



Bei einer starken Bremsung rutschten die tonnenschweren Papierrollen nach vorn.

Was in dem neuen Gesetzestext nur wie ein Anhängsel erscheint, wird allerdings gravierende Auswirkungen haben. Der Satz: „Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten“, stellt die eigentliche Präzisierung dar. Was bisher nur aus Gerichtsurteilen hervorging, wird nunmehr auch ausdrücklich im Text der Verordnung selbst festgeschrieben. Die Begründung zu § 22 StVO stellt klar, was unter „anerkannten Regeln der Technik“ zu verstehen ist: „Dies sind vor allem DIN- und EN-Normen sowie die VDI-Richtlinien, gegenwärtig z.B. die VDI-Richtlinie 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“. Was bedeutet das für die Praxis?

Beispiele aus der VDI-Richtlinie 2700

- Die Verantwortung des Verladers wird in Punkt 1.1, Anwendungsbereich, klar zum Ausdruck gebracht. Hier heißt es: „Die Richtlinie ist bestimmt für Fahrer, Fahrzeughalter und Verlager.“ Weiter wird ausgeführt: „Grundsätzlich gilt, dass jeder, der mit der Verladung von Gütern beauftragt ist, auch für eine sachgerechte Ladungssicherung verantwortlich zeichnet. Der Verlager, der Fahrer, der Fahrzeughalter sowie der Absender und der Frachtführer stehen somit in der Pflicht, Ladungssicherungsmaßnahmen zu ergreifen.“ Das ist eine eindeutige Aussage, stellt sie doch klar, dass der Fahrer nicht allein die Verantwortung trägt.
- Der Einsatz rutschhemmender Materialien wird in Punkt 2.1, Befestigung der Ladung, wie folgt präzisiert: „Bei Verwendung von rutschhemmenden Materialien ist auf Grund der Vibration im Fahrbetrieb eine ergänzende Sicherung mit form- oder kraftschlüssiger Wirkung anzuwenden.“ Das bedeutet, dass eine Ladung, die z.B. auf Antirutschmatten formschlüssig an der Stirnwand steht, dann zusätzlich zu sichern ist, wenn zu den Seiten bzw. nach hinten Ladelücken vorhanden sind.
- Einwegzurrmittel, Stricke, Seile, etc. sind gemäß Punkt 2.4, Kraftschlüssige Sicherung, nicht zugelassen, denn: „Die verwendeten Zurrmittel müssen den europäischen Normen DIN EN 12195-2, DIN EN 12195-3 und DIN EN 12195-4 entsprechen.“ Im nächsten Absatz heißt es: „In Aus-

Neue rechtliche Vorschriften

Bei der Ladungssicherung gibt es eine Änderung der rechtlichen Grundlagen. Der § 22 Absatz 1 StVO wurde neu verfasst. Seit 01. Januar 2006 lautet der Text wie folgt: „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.“

Dieser recht umfangreiche Text ist wesentlich präziser als die alte Version, denn er nennt die konkreten Situationen, auf die es ankommt: Vollbremsungen oder plötzliche Ausweichmanöver. Spätestens jetzt hat auch

das Argument: „Ich fahre vorausschauend, deshalb brauche ich die Ladung nicht zu sichern“, ausgedient! Ganz egal, ob man jemals eine solche Situation erlebt, genau dafür ist die Ladung zu sichern.



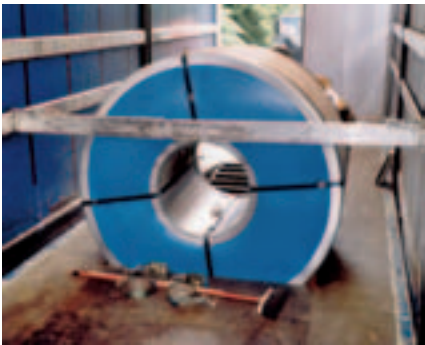
Bei einem starken Ausweichmanöver brachte die verrutschende Ladung das Fahrzeug zum Umstürzen.



Dieses Hanfseil darf zur Ladungssicherung nicht eingesetzt werden, denn es entspricht keiner DIN EN Norm.

nahmefällen kann mit geeigneten Verbindungselementen (z.B. Klauenhaken) auch am Fahrzeugrahmen angeschlagen werden.“

- Zur Sicherung von gewickelten Bändern (Coils) fordert Punkt 3.3.1.3.1 u.a.: „ (...) offene oder abdeckbare Mulden, die in die Ladefläche eingelassen sind, entsprechende Aufbauten (z.B. Steckungen) und weitere Ladungssicherungsmittel.“



Lebensgefährlich: Ein Klemmbrett kann keine Steckungen ersetzen.

VDI-Richtlinie 2700 Blatt 8

Diese Richtlinie gilt für alle Autotransporter, die für den Transport von Pkw, Kleinbussen und Nkw-Kombis unter 4,0 t zulässigem Gesamtgewicht geeignet und entsprechend dieser Richtlinie ausgerüstet sind. Im Punkt 5.2.1 fordert sie: „Fahrzeuge sind mit Drei-Punkt-Zurrgurten in Verbindung mit Radvorlegern auf den Transportern zu sichern.“

VDI-Richtlinie 2700 Blatt 9

Hier wird die Ladungssicherung von hart gewickelten Papierrollen beschrieben. In den verschiedenen Stau- und Sicherungsvarianten, die unter Punkt 3 beschrieben werden, steht: „Wenn die Ladefläche keine ausreichende Rutschsicherheit für die Rollen bietet, ist RHM (rutschhemmendes Material) auf die Ladefläche zu legen.“ Weiter wird gefordert: „RHM muss einen Gleit-Reibbeiwert von mindestens $\mu = 0,6$ aufweisen. RHM ist in Streifen von etwa 150 mm Breite so aus-



Wichtig: Rutschhemmendes Material

zulegen, dass jede Rolle auf mindestens zwei Streifen steht. Die Streifen müssen seitlich etwa 10 mm unter der Rolle hervorstehen.“

Die Zeit wird zeigen, wie sich diese gesetzliche Vorgabe in der täglichen Praxis umsetzen lässt. Eines aber ist klar, Informationen über die anerkannten Regeln der Technik sind seit dem Jahreswechsel wichtiger denn je.

Alfred Lampen



Diese Sicherung mit Radvorleger und Drei-Punkt-Zurrgurt ist korrekt.