

e-Book

Rechtsanwaltskanzlei Knoop

 www.LKW-Recht.eu

Ladungssicherung, Überladung,
Abmessungen und seine Folgen

Autor: Dr. jur. Götz Knoop

Inhaltsverzeichnis:

1. VORBEMERKUNG:	3
2. GRUNDSÄTZLICHES ZUM VERHALTEN BEI EINER KONTROLLE	3
3. RECHTLICHE UND TECHNISCHE REGELN	4
3.1. Zu beachtende technische und rechtliche Regeln bzgl. Ladungssicherung	4
3.2. Zu beachtende technische und rechtliche Regeln bzgl. Überladung	6
3.3. § 34 ^[1] ^[2] Achslast und Gesamtgewicht	6
3.4. Zu beachtende rechtliche Regeln bzgl. Abmessung	10
3.5. § 22 ^[1] Ladung	10
3.6. Verantwortliche Personen	11
3.6.1. Fahrer	11
3.6.2. Halter	11
3.6.3. Verlader, sowie Betriebsinhaber	12
3.7. Folgen der Überladung seitens staatlicher Hoheit (Ordnungswidrigkeiten – Straftaten Untersagung der Weiterfahrt)	13
3.7.1. OWI – Bußgeldkatalog – Ladungssicherung	14
3.7.2. OWI – Bußgeldkatalog – Überladung	14
3.7.3. OWI – Bußgeldkatalog – Abmessungen	16
3.7.4. Untersagung der Weiterfahrt	17
3.7.5. Strafrechtliche Folgen	18
3.8. Zivilrechtliche Folgen:	19
3.9. Weiterführende Links	20

1. Vorbemerkung:

Rechtliche Fragen rund um LKWs im Straßenverkehr sind offensichtlich mit großer Unsicherheit behaftet.

In zahlreichen LKW-Foren werden immer wieder LKW-rechtlich spezifische Fragestellungen aufgeworfen, von juristischen Laien aber häufig – verständlicherweise – nicht in der notwendigen Qualität beantwortet. Auch zahlreiche Anwaltskollegen sind dann, wenn sich nicht regelmäßig mit einschlägigen juristischen Fragen konfrontiert sind mit der Beantwortung der Spezialmaterie häufig überfordert.

Diesem Manko soll durch die e-books unter LKW-Recht.eu abgeholfen werden. Behandelt werden hier die Themen Ladungssicherung, Überladung, Abmessungen und die Folgen von entsprechenden Verstößen. In parallelen e-books werden auch Themen erörtert, wie Lenk- und Ruhezeiten sowie Abstand, Geschwindigkeit und Parken.

2. Grundsätzliches zum Verhalten bei einer Kontrolle

Zunächst jedoch Grundsätzliches zum Verhalten bei einer Kontrolle durch die „Obrigkeit“, also insbesondere durch Polizei und BAG.

Jeder kennt das Sprichwort

„Reden ist Silber – Schweigen ist Gold!“

Hinsichtlich des Verhaltens bei einer Kontrolle gilt dies umso mehr!

Dieser Umstand resultiert zum einen aus dem Grundsatz, dass ein Beschuldigter eines Ordnungswidrigkeits- oder gar Strafverfahrens das Recht hat, zu schweigen. Schließlich muss sich niemand selbst belasten.

Diese Erkenntnis, lieber zu schweigen resultiert zum anderen aus der anwaltlichen Erfahrung, dass zahlreiche spätere Beschuldigte eines

Ordnungswidrigkeitsverfahrens den Behörden selbst die notwendigen Informationen zur Verfolgung der Ordnungswidrigkeit oder der Straftat bei der Befragung an die Hand gegeben haben.

3. Rechtliche und technische Regeln

Zunächst ein Abriss über die einschlägigen rechtlichen und technischen Regelungen hinsichtlich Ladungssicherung, Überladung und Abmessungen:

3.1. *Zu beachtende technische und rechtliche Regeln bzgl. Ladungssicherung*

§ 22 I StVO -- Richtlinie VDI 2700 -- EN 12195 Teil 1

Rechtlicher Dreh- und Angelpunkt der Ladungssicherung ist § 22 I StVO. Dieser lautet:

§ 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 herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

§ 22 StVO regelt mithin die Meßlatte, der eine Ladungssicherung gerecht werden muss. Die Ladungssicherung muss so ausgestaltet sein, dass die Ladung selbst bei einer Vollbremsung sowie plötzlichen Ausweichbewegungen weder verrutscht, noch umfällt, noch hin- und herrollt, herab fällt oder auch nur Lärm erzeugt.

