



## Schnittstelle Verladung: Aufgaben & Pflichten der Beteiligten

Ob eine Beförderung nach deutschem Recht (Frachtrecht nach §§ 407ff. HGB, Speditionsrecht nach §§ 453 ff. HGB, ADSp) oder nach internationalem Recht (Internationale Beförderung auf der Straße nach CMR) ausgeführt wird - es treffen immer Erfüllungsgehilfen der Vertragsparteien aufeinander. Besonders häufig tritt dieser Fall bei der Verladung des Ladegutes auf:



Dieses Merkblatt soll den Erfüllungsgehilfen der verschiedenen Parteien im Frachtrecht ihre Aufgaben und Pflichten im Sinne einer Beladung / Verladung verdeutlichen. Mögliche Konflikte sollen hierdurch vermieden werden. Dadurch soll den **mit der Verladung beauftragten Personen des Auftraggebers** (bei Speditionsvertrag) bzw. Absender, als auch **dem Krafffahrer, als Personal des Frachtführers**, direkt am Ladekran bzw. an der Ladestelle, Sicherheit und Rückhalt im Umgang mit Vertragspartner gegeben werden. Die physische Übergabe des zu transportierende Guts muss nicht durch den Verloader bzw. Absender erfüllt werden, er kann hierfür auch Dritte beauftragen.

### Pflichten des Absender/Auftraggeber die im Zusammenhang mit der Verladung stehen

- Verpackungspflicht (§ 411 HGB bzw. Ziff. 6 ADSp bzw. Art. 10 CMR)
- Kennzeichnungspflicht (§ 411 HGB bzw. Ziff. 6.1.2 ADSp)
- Informationspflicht (§§ 410, 413 HGB bzw. Ziff. 3.3 – 3.6 ADSp)
- Verladepflicht (§ 412 HGB)
- Urkundenvorlage (§ 413 HGB)
- Mitgabe von Papieren / Frachtbrieferstellung (§ 408 HGB bzw. Art. 11 CMR)
- Beförderungssichere Verladung (§ 412 HGB)
- Verkehrssichere Verstaung der Ladung (§ 22 Abs. 1 StVO)

### Pflichten Frachtführer / Spediteur (im Selbsteintritt) die im Zusammenhang mit der Verladung stehen

- Mitwirkung beim Ausstellen des Frachtbriefs / Überprüfung der Inhalte der Frachtdokumente (§ 408 Abs.2, S.2 / § 409 Abs.3, S.2 HGB bzw. Art. 8 Abs.2 CMR)
- Interessenwahrungspflicht (Ziff. 1 ADSp bzw. Art. 14 Abs.2 CMR)
- Betriebssichere Verladung (§ 412 HGB)
- Verkehrssichere Verstaung der Ladung (§ 22 Abs. 1 StVO)
- Vorschriftsmäßiger & unbeeinträchtigt Fahrzeugbetrieb (Fahrer; § 23 Abs. 1StVO)

