ BGH(Z) VM 61, 57; Fra VM 61, 101; Schl NJW 66, 1269; Ha VRS 7, 213

⁸ Ha VRS 52, 375 = StVE 2

5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht

vorliegen. Beispiele für solche Anhaltspunkte waren bei älteren Fahrzeugen ein Durchbiegen der Federn, ein verlangsamtes Anzugs- und Steigungsvermögen des Lkw, eine verminderte Bremsverzögerung oder eine Änderung des Lenkverhaltens. Auch eine große Zahl einschlägiger Geldbußen kann dafür sprechen, dass der Fahrer bei einer aktuell festgestellten Überladung diese erkannt und gebilligt hat. Auch wenn heute in Zeiten automatischer lastabhängiger Bremsen (ALB) und Luftfederungssystemen die Anzeichen einer geringen bis mittleren Überladung nicht mehr wahrnehmbar sind, ändert dies nichts an der Pflicht des Fahrers, Vorsorge gegen eine solche Überladung zu treffen. So können Höhe, Umfang und die Art der Ladung auf ein mögliches Überschreiten der zulässigen Gewichtsgrenzen hindeuten.

- **Fahrzeughalter**

Verantwortlich im Sinne des § 34 StVZO ist aber auch der **Fahrzeughalter** (§ 31 Abs. 2 StVZO - Verantwortung des Fahrzeughalters für den Betrieb des Fahrzeugs). Er genügt seiner **Sorgfaltspflicht** in der Regel, wenn er den Fahrer mit der erforderlichen Sorgfalt ausgewählt hat (ansonsten: Auswahlverschulden), sie entsprechend unterwiesen hat und sich durch gelegentliche - auch überraschende - Stichproben davon überzeugt, dass seine Weisungen auch befolgt werden (**Überwachungspflicht**). Es empfiehlt sich, dies für den Fall einer Nachprüfung zu dokumentieren.

Bei den Stichproben genügt in der Regel eine äußere Inaugenscheinnahme der Ladung. Zu einer weitergehenden Gewichtskontrolle ist der Fahrzeughalter nur verpflichtet, wenn sich hierbei Hinweise auf eine Überladung ergeben. Falls der Fahrzeughalter nach den einzelnen Fahrten jeweils Wiegekarten erhält, muss er jedoch auch an Hand dieser stichprobenweise überprüfen, ob der Fahrzeugführer sich an die zulässigen Ladegewichte hält.

Höhere Anforderungen stellt die Rechtsprechung an den Fahrzeughalter nur dann, wenn der Fahrer schon mehrfach einschlägig verkehrsrechtlich aufgefallen ist oder gegen Weisungen des Halters verstoßen hat.

Da das Problem der Erkennbarkeit einer Überladung insbesondere bei Schüttgütern auftritt und bei der Verladung oftmals keine Waage zur Verfügung steht, können zumindest Erfahrungswerte zu einer Beurteilung herangezogen werden. Einige Beispiele sind in der Anlage 7.4 auf Seite 47 abgedruckt.

5.5 Gefahrgutrecht

Bei der Durchführung von Gefahrguttransporten auf der Straße sind zusätzliche Vorschriften für die Ladungssicherung zu beachten. Bestimmte Pflichten sind für die Beteiligten am Gefahrguttransport in folgenden Vorschriften zu finden:

- Gefahrgutverordnung Straße, Schiene und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Ein allgemeiner Einstieg in die Sicherheitspflichten der Beteiligten am Gefahrguttransport findet sich zunächst in § 4 GGVSEB und im Unterabschnitt 1.4.1.1 ADR. Demnach haben die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Der Beförderer nach § 19 Abs. 2 Nr. 15 GGVSEB hat die Pflicht, dem Fahrzeugführer die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung zu übergeben. Bei Nichtbeachtung ist im Bußgeldkatalog der GGVSEB-Durchführungsrichtlinie (RSEB) ein Bußgeld (Regelsatz) in Höhe von 800 Euro festgelegt.

