

Einsatz für mehr Sicherheit

Großkontrolle nimmt Transportsicherheit im Güterkraftverkehr ins Visier

Ein Dienstagvormittag im Oktober. Es ist kurz vor 9 Uhr morgens. Standort: Rastplatz Waldseite an der A 30, unweit von Gildehaus. Rund 50 Einsatzkräfte von Polizei und Zoll, darunter Spezialisten für Abfallrecht, und Arbeitszeitvorschriften, bereiten sich auf eine Großkontrolle des Güterkraftverkehrs vor. Bereits wenige Minuten später führen Kradfahrer aus dem Kontrollteam die ersten Lkw zur Überprüfung auf den Parkplatz.

Bereits die erste Überprüfung wird zur Herausforderung: Der Fahrer des Lkws versteht nur Portugiesisch. Er kommt mit 11 Tonnen Papier aus Dänemark und hat seine Ladung nicht ausreichend gesichert. Man verständigt sich mit Gesten. Nach einigen Minuten ist dem Fahrer klar, dass und wie er nachsichern muss. Eine gute Stunde später kann er die Fahrt fortsetzen.

Bei einem polnischen Kollegen geht es anders aus. An einer Hinterachse wird ein Bremsscheibenriss festgestellt. „Beim Fahren merkt man das noch nicht unbedingt“, so ein Techniker der Polizei. Trotzdem darf der Lkw erst weiter, wenn der Defekt behoben ist. Für den Fahrer heißt das: Mindestens einen Tag Zwangspause; der Chef kommt für die Reparatur mit einem Servicewagen aus Polen, um zu helfen.

„Kontrollure haben hervorragenden Ruf“

Natürlich gibt es auch viele Lkw, die die Waldseite schon nach wenigen Minuten wieder verlassen: Fahrzeug und Papiere in Ordnung, Lenk- und Ruhezeiten wurden eingehalten und die Ladung wurde gesichert. Die Einsatzkräfte können auf Grund ihres hohen Ausbildungsstands sehr effizient arbeiten. Einige Mitglieder bilden sogar überregional andere Polizisten aus und stellen damit ihr Wissen für die Gefahrgutfahrerausbildung zur Verfügung.

„Bei der Masse der Unternehmen, also bei denjenigen, die die Spielregeln einhalten,

genießen die Osnabrücker und Emsländer Kontrollbeamten einen hervorragenden Ruf“, lobt ein Fahrer.

Gesamtbilanz des Tages an der A 30: 78 Fahrzeugkontrollen und 2470 überprüfte Arbeitstage. Das Fazit der eingesetzten Kräfte an diesem Dienstagvormittag: „Vor allem im Bereich der Ladungssicherung müssen Unternehmen und Polizei gemeinsam am Ball bleiben. Es ist sicher von Vorteil, dass dieses Thema auch im Rahmen der neuen EU-Berufskraftfahrerqualifizierungsrichtlinie eine Rolle spielt.“ Erhebliche Mitverantwortung komme aber auch Absendern und Verladern zu. Hier sei noch einige Aufklärung zu leisten. <<

Heinrich Langkopf, IHK



Unter Kontrolle: Techniker der Polizei überprüfen die Transportsicherheit. Foto: Fotolia

Drei Fragen an ...

... Andreas Berger, Rechtsanwalt Dr. Höckelmann, Berger & Partner, Osnabrück

Was muss der Absender in Sachen Ladungssicherung beachten?

Die zivilrechtliche Haftung kann er durch wirksame AGB oder Einzelverträge selbst steuern. Bei Ordnungswidrigkeiten oder gar Straftaten wegen mangelhafter Ladungssicherung hat ihn die Rechtsprechung jedoch voll mit an Bord geholt.

Gibt es Ausnahmen?

Zwar lässt sich das Haftungsrisiko nie zu 100 % beseitigen, clevere Unternehmer gestalten die Verladeabläufe, Dokumentationen und vertraglichen Beziehungen zu den Transportunternehmen jedoch so, dass kaum Probleme auftauchen. Bereits einfache Umstellungen der Abläufe minimieren das Risiko erheblich.

Welche Pflichten hat der Frachtführer?

Der Frachtführer hat grundsätzlich weder die Pflicht zum Beladen, noch muss er die Entladung vornehmen. Er hat beim Beladevorgang jedoch auf die Herstellung der Betriebssicherheit hinzuwirken. Nur er kennt Fahrzeug, optimale Achslastverteilung und Wegstrecke. Ausnahmsweise trifft ihn eine Hinweispflicht, etwa wenn er erkennt, dass durch fehlerhafte Verpackung Folgeschäden drohen. Zeigt er solche Mängel nicht an, haftet er möglicherweise. Zudem macht er sich schadensersatzpflichtig, wenn er ohne Aufforderung bei Beladung oder Entladung hilft und etwas beschädigt wird. Eindeutige vertragliche Regelungen sind also in jedem Fall zu empfehlen. <<



Fragen: H. Langkopf