

Ungesicherte Ladung im Kundendienstfahrzeug und ihre Folgen

Böse Folgen drohen

Nach dem Motto „das ist so schwer, daß es gar nicht verrutschen kann“, werden tagtäglich viele Firmenfahrzeuge leichtsinnig mit schweren Teilen beladen. Die Wenigsten denken dabei an die Folgen eines möglichen Unfalls. Und wenn's doch passiert – wer ist dann eigentlich für die Beladung verantwortlich, wer haftet und trägt die Kosten?

In der landläufigen Meinung herrscht die Ansicht, daß nur der Fahrer für seine Ladung verantwortlich gemacht werden kann. Laut § 31 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sind jedoch auch Fahrzeughalter für Schäden



So nicht: Das kann nicht nur für den Fahrer, sondern auch für den Firmenchef böse ins Auge gehen

durch ungesicherte Ladung haftbar. Diese Regelung gilt zwar primär für den Schwerlastbereich, wurde aber in der dazugehörigen Dienstanweisung der Berufsgenossenschaft auch auf kleinere Fahrzeuge bis hin zu Pkw-Kombis erweitert. In der Konsequenz bedeutet dies, daß die Bußgeldbehörde nicht nur den Fahrer, sondern auch den Fahrzeughalter zur Kasse bitten und gegebenenfalls Punkte beim Verkehrszentralregister in Flensburg vergeben kann.

Schuldfrage

Angenommen ein Monteur ist mit seinem Kundendienstfahrzeug, beladen mit Werkzeug sowie Kartons mit Material und Ersatzteilen, zu seinem nächsten Einsatz un-

terwegs. Plötzlich muß er mit seinem Pkw-Kombi eine Vollbremsung durchführen. Zum Glück kommt es nicht zu einem Unfall, jedoch rutschen Ladungsgegenstände im Wagen umher und beschädigen den Innenraum. Ein Gegenstand verletzt den Fahrer an der Schulter. Um die Haftungsfrage zu klären, wird bei der Schadensaufnahme neben dem eigentlichen Unfallhergang auch geprüft, ob die Ladung nicht richtig gesichert wurde und dadurch der Schaden entstand. Aus der genauen Unfallanalyse leiten sich dann die Schuld- und Haftungsfrage ab. Neben der Schuld des Fahrers durch verkehrswidriges Verhalten ist der Fahrzeughalter unter Umständen mit einer Teilschuld aufgrund mangelnder Ladungssicherung haftbar zu machen.

Was sagt der Gesetzgeber?

StVZO § 30 (1): „... wobei die Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, daß ihr verkehrüblicher Betrieb niemand schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt, und desweiteren, daß die Insassen bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben.“

StVZO § 31 (2): „Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß der Führer nicht zur Lenkung geeignet oder das Fahrzeug, ... die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs, die Ladung oder die Besetzung leidet.“ In der betreffenden Dienstanweisung heißt es: „Bei unvorschriftsmäßigem Zustand eines Fahrzeugs oder der Ladung sind stets Ermittlungen anzustellen, ob neben den Fahrer auch den Halter ein Verschulden trifft ...“

UVV § 22 (1): „Fahrzeugaufbauten müssen so beschaffen sein, daß bei bestimmungsgemäßer Verwendung des Fahrzeugs die Ladung gegen Verrutschen, Verrollen, Umfallen, Herabfallen, ... gesichert ist oder werden kann. Ist eine Ladungssicherung durch den

Fahrzeugaufbau allein nicht gewährleistet, müssen Hilfsmittel zur Ladungssicherung vorhanden sein ... In der dazugehörigen Dienstanweisung ist der Hinweis enthalten, daß diese Forderung auch Fahrzeugaufbauten und Ladeflächen von Pkw-Kombis einschließt.

UVV Fahrzeuge § 37 (4): „Die Ladung ist so zu verstauen und bei Bedarf zu sichern, daß bei üblichen Verkehrsbedingungen eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen ist.“ Dazu präzisiert die zugehörige Dienstanweisung: „Zu den üblichen Verkehrsbedingungen gehören auch Vollbremsungen oder Unebenheiten der Fahrbahn. Ist eine ausreichende Ladungssicherung durch den Fahrzeugaufbau allein nicht gewährleistet, sind geeignete Hilfsmittel zu benutzen.“

Verstöße gegen die in der StVO verankerten Ladungssicherungspflicht sind genauso Ordnungswidrigkeiten wie Verstöße gegen die UVV und können mit einem Bußgeld geahndet werden. Laut Bußgeldkatalog wird der Tatbestand „Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit mangelhaft gesicherter Ladung unter Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit“ mit 3 Punkten und 150 DM Geldstrafe geahndet.