Klargestellt wird in § 22 StVO ausdrücklich, dass die anerkannten Regeln der Technik zu beachten sind. Mit diesen anerkannten Regeln der Technik kommt die VDI-Richtlinie 2700 sowie die Richtlinie EN 12195 Teil 1 ins Spiel. In diesen Richtlinien ist die anerkannte Technik der Ladungssicherung dokumentiert. Die Lektüre dieser Richtlinien sei jedem empfohlen, der auch nur halbwegs regelmäßig Ladung in Kraftfahrzeugen transportiert.

Nicht nur der Vollständigkeit halber sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass § 22 StVO nicht nur für Ladung auf LKWs gilt, sondern auf jede Art des Ladungstransportes Anwendung findet. Dies beispielsweise auch

dann, wenn der Ladungstransport mit geschlossenen Transportern erfolgt. § 22 StVO ist auch auf den privaten Bereich anwendbar, beispielsweise auch dann, wenn vom Baumarkt dort gekaufte Materialien im geliehenen PKW-Anhänger nach Hause transportiert werden.

In diesen Richtlinien wird zwischen kraftschlüssiger und formschlüssiger Ladungssicherung unterschieden. Die kraftschlüssige Ladungssicherung wird durch Niederzurren der Ladung auf der Ladefläche gewährleistet. Das Niederzurren erfolgt regelmäßig mittels Zurrgurten oder Zurrketten und führt dazu, dass die Ladung durch die Aufpressung auf die Ladefläche ihre Reibungskraft deutlich erhöht und dadurch letztlich ein Verrutschen verhindert wird. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Verwendung von Reibwert erhöhenden Unterlagen, sogenannten Antirutschmatten. Um diese Erhöhung des Reibwertes zu erreichen müssen jedoch tatsächlich Antirutschmatten Verwendung finden, das Unterlegen von zerschnittenen Förderbändern erreicht keine Reibwert erhöhende Wirkung.

Um den notwendigen Kraftschluss herzustellen sind unabhängig von der Berechnung der Ladungssicherung zwei Sicherungsmittel zu verwenden. Die Berechnung der erforderlichen Ladungssicherung berücksichtigt das Ladungsgewicht, den vertikalen Zurrwinkel der verwendeten Zurrgurte, den Gleitreibwert, den Beschleunigungsfaktor sowie den sogenannten Übertragungsbeiwert.

Im Internet sind einschlägige Berechnungsprogramme zur Überprüfung der Ladungssicherung zu finden und zwar unter:

<http://ladungssicherung.lasiprofi.de/de/niederzurren.html>

<http://ladungssicherung.lasiprofi.de/de/diagonalzurren.html>

Unter Verwendung dieser Berechnungsprogramme lassen sich zumindest die größten Fehler der Ladungssicherung vermeiden.

Die eigentlichen Parameter, um die Berechnung der Ladungssicherung durchzuführen, können den Liefer- und Ladescheinen – dort insbesondere das Gewicht – entnommen werden. Der Gleitreibwert kann den technischen Daten der Antirutschmatte entnommen werden, die Angaben zum Zurrmittel befinden sich auf einem Aufnäher, der auf den Spanngurten aufgenäht sein sollte. Sofern sie Spanngurte vorliegen

haben, die keinen Aufnäher tragen hier die dringende Empfehlung: Finger weg! Derartige Spanngurte dürfen in Deutschland nicht gehandelt werden.

Neben der Möglichkeit zur Ladungssicherung durch Kraftschluss besteht die Möglichkeit der formschlüssigen Ladungssicherung. Bei der formschlüssigen Ladungssicherung wird die Ladung entweder durch bündiges lückenloses Verladen oder mittels Schräg- oder Diagonalzurrung sowie Kopf- oder Buchtlatschung gesichert. Laienhaft formuliert könnte man sagen, die Ladung wird auf dem LKW eingeklemmt. Zu beachten ist jedoch, dass eine alleinige Ladungssicherung durch Formschluss ohne weiteres Niederzurren nur dann zulässig ist, wenn der Fahrzeugaufbau eine entsprechende Stabilität aufweist, um die auftretenden Kräfte aufzunehmen. Nach VDI 2700 sind 80 % des Ladungsgewichtes nach vorne zu sichern, wobei der Stirnwand des Fahrzeugaufbaus eine besondere Bedeutung zukommt. Auch die Seitenwände des Aufbaus dürfen bei formschlüssiger Ladungssicherung nicht außer Acht gelassen werden. Eine einfache Schiebeplane reicht dafür sicherlich ebenso wenig aus, wie einige in die Stangenkonstruktion eingesteckte Holzbretter. Diese sorgen wohl nur dafür, dass die Plane des LKWs nicht wegfliegt. Mit einer Ladungssicherung haben diese Bauteile des LKWs nun wirklich nichts zu tun.