Darüber hinaus werden in der GGVSEB die Pflichten mehrerer Beteiligter geregelt. So sieht § 29 Abs. 1 GGVSEB für den Verloader und den Fahrzeugführer im Straßenverkehr vor, dass die Vorschriften über die Handhabung und Verstauung nach Abschnitt 7.5.7 ADR beachtet werden. Bei einer festgestellten Pflichtverletzung sieht der Bußgeldkatalog hierfür jeweils den Regelsatz in Höhe von 500 Euro vor.

Vorschriften für die Ladungssicherung von gefährlichen Gütern lassen sich im ADR im Abschnitt 7.5.7 Handhabung und Verstauung wiederfinden. Danach müssen Fahrzeuge oder Container gegebenenfalls mit Einrichtungen für die Sicherung und Handhabung der gefährlichen Güter ausgerüstet sein (vergleiche ADR Unterabschnitt 7.5.7.1). Zusätzlich sind Versandstücke mit gefährlichen Gütern und unverpackte gefährliche Gegenstände durch geeignete Mittel so zu sichern, dass die Güter im Fahrzeug oder Container so zurückzuhalten werden, dass eine Bewegung/Beschädigung während der Beförderung verhindert wird. Möglichkeiten hierfür sieht das ADR zum Beispiel in der Verwendung von Befestigungsgurten, Schiebewänden oder verstellbaren Halterungen. Wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern (zum Beispiel schwere Maschinen oder Kisten) befördert werden, müssen alle Güter in den Fahrzeugen oder Containern so gesichert oder verpackt werden, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird. Die Bewegung der Versandstücke kann auch durch das Auffüllen von Hohlräumen mit Hilfe von Stauhölzern oder durch Blockieren

5. Ladungssicherung im öffentlichen Recht

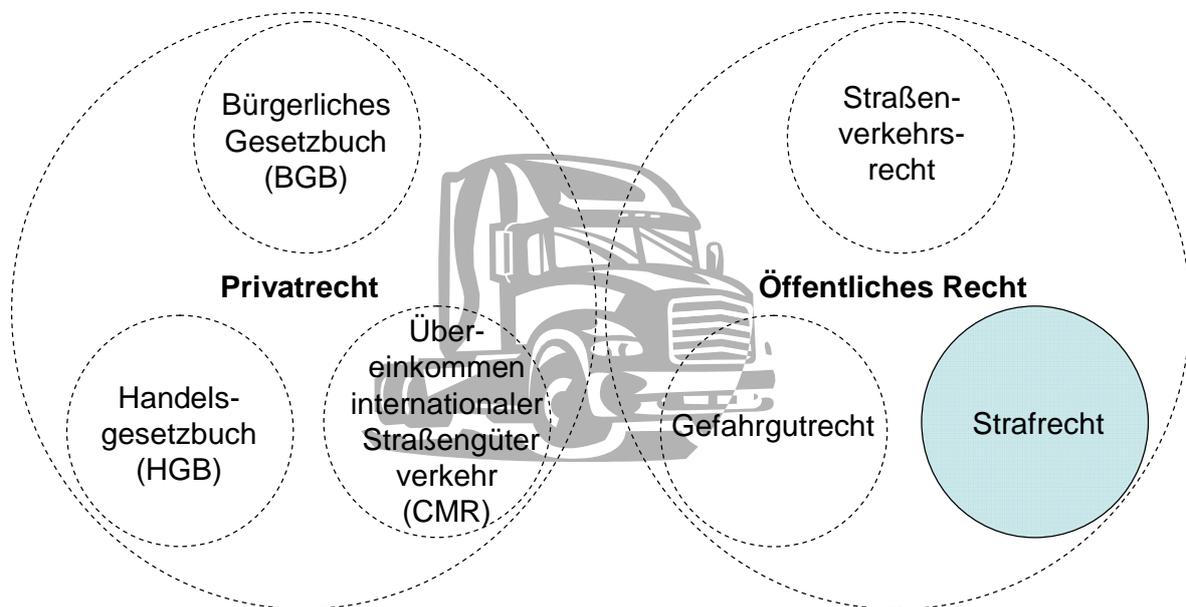
und Verspannen verhindert werden. Wenn allerdings Verspannungen wie Bänder oder Gurte verwendet werden, dürfen diese nicht überspannt werden, so dass es zu einer Beschädigung oder Verformung des Versandstückes kommt.

