

Ladungssicherung im europäischen Vergleich

Ladungssicherung wird von vielen immer noch als deutsches Übel empfunden, doch das wird dem Thema nicht gerecht. Ladungssicherung ist eine Verpflichtung gegenüber sich selbst und allen anderen Verkehrsteilnehmern – und das nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa.

Die europäischen Staaten haben ihre gesetzlichen Vorschriften über das Verhalten im Straßenverkehr durch mehrere internationale Abkommen gegenseitig anerkannt und im Laufe von Jahrzehnten weitgehend angeglichen. Das betrifft die Verhaltensregeln, die Verkehrszeichen und zum Teil auch die Zulassungs- und Ausrüstungsvorschriften der Transportfahrzeuge.

In nahezu jeder nationalen gesetzlichen Vorschrift über das Verhalten im Straßenverkehr findet sich auch die Vorgabe, dass die transportierte Ladung so zu sichern ist, dass niemand durch eine verrutschende oder herab fallende Ladung geschädigt werden kann.

Wird ein Verstoß gegen eine Vorschrift zur Ladungssicherung festgestellt, sind in den einzelnen Staaten unterschiedliche Ahndungsmaßnahmen möglich. Sie reichen von der Erhebung eines geringen Geldbetrages, über die Festsetzung eines hohen Geldbetrages, teilweise mit einem Verbot der Weiterfahrt und Pflicht zur Nachsicherung der Ladung, bis zur Haftstrafe wenn z.B. ein schwerer Verkehrsunfall verursacht wurde.

Achtung beim Grenzübertritt

Jeder, der sich im grenzüberschreitenden Verkehr in einem anderen Staat

befindet, hat die für den betreffenden Staat geltenden Verkehrsvorschriften zu beachten. Bei einem Verstoß gegen diese Vorschriften kann er nach den in diesem Staat gültigen Bestimmungen bestraft werden.

Wenn man bei einem internationalen Transport das Gebiet mehrerer Staaten durchfährt, bedeutet das, dass man sich vorher über die geltenden Vorschriften jedes dieser Staaten zu informieren hat.

Im Bereich der Ladungssicherung ist das allerdings sehr schwierig, denn hier weichen die nationalen gesetzlichen Vorschriften noch sehr von einander ab.

Zusätzlich werden die konkreten Vorgaben zur Ladungssicherung in der Regel nicht durch ein Gesetz, sondern durch Normen und Regeln der Technik festgelegt. Diese nationalen Richtlinien sind, sofern es sie in den einzelnen Staaten überhaupt gibt, zum Teil sehr unterschiedlich.

Ereignet sich allerdings ein Verkehrsunfall aufgrund der mangelhaft gesicherten Ladung und wird dadurch ein Mensch verletzt oder gar getötet, kann man als Verantwortlicher für die Ladungssicherung sogar zu einer Gefängnisstrafe verurteilt werden. Die Dauer dieser Strafe hängt unter anderem von den nationalen gesetzlichen Bestimmungen des Staates ab, in dem sich der Verkehrsunfall ereignet hat.

Generell auf der sicheren Seite befindet man sich, wenn die Ladung auf der Basis der Europäischen Normen zur Ladungssicherung gesichert wird. Diese CEN-Normen haben einen hohen Standard und bieten Rechtssicherheit, denn Maßnahmen zur Ladungssicherung aber auch Sachverständigengutachten, die auf Basis dieser Normen erstellt wurden, halten grundsätzlich einer gerichtlichen Überprüfung stand.

Die CEN Normen gelten in ganz Europa

Europäische CEN Normen werden durch das Europäische Komitee für Normung (European Committee for Standardization; Comité Européen de Normalisation, CEN) erarbeitet und sie sind europaweit gültig. Durch sie soll ein international einheitlicher Standard erreicht werden.

Aktuelle CEN-Mitglieder sind Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

Tritt eine CEN Norm in Kraft, wird die entsprechende nationale Norm bzw. die entsprechende nationale Richtlinie zurückgezogen. Die CEN 12642 tritt dann zum Beispiel in Österreich als ÖNORM EN 12642 und in Deutschland als DIN EN 12642 in Kraft.

Liste einiger Europäischer Normen zur Ladungssicherung

Europäische Norm	Deutschland	Österreich	Niederlande
CEN 12195-1, Berechnung	DIN EN 12195-1	ÖNORM EN 12195-1	NEN EN 12195-1
CEN 12195-2, Zurrgurte	DIN EN 12195-2	ÖNORM EN 12195-2	NEN EN 12195-2
CEN 12195-3, Zurrketten	DIN EN 12195-3	ÖNORM EN 12195-3	NEN EN 12195-3
CEN 12195-4, Zurrdrahtseile	DIN EN 12195-4	ÖNORM EN 12195-4	NEN EN 12195-4
CEN 12640, Zurrpunkte	DIN EN 12640	ÖNORM EN 12640	NEN EN 12640
CEN 12642, Fahrzeugaufbauten	DIN EN 12642	ÖNORM EN 12642	NEN EN 12642

Verantwortlichkeiten im internationalen Verkehr

Welche Personen im Einzelfall konkret für die Ladungssicherung verantwortlich sind, ist in den verschiedenen europäischen Staaten unterschiedlich geregelt.

