

Verrutscht und umgekippt

Bei diesem Unfall stellt man sich zwangsläufig folgende Frage: Was ist zuerst passiert, ist der Sattelzug erst umgekippt und die Ladung dadurch verrutscht oder ist die Ladung erst verrutscht und der Sattelzug dadurch umgekippt? Das kann eindeutig beantwortet werden.

Der Tour fing für Volker W. gut an. Den vorgeladenen Sattelanhänger brauchte er nur aufzunehmen und ab ging die Post. Die Ladung bestand aus Papier, nichts besonderes, teils Rollen und teils Formatpapier auf Paletten, so stand es jedenfalls im Lieferschein. Das Gewicht betrug gut 25 Tonnen.

Volker hatte jedoch etwas sehr wichtiges vergessen, oder besser gesagt er hatte bis zu diesem Tag gar nicht gewusst, dass er vor Fahrtantritt noch etwas hätte machen müssen: die Kontrolle der Ladungssicherung auf dem Sattelanhänger.

Der § 23 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gibt vor, dass der Fahrer auch dann zur Kontrolle der Ladungs-

sicherung verpflichtet ist, wenn ein anderer das Fahrzeug beladen hat. Notfalls hat er die Durchführung der Fahrt abzulehnen.

Zugegeben, diese Forderung mag sich überzogen und nicht praktikabel anhören, aber der Fahrer trägt nun einmal die Verantwortung für das Fahrzeug und er ist die Person, die üblicherweise die Ladungssicherungsmaßnahmen durchführt. Er darf sich dabei nicht auf andere verlassen und im guten Glauben handeln. Der Fahrer ist natürlich auch der erste Ansprechpartner der Polizei oder anderer Kontrollorgane, wenn eine mangelhafte Ladungssicherung festgestellt wurde oder wenn sich gar ein Unfall aufgrund mangelhafter Ladungssicherung ereignet hat. Seine Verpflichtung zur Ladungssicherung wird in den §§ 22 und 23 StVO allgemein geregelt.

Drei Pflichten des Fahrers werden aus der Rechtsprechung zusätzlich abgeleitet:

- Pflicht zur Kontrolle der Ladungssicherung und Lastverteilung vor Fahrtantritt

- Pflicht zur Kontrolle und Nachbesserung der Ladungssicherung während des Transportes
- Pflicht zur Einrichtung des Fahrverhaltens auf die Ladung.

Aus diesen Vorschriften und Verpflichtungen ist ersichtlich, dass der Fahrer eine große Verantwortung für die Ladungssicherung auf seinem Sattelanhänger zu tragen hat – und das auch dann, wenn er bei der Beladung gar nicht dabei war.