5.6 Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen die vorgenannten öffentlich rechtlichen Pflichten (beispielsweise Überschreiten der zulässigen Abmessungen, Achslasten, Maximalbeladungen etc. und insbesondere Verstöße gegen die verkehrssichere Verladung nach § 22 StVO, sowie anderer gesetzlicher Pflichten wie beispielsweise Lenk- und Ruhezeiten) werden von den Behörden bei Kontrollen zumindest als Ordnungswidrigkeiten mit entsprechenden Bußgeldern geahndet.

Anstelle von Bußgeldbescheiden wird in jüngster Zeit immer häufiger eine sogenannte Gewinnabschöpfung von den Behörden verhängt, insbesondere wenn sich Verstöße gegen die Ladungssicherungspflicht häufen oder gar vorsätzliches Verhalten im Spiel ist. Häufig gehen damit auch Betriebsdurchsuchungen einher. Gewinnabschöpfung bedeutet, dass die Behörde kein der Höhe nach begrenztes Bußgeld verhängt, sondern die aus dem Verstoß realisierten wirtschaftlichen Vorteile abschöpft. Diese Abschöpfung fällt häufig drastisch höher aus, als entsprechende Bußgelder.

Tipp: Sollten Sie je mit dieser Situation konfrontiert werden, so empfiehlt es sich, einen auf das Transportrecht (nicht allgemeines Verkehrsrecht) spezialisierten Fachanwalt einzuschalten.



Bewirkt eine unzureichende oder falsche Ladungssicherung, dass Fahrzeuge oder andere Sachen beschädigt, Personen verletzt oder sogar getötet werden, dann wird dies durch das Strafrecht sanktioniert.

6.1 Fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung

Wenn durch Ladung, die infolge mangelnder Ladungssicherung von einem Lkw herab fällt, eine Person verletzt wird, wird ein staatsanwaltschaftliches Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung (§ 229 StGB) eingeleitet. Bei Körperverletzungen im Straßenverkehr bejaht die Staatsanwaltschaft regelmäßig das so genannte öffentliche Interesse an der Strafverfolgung, so dass der normalerweise bei Körperverletzungsdelikten notwendige Antrag des Geschädigten als Voraussetzung für die Strafverfolgung nicht erforderlich ist.

Wird eine Person getötet, dann werden automatisch von der Staatsanwaltschaft Ermittlungen „von Amts wegen“ eingeleitet. In Betracht kommt in diesem Fall eine Strafbarkeit nach § 222 StGB wegen fahrlässiger Tötung.

6. Ladungssicherung im Strafrecht

Dabei kann sich nicht nur allein der Fahrer strafbar gemacht haben. Auch andere Personen, die aufgrund ihrer Funktion oder Tätigkeit im Unternehmen für den Transport einer Ladung auf dem Fahrzeug verantwortlich sind (beispielsweise derjenige Mitarbeiter des Absenders, der die Verantwortung für die Beladung trägt), können verantwortlich sein.

6.2 Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr

Verlorene Ladung stellt in aller Regel ein Hindernis für den nachfolgenden Verkehr dar. Bemerkt der Fahrer den Ladungsverlust, muss er das Hindernis sofort beseitigen. Unterlässt er dies und werden dadurch andere Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert (mehr als 750 Euro können zur Zeit ausreichen) konkret gefährdet, dann macht sich der Fahrer aufgrund seines rechtswidrigen Vorverhaltens (so genannte „Ingerenz“) wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315b StGB) strafbar.

6.3 Umweltstraftaten

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass verlorene Ladung auch die Umwelt schädigen kann.

Insbesondere auslaufende Flüssigkeiten - beispielsweise aus Flüssigkeitscontainern (IBC) - können Seen, Flüsse, das Grundwasser oder das Erdreich verunreinigen. In diesen Fällen kommt eine Strafbarkeit wegen § 324 StGB - Gewässerverunreinigung - oder § 324a StGB - Bodenverunreinigung - in Betracht.