### Daraus resultierende Aufgaben & Pflichten für den Verloader, die im Zusammenhang mit der Verladung stehen

- Erteilen von Informationen und Auskünften; z.B.:
  - Abmessungen, Gewicht, Kippverhalten des Ladegutes, da ggf. eine Ausnahmegenehmigung/Erlaubnis benötigt wird
  - Inhalt der verpackten Sendung
  - Unverträglichkeit (Zusammenladung, Kontakt mit Oberfläche)
- Bereitstellung von nötigen Papieren / Urkunden
  - z.B.: Gefahrgutpapiere, Papiere für int. Transporte (Zoll o.ä.)
  - Dem Frachtführer wird zugestimmt, auf die Angaben des Absender vertrauen zu dürfen
- Beförderungsfähiges Ladegut mit einer transportsicheren Verpackung und Einrichtungen zur Ladungssicherung zur Verfügung stellen:
  - Beförderungsfähigkeit
    - Ein Ladegut ist nur beförderungsfähig, wenn es selbst gesichert werden kann
    - Sensible Maschinen sollten beispielsweise in stabilen Holzkisten verstaunt sein
    - Ladung, Spannketten, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen sind verkehrssicher zu verstaunen
  - Transportsichere Verpackung (Warenkenntnis beim Verloader)
    - Maßgebend sind folgende Transportcharakteristiken:
      - Fahrzeug, Strecke (Erschütterungen, Fliehkräfte in engen Kurven)
      - Notsituationen (mögliche Notbremsungen)
      - Witterung & Jahreszeit (Hitze, Kälte)
    - Sicherung von Einzelpackstücken auf Paletten / im Container
    - Ausreichend dimensionierte Einrichtungen zur Ladungssicherung, z.B.: Zurrpunkte, Belastungszonen
- Durchführen der beförderungssicheren Verladung:
  - Laden & Stauen: Verlangt den Schutz des Gutes vor Verlust oder Beschädigung durch transportübliche äußere Einwirkungen
    - Fliehkräfte während Kurvenfahrten
    - Beschleunigungskräfte bei plötzlichen Bremsstößen und Ausweichmanövern
    - Vertikalkräfte aufgrund schlechter Straßenverhältnisse sowie scheuern, reiben und drücken soll verhindert werden
  - Befestigen: Sichern des Ladegutes
    - mittels Zurrgurten, Keilen oder anderen geeigneten Hilfsmitteln die Ladung gegen dynamische Einflüsse während der Fahrt (s.o.) sichern
    - Ladung vor Umfallen und Herabfallen sowie vor Verschieben auf der Ladefläche sichern
  - Der Versender darf nicht davon ausgehen, dass der Frachtführer mit Rücksicht auf die übermäßige Empfindlichkeit des Gutes besonders vorsichtig oder langsam fährt oder besonders schlechte Straßen meidet
- Falls das Ladegut es ausnahmsweise nicht zulässt einen Transport innerhalb der gesetzlichen Fahrzeugabmessungen und/oder Achslasten bzw. Gesamtmassen zu realisieren, ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO und/oder eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO notwendig
  - der Verloader hat im Rahmen des Genehmigungsbescheides dafür Sorge zu tragen, dass
    - die genehmigten Fahrzeugabmessungen und Lademaßüberschreitungen
    - die erlaubten zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte nicht überschritten werden
  - Unterbindet der Verloader einen unerlaubten Transport nicht, handelt er ordnungswidrig. Er hat also die Pflicht, dass die genehmigten Ausnahmen eingehalten werden (Mitverantwortung).
  - Wer häufig Fahrzeuge belädt, kennt in der Regel die gebräuchlichen Fahrzeugtypen und ihr zulässiges Gesamtgewicht – so wird von ihm erwartet, die zulässige Nutzlast des Fahrzeugs abzuschätzen. Eine erhebliche Überschreitung des zul. Gewichts kann ihm deshalb als Vorsatz angerechnet werden
- Überprüfung der (zusätzlichen) Kennlichmachung für Fahrzeuge mit Überbreite/Überlänge bzw. für über das Fahrzeug hinausragende Ladegut (dient der Verkehrssicherheit sowie Auflage der Genehmigung)

