



Foto: TÜV Süd

Serie
Teil 4 | Sicherheit
im Fuhrpark

Packen | Firmenwagen, die auch privat genutzt werden können, werden bisweilen kräftig beladen. Dabei muss die Fracht stets sicher verstaut sein

Einer geht gewiss noch rein

Überladen | Sicher kommen viele Dienstwagenfahrer mit dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges aus, aber auch wer im Anhängerbetrieb unterwegs ist, sollte sein Ladelimit kennen und alles verkehrssicher packen.

— Aus Größe erwächst Verantwortung – so lautet in zahlreichen Superhelden-Filmen der Ratschlag an jene, die plötzlich mit großen Kräften gesegnet sind. Auch auf manchen Firmenwagenfahrer könnte man dies leicht ummünzen. Denn mit Blick auf den ungebrochenen Run auf die hochbeinigen SUV-Modelle wächst mit der Größe des Autos auch dessen Leergewicht und damit die Gefahr des Überladens. Bis zum Ausreizen des zulässigen Gesamtgewichtes ist es dann mitunter gar nicht mehr so weit. Mögliche Bußgelder, die ab einem Ladeplus von mehr als fünf Prozent greifen, fallen zwar moderat aus (siehe Tabelle), interessant wird es aber, sobald ein Anhänger im Schlepptau ist.

Pflichten | Wer beispielsweise mit dem SUV oder einem Pick-up unterwegs ist, sollte einen Blick in die Fahrzeugzulassung werfen, um zu wissen, wie hoch die Zuladung sein darf. Zudem muss natürlich die Fracht im Fahrzeug und auf dem Anhänger richtig – also verkehrssicher – gesichert sein, sonst drohen ebenfalls Bußgelder und Punkte in Flensburg.

Welche Pflichten der Fahrer beim Verstauen seiner Fracht im Dienstwagen hat, regelt der oft zitierte Paragraph 22 der Straßenverkehrsordnung (siehe Kasten und Autoflotte 8/2013, S.62). Für den Fahrzeughalter, also den Fuhrparkbetreiber, greift in erster Linie die Straßenverkehrs-Zulassungs-

Das Thema Sicherung der Fracht betrifft neben Fahrer und Halter auch die Autohersteller.

ordnung (StVZO). Hierin heißt es, dass der Halter dafür sorgen muss, dass die Ladung die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt (§31 II StVZO). In der Praxis mündet dies in der UVV-Prüfung (Unfallverhütungsvorschrift; siehe Autoflotte 2/2015, S.18 ff.), die sich unter anderem mit dem richtigen Be- und Entladen beschäftigt (§37 UVV D 29). Als Empfehlung zur Ladungsverteilung wird auf die Richtlinien des Vereins der deutschen Ingenieure (VDI 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen) mit dem Blatt 4

„Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen – Lastverteilungsplan“ sowie auf die Infos der Berufsgenossenschaft „Ladungssicherung auf Fahrzeugen“ (BGI 649) verwiesen.

Herstellernorm | Aus Sicht der Autohersteller kommt eine weitere Norm hinzu, welche die Anforderungen an die Ladungssicherungselemente, wie das klassische Trennnetz im Kombi, regelt. Die Vorgaben an das Trennnetz waren zunächst in einer deutschen Industrienorm (DIN 75410 Teil 2 „Straßenfahrzeuge – Ladungssicherung in Pkw, Kombis und Mehrzweckfahrzeugen – Anforderungen und Prüfungen“) festgeschrieben.

Diese Vorgabe ging mittlerweile nahezu unverändert in eine internationale Norm (ISO 27955:2010) über und wurde anschließend vom Deutschen Institut für Normung (DIN) wiederum unverändert als DIN ISO 27955 mit Stand Januar 2012 (DIN ISO 27955:2012-01) veröffentlicht. Die ursprünglich nationale Norm ging damit in eine internationale über. Diese Norm gilt für alle Vorrichtungen zur Sicherung von Fracht in Pkw, Kombis und Mehrzweckfahrzeugen, in

Rechtslage | Straßenverkehrsordnung (StVO) § 22 Ladung

(1) 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 her rollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

(2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 m und nicht höher als 4,00 m sein. Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als 3,00 m sein. Sind sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen, dürfen sie samt Ladung höher als 4,00 m sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,60 m sein.

(3) Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,50 m nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen

über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Im Übrigen darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 cm über das Fahrzeug, bei Zügen bis zu 50 cm über das ziehende Fahrzeug betragen.