Werden infolge fehlerhafter Ladungssicherung Ladungsträger beschädigt und es treten giftige Gase oder chemische Substanzen aus, kann dies zu einer Sanktionierung aufgrund von § 330a StGB - Schwere Gefährdung durch Freisetzen von Giften - führen.

Bei diesen Umweltstraftaten reicht bereits eine fahrlässige Begehung aus, um eine Strafbarkeit zu begründen.

7. Anhang

7.1 VDI-Richtlinien

VDI-Richtlinien zur Ladungssicherung	
VDI 2700 (November 2004)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen
VDI 2700a (Juli 2008)	Ausbildungsnachweis Ladungssicherung
VDI 2700 Blatt 1 (März 2005)	Ausbildung und Ausbildungsinhalte
VDI 2700 Blatt 2 (November 2002; wird derzeit überarbeitet)	Zurrkräfte
VDI 2700 Blatt 3.1 (Oktober 2006)	Gebrauchsanleitung für Zurrmittel
VDI 2700 Blatt 3.2 (September 2006)	Einrichtungen und Hilfsmittel zur Ladungssicherung
VDI 2700 Blatt 4 (Mai 2000)	Lastverteilungsplan
VDI 2700 Blatt 4 Entwurf (September 2008)	Lastverteilungsplan
VDI 2700 Blatt 5 (April 2001)	Qualitätsmanagement-Systeme
VDI 2700 Blatt 6 (Oktober 2006)	Zusammenladung von Stückgütern
VDI 2700 Blatt 7 (Juli 2000)	Ladungssicherung im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV)
VDI 2700 Blatt 8.1 (April 2009)	Sicherung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Fahrzeugtransportern
VDI 2700 Blatt 8.2 (Dezember 2010)	Sicherung schweren Nutzfahrzeugen auf Fahrzeugtransportern
VDI 2700 Blatt 9 (April 2006)	Ladungssicherung von hart gewickelten Papierrollen
VDI 2700 Blatt 10 (in Bearbeitung)	Ladungssicherung bei Transporten von Betonfertigteilen
VDI 2700 Blatt 11 (Oktober 2006)	Ladungssicherung von Betonstahl
VDI 2700 Blatt 12 (Januar 2009)	Ladungssicherung bei Getränketransporten
VDI 2700 Blatt 13 (Mai 2010)	Großraum- und Schwertransporte
VDI 2700 Blatt 13.1 und 13.2 (Mai 2010)	Großraum- und Schwertransporte: Längen- und Winkelberechnung
VDI 2700 Blatt 14 Entwurf (Mai 2009)	Ermittlung von Gleitreibbeiwerten
VDI 2700 Blatt 15 (Mai 2009)	Rutschhemmende Materialien
VDI 2700 Blatt 16 (Juli 2009)	Ladungssicherung bei Transportern bis 7,5 t zGM
VDI 2700 Blatt 17 (April 2009)	Ladungssicherung von Absetzbehältern auf Absetzkipperfahrzeugen und deren Anhängern
VDI 2700 Blatt 19 (Januar 2011)	Gewickeltes Band aus Stahl, Bleche und Formstahl
VDI 2700 Blatt 20 (in Bearbeitung)	Ladungssicherung im Möbeltransport

7. Anhang

7.2 DIN- und EN-Normen

DIN-, EN- und ISO-Normen zur Ladungssicherung (Auswahl)	
DIN EN 12195-1 (Juni 2011) Achtung: Neuregelung wird in Deutschland voraussichtlich nicht als anerkannte Regel der Technik akzeptiert! ⁹	Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen - Sicherheit - Teil 1: Berechnung von Zurrkräften
DIN EN 12195-2 (Februar 2001)	Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen - Sicherheit - Teil 2: Zurrgurte aus Chemiefasern
DIN EN 12195-3 (Juli 2001)	Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen - Sicherheit - Teil 3: Zurrketten
DIN EN 12195-4 (April 2004)	Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen - Sicherheit - Teil 4: Zurrdrahtseile
DIN EN 12640 (Januar 2001)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen - Zurpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung - Mindestanforderungen und Prüfung
DIN EN 12641-1 (Oktober 2005)	Wechselbehälter und Nutzfahrzeuge - Planen - Teil 1: Mindestanforderungen
DIN EN 12641-2 (Oktober 2005)	Wechselbehälter und Nutzfahrzeuge - Planen - Teil 2: Mindestanforderungen an Schiebeplanen
DIN EN 12642 (Januar 2007)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen - Aufbauten an Nutzfahrzeugen - Mindestanforderungen