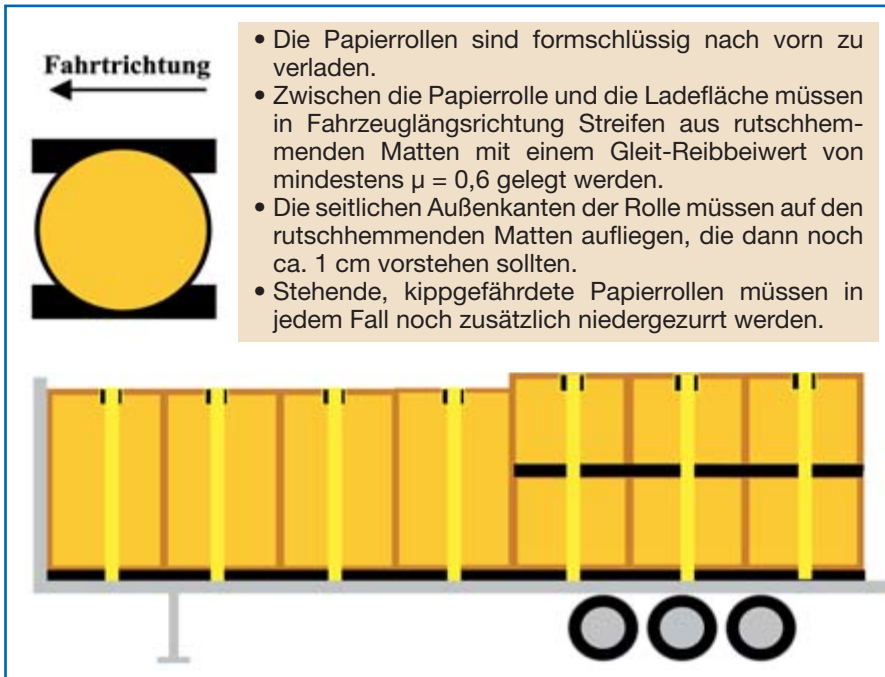
Notwendige Informationen

Das Oberlandesgericht Koblenz hat mit seinem Beschluss vom 06.09.1991 entschieden, dass für den Fahrer die VDI-Richtlinie 2700 als „objektivierte Sachverständigengutachten“ allgemein zu beachten ist. Das bedeutet, dass der Fahrzeugführer die Ladungssicherung auf der Basis der VDI-Richtlinie 2700 durchzuführen hat! Daraus folgt, dass sich der Fahrzeugführer über die in der Praxis anerkannten Ladungssicherungsmaßnahmen informieren sollte.

Die richtige Ladungssicherung von Papierrollen wurde durch den Verein Deutscher Ingenieure (VDI) erarbeitet und in der Richtlinie VDI 2700 Blatt 9 niedergeschrieben. Danach gelten für stehende, hartgewickelte Papierrollen u.a. folgende Ladungssicherungsvorschriften:



In der Linkskurve rutschte die Ladung nach außen. Dadurch stürzte der Sattelzug auf die rechte Fahrzeugseite.



anderen Fahrer der Firma noch nie etwas über Ladungssicherung gelernt.

Als Volker in die Linkskurve hineinfuhr war er nicht schneller als sonst auch. Er kannte die Strecke und hatte das Tempo rechtzeitig rausgenommen. Während sich der Zug in der Kurvenfahrt befand, rutschten plötzlich die ungesicherten Rollen nach außen. Sie prallten in die seitliche Schiebefläche und dabei rissen mehrere der äußeren Spanner von den Planengurten ab. Jetzt wurde die Lastverteilung so schlecht, dass der Zug aus der Balance geriet und umstürzte. Die abgerissenen Spanner hat die Polizei später gefunden und so den Unfallhergang rekonstruiert. Fazit: Erst war die Ladung verrutscht und dann das Fahrzeug umgekippt.

Wenn Volker auf die Ladefläche gesehen hätte, wäre ihm aufgefallen, dass die Rollen nicht auf Antirutschmatten standen und auch nicht mit Zurrgurten niedergezurrt waren. Nach den Vorgaben der Rechtsprechung hätte er die Ladung ausreichend nachsichern oder die Fahrt ablehnen müssen. Aber wie und mit wieviel Zurrgurten und wann sind die Rollen kippgefährdet?

Diese Fragen kann man nicht so einfach beantworten, dazu sollte man ein

Ladungssicherungsseminar besuchen, z.B. als Schulung im eigenen Betrieb mit eigenen Fahrzeugen und eigenen Zurrmitteln. Der Chef aber meint: „Ladungssicherung ist zu teuer, die Frachtraten lassen keinen Spielraum für die Investitionen in Zurrmittel und für die Zeit, die die Fahrer zum Sichern der Ladung benötigen. Der Lkw muss rollen, sonst bin ich nicht konkurrenzfähig. Ich würde das ja gerne tun, aber ich kann mir das nicht leisten.“ Also hatte Volker und die

Die Bergung und die Reparatur des Sattelzuges hat die Versicherung deshalb nicht bezahlt, weil die Unfallursache eindeutig mangelhafte Ladungssicherung war. Diese Kosten waren um ein vielfaches höher als der Preis, den man für eine Schulung bezahlt hätte. Außerdem zeigt eine gute Beschulung neue und zum Teil verblüffend einfache Methoden zur Ladungssicherung, die in der täglichen Anwendung viel Zeit und Geld sparen helfen.

Alfred Lampen



Die Ladung wurde durch den Unfall irreparabel beschädigt.