### Aufgaben für den Fahrer, die im Zusammenhang mit der Verladung stehen

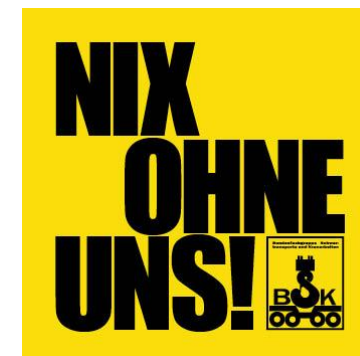
- Geeignetes und betriebssicheres Fahrzeug zur richtigen Zeit am richtigen Ort bereitstellen
  - Das Fahrzeug muss gemäß § 16 StVZO zugelassen sein und gem. § 30 Abs. 1 Nr. 1 StVZO so gebaut und ausgerüstet sein, dass der verkehrssichere Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt
  - Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gemäß §§ 29 ff. StVZO muss vorliegen
  - Das Fahrzeug muss zum Transport des Ladegutes geeignet (Abmessungen Gewicht, Beladung/Verladung) sein und ggf. besondere technische Ausrüstung hinsichtlich des Ladegutes aufweisen
  - Mitführen von üblichen, dem Ladegut angemessenen und wieder verwendbarer, Ladungssicherungsmittel
    - Sperrmittel, z.B. Absperrbalken
    - Zurrmittel, z.B. Spannketten
- Durchführen der betriebssicheren Verladung (Verstöße können die Halterhaftung nach § 31 Abs. 2 StVZO sowie Schadensersatzansprüche auslösen):
  - Um eine korrekte Verladung zu gewährleisten ist es ratsam, dass sich der Fahrer mit dem Absender/Versender über eine ordnungsgemäße Gewichtsverteilung einigt. Im Anschluss kann der Fahrer dann durch entsprechende Weisungen oder Hinweise dafür sorgen, dass der Absender/Versender so lädt, staut und befestigt, dass die Betriebssicherheit gewährleistet wird
  - Nachfolgend hat der Fahrer die durchgeführte Ladungssicherung des Verladers zu überprüfen (Mitwirkungspflicht)
  - Erkennt der Fahrer eine unzureichende Befestigung und/oder Verladung, hat er den Verloader darauf hinzuweisen und zusätzliche Maßnahmen zu veranlassen; weigert sich der Verloader, darf der Fahrer die Fahrt ablehnen bzw. die Fahrt nicht antreten
  - Eine beförderungssichere Verladung liegt dann vor, wenn der sichere Betrieb des Fahrzeugs durch das Gut nicht beeinträchtigt ist, niemand gefährdet, behindert oder belästigt werden kann und fahrzeugtechnische Eigenschaften eingehalten werden:
    - Einhaltung der Abmessungen, Achslasten sowie des Lastverteilplans
    - Stabilität und Bremsfähigkeit
- Eine ordnungs-/vorschriftsmäßige beförderungssichere Verladung ist oft schon betriebssicher
- Falls das Ladegut es ausnahmsweise nicht zulässt einen Transport innerhalb der gesetzlichen Fahrzeugabmessungen und/oder Achslasten bzw. Gesamtmassen zu realisieren, ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO und/oder eine Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO notwendig.
  - Der Fahrer hat die Pflicht den Verloader über die vorgeschriebenen Grenzen des zulässigen Gesamtgewichts, der Achslasten und Abmessungen hinzuweisen
  - Wenn das Transportfahrzeug die allgemeinen Bau- und Betriebsvorschriften nach §§ 23 und 34 StVZO nicht einhalten kann, ist eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO im Original oder beglaubigter Abschrift mitzuführen
- Anbringen der (zusätzlichen) Kennlichmachung für Fahrzeuge mit Überbreite/Überlänge bzw. für über das Fahrzeug hinausragendes Ladegut (dient der Verkehrssicherheit sowie Auflage der Genehmigung) nach dem „Merkblatt über die Kennlichmachung von Überbreiten und Überlängen von Straßenfahrzeugen sowie bestimmter hinausragender Ladungen“

**Hinweise:**

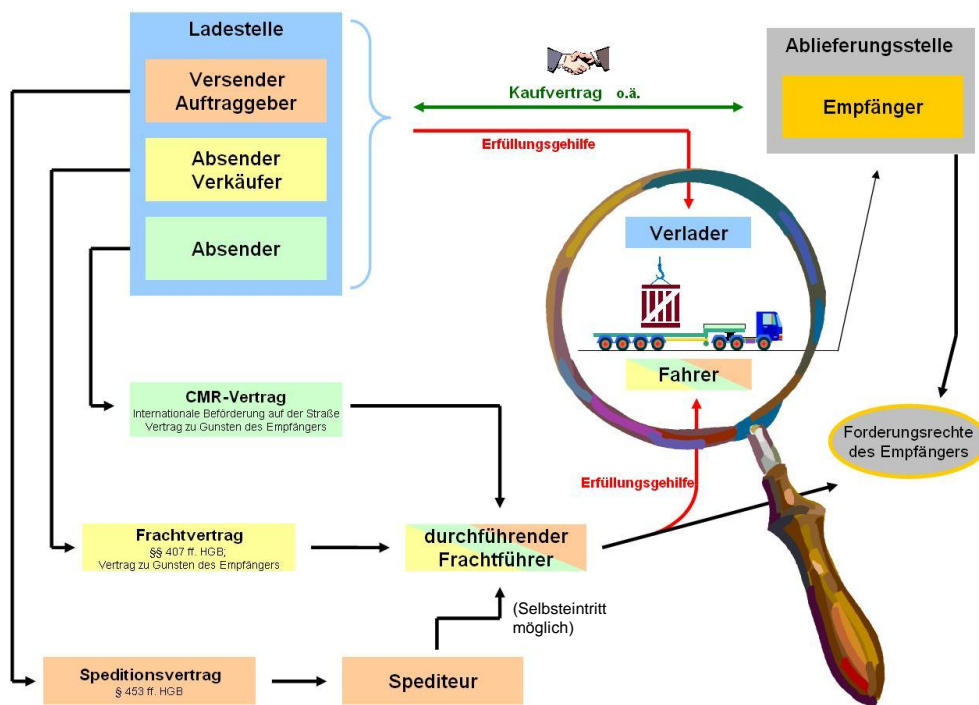
Eine aktive Unterstützung des Fahrers bei den Verladetätigkeiten ändert nichts an der rechtlichen Verantwortung. Der Absender/Verlader bleibt für die beförderungssichere und der Frachtführer/Fahrer für die betriebssichere Verladung zuständig. Allerdings kann die Haftung bei einer Beschädigung oder Zerstörung des Transportgutes an den Frachtführer übergehen, wenn der Frachtführer oder einer seiner Fahrer als Erfüllungsgehilfe die Leitung der Verladearbeiten übernimmt. Hilft ein qualifizierter Fahrer dem Verlader aus Gefälligkeit oder nach Anweisung des Frachtführers unentgeltlich, unter Leitung des Absenders/Verladers, mit, haftet der Frachtführer in der Regel nicht für Beschädigungen oder Zerstörungen am Ladegut.