⁹ Die europäische DIN EN Norm 12195-1 (April 2004) wurde auf Druck einiger EU Mitgliedsstaaten überarbeitet und mit dem Inkrafttreten der DIN EN 12195-1 (Juni 2011) außer Kraft gesetzt. Gegenüber der Fassung der VDI-Richtlinie 2700 in Verbindung mit der alten DIN EN Norm 12195-1 (April 2004) enthält die DIN EN 12195-1 (Juni 2011) gelockerte Sicherheitsanforderungen bei der Berechnung von Sicherungskräften für Ladungssicherungseinrichtungen (u.a. Wegfall des k-Wertes: die Verringerung der Vorspannkraft auf der Gegenseite des Spannelements wird nicht berücksichtigt; Wegfall einheitlicher Anforderungen zur Kippgefahr; Verwendung geringerer Sicherheitsbeiwerte für verschiedene Einflussfaktoren). Diese gelockerten Anforderungen entsprechen - nach Ansicht des zuständigen nationalen DIN Gremiums - nicht mehr dem in § 22 StVO geforderten „Stand der Technik“. Dies sei durch entsprechende Praxisversuche belegt worden. Aufgrund europäischer Abkommen ist Deutschland aber zur Veröffentlichung der DIN EN Norm verpflichtet, obwohl die dortigen Regelungen als nicht ausreichend erachtet werden und dies auch in einem „nationalen Vorwort“ deutlich gemacht wurde. Da nationale Vorschriften, Regelwerke und Verordnungen ein höheres Sicherheitsniveau vorgeben können, wird für nationale Transporte dringend empfohlen, weiterhin die Ladungssicherung nach VDI 2700 in Verbindung mit der alten Fassung DIN EN 12195-1 (April 2004) zu berechnen. Die Leidtragenden dieser Problematik sind die am Transport beteiligten Unternehmen und Absender, insbesondere wenn Deutschland nur als Transitland durchquert wird. Es ist absehbar, dass sich bald die Gerichte mit diesem unerfreulichen Zustand beschäftigen müssen. Eine Praxislösung stellt der Einsatz von Software dar, die den direkten Vergleich der Berechnung von Sicherungskräften sowohl nach DIN-EN 12195-1:2004, als auch nach DIN EN 12195-1:2010 ermöglicht. Solche Software ist bereits erhältlich.

DIN-, EN- und ISO-Normen zur Ladungssicherung (Auswahl)	
DIN EN 29367-1 (Dezember 1994)	Zurr- und Befestigungseinrichtungen an Straßenfahrzeugen für den Seetransport auf Ro-Ro-Schiffen - Allgemeine Anforderungen - Teil 1: Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, Sattelanhänger ausgenommen
DIN EN 29367-2 (Januar 1995)	Zurr- und Befestigungseinrichtungen an Straßenfahrzeugen für den Seetransport auf Ro-Ro-Schiffen - Allgemeine Anforderungen - Teil 2: Sattelanhänger
DIN ISO 27955 Entwurf (April 2011)	Ladungssicherung in Pkw, Pkw-Kombi und Mehrzweck-Pkw - Anforderungen und Prüfverfahren
DIN ISO 27956 (August 2010)	Ladungssicherung in Lieferwagen (Kastenwagen) - Anforderungen und Prüfverfahren
DIN 75410-1 (Juli 2003)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen - Teil 1: Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t
DIN 75410-2 (November 2005)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen - Teil 2: Ladungssicherung in Pkw, Pkw-Kombi und Mehrzweck-Pkw
DIN 75410-3 (Oktober 2004) (Beabsichtigte Zurückziehung zum November 2011 mit Ersatz durch: DIN ISO 27956, Ausgabe: November 2011)	Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen - Teil 3: Ladungssicherung in Kastenwagen