Crash-Test

Die auftretenden Kräfte bei Unfällen werden von vielen unterschätzt. Besonders von der mitgeführten Ladung können bei einem Aufprall verheerende Wirkungen ausgehen, wenn sie nicht professionell gesichert wird. Lose herumliegende Teile und Materialien erhalten einen Impuls, der ein vielfaches des Eigengewichtes beträgt. Aus einem harmlosen 500-Gramm-Teil wird so zum Beispiel ein lebensgefährliches Geschoss von 15 Kilogramm.

Im Rahmen eines Crash-Tests untersuchte der TÜV Bayern-Sachsen die Folgen ungesicherter Ladung in gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen. Dazu wurde ein Pkw-Kombi mit einer typischen Ladung eines Kundendienst- und Servicefahrzeuges beladen. Den Kofferraum bestückte man mit Maschinen, Werkzeug, Kleinteilen, Aggregaten und einer Getränkekiste. Das Gesamtgewicht betrug 100 kg. Die Rücksitze waren in aufgestellter Position, d.h. insgesamt hätten 5 Personen Platz gefunden. Auf dem Fahrersitz saß ein Dummy (Typ Hybrid II) mit einem Eigengewicht von ca. 80 kg. Das Gesamtgewicht des Fahrzeuges mit Beladung und „Fahrer“ betrug rund 1330 kg. Der Crash

wurde nach dem amerikanischen Testtypus FMVSS 208 durchgeführt. Das heißt, es handelte sich um einen Frontalcrash mit 100 % Überdeckung bei 30 mph. Dabei erfährt das Fahrzeug den größtmöglichen Impuls, der hier maximal das 42fache der Erdbeschleunigung betrug. Die reale Geschwindigkeit bei dem durchgeführten Crash betrug 48,7 km/h.

Bereits nach 94 Millisekunden setzte sich die Ladung nach vorne in Bewegung. Nach 126 Millisekunden wurde die Rücksitzbank mit geteilter Lehne aus den Halterungen gerissen und öffnete den Weg nach vorne. Ein Großteil der

Ladung wurde in den Bereich des Beifahrers katapultiert, was zur Folge hatte, daß die Lehne des Beifahrersitzes nach vorne abknickte. Nach 485 Millisekunden erreichte die Ladung die Windschutzscheibe. Im eigentlichen Ladebereich lag abschließend nur noch ein Hammer. Alle anderen Ladungsgegenstände wurden in den vorderen Bereich geschleudert oder zum Teil aus dem Fahrzeug herauskatapultiert. Für den Dummy hatte das eine Verletzung am Hinterkopf zur Folge. Da das Fahrzeug nicht mit Airbag ausgestattet war, prallte er zudem in der Anfangsphase auf das Lenkrad.



Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 48,7 km/h reißt die ungesicherte Ladung schon nach 126 Millisekunden die Rücksitzbank aus der Verankerung und schießt in den vorderen Bereich der Fahrgastzelle

Richtig (ver)sichern

Aus Sicht der Versicherung wird darauf hingewiesen, daß diese grundsätzlich bei Nachweis einer grob fahrlässigen Tat oder vorsätzlichem Verhalten gemäß § 61 Versicherungsvertragsgesetz von ihrer Leistungspflicht befreit ist. Wenn das nicht der Fall ist und keine weiteren Verkehrsteilnehmer in den Unfall verwickelt sind, sollte man annehmen, daß die Vollkaskoversicherung den Schaden übernimmt. Doch weit gefehlt. Ein entscheidendes Kriterium für das Greifen der Vollkasko ist die Einwirkung von außen auf das versicherte Fahrzeug



Alles paletti durch Einbaupalette: Das Werkzeug bleibt selbst beim Unfall am Platz

durch ein ruhendes Objekt (z. B. einen Baum), einen anderen Wagen oder äußere Witterungseinflüsse wie Glatteis. Da das beim genannten Fall nicht zutrifft, würde nur eine zusätzlich abgeschlossene sogenannte „Maschinenbruchversicherung“ den Sachschaden übernehmen.

Der Personenschaden auf der Dienststreife wird ausschließlich von einer – vom Ar-

beitgeber oder Arbeitnehmer abgeschlossenen – Unfallversicherung gedeckt. Die Höhe der Zahlungsleistung für Invalidität, Bergungskosten, Krankenhaustagegeld und im schlimmsten Fall den Todesfall ist individuell im Versicherungsvertrag fixiert. Ist die schlechte Sicherung der Ladung ursächlich für den Schaden, wird dieser nicht gedeckt. Konnte also beispielsweise der Fahrer nicht rechtzeitig bremsen, da eine ungesicherte Getränkedose unter das Bremspedal rutschte, besteht kein Schadensersatzanspruch. Für den Fall, daß Dritte in den Unfall verwickelt waren und ebenfalls Verletzungen erlitten, tritt die Haftpflichtversicherung zur Abdeckung dieses Schadens hundertprozentig in Kraft. Der Verursacher hätte dann nur Anspruch aus der Unfallversicherung für seinen eigenen Personenschaden.

