

Verkehrskontrolle Ladungssicherung

Die Ladungssicherungskontrollen nehmen zu und viele Fahrer sind verunsichert, denn man weiß nie, wie es ausgeht. Habe ich ausreichend gesichert? Kennt der Kontrolleur sich aus? Wie lange wird es dauern und wann kann ich weiter? Viele Fragen, auf die im folgenden Artikel eingegangen wird.

Im Thema Ladungssicherung findet eine ständige Weiterentwicklung statt. Vieles verändert sich, neue gesetzliche Vorschriften treten in Kraft, nationale und internationale Normen und Regeln der Technik werden erarbeitet und immer mehr Hilfsmittel zur Ladungssicherung werden entwickelt – da ist es schwer, noch den Überblick zu behalten.

Die Basis aller Ladungssicherungsvorgaben bildet in Deutschland der § 22 der Straßenverkehrs-Ordnung. Die Berufskraftfahrer-Zeitung berichtete darüber ausführlich in der Ausgabe 1/2 – 2006.

§ 22 Absatz 1 StVO

„Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei **Vollbremsung** oder **plötzlicher Ausweichbewegung** nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die **anerkannten Regeln der Technik** zu beachten.“

Als anerkannte Regeln der Technik gelten hier die DIN EN Normen, DIN Normen und die VDI Richtlinien zur Ladungssicherung. Die Berufskraftfahrer-Zeitung berichtete darüber in der Ausgabe 1/2 – 2007.

Jeder, der zur Ladungssicherung verpflichtet ist, hat die Ladung auf Grundlage dieser anerkannten Regeln der Technik zu sichern und das setzt wie selbstverständlich voraus, dass er sie auch kennt. In der Praxis ist es allerdings immer noch die Ausnahme, wenn ein Fahrer über dieses Fachwissen verfügt. Aber auch bei denen, die die Ladungssicherung kontrollieren, sind diese Vorgaben nicht immer bekannt. Hier gibt es noch viel zu tun, bis

dieses Wissen auch da vorhanden ist, wo es hingehört, nämlich an der Basis.

Ladungssicherung ist modern, das gilt nicht nur für den verantwortungsbewussten Fahrer, sondern auch für die Kontrolleure, also die Polizei und das BAG – nur vielen fehlt die Routine.



Kontrollstelle Autobahnrastanlage



Die Radlastwaage gehört zur Grundausrüstung.

Großkontrollen auf der Autobahn werden heutzutage mit viel Manpower, umfangreicher technischer Ausrüstung, Routine und Fachkompetenz durchgeführt.

Wie verhält man sich am besten während so einer Kontrolle? Diese Frage hat sich wohl jeder schon gestellt. Als Fahrer ist man da schon mal angeervt, denn wer lässt sich schon gerne kontrollieren. Als Kontrolleur sollte man immer die Ruhe bewahren und sachlich bleiben, auch wenn ein Fahrer mal gereizt ist.

Vorurteile helfen da nicht weiter und schon gar nicht der Begrüßungs-spruch des Fahrers: „Na, nichts zu tun?“ Aber auch die folgende Anrede des Kontrolleurs: „Na, mal sehen was wir heute wieder falsch gemacht haben“ bewirkt nur eines: Die Situation verhärtet sich.

Eine Kontrolle sollte freundlich und mit gegenseitiger Akzeptanz ablaufen. Letztendlich wollen doch alle das gleiche, nämlich dass die Ladung heil und unfallfrei das Ziel erreicht.



Diese Kontrolle verläuft ganz entspannt. Die Kontrolleure sind freundlich und der Fahrer ist es auch, denn er weiß genau, dass bei ihm alles in Ordnung ist.

Ladungssicherungskontrollen sind nötig, das belegen die Kontrollstatistiken und leider auch die Unfallzahlen.

Zugegeben, dieses Beispiel ist krass, aber es ist tatsächlich so gewesen. Das Walzblechcoil lag zwar in einer Coilmulde, die Sicherung sollte durch die lose liegenden Muldenabdeckplatten und ein Klemmbrett erfolgen. Dass der Fahrer in Lebensgefahr schwebte, war ihm nicht bewusst.



Etwa 20 Tonnen Stahl – ungesichert.

Die Unfallzahlen sprechen für sich, denn bei etwa 15 bis 20 Prozent der Verkehrsunfälle im Güterverkehr kann mangelhaft gesicherte Ladung als Unfallursache angenommen werden.