(4) Nach hinten darf die Ladung bis zu 1,50 m hinausragen, jedoch bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3,00 m; die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zurückgelegten Wegstrecken werden nicht berücksichtigt. Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20,75 m sein. Ragt das äußerste Ende der Ladung mehr als 1,00 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens

- ▶ eine hellrote, nicht unter 30 x 30 cm große, durch eine Querstange auseinandergehaltene Fahne,
- ▶ ein gleich großes, hellrotes, quer zur Fahrrichtung pendelnd aufgehängtes Schild oder

- ▶ einen senkrecht angebrachten zylindrischen Körper gleicher Farbe und Höhe mit einem Durchmesser von mindestens 35 cm.

Diese Sicherungsmittel dürfen nicht höher als 1,50 m über der Fahrbahn angebracht werden. Wenn nötig (§ 17 Absatz 1), ist mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anzubringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm.

(5) Ragt die Ladung seitlich mehr als 40 cm über die Fahrzeugleuchten, bei Kraftfahrzeugen über den äußeren Rand der Lichtaustrittsflächen der Begrenzungs- oder Schlussleuchten hinaus, so ist sie, wenn nötig (§ 17 Absatz 1), kenntlich zu machen, und zwar seitlich höchstens 40 cm von ihrem Rand und höchstens 1,50 m über der Fahrbahn nach vorn durch eine Leuchte mit weißem, nach hinten durch eine mit rotem Licht. Einzelne Stangen oder Pfähle, waagrecht liegende Platten und andere schlecht erkennbare Gegenstände dürfen seitlich nicht herausragen. | Quelle: StVO

Bußgelder und Punkte | Das kosten Überladen eines Pkw und Verstöße mit einem Anhänger

Pkw	Verstoß	Bußgeld	Punkte
	Überladung des Pkws (mit zulässigem Gesamtgewicht von bis zu 7,5 Tonnen) oder des Anhängers (mit zulässigem Gesamtgewicht von bis zu 2 Tonnen) als Fahrzeugführer oder Fahrzeughalter		
	um über 5 Prozent	10 Euro	
	um über 10 Prozent	30 Euro	
	um über 15 Prozent	35 Euro	
	um über 20 Prozent	95 Euro	1
	um über 25 Prozent	140 Euro	1
	um über 30 Prozent	235 Euro	1
mit Anhänger			
	Das Fahrzeug geführt, obwohl die Anhängerkupplung nicht den Vorschriften entsprach	25 Euro	
	Die Inbetriebnahme des Fahrzeugs angeordnet oder zugelassen, obwohl die Anhängerkupplung nicht den Vorschriften entsprach	35 Euro	
	Das Fahrzeug geführt, obwohl durch die mangelhafte Verbindung der Fahrzeugkombination die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wurde ...	135 Euro	1
	... mit Gefährdung	165 Euro	1
	... mit Unfall	200 Euro	1
	Den Anhänger ohne Unterlegkeile geführt	5 Euro	
	Anhänger ohne Zugfahrzeug länger als zwei Wochen geparkt	20 Euro	
	Termin zur Sicherheitsprüfung für Anhänger mit zulässiger Gesamtmasse von mehr als 10 t versäumt ...		
	... um bis zu zwei Monate	15 Euro	
	... um bis zu vier Monate	25 Euro	
	... um bis zu acht Monate	60 Euro	
	... um mehr als acht Monate	75 Euro	
	Ladung oder Ladeeinrichtung nicht so verstaut oder gesichert, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin und her rollen oder herabfallen können ...		
	... bei anderen Fahrzeugen als Lkw, Bussen beziehungsweise deren Anhängern ...	35 Euro	
	... mit Gefährdung	60 Euro	1
	Ladung oder Ladeeinrichtung nicht so verstaut oder gesichert, dass sie keinen vermeidbaren Lärm erzeugen können	10 Euro	

Quelle: Bußgeldkatalog

denen die Sitze den Laderaum direkt begrenzen. Sie definiert Mindestanforderungen und Prüfverfahren für die Vorder- und Rücksitze sowie für die Trennwandeneinrichtungen. Zusätzlich definiert die Norm Mindestanforderungen und Prüfverfahren für die Zurrpunkte. Die Norm ist als Industriestandard anzusehen, die gesetzlich zwar nicht verpflichtend, wohl aber als „Stand der Technik“ anzusehen ist und deshalb bei der Fahrzeugkonstruktion beachtet werden sollte. Ein indirekter Anwendungszwang ließe sich hier aus Gründen der Produkthaftung ableiten, betont Werner Andres, Verkehrssicherheits- und Ladungssicherungsexperte beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL).

| Rocco Swantusch



Hilfe beim Hantieren | Die Fracht am Heck ist für die Fahrt meist kein Thema, beim Gewicht schon