

Rechtssicher BELADEN



Kleintransporter mit einem zulässigem Gesamtgewicht bis 3,5 t, insbesondere die Kastenwagen, erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Sie sind bis zu 180 Stundenkilometer schnell, wendig und verfügen über eine hohe Zuladung. Das macht sie für Kurierdienste und Handwerker unentbehrlich und allgemein für Fahrzeugflotten besonders attraktiv. Jedoch hat auch die Unfallbeteiligung von Kleintransportern in den vergangenen Jahren ähnlich wie der Bestand dieser Fahrzeuge stark zugenommen. Bei den Transporterunfällen spielen Schäden auf Grund falscher oder fehlender Ladungssicherung eine nicht unbedeutende Rolle. Der Beitrag zeigt, welche Vorschriften es für die Ladungssicherung gibt und welche Rechts- und Haftungsfolgen eine unzureichende Ladungssicherung hat.

Steigende Unfallzahlen im Transporterbereich

Seit Ende 1997 die bis dahin für diese Fahrzeuggruppe geltende Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben wurde, sind insbesondere Transporter über 2,8 t aus der so genannten Sprinter-Klasse nachweislich zu einem Risikofaktor auf deutschen Straßen geworden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat unlängst in ihrem Jahresbericht 2004 auf die dramatischen Steigerungsraten der entsprechenden Unfallstatistik hingewiesen. Von 1996 bis 2000 nahm die Zahl der Unfälle dieser Transporter um fast 40 Prozent zu – Tendenz weiter steigend. Auch wenn der insgesamt starke Anstieg der Unfallzahlen von Kleintransportern über 2,8 t sich ab dem Jahr 2002 nicht mehr ganz so dramatisch fortgesetzt hat, gibt es noch längst keinen Grund zur Entwarnung. Die schnellen Lieferfahrzeuge und die leichten Lkw bis 3,5 t Gesamtgewicht stehen daher mittlerweile auch bei den Versicherungen auf den oberen Rängen der Schadensskala.

Unfallursachen Transporter: zu schwer, zu voll, zu schnell

Die Unfallforschung verfügt bei Transporter-Unfällen zwar nur über wenig wissenschaftlich fundierte Informationen und Studien zu Kollisionen dieser Fahrzeugkategorie. Jedoch hat z.B. die Autobahnpolizei Köln im Rahmen von Erhebungen über einen Zeitraum von vier Jahren festgestellt, dass die unzureichende und auch falsch gehandhabte Ladungssicherung einen Anteil von ca. 20 Prozent am Unfallgeschehen hat. Das ist nicht unbedingt verwunderlich. Denn für Kleintransporter der Sprinter-Klasse reicht der normale Pkw-Führerschein. Die Fahrer der Leichttransporter verfügen in der Regel neben dem Pkw-Führerschein über keinerlei Zusatzqualifizierung. Das Fahrverhalten der Transporter entspricht aber nicht in jeder Hinsicht der eines Pkws. Zwar ist bei der Geradeausfahrt kaum ein Unterschied zum Pkw feststellbar. Anders sieht es aber bei Kurvenfahrten aus: Nach DEKRA-Studien verunglücken Transporter häufiger als herkömmliche Pkw in Kurven. Dies liegt an den kritischeren Fahreigen-

schaften der Transporter, die bei zu hohen Kurvengeschwindigkeiten zum Untersteuern und zum Umkippen neigen. Kommt dann noch eine falsche bzw. nicht fachgerecht gesicherte Beladung hinzu, wird das Fahrverhalten des Fahrzeuges durch die Fliehkraft des sich im Laderaum verschiebenden Ballastes und durch die damit einhergehende Schwerpunktverlagerung völlig unberechenbar.

Folgen ungesicherter Ladung bei einem Transporter-Unfall

Was eine ungesicherte Ladung bei einem Unfall anrichten kann, zeigen Crash-Tests. Während den Fahrzeuginsassen von vorne nicht viel passiert, werden sie von hinten von der ins Rutschen gekommenen Ladung getroffen. Und auch ohne Unfall kann eine ungesicherte Ladung lebensgefährlich sein. Bereits ein starkes Abbremsen reicht, um z.B. einfache Metallrohre zu tödlichen Geschossen zu machen.