7. Anhang

7.3 Regelwerke der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

Regelwerke/Empfehlungen der BG Verkehr	
BGV D29	UVV Fahrzeuge
BGI 649	Ladungssicherung auf Fahrzeugen - Das Handbuch für Unternehmer, Einsatzplaner, Fahr- und Ladepersonal
BGR 185	Transport von Langholz
BGR 186	Austauschbare Kipp- und Absetzbehälter

7. Anhang

7.4 Gewicht von Schüttgütern

Gut	Volumen/Gebinde	Gewicht in Tonnen
Basaltlava, porig, gebrochen	1 m ³	1,20
Basaltlava, porig, ungebrochen	1 m ³	1,80
Basaltsplit	1 m ³	1,50
Basaltschotter	1 m ³	1,55
Beton aus Kies	1 m ³	2,20
Betonbrocken	1 m ³	1,50
Erdaushubmaterial, Lehm	1 m ³	1,70
Granitschotter	1 m ³	1,30
Hausteine	1 m ³	2,00
Hohlsteinblöcke		
für 11,5 cm starke Außenwände	je 100 Stück	1,40
für 17,5 cm starke Außenwände	je 100 Stück	2,50
für 24,0 cm starke Außenwände	je 100 Stück	2,60
für 30,0 cm starke Außenwände	je 100 Stück	3,00
für 36,5 cm starke Außenwände	je 100 Stück	2,50
Kalk, gebrannt	1 m ³	1,00
Kalkschotter	1 m ³	1,45
Kies, trocken	1 m ³	1,70
Kies, grubenfeucht	1 m ³	1,80
Kies, nass	1 m ³	2,00
Kiessand, trocken	1 m ³	1,60
Kiessand, erdfeucht	1 m ³	1,70
Kiessand, nass	1 m ³	1,80
Mauersteine, neu	je 1000 Stück	3,00
Mauersteine, gebraucht	je 1000 Stück	3,50
Mauersteine aus Kalk	je 1000 Stück	4,00
Verblender	je 1000 Stück	4,00
Klinker	je 1000 Stück	4,00
Mörtel		
Gips	1 m ³	1,20
Kalk	1 m ³	1,70
Zement	1 m ³	2,10
Pflastersteine	1 m ³	2,00
Restschutt	1 m ³	1,50 - 1,60
Sand, nass	1 m ³	1,60
Sand, trocken	1 m ³	1,50
Siebkies, trocken	1 m ³	1,60
Siebkies, erdfeucht	1 m ³	1,80
Siebkies, nass	1 m ³	2,00
Zementbrocken	1 m ³	1,50
Ziegelbrocken	1 m ³	1,60
Ziegelsplitt, Körnung 3,0 mm	1 m ³	1,60 - 1,70
Ziegelsplitt, Körnung 3,7 mm	1 m ³	1,40 - 1,50
Ziegelsplitt, Körnung 7,15 mm	1 m ³	1,40 - 1,50
Ziegelsplitt, Körnung 15,3 mm	1 m ³	1,40 - 1,50

7.5 Begriffserklärungen

Ablieferung

Vorgang, durch den der Frachtführer die zur Beförderung erlangte Obhut für das Transportgut mit Einwilligung (auch stillschweigende) des Verfügungsberechtigten wieder aufgibt und diesen in die Lage versetzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Dabei ist es jedoch nicht erforderlich, dass der Empfänger das Transportgut körperlich ergreift. Es muss jedoch so bereitgestellt werden, dass er ohne weitere Hindernisse die Sachherrschaft erwerben kann. Hierzu gehört, dass der Empfänger das Gut ohne eigenes Risiko entgegennehmen kann. Das bedeutet, dass der Frachtführer das Fahrzeug gegen Abrollen sichern und öffnen muss.