Der Fahrer ist grundsätzlich verantwortlich. Er ist die Person, die üblicherweise die Ladungssicherungsmaßnahmen durchführt. Er ist aber 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. In den meisten Staaten ist festgelegt, dass der Fahrer für die Ladungssicherung verantwortlich ist.

Der Fahrzeughalter ist teilweise verantwortlich. Er ist für den ordnungsgemäßen Zustand und für die ordnungsgemäße Ausrüstung seines Fahrzeuges verantwortlich. Das gilt grundsätzlich auch für die Ausrüstung mit Ladungssicherungsmitteln. Die Verantwortung des Fahrzeughalters für die Ladungssicherung ist unterschiedlich geregelt.

Der Verloader ist selten verantwortlich. Er ist als derjenige, der seine Ware am besten kennt, gut beraten, wenn er auf die richtige Durchführung der Ladungssicherung achtet.

Die Verantwortung des Verloaders für die Ladungssicherung ist nur in wenigen Staaten geregelt.

Mögliche Rechtsfolgen

Wird ein Verstoß gegen die Vorschriften zur Ladungssicherung festgestellt oder ist es durch eine mangelhaft gesicherte Ladung sogar zu einem Verkehrsunfall gekommen, erfolgt die Bestrafung der verantwortlichen Personen nach den gesetzlichen Bestimmungen, die in dem betreffenden Staat gelten.

Eine Person wird allerdings fast immer zur Rechenschaft gezogen werden, und das ist der Fahrer.

Aufstellung einiger nationaler gesetzlicher Vorschriften

Deutschland, § 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.“

Niederlande, Artikel 5.18.6 VR:

Das Fahrzeug muss so beladen werden, dass die Ladung oder Teile davon nicht vom Fahrzeug herabfallen können. Lose Ladung, bei der die Gefahr besteht, dass diese oder Teile davon während der Bewegung des Fahrzeugs herabfallen kann, muss ausreichend gesichert werden

Österreich, § 61 Absatz 1 StVO:

„Die Ladung ist im Fahrzeug so zu verwahren, dass sein sicherer Betrieb nicht beeinträchtigt, niemanden gefährdet, behindert oder belästigt und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt wird. Es ist verboten, einen Teil der Ladung nachzuschleifen, es sei denn, dass es sich um eine vom Straßenerhalter erlaubte Beförderung von Baumstämmen auf Holzverbringungswegen handelt.“

Schweiz, Artikel 30 Absatz 2 SVG:

„Fahrzeuge dürfen nicht überladen werden. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Überhängende Ladung ist bei Tag und Nacht auffällig zu kennzeichnen.“

Polen, Artikel 61.1. (Auszug): „(...)

Bei Frachtstücken, die auf das Fahr-

zeug verladen werden, sollte sichergestellt werden, dass sie ihre Lage nicht verändern können und keinen übermäßigen Lärm verursachen. (...) Bei Anlagen, die zur Befestigung der Ladung dienen, sollte sichergestellt werden, dass sie während der Fahrt vor ihrer Lockerung nachgespannt werden. (...)“

Luxemburg, Artikel 8.1 AGD

(Auszug): Die Ladung eines Fahrzeuges muss so verstaut und erforderlichenfalls befestigt sein, dass sie:

- a) keine Gefahr für Personen bilden oder dem öffentlichen oder privaten Eigentum keinen Schaden zufügen kann;
- b) weder auf den öffentlichen Strassen schleifen, auf sie herunterfallen, noch die Führung des Fahrzeuges oder seine Gleichgewichtslage beeinträchtigen kann;
- c) nicht die Sicht des Fahrzeugführers einschränken kann;
- d) keinen vermeidbaren Lärm verursachen kann.

(...)

Die Sicherungskräfte sowie die minimale Anzahl der anzulegenden Ladungssicherungseinrichtungen müssen gemäß den Bestimmungen der Norm EN 12195-1 berechnet werden. Die Zurrgurte, die Zurrketten und die Zurrdrahtseile, welche zum Sichern der Ladung benutzt werden, müssen den jeweiligen Anforderungen der Normen EN 12195-2, EN 12195-3 und EN 12195-4 entsprechen.

Fazit

Abschließend kann festgestellt werden, dass die Ladungssicherung durchaus international gefordert wird. Als Fahrer ist man daher gut beraten, seine Ladung immer und überall ausreichend zu sichern – auch wenn die Polizei noch nicht überall die Ladungssicherung kontrolliert.