Die Ladungssicherung ist aber auch bei Personenkraftwagen ein allzu häufig vernachlässigtes Thema. Auf den Heckablagen vieler Fahrzeuge liegen Gegen-

stände wie Verbandskästen, Regenschirme oder Straßentatlanten und im Gepäckraum von Kombis stehen häufig Kästen und andere schwere Gegenstände. Auch diese Ladung stellt bei fehlender Sicherung eine potenzielle Gefahr für die Fahrzeuginsassen dar. Bereits bei einer Vollbremsung, wie sie unter üblichen Verkehrsbedingungen vorkommt, können die Fahrzeuginsassen durch ungesicherte Ladung schwer verletzt werden. Der TÜV hat in Crash-Tests nachgewiesen, dass von unverstaut im Fahrzeug herumliegenden Gegenständen enorme Gefahren ausgehen. Bereits bei Aufprallgeschwindigkeiten von ca. 50 km/h fliegt ungesicherte Ladung mit dem 50-fachen ihres ursprünglichen Gewichts durch den Pkw. Ein 300 Gramm leichtes Handy wird damit zum 15-Kilogramm schweren, ein Bierkasten von etwa 20 Kilogramm ist plötzlich eine Tonne schwer. Mit einer solch gewichtigen Last im Fond kann aus einem Bremsmanöver schnell ein folgenschwerer Unfall mit erheblichem Verletzungsrisiko werden.

Das zeigt ein tragisches Beispiel: Der Fahrer eines Lieferwagens verlor wegen überhöhter Geschwindigkeit in einer Kurve die Kontrolle und prallte gegen eine Mauer. Er wurde von seiner Ladung Kanthölzer erschlagen und starb noch an der Unfallstelle. Die Hölzer flogen bei dem Unfall durch den Wagen und trafen den Fahrer am Kopf. Mit einigen Gurten wäre diese Ladung ausreichend gesichert gewesen und der Fahrer würde wahrscheinlich noch leben.

Das Beispiel offenbart deutlich, dass das Problem der Ladungssicherung und der Auswirkung ungesicherter Ladung auf das Fahrverhalten von vielen Fahrern völlig unterschätzt wird. Sie sind meist mit dem dynamischen Verhalten einer Ladung und deren Einfluss auf das Fahrverhalten nicht vertraut und kennen sich mit der richtigen Sicherung der Ladung wenig bis überhaupt nicht aus. Ein Grund dafür ist, dass bei den Fahrschulen die Ladungssicherung so gut wie nicht thematisiert wird. Wer den normalen Pkw-Führerschein macht, erfährt eben noch lange nicht, wie eine Ladung ordnungsgemäß gesichert wird.

Auf dem Verkehrsgerichtstag 2004 in Goslar wurden daher zur Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnahme von Kleintransportern über 2,8 t bis 3,5 t Maßnahmen der Fahrerqualifizierung, verstärkte Überwachung und verbesserte Fahrzeugsicherheit empfohlen.

Normen und Haftungsgrundlagen – wer haftet für ungesicherte Ladung?

Eigentlich ist es einfach: Alle am Güterversand und -transport Beteiligten tragen Verantwortung für die Ladungssicherung. Daher hängt der Umfang der Verantwortung für die Ladungssicherung u.a. auch von der Vertragsgestaltung und dem jeweiligen Einzelfall ab. Die zentrale Rechtsvorschrift für die Ladungssicherung stellt aber § 22 Straßenverkehrsordnung (StVO) dar. Diese Norm wird sowohl im Rahmen von zivilrechtlichen Scha-



denersatzfragen als auch im Rahmen von straf- und ordnungswidrigkeitsrechtlichen Sachverhalten relevant.

Nach § 22 Abs.1 StVO sind die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen 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 an-

Wenn Sie sich mehr Auto für Ihr Budget leisten möchten.

Und noch mehr.