Nachdem die Übergabe des Transportgutes erfolgt ist (tatsächliche Erlangung der Herrschaftsgewalt über das Gut), gilt die Obhutshaftung des Frachtführers nach §425 Abs. 1 HGB. Das bedeutet, dass der Frachtführer für Schäden die durch Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist, in der Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung, haftet.

Hinsichtlich der Ladungssicherung sind die gültigen „anerkannten Regeln der Technik“ (§ 22 Abs. 1 Satz 2 StVO), z.B. VDI 2700 Blatt 13, DIN- und EN-Normen, zu berücksichtigen!



**Der Hintergrund: Rechtliche Konstellation im Frachtrecht**



Für Güterbeförderungen die auf der Straße und innerhalb Deutschlands durchgeführt werden gilt deutsches Frachtrecht und somit § 407 ff. HGB.

Die Parteien des Frachtvertrages sind Absender, welcher den Transportauftrag direkt ohne Mittelsmann (z.B. Spediteur) vergeben hat und der Frachtführer. Sie vereinbaren einen Frachtvertrag zu Gunsten des Empfängers.

CMR ist bei entgeltlicher Güterbeförderung auf der Straße mittels Kraftfahrzeugen, wenn der vertragsmäßige Ort der Übernahme in einem anderen Staat liegt als der vertragsmäßige Ort der Ablieferung, zwingend anzuwenden. Dabei muss ein Vertrag zwischen Absender und Frachtführer geschlossen sein. Dabei verpflichtet sich der Frachtführer gegenüber dem Absender einen Beförderungsvertrag zu erfüllen.

Artikel 3 CMR ermöglicht dem Frachtführer entweder Bedienstete, welche ständig im Betrieb des Frachtführers tätig sind (z.B. Arbeitnehmer) oder Dritte (z.B. Unterfrachtführer) für die Erfüllung der Pflicht einzusetzen.

Der Speditionsvertrag ist ein entgeltlicher Geschäftsbesorgungsvertrag (§§ 675 ff. BGB). Dabei verpflichtet sich der Spediteur gegenüber seinem Auftraggeber (z.B. Handelsunternehmen, Hersteller,...) einen erfolgreichen Transport bzw. eine Versendung zu organisieren (§ 454 Abs. 1 HGB).

Oftmals liegt die ADSP den Speditionsverträgen zugrunde. Die ADSP als „Allgemeine Geschäftsbedingung“ sind vorformulierte Vertragsbedingungen die den Interessen der Verladerschaft und der Speditionen gerecht werden. Sie muss vereinbart werden und gilt für alle speditionstypischen Geschäfte (Tätigkeiten, die mit der Beförderung oder Lagerung in Zusammenhang stehen).

Der Spediteur ist somit kein Frachtführer, es sei denn, er verwendet seine eigenen Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Selbsteintritt). § 454 Abs. 3 HGB gibt dem Spediteur das Recht die notwendigen Verträge (z.B. mit Frachtführer, Zoll) entweder im eigenen Namen, aber für Rechnung des Versenders oder im Namen und für Rechnung des Versenders (entspricht Auftraggeber nach ADSP) abzuschließen.