Die Umsetzung der Ladungssicherung ist schwierig, das gilt für viele Fahrer aber auch für viele Kontrolleure.

Heute noch top, morgen ein Flop. Oder anders ausgedrückt, was dem einen Kontrolleur noch ausreicht hat, wird von dem nächsten als unzureichend bewertet. Da hilft dem Fahrer nur eines und das ist eigenes Fachwissen.

Natürlich kann man in vielen Detailfragen unterschiedlicher Meinung sein, das Grundprinzip der Ladungssicherung hingegen basiert nicht auf Meinungen, sondern auf Naturgesetzen. Vereinfacht ausgedrückt ist die Ladung dann ausreichend gesichert, wenn sie gezwungen wird, bei jeder Fahrsituation das zu tun, was das Transportfahrzeug tut. Kurz gesagt, die Ladung muss immer genau der Bewegung folgen, die das Fahrzeug vorgibt.

Wie diese Sicherung erfolgt, ist Sache des Fahrers (und des Verladers), deshalb sollte der Fahrer genau wissen was er tut – und er sollte es ruhig dem Kontrolleur erklären. Auf der anderen Seite sollte der Kontrolleur wissen was er kontrolliert und was spricht dagegen, es dem Fahrer zu erklären.

Wenn der Kontrolleur sagt, dass die Ladungssicherung nicht ausreicht, fragen Sie was falsch ist. Wenn er Ihnen die vorhandenen Mängel aufzeigt sind diese zu beheben und die Ladung ist nachzusichern.

Nachsichern vor Ort

Bitte Sie den Kontrolleur Ihnen zu sagen, wie Sie nachsichern sollen. Wenn jemand sagt, dass die Ladung nicht ausreichend gesichert ist sollte er auch in der Lage sein, aufzuzeigen wie sie denn richtig zu sichern ist. Fakt ist, dass jede Ladungssicherung zu berechnen ist. Dies sollte der Fahrer (besser wäre der Verloader) tun, aber auch der Kontrolleur muss rechnen, wie will er sonst seine Aufforderung zum Nachsichern begründen.

Kompetente Kontrolleure berechnen die erforderlichen Maßnahmen zur Ladungssicherung. Wenn es möglich ist, kann dann sofort nachgesichert werden – und die Polizei hilft manchmal sogar mit.



Fahrer und Polizeibeamte im gemeinsamen Einsatz für die Verkehrssicherheit

Die Ausrüstung des Fahrzeugs liegt in der Verantwortung des Fahrzeughalters. Wenn dieser aber seiner Verpflichtung nicht nachkommt und den Fahrer mit einem ungeeigneten Fahrzeug bzw. einer unzureichenden Ausrüstung losschickt, kann man unter Umständen nicht nachsichern und es muss umgeladen werden.



Dieser ungesicherte Stahl...



...wurde per Kran umgeladen...



...und entsprechend gesichert.

In der Praxis werden aber noch weitere Fehler gemacht, die man allerdings sehr häufig leicht vermeiden kann.

Mangelhaft gesicherte Ladung ist gefährlich, das gilt für die Verkehrsteilnehmer und für das Punktekonto.

Die Rechtsfolgen einer mangelhaft gesicherten Ladung sind zwar nach der Schwere des Verstoßes gestaffelt, die Folgen für den Fahrer sind aber in jedem Fall gravierend.

- Wird bei einer Verkehrskontrolle eine mangelhaft gesicherte Ladung festgestellt, die zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führt, wird in der Regel eine Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeige gefertigt, die ein Bußgeld und Punkte in Flensburg zur Folge haben kann.
- Ereignet sich durch mangelhaft gesicherte Ladung ein Verkehrsunfall mit Sachschaden, wird eine Verkehrsordnungswidrigkeitenanzeige gefertigt und der Verstoß kann mit einem Bußgeld und Punkten in Flensburg geahndet werden.
- Sind bei einem Verkehrsunfall, der sich aufgrund mangelhaft gesicherter Ladung ereignet hat, Personen verletzt oder gar getötet worden, hat das eine Strafanzeige zur Folge und es drohen eine Geldstrafe oder im schlimmsten Fall sogar eine Haftstrafe.