Entscheiden Sie sich für mehr. Denn mit den neuen Business-Modellen des Opel Vectra und Signum gibt es jede Menge Extras für Ihr Unternehmen. Zum Beispiel vier exklusive Modellvarianten: Business, Business Plus, Business Executive und Business Sport. Damit können Sie sich

*Preisvorteil gegenüber einem entsprechend ausgestatteten Basismodell. Gilt nur für ausgewählte Firmenkunden mit gültigem

So wird es gemacht: Flaschen festzurren... (li.)
und Werkzeugschränke gegen Kippen sichern (u.)



erkannten Regeln der Technik zu beachten. Die Norm sieht keine personelle Beschränkung auf Fahrer, Halter oder Fahrzeugeigentümer vor. Diese Vorschrift richtet sich nach der Rechtsprechung nicht nur an den Führer und an den Halter des Fahrzeuges, sondern an jeden, der für die ordnungsgemäße Verstaung der Ladung verantwortlich ist, insbesondere aber an denjenigen, der unter eigener Verantwortung das Fahrzeug bela-

den hat. Gegen § 22 Abs.1 StVO wird bereits dann verstoßen, wenn z.B. bei einer Notbremsung die Ladung verrutscht.

§ 23 Abs. 1 StVO nimmt darüber hinaus auch den Fahrzeugführer nochmals explizit in die Pflicht. Der Fahrer ist nach § 23 Abs.1 S.1 StVO dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Ladung beeinträchtigt werden. Er muss ferner nach § 23 Abs.1 S.2 StVO dafür sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Danach ist der Fahrer sogar unter Umständen verpflichtet, sein Fahrzeug stehen zu lassen, wenn er Mängel am Fahrzeug feststellt. Diese Regel gilt auch für den Fahrzeugeigentümer bzw. seinen Fuhrparkmanager als seinen diesbezüglich ernannten Vertreter.

Nach § 7 Abs.1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) haftet der Halter eines Fahrzeuges dem Verletzten zivilrechtlich auf Schadenersatz, wenn bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Der Fahrzeughalter muss also für Schadenersatz aufkommen, wenn z.B. die verrutschte oder herabfallende Ladung einen Menschen verletzt oder tötet. Nach § 18 Abs.1 StVG trifft diese Ersatzpflicht auch den Fahrer, es sei denn, der

Schaden wäre nicht durch sein Verschulden verursacht worden.

§ 31 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) nimmt überdies den Halter – bzw. den Fuhrparkverwalter als dessen Vertreter in die Pflicht für den Betrieb der Fahrzeuge. Nach § 31 Abs.2 StVZO darf der Halter – bzw. sein Fuhrparkleiter – die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass der Fahrer nicht zur selbständigen Leitung geeignet ist oder das Fahrzeug bzw. die Ladung nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung leidet. Daraus folgt, dass z.B. ein Fahrzeughalter oder sein Fuhrparkleiter dafür sorgen müssen, dass die Fahrzeuge mit ausreichenden Ladungssicherungshilfsmitteln ausgestattet sind.

Eine Vernachlässigung der Ladungssicherungspflicht durch den Verantwortlichen kann nach § 49 Abs. 1 Nr. 21 und 22 StVO als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet werden. Hier drohen nach dem neuen Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog ab dem 1. Mai 2006 Geldbußen von 10 bis 100 Euro sowie Punkte im Flensburger Verkehrszentralregister. Handelt es sich um Gefahrgut, kann die Ordnungswidrigkeit nach § 10 Gefahrgutbeförderungsgesetz sogar mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro geahndet werden.

Eine ungesicherte Ladung kann möglicherweise auch strafrechtliche Folgen nach sich ziehen. Nach § 315b Abs.1 Nr.2, 3 des Strafgesetzbuches kann sich strafbar machen, wer z.B. eine verlorene La-



Opel. Frisches Denken
für bessere Autos.

Und noch mehr.

Und noch mehr.

Und noch mehr.

Und noch mehr.



einen Preisvorteil von bis zu 2.809 €* sichern. Ein zusätzliches Plus bietet die hervorragende Wirtschaftlichkeit, dank bester Qualität und attraktiver Restwerte. Mehr fürs Budget – mehr für Ihren Fuhrpark. Mehr Infos unter flottenloesungen.de oder 0180 58010 (0,12 €/Min.).

Lieferabkommen sowie für deren Bezugsberechtigte.