

1 Rechtliche Grundlagen

Die Notwendigkeit zur Verwendung einer transportgüterbezogenen Ladungssicherung ergibt sich aus diversen gesetzlichen und normativen Regelungen. In diesem Kapitel wird auf die wichtigsten Regelungen, welche die Feuerwehr betreffen, hingewiesen. Grundsätzlich gelten für die Feuerwehr die gleichen Verpflichtungen hinsichtlich der Ladungssicherung, wie dies auch in der freien Wirtschaft der Fall ist.

1.1 Straßenverkehrsrecht

§ 22 StVO (Straßenverkehrs-Ordnung) geht ganz konkret auf die Verpflichtung zur Ladungssicherung ein. Demnach sind in allen Fahrzeugen der Feuerwehr die transportierten Gerätschaften »ordnungsgemäß« zu sichern. Als »ordnungsgemäß« sind hier die anerkannten Regeln der Technik nach der VDI-Richtlinie¹ 2700 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen« einzuhalten.

§ 22 StVO nimmt sowohl den Fahrer (Maschinist), als auch den Verloader (zumeist auch Feuerwehrangehöriger) in die Verantwortung. Im Einzelnen heißt es hier:

¹ VDI = Verband Deutscher Ingenieure

§ 22 Abs. 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.

Neben dem Fahrer (Maschinist) und dem Verlader nimmt das Straßenverkehrsrecht auch den Halter (Kommune oder Unternehmer) in die Pflicht. Der § 31 StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) regelt hierzu Folgendes:

§ 31 Abs. 2 StVZO

Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass (...) die Ladung (...) nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.

1.2 Strafrecht

Ist während einer Einsatzfahrt die Ladung nicht ausreichend gesichert und es ereignet sich ein Verkehrsunfall, welcher eben diese Nachlässigkeit zur Ursache hatte, so hat sich der Fahrer, der Verlader oder der Halter im Sinne des Strafgesetzbuches (StGB) schuldig gemacht.

Im Einzelnen sind u. a. folgende Paragrafen relevant:

- § 222 StGB »Fahrlässige Tötung«,
- § 229 StGB »Fahrlässige Körperverletzung«,
- § 328 StGB »Unerlaubter Umgang mit radioaktiven Stoffen und anderen gefährlichen Stoffen und Gütern« (Beförderung von Gefahrgut).

1.3 Normen und Regeln der Technik

Normen und Regeln der Technik haben Gesetzescharakter obwohl sie keine Gesetze sind. Hierzu zählen z. B. DIN EN-Normen und VDI-Richtlinien. Diese werden zur Beurteilung einer Ladungssicherung herangezogen und dienen als Grundlage bei Gerichtsverhandlungen und bei Polizeikontrollen.

Übersicht über wichtige Normen und Regeln der Technik:

- VDI 2700 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen«
- VDI 2700 Blatt 3.1 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Gebrauchsanleitung für Zurrmittel«
- VDI 2700 Blatt 16 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Ladungssicherung bei Transportern bis 7,5 t zGM«
- DIN 75410-1 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Teil 1: Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t; Mindestanforderungen«

- DIN ISO 27956 »Straßenfahrzeuge – Ladungssicherung in Lieferwagen (Kastenwagen) – Anforderungen und Prüfmethoden«
- DIN EN 12195-1 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Sicherheit – Teil 1: Berechnung von Sicherungskräften«
- DIN EN 12195-2 »Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen – Sicherheit – Teil 2: Zurrgurte aus Chemiefasern«
- DIN EN 12640 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung – Mindestanforderungen und Prüfung«
- DIN EN 12642 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Aufbauten an Nutzfahrzeugen – Mindestanforderungen«
- UVV »Technische Arbeitsmittel« (VSG 3.1)
- BGV D29 »Fahrzeuge«
- BGI 649 »Ladungssicherung auf Fahrzeugen«

1.4 Verantwortungsbereiche

Verantwortung des Maschinisten (Fahrer)

Der Maschinist ist im Regelfall mit der Durchführung der Ladungssicherung beauftragt. Er trägt eine besondere Verantwortung und hat insbesondere die VDI-Richtlinie 2700 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen« und die BGI 649 »Ladungssicherung auf Fahrzeugen« zu beachten. Weiterhin ergibt sich eine Verantwortung aus den Regelungen der §§ 22 und 23 StVO.

