

Ladungssicherung

Lose Schüttung im Kleintransporter

Frank Möller, Frankfurt/M.

Immer wieder werden bei Fahrzeugkontrollen im öffentlichen Verkehrsraum Kleintransporter mit ungesicherter Fracht angetroffen – Tendenz steigend. Oft sind die Fahrer schlecht informiert.

Die Verladestellen lassen die Fahrzeugführer oft in Unkenntnis über ihre meist brisanten Frachtinhalte. Den Fahrern ist nicht klar, welches Gefahrenpotenzial sich in einzelnen Versandstücken verbergen kann. Werden dann auch noch gefährliche Güter befördert, so sind doch „alle Beteiligten“ an der Beförderung gefordert, im Vorfeld Maßnahmen zur Transportsicherheit zu treffen.

Schwache Argumente: Die Mitarbeiter des Ordnungsamtes der Stadt Frankfurt am Main haben vor Ort die Fahrzeugführer zu den Gründen mangelnder Ladungssicherung befragt.



Keine Zeit, kein Geld – das sind schwache Argumente angesichts der Schäden, die durch schlechte Ladungssicherung entstehen können.

Hier werden immer die gleichen Ausreden angeführt:

- Unnötige Kosten!
- Zu großer Zeitaufwand!
- Was kann denn hier schon groß geschehen?
- Außerdem habe ich die Fracht so aufgeladen bekommen!
- Wenn ich jetzt noch nachsichern muss, kann ich meine Termine nicht einhalten!
- Ich fahre ja nur fünf Kilometer bis zum Auslieferungsziel!

Wenig Unterstützung: Fragt man Fahrzeughalter, Beförderer und Verladener, wie es zu Sicherungsmängeln bei dem Verladen der Fracht kommen konnte, so muss man auch hier feststellen, dass die Betroffenen sich in den wenigsten Fällen in der Pflicht sehen, den Fahrzeugführer bei den Ladungssicherungsmaßnahmen zu unterstützen. Hier, so meinen die Kontrolleure des Ordnungsamtes, könnte durch eine bundesweite Aufklärungsaktion für eine Sensibilisierung der Beteiligten gesorgt werden. Ebenso sind die Hersteller solcher Fahrzeuge in die Pflicht zu nehmen: Sie müssen geeignete Ladungssicherungssysteme für solche Fahrzeuge anbieten.

Lkw oder Pkw: Kleintransporter über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sind auf Autobahnen grundsätzlich dem Tempolimit von 80 Stundenkilometern für Lastkraftwagen unterworfen.

Das stellte jetzt das Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe klar. In dem verhandelten Fall war der Fahrer eines Mercedes-Benz Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,6 Tonnen auf der Autobahn in eine Radarkontrolle geraten.

Die Bußgeldbehörde verhängte daraufhin eine Geldbuße sowie ein einmonatiges Fahrverbot.



Kleintransporter über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht sollen dem Tempolimit für Lkw unterliegen – so ein aktueller Beschluss des OLG Karlsruhe.

Von diesem Vorwurf hatte das Amtsgericht Freiburg den Fahrer zunächst freigesprochen, weil es der Auffassung war, das Fahrzeug sei entsprechend seiner Zulassung ein geschlossener PKW, so dass hierfür keine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung gelte. Das sahen die Richter des Oberlandesgerichtes in Karlsruhe anders: Nach ihrer Ansicht kommt es für die Einordnung eines Fahrzeuges als Pkw oder Lkw im Sinne der StVO nicht auf die ausgestellten Fahrzeugpapiere an. Vielmehr – so argumentierten die Richter – sei hierfür „allein auf die konkrete Bauart und Einrichtung des Fahrzeuges abzustellen“.

(OLG Karlsruhe, Beschluss vom 25. August 2004/ Az: 2 Ss 80/0) ○

Gesetzliche Grundlagen: Nach § 30 (1) StVZO ist die Beschaffenheit der Fahrzeuge so definiert, „dass die Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt“ und dass „die Insassen bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und dass Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben“.

§ 31 (2) StVZO besagt: „Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen bzw. zulassen, wenn ihm bekannt ist, dass der Führer nicht zur Lenkung geeignet ist oder das Fahrzeug, ... die Ladung oder die Besatzung nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs, die Ladung oder die Besatzung leidet.“ Die Dienstanweisung zu § 31 (2) StVZO besagt: „... bei unvorschriftsmäßigem Zustand eines Fahrzeugs oder der Ladung sind stets Ermittlungen anzustellen, ob neben dem Fahrer auch den Halter ein Verschulden trifft ...“. § 22 (1) StVO sagt allgemein, dass „die Ladung verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern“ ist. Aus § 23 (1) Satz 2 StVO geht hervor, dass der Fahrzeugführer dafür sorgen muss, dass die Ladung vorschriftsmäßig gesichert ist „und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besatzung nicht leidet.“

§ 9 (5) GGBefG bestimmt: „Verantwortlicher für die Beförderung ist, wer als Unternehmer oder als Inhaber eines Betriebes gefährliche Güter verpackt, verlädt, versendet, befördert, entlädt“.