



Unzureichende Ladungssicherung und aktiver Notbremsassistent als vermeintlicher Lebensretter: Fluch oder Segen?

19.04.2023 • Autor: Rüdiger Heiler

§ 22 StVO schreibt die Ladungssicherung im Zusammenhang mit der Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr vor. Gemäß Absatz eins sind die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen so zu verstauen, dass sie selbst bei einer Vollbremsung oder einer plötzlichen Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

Aufgrund der detailliert aufgelisteten Anforderungen ist genau beschrieben, dass die Ladungssicherung, egal bei welcher Geschwindigkeit, u.a. einer Vollbremsung standhalten können muss.

Seit 2015 ist zwingend gesetzlich vorgeschrieben, dass Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als acht Tonnen mit einem Notbremsassistenten ausgerüstet sein müssen. Seit 2018 ist es Pflicht, dass alle Neufahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen über einen Notbremsassistenten verfügen müssen. Mit Einschalten der Zündung wird der Notbremsassistent jeweils automatisch aktiviert.

Der Fahrer kann jedoch durch die Betätigung eines offiziell eingebauten Schalters die Deaktivierung dieses wichtigen Systems herbeiführen. Gesetzlich verboten ist das Abschalten grundsätzlich nicht. Kommt es allerdings zum Auffahrunfall und es kann festgestellt werden, dass der Notbremsassistent durch den Fahrer

deaktiviert worden war, so kann dies versicherungsrechtlich sehr wohl zu Problemen führen.

Andererseits kann der Moment kritisch sein, in dem der aktive Notbremsassistent eingreift bevor der Fahrer damit rechnet und in der Folge die Ladungssicherung im Rahmen der eingeleiteten Vollbremsung versagt, weil sie schlicht unzureichend war.

Im vorliegenden Fall befuhr der Fahrer eines 40-Tonnen-Sattelzuges die Autobahn auf dem rechten von drei Fahrstreifen mit einer, laut digitalem Fahrtenschreiber ausgewerteten Geschwindigkeit von 87 km/h bei eingeschaltetem Abstandsregeltempomat und aktivem Notbremsassistenten. Beim Passieren eines Autobahnparkplatzes beobachtete der Fahrer, dass ein Sattelastzug aus diesem Parkplatz heraus unter langsamer Fahrweise auf den Beschleunigungsstreifen auffährt.

Beim Blick in den linken Außenspiegel stellte er fest, dass ein Ausscheren auf den mittleren Fahrstreifen seinerseits nicht möglich war, weil er zu diesem Zeitpunkt durch zwei Schwerfahrzeuge überholt wurde. Der Fahrer des aus dem Parkplatz ausfahrenden Sattelastzuges missachtete die Vorfahrt des Verkehrs auf der Hauptfahrbahn und zog unvermittelt auf den rechten Fahrstreifen.

Noch bevor der Fahrer des herannahenden Sattelastzuges überlegen konnte, leitete sein Notbremsassistent eine Vollbremsung ein. Der Sattelaufleger war mit 24 Tonnen Marmorplatten beladen, welche hälftig auf jeweils zwei

A-Böcken links und rechts standen. Die beiden Ladepositionen waren entsprechend der Lastverteilung zum einen etwa zwei Meter von der Stirnwand entfernt und zum anderen über den drei Achsen des Aufliegers längsmittig gewählt. Die Fracht sollte von Barcelona (Spanien) nach Warschau (Polen) transportiert werden.

Durch die Vollbremsung rissen die Spanngurte an der Ladung teilweise durch, die A-Böcke kippten in Fahrtrichtung um und die Ladung beschleunigte ihrerseits in Fahrtrichtung, wobei diese nahezu komplett zerbrochen ist und den Aufbau sowie die Plane am Auflieger erheblich beschädigte. Glücklicherweise wurden keine Ladungsteile frei, da die Code-XL zertifizierte, seitliche Schiebeplane dem Aufpralldruck größten Teils standhielt, die verstärkte Stirnwand wurde jedoch nach vorne verformt und erheblich beschädigt.



Jede Ladeposition war mit fünf zweiteiligen Spanngurten bei einem jeweiligen StF-Wert von 500 daN „gesichert“. Der Fahrer hatte allerdings versucht diese durch Niederzurren verkehrskonform zu fixieren, obwohl die Ladung mit den Ladungsträgern keine Ladeeinheiten gebildet hatten und der Siebdruckboden des Aufliegers nicht besenrein war; außerdem wurden keine rutschhemmenden Materialien als

Hilfsmittel der Ladungssicherung verwendet.



Aufgrund der Spurenlage konnte davon ausgegangen werden, dass der Notbremsassistent durch eine abrupte Vollbremsung einen Zusammenstoß auf das vorausfahrende Fahrzeug und damit einen schweren Verkehrsunfall verhindern konnte; gleichzeitig war die maximale Bremsverzögerung aber auch kausal für das komplette Versagen der unzureichenden Ladungssicherung und damit das völlige Zerstören der wertvollen Ladung.

Rechnerisch hätte der Fahrer für die gewählte Sicherungsart „Niederzurren“ unter den gegebenen Umständen 95 Spanngurte anbringen müssen, was praktisch gar nicht möglich gewesen wäre. Somit hätte es auf jeden Fall anderer Ladungssicherungsmöglichkeiten bedurft. So hätte durch die Bildung von Ladeeinheiten, die Verwendung von Antirutschmatten, das Errichten von „künstlichen Stirnwänden“ mittels beispielsweise Paletten und Lashings viel Schaden verhindert werden können; die zehn verwendeten Spanngurte wären dabei für eine vorgeschriebene Ladungssicherung ausreichend gewesen. Das plötzliche, aktive Eingreifen des Notbremsassistenten wäre damit im Sinne der Ladungssicherung völlig schadensfrei möglich gewesen.

Hat Ihnen der Blogbeitrag gefallen?
Sind Fragen zum Thema Ladungssicherung
bei Ihnen ungeklärt? Wir freuen uns über
Ihr Feedback und Ihre Fragen an:
verkehrs-rundschau-plus@springernature.com

Zum Blog „Ladungssicherung“

Dieser Inhalt ist Teil des VR Abos. Noch kein Abonnent?

Jetzt 2 Monate unverbindlich VerkehrsRundschau kennenlernen und vom Profi-Wissen für die Logistikbranche profitieren! Das Abo endet automatisch, keine Kündigung nötig!



Zum Kennenlern-Abo

Mehr Informationen unter:

verkehrs-rundschau-plus.de