Verantwortung des Verladers

Verlader im Bereich der Feuerwehr kann beispielsweise ein Mitarbeiter eines Baumarktes oder ein Feuerwehrangehöriger sein, welcher mit dem Beladen eines Logistik- oder Mehrzweckfahrzeuges beauftragt wird (Bild 1). Seine Verantwortung lässt sich aus dem § 22 StVO ableiten. Hierzu entschied auch das Oberlandesgericht Stuttgart, dass neben dem Fahrer auch der Verlader für die verkehrssichere Verstaung der Ladung verantwortlich ist.

Verantwortung des Halters

Aufgrund der Feuerwehrstruktur in Deutschland kommen als Fahrzeughalter sowohl die öffentliche Hand (in der Regel Kommu-



Bild 1: Feuerwehrangehöriger beim Beladen eines Logistikfahrzeuges

nen) als auch privatwirtschaftliche Unternehmen in Frage. Diese trifft ein organisatorisches Verschulden, wenn die zur Ausübung des Feuerwehrdienstes bereitgestellten Fahrzeuge über keine oder unzureichende Ladungssicherungsmittel verfügen. Die Verpflichtung lässt sich sowohl auf die §§ 30 und 31 StVZO als auch auf die VDI-Richtlinie 2700 zurückführen.

Rechtsfolgen bei Unfällen aufgrund mangelhafter Ladungssicherung bzw. im Rahmen von Verkehrskontrollen

Verkehrskontrollen auf öffentlichen Straßen (auch Autobahnen)

Hier kann die Weiterfahrt untersagt werden, bis die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Festgestellte Mängel können seitens der Ordnungsbehörden im Rahmen von Verkehrsordnungswidrigkeitsanzeigen mit Bußgeldern und Punkten im Verkehrszentralregister belegt werden.

Verkehrsunfälle, die auf schlechte Ladungssicherung zurückzuführen sind

Personenschäden werden mit Strafanzeigen geahndet, welche zu Geldstrafen oder in besonders schweren Fällen zu Freiheitsstrafen führen. Sachschäden ziehen Verkehrsordnungswidrigkeitsanzeigen nach sich, welche mit Bußgeldern und Punkten im Verkehrszentralregister belegt werden.

1.5 Ladungssicherungszertifikate

Wie bereits erwähnt, hat der Halter von Feuerwehrfahrzeugen (bei öffentlichen Feuerwehren im Regelfall die Kommune oder der Landkreis) eine Verantwortung hinsichtlich einer ordnungsgemäßen Ladungssicherung. Verfügen die entsprechenden Fahrzeuge nicht über die notwendigen Ladungssicherungskomponenten, wodurch die zu transportierenden Gerätschaften nicht gesichert werden können, so liegt ein Organisationsverschulden vor. Damit den Kontrollbehörden gegenüber glaubhaft nachgewiesen werden kann, dass die Ladungssicherung den Regeln der Technik entspricht, sollten möglichst entsprechende Ladungssicherungszertifikate (Bild 2) vorliegen, welche sowohl den Feuerwehrangehörigen als auch dem Dienstherrn Rechtssicherheit verschaffen.