Absender

Absender ist, wer mit dem Frachtführer im eigenen Namen einen Frachtvertrag abschließt (frachtbriefmäßiger Absender).

Beförderungssichere Verladung

Der Absender hat das Transportgut so zu verstauen bzw. zu befestigen, dass es im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung gegen Verschieben, Umfallen und Herabfallen vom Fahrzeug geschützt ist. Zu einer normalen Beförderung gehören neben den üblichen Erschütterungen auch Situationen wie plötzliches Notbremsen und Ausweichmanöver.

Betriebssichere Verladung

Der Frachtführer hat dafür zu sorgen, dass die Betriebssicherheit nicht leidet, der ordnungsgemäße Ablauf der Fahrzeugfunktionen nicht behindert wird und insbesondere eine einseitige Stauung und eine kopflastige Ladung sowie die Überschreitung der Lademaße und Gewichte vermieden werden.

Frachtführer

Frachtführer ist, wer das Fahrzeug für die Ortsveränderung des Gutes verwendet.

Verladen

Die Tätigkeit des „Verladens“ umfasst zwei Punkte:

- den Beladevorgang; darunter versteht man das Verbringen des Transportguts auf das Beförderungsmittel
- das Stauen und Befestigen des Transportguts auf dem Beförderungsmittel; darunter versteht man das Ausladen und Sichern der Transportgüter im Laderaum

7. Anhang

Verlader

Verlader ist, wer als unmittelbarer Besitzer das Gut dem Frachtführer zur Beförderung übergibt.

Versender

Versender ist, wer den Spediteur beauftragt. Für die Rechnung des Versenders besorgt der Spediteur die Versendung (§ 453 HGB).

7.6 Handlungsempfehlungen für die Praxis/FAQ

Allgemeines

In Frachtverträgen sollten eindeutige Regelungen getroffen werden, insbesondere darüber, wer für die beförderungssichere Verladung verantwortlich ist.

Wer ist Verantwortlich?

Grundsätzlich sind sowohl der Absender/Verlader/Versender als auch der Frachtführer/Fahrer verantwortlich. Als Faustformel kann man vereinfachend festhalten, dass grundsätzlich derjenige verantwortlich ist, der in der Praxis den „Hut“ aufgehört hat, also die Ladungssicherung tatsächlich vorgenommen oder angewiesen hat. (vergleiche hierzu auch die Skizze auf Seite 32).

Was muss der Absender beachten?

- Sofern nichts Abweichendes vereinbart wurde, ist er für die beförderungssichere Verladung, das heißt Stauung und Ladungssicherung verantwortlich. Nimmt er diese nicht selbst vor, so muss er entsprechende Anweisungen erteilen, denn er hat die entsprechende Warenkenntnis.
- Er muss das von ihm eingesetzte Personal über die Verantwortlichkeiten und Haftungsfolgen schulen und aufklären sowie das Ladepersonal so qualifizieren, dass es nach den technischen Normen und physikalischen Gegebenheiten korrekt verladen kann.
- Falls regelmäßig Warentransporte stattfinden, sollte er dafür sorgen, dass die organisatorischen Voraussetzungen für Kontrollen, Checklisten, Dokumentationen etc. geschaffen werden.

Was muss der Frachtführer (bzw. sein Fahrer) beachten?

- Er muss des Fahrzeugs beim Absender ordnungsgemäß bereitstellen (dazu gehört neben der eigentlichen Bereitstellung eines geeigneten Fahrzeugs auch das Sichern gegen Wegrollen und die Öffnung des Fahrzeugs; in der Regel auch das Bereitstellen der Ladungssicherungsmittel).
- Sofern nichts Abweichendes vereinbart wurde, ist der Frachtführer nicht für die beförderungssichere Beladung zuständig und muss daher bei der Beladung grundsätzlich auch nicht mitwirken. Da das in der Praxis dennoch recht häufig vorkommt, sollten Frachtführer darauf achten, dass Sie und ihre Fahrer nur nach den Weisungen der Absender tätig werden, wenn sie eine Verantwortlichkeit vermeiden wollen (siehe hierzu Kapitel 2.4, Seite 15 und 4.2, Seite 23).

