

Ladungssicherung:  
ein Thema mit schier  
unendlichem  
Einfallsreichtum  
(Bild: Polizeipresse)



# Praktische Durchführung bleibt Sorgenkind

Betrachtet man die Entwicklungen in den vergangenen Jahren, so hat sich auf Seiten der Anbieter von Ausrüstungen wirklich etwas getan. Bei der praktischen Durchführung gibt es noch beträchtliche Defizite.

**D**ie Ladungssicherung ist immer eine zweigeteilte Aufgabe. In erster Instanz soll der Verlader die Ladung so herrichten, dass sie den Betrieb des Transportmittels nicht beeinträchtigt. Der Frachtführer, das heißt in der Praxis sein BGB-§-278-Erfüllungsgehilfe, hat dann nur noch als zweite Instanz zu überprüfen, dass die Beförderung dieser Produkte im Einklang mit den anerkannten Regeln der Technik zu bewerkstelligen ist. In diesem Sinne schreibt Hubert Widmann in seinem Kommentar zum Transportrecht bezüglich § 412 Handelsgesetzbuch: „In jedem Falle bleibt dem Frachtführer die Verantwortung dafür, dass eine betriebssichere Verladung auf dem Fahrzeug erfolgt. Er hat dem Absender die

für die betriebssichere Verladung nötigen und zweckmäßigen Anweisungen zu erteilen und auf deren Einhaltung zu achten.“ Anders gesagt: Der Verlader/Absender verbringt die Ladung auf den Ladungsbehälter, und der Frachtführer gibt dem Verlader die erforderlichen Hinweise, wie auf seinem Fahrzeug gesichert werden muss. Zum Beispiel unter besonderer Berücksichtigung des Lastverteilungsplans seines Fahrzeugs. Den braucht der Verlader wiederum nicht zu kennen. Das zur Rechtslage.

Nun muss man in der Kontrollpraxis der Polizei feststellen, dass dort nicht nur Fahrer und Transportunternehmer, sondern natürlich auch der Verlader bei mangelhafter La-

derungssicherung mit einem Bußgeldbescheid versorgt werden. Letztere kommen aber oft nicht über die Hürde Bußgeldbehörde. Denn die hat – so wird hier und da vermutet – nicht selten den Auftrag, aus Gründen der Standortssicherung im jeweiligen Bundesland, Verlader nicht zur Verantwortung zu ziehen. Erst wenn es tatsächlich zu Unfällen kommt mit Personenschäden, also die Staatsanwaltschaft aktiv wird, sieht die Sache etwas anders aus. Nur: die prüft auch nicht, wie viel Bescheide gegen den Verlader in den letzten Jahren schon der „Delete“-Taste zum Opfer gefallen sind. Jedenfalls hat das Oberlandesgericht Hamm im Februar 2012 noch einmal auf das Zusammenwirkungs-Gebot von Versender und Transporteur hingewiesen (I-18 U 126/11 nachzulesen in [www.klsk.de](http://www.klsk.de) -> Informationen -> Urteile).

### **Königsberger Ladungssicherungskreis**

Deutschland reklamiert für sich, bereits im Jahre 1975 Kriterien für die Ladungssicherung entwickelt zu haben. Tatsächlich ist die erste VDIRichtlinie aus diesem Jahr. Passiert ist aber in der Ladepraxis überhaupt nichts. Auch nach der Veröffentlichung der zweiten Version der Richtlinie 2700 blieb das so. Erst als verschiedenste Polizei-Kommissare wie Alfred Lampen, Holger Lämmer und Artur Schöpgens sich in ihrer Freizeit selber schlau machten, was sie in ihrer Berufspraxis nach welchen Kriterien zu prüfen hätten, kam langsam Bewegung in die Branche.

Die folgende Tatsache muss man zur Verdeutlichung der Kontrollpraxis hierzulande schlicht mal festhalten: Zehn Polizeibeamte, ein Trailer-Konstrukteur, ein Ladungssicherungs-Spezialist eines Herstellers und der des Gesamtverbands der Versicherungswirtschaft, gründeten Ende des Jahres 2000 einen Verein, um sich in Sa-

chen Ladungssicherung weiterzubilden. Dieser „Königsberger Ladungssicherungskreis“ hat heute über 200 Mitglieder. Auf seinen Jahresversammlungen werden Vorträge gehalten zu Themen, die in der Praxis wichtig sind: die Sicherung von Beton-Fertigteilen, Fertighaus-Wänden, Kunststoff-Tanks in ISO-Containern, Steine-Paletten oder Steckungen, um nur das Programm der Versammlung im März 2013 aufzuzählen.

Folkher Braun

**Die Pioniere  
einer effektiveren  
Kontrollpraxis  
waren unter anderem  
Polizisten, die sich in  
ihrer Freizeit schlau  
machten.**