Gasflaschen im Auto

Insbesondere bei Kundendienstfahrzeugen im Handwerk gehören Gasflaschen zum täglichen Gepäck. Die unter Druck stehenden Behälter stellen dabei eine ständige Gefahrenquelle für eine Explosion mit verheerenden Folgen dar. Leider ist bei vielen Fahrern und Haltern die Unwissenheit über diese schleichende Gefahr zu bemängeln. Oft ist nicht bekannt, daß Belüftungsöffnungen in geschlossenen Fahrzeugen vorgeschrieben sind. Geschweige denn, daß der empfohlene Grenzwert für die Größe geläufig ist. Die Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) schreibt beim Transport gefährlicher Güter eine „ausreichende Belüftung“ vor. Seitens des Bundesverkehrsministeriums kann diese jedoch nicht für jeden Fahrzeugtyp zentimetergenau definiert werden, da die einzelnen



Drei Tote und erhebliche Sachschäden im Umkreis von 800 m hatte die Explosion eines Werkstattwagens ohne Be- und Entlüftungssystem einer Heizungsfirma in Klingenthal im August 1995 zur Folge

Modelle sehr unterschiedlich sind. So richtet sich die Empfehlung des Bundesverkehrsministeriums nach dem

Merkblatt des Deutschen Verbandes für Schweißtechnik (DVS). In dessen Merkblatt 0211 werden zwei Lüftungsöffnungen mit einem freien Querschnitt von je 100 cm² gefordert, die diagonal versetzt im Fahrzeug angeordnet sein müssen. Bei einer Belüftung müssen die schweren Gase (z. B. Argon, Propan, Kohlenstoffdioxid) nach unten entweichen. Hierzu ist es notwendig, im Fahrzeuginneren einen Überdruck zu erzeugen. Leichte Gase, wie z. B. Acetylen, Helium und Stickstoff, werden durch Unterdruck, z. B. am Dachlüfter, nach oben ausgespült. Da diese Verordnung nur eine Empfehlung darstellt, können zwar seit Oktober 1995 keine Bußgelder mehr erhoben werden, dennoch ist die Einhaltung angesichts der möglichen Konsequenzen im Falle eines Falles mehr als ratsam.



So lassen sich bei 50 km/h mit einem achtfachen Luftwechsel Explosionen beim Gasflaschentransport vermeiden. Dreht man den Dachlüfter um, wirkt das System als Belüftungsanlage

Die zuständigen Berufsgenossenschaften treten grundsätzlich bei Arbeitsunfällen, wie hier bei den genannten Dienstreisen, ein. Ausnahmen sind Vorfälle, bei denen der Schaden vorsätzlich zugefügt oder die Unfallursache wesentlich durch Alkoholeinfluß hervorgerufen wurde. Auf Basis der von den Berufsgenossenschaften formulierten Unfallverhütungsvorschriften (UVV) wird genau geprüft, ob diese eingehalten wurden oder eine Unterlassung nachweisbar ist.

Verantwortung delegieren

Leider bestehen bisher keine präzisen Regeln der Rechtsprechung. Die Änderungen der DIN Normen 75410 Teil 2 und 3 dienen, im Gegensatz zur UVV, nur als technische Regelung und nicht als Gesetzesgrundlage. Für die Gewerbetreibenden und die Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand dienen die RVO (Reichsverkehrsordnung) und das Sozialgesetzbuch (SGB) als Grundlage. Wie aus der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) hervorgeht, ist der Fahrzeughalter verantwortlich für die ausreichende Sicherheit des Fahrzeugs und dessen Ladung.

Bei der Verwaltung eines Fuhrparks mit mehreren Fahrzeugen ist es für den Fahrzeughalter daher empfehlenswert, seine

Verantwortung an die Fahrer (z. B. Inhalt des Arbeitsvertrags) und seinen Fuhrparkleiter hinsichtlich der Fahrzeugkontrolle zu delegieren. Dies könnte durch die Einführung eines Tages- oder Wochenchecks des Fahrzeugs erfolgen, um Unfällen vorzubeugen, die ihre Ursache in technischen Mängeln haben. Um Haftungs- und Verantwortungsfragen in Sachen ungesicherter Ladung zu vermeiden, lohnt außerdem eine Investition in entsprechende Sicherungssysteme, die auch gleichzeitig Ordnungssysteme sein können und damit zusätzlich Zeit und Geld sparen. □