Bild 2: Beispiel für ein Ladungssicherungszertifikat

Der TÜV Rheinland bietet in diesem Zusammenhang auf seiner Internetseite www.tuv.com einen besonderen Service an: TUVdot-COM – eine Internetplattform für geprüfte Qualität und Sicherheit, die sämtliche von der TÜV Rheinland Group geprüften Produkteigenschaften dokumentiert. Dieser Service steht auch den Kontrollbehörden zur Verfügung. Somit kann beispielsweise im Rahmen einer Verkehrskontrolle direkt auf das betreffende Fahrzeug zugegriffen werden. Folgende Informationen erhält der Nutzer:

- Art der Ladungssicherungskomponenten,
- mögliche Kraftaufnahme in daN,
- Position der verbauten Komponenten,
- Art des Fahrzeuges sowie
- Seriennummer des Fahrzeuges.

Mit diesen Informationen ist seitens der Kontrollbehörden eine Identifikation des Fahrzeuges, wie auch eine Überprüfung der Ladungssicherung zweifelsfrei möglich. Die entsprechenden Fahrzeuge tragen im Regelfall auch Aufkleber, welche die getesteten Zugkräfte angeben (Bild 3).

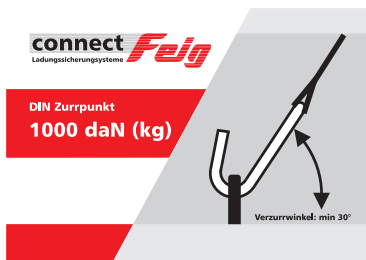


Bild 3: Beispiel für eine Zugkraftangabe

2 Physikalische Grundlagen

Um den gesetzlichen Vorgaben zur Ladungssicherung Rechnung zu tragen, sind einige grundlegende physikalische Kenntnisse notwendig.

2.1 Grundsätzliche Anforderung an die Ladungssicherung

Sowohl für den Fahrer als auch für den Halter und den Verlader gelten die Bestimmungen der VDI-Richtlinienreihe 2700. Diese gelten auch für Logistik-/Mehrzweckfahrzeuge der Feuerwehr, für Pkw-Anhänger und alle anderen Fahrzeuge, die für den Transport von Ladegütern verwendet werden. Die Richtlinien fordern, dass je nach Ladegut ein entsprechendes Fahrzeug mit ladungsbezogenem Aufbau zum Transport verwendet werden muss. Hierbei müssen ausreichend und geeignete Ladungssicherungskomponenten verbaut bzw. vorhanden sein.

Merke:

Ein geeignetes Logistik- bzw. Mehrzweckfahrzeug ist die Basis eines sicheren Transports.

Vor Fahrtantritt und vor dem eigentlichen Beladevorgang ist sorgfältig zu prüfen, ob das geplante Einsatzfahrzeug für die geplante Ladung geeignet ist. Da diese Prüfung im Einsatzfall nicht in vollem Umfang möglich ist, müssen im Vorfeld grundsätzliche Überlegungen angestellt werden. Verfügt ein Einsatzfahrzeug nicht über die entsprechenden Ladungssicherungsmittel/-eigenschaften, befinden sich die Verantwortlichen (der Halter) bereits im Organisationsverschulden. Folgende Fehler werden beim Verladen sehr oft begangen:

- Transportgüter/Einsatzmittel werden ohne Ladungssicherung auf Fahrzeugen transportiert.
- Die verwendeten Fahrzeuge verfügen über keinerlei geprüfte Ladungssicherungskomponenten und Bordwände.
- Schwere Transportgüter/Einsatzmittel werden an zu schwachen Zurrpunkten gesichert.
- Rollcontainer mit Totmannbremse werden ohne Sicherung auf der Ladefläche abgestellt.
- Ladungssicherungsmittel werden aus Unwissenheit falsch eingesetzt.

Merke:

Jede Ladung muss grundsätzlich gesichert werden!

Keine Regel ohne Ausnahme. Folgende Szenarien sind auch ohne Ladungssicherungsmaßnahmen denkbar:

- Schüttgüter, welche auf einer offenen Ladefläche transportiert werden. Hier muss lediglich darauf geachtet werden, dass das Schüttgut (z. B. Sand) nicht über die Bordwände ragt und nicht