Weil diese Folgen so gravierend sind, sollte jeder Fahrer den folgenden Ablauf kennen:

1. Der Fahrer muss vor Ort über seine Rechte belehrt werden.
2. Der Fahrer braucht bei der Kontrolle keine Aussage zum Vorwurf zu machen und er hat das Recht, einen Anhörbogen zu verlangen.
3. Der Anhörbogen wird zugeschickt und er enthält den erhobenen Vorwurf. Jetzt ist es möglich, schriftlich dazu Stellung zu nehmen. Hierbei kann man sich anwaltlich beraten lassen. Der Anhörbogen muss innerhalb einer vorgegebenen Frist zurückgeschickt werden.
4. Jetzt wird entschieden, ob das Verfahren eingestellt wird oder ob der Fahrer einen Bußgeldbescheid erhält.

Die häufigsten Fehler der Fahrer	Was kann der Fahrer leicht verbessern
Jede Art von Ladung immer nur durch Niederzurren sichern.	Sich über andere Sicherungsarten wie z.B. das Anlegen von Kopfschlingen informieren.
Beschädigte Zurrmittel oder Zurrmittel ohne Kennzeichnungsetikett verwenden.	Beim Sichern jeden Gurt grob kontrollieren und beschädigte Gurte aussondern.
Ladelücken übersehen oder akzeptieren.	Beim Beladen auf lückenloses Stauen achten.
Auf einer verschmutzten Ladefläche laden.	Vor dem Beladen die Ladefläche abfegen.
Glatte Ladungen, z.B. Stahl, genau so sichern wie raue Ladungen, z.B. Holz oder Beton.	Antirutschmatten verwenden, dann kann ein Reibwert von $\mu_D = 0,6$ angenommen werden.
Bei niedrigen Ladungen genau so viele Zurrgurte verwenden wie bei hohen Ladungen.	Bei einem flachen Zurrwinkel von 30° die doppelte Anzahl von Zurrgurten verwenden wie bei einem Zurrwinkel von 90°.
Zurrgurte ungeschützt über scharfe Ladungskanten führen.	An scharfen Kanten geeignete Kantenschoner zwischen Ladung und Zurrgurt legen.
Antirutschmatten als Kantenschoner verwenden.	Antirutschmatten nicht unter die Gurte legen, sondern unter die Ladung.
Auf ungeprüften Curtainsidern (Tautliner) Getränke oder Stückgut transportieren.	Auf diesen Fahrzeugen die Ladung immer zusätzlich sichern.
Zertifizierte Curtainsider bei der Kontrolle nicht als solche bekanntgeben.	Das Zertifikat mitführen und bei der Kontrolle freiwillig aushändigen und erklären.
Vorhandene Alusteckbretter nicht oder an einer falschen Position (Höhe) einstecken.	Alusteckbretter vorzugsweise bis zur maximalen Ladungshöhe einsetzen.
Die Fahrertür zu Beginn der Kontrolle geschlossen lassen und nur die Seitenscheibe öffnen.	Wer nichts zu verbergen hat, sollte das auch zeigen und die eigene Akzeptanz der Kontrolle dem Kontrolleur zu Verstehen geben.
Die geforderten Papiere erst nach lagem Suchen und völlig unsortiert aushändigen.	Eine griffbereite und sinnvoll geordnete Fahrermappe ist die beste Referenz.
Den Kontrolleur überheblich und unfreundlich behandeln.	Ein freundlicher Umgang kann den Kontrollablauf positiv beeinflussen.

5. Wird der Bußgeldbescheid zugeschickt ist es möglich, ihn zu bezahlen oder schriftlich dagegen Einspruch einzulegen. Selbstverständlich kann man sich auch jetzt anwaltlich beraten lassen. Der Bußgeldbescheid mit dem Einspruch muss innerhalb einer vorgegebenen Frist zurückgeschickt werden.
6. Jetzt wird entschieden, ob das Verfahren eingestellt wird oder ob es zu einer Gerichtsverhandlung kommt.
7. Kommt es zu einer Gerichtsverhandlung, findet diese vor dem Gericht statt, in dessen Zuständigkeitsbereich sich der Vorfall ereignet hat.

8. In der Gerichtsverhandlung wird über den Vorwurf entschieden.

Dies kann man vermeiden – und zwar durch Schulungen. Hat der Fahrer gelernt, wie er seine Ladung richtig sichern kann, braucht er keine Scheu vor einer Kontrolle zu haben. Wenn auch der Kontrolleur geschult ist, wird er sofort erkennen, dass er einen Profi vor sich hat. Wenn jetzt noch die menschliche Ebene stimmt, kann man sogar miteinander fachsimpeln. Zu schön um wahr zu sein – aber so was hat es tatsächlich schon gegeben.