7. Anhang

- Sofern nichts Abweichendes vereinbart wurde, ist der Frachtführer für die betriebssichere Verladung verantwortlich, das heißt er muss vor der Abfahrt prüfen, dass Fahrzeugfunktionen nicht beeinträchtigt werden und Lastverteilungspläne, Abmessungen, etc. eingehalten werden, da er die Besonderheiten seines Fahrzeugs kennt. Nicht zu seinem Verantwortungsbereich gehört dagegen die eingehende Kontrolle der Ladungssicherung, die durch den Absender durchgeführt werden muss.
- Falls bei der Prüfung der Betriebssicherheit leicht erkennbar ist, dass die Ladung durch den Absender nicht beförderungssicher verladen und gesichert wurde, sollte Nachbesserung verlangt werden. Ein Fahrer sollte Rücksprache mit seinem „Chef“ halten. Im Extremfall sollte die Beförderung abgelehnt werden.
- Der Frachtführer/Fahrer ist für Unterwegskontrollen, die auch das Nachspannen der Zurrmittel beinhalten können, verantwortlich.
- Der Frachtführer muss das von ihm eingesetzte Personal über die Verantwortlichkeiten und Haftungsfolgen schulen und aufklären sowie des Fahrpersonals hinsichtlich der technischen und physikalischen Besonderheiten der Beladung qualifizieren. Er sollte das Fahrpersonal klar anweisen, ob beispielsweise bei einer Beladung geholfen werden soll.

Folgen

Kommt es aufgrund von fehlerhafter Ladungssicherung zu einem Schaden, so gelangen Gerichte - hinsichtlich der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit - häufig zu einer anteiligen Haftung, das heißt zu einer Schadensteilung. Das gilt insbesondere dann, wenn nicht festgestellt werden kann, ob Absender oder Frachtführer überwiegend verantwortlich waren. Daneben können zusätzliche und von der zivilrechtlichen Haftung abweichende straf- und öffentlich-rechtliche Verantwortlichkeiten treten. Diese reichen von Bußgeldern über Eintragungen im Verkehrszentralregister bis hin zur Strafverfolgung. In den letzten Jahren haben sich zudem die Fälle gehäuft, in denen die Behörden bei Verstößen gegen öffentlich-rechtliche Pflichten Gewinnabschöpfungen verfügt haben, die deutlich höher ausfallen, als Bußgelder für vergleichbare Verstöße.

Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart

Jägerstraße 30, 70174 Stuttgart
Postfach 10 24 44, 70020 Stuttgart
Telefon 0711 2005-0, Telefax -1354
www.stuttgart.ihk.de
info@stuttgart.ihk.de

Bezirksskammer Böblingen

Steinbeisstraße 11, 71034 Böblingen
Telefon 07031 6201-0, Telefax -8260
info.bb@stuttgart.ihk.de

Bezirksskammer Esslingen-Nürtingen

Fabrikstraße 1, 73728 Esslingen
Postfach 10 03 47, 73703 Esslingen
Telefon 0711 39007-0, Telefax -8330
info.esnt@stuttgart.ihk.de

Geschäftsstelle Nürtingen
Mühlstraße 4, 72622 Nürtingen
Postfach 14 20, 72604 Nürtingen
Telefon 07022 3008-0, Telefax -8630

Bezirksskammer Göppingen

Jahnstraße 36, 73037 Göppingen
Postfach 6 23, 73006 Göppingen
Telefon 07161 6715-0, Telefax -8484
info.gp@stuttgart.ihk.de

Bezirksskammer Ludwigsburg

Kurfürstenstraße 4, 71636 Ludwigsburg
Postfach 6 09, 71606 Ludwigsburg
Telefon 07141 122-0, Telefax -1035
info.lb@stuttgart.ihk.de

Bezirksskammer Rems-Murr

Kappelbergstraße 1, 71332 Waiblingen
Telefon 07151 95969-0, Telefax -8726
info.wn@stuttgart.ihk.de