3.2. Zu beachtende technische und rechtliche Regeln bzgl. Überladung

§ 34 StVZO – zu beachten: Nicht bloß zulässiges Gesamtgewicht zu beachten, auch Achslast, Anhängelast, evtl. Stützlast

Dreh- und Angelpunkt der zu beachtenden rechtlichen Regeln hinsichtlich der Frage der Überladung ist in § 34 StVZO zu sehen. Dieser lautet:

3.3. § 34^{[1] [2]} Achslast und Gesamtgewicht

(1) Die Achslast ist die Gesamtlast, die von den Rädern einer Achse oder einer Achsgruppe auf die Fahrbahn übertragen wird.

(2) Die technisch zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und nachstehender Vorschriften nicht überschritten werden darf:

§ 36	(Bereifung und Laufflächen);
§ 41 Abs. 11	(Bremsen an einachsigen Anhängern und zweiachsigen Anhängern mit einem Achsabstand von weniger als 1,0 m).

²Das technisch zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und nachstehender Vorschriften nicht überschritten werden darf:

§ 35	(Motorleistung);
§ 41 Abs. 10 und 18	(Auflaufbremse);
§ 41 Abs. 15 und 18	(Dauerbremse).

(3) ¹Die zulässige Achslast ist die Achslast, die unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 1 und des Absatzes 4 nicht überschritten werden darf. ²Das zulässige Gesamtgewicht ist das Gewicht, das unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Absatzes 2 Satz 2 und der Absätze 5 und 6 nicht überschritten werden darf. ³Die zulässige Achslast und das zulässige Gesamtgewicht sind beim Betrieb des Fahrzeugs und der Fahrzeugkombination einzuhalten.

(4) ¹Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern mit Luftreifen oder den in § 36 Abs. 3 für zulässig erklärten Gummireifen – ausgenommen Straßenwalzen – darf die zulässige Achslast folgende Werte nicht übersteigen:

1.	Einzelachslast		
	a)	Einzelachsen.....	10,00 t
	b)	Einzelachsen (angetrieben).....	11,50 t
	c)	<i>aufgehoben</i>	
2.	Doppelachslast von Kraftfahrzeugen unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast		
	a)	Achsabstand weniger als 1,0 m.....	11,50 t
	b)	Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m.....	16,00 t
	c)	Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m.....	18,00 t
	d)	Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anlage XII ausgerüstet ist oder jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und dabei die höchstzulässige Achslast von 9,50 t je Achse nicht überschritten wird.....	19,00 t;
3.	Doppelachslast von Anhängern unter Beachtung der Vorschriften für die Einzelachslast		
	a)	Achsabstand weniger als 1,0 m.....	11,00 t
	b)	Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m.....	16,00 t
	c)	Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m.....	18,00 t
	d)	Achsabstand 1,8 m oder mehr.....	20,00 t
	e)	<i>aufgehoben</i>	
4. ^[3]	Dreifachachslast unter Beachtung der Vorschriften für die Doppelachslast		
	a)	Achsabstände nicht mehr als 1,3 m.....	21,00 t
	b)	Achsabstände mehr als 1,3 m und nicht mehr als 1,4 m.....	24,00 t.

²Sind Fahrzeuge mit anderen Reifen als den in Satz 1 genannten versehen, so darf die Achslast höchstens 4,00 t betragen.

(5) Bei Kraftfahrzeugen und Anhängern – ausgenommen Sattelanhänger und Starrdeichselanhänger (einschließlich Zentralachsanhänger) – mit Luftreifen oder den in § 36 Abs. 3 für zulässig erklärten Gummireifen darf das zulässige Gesamtgewicht unter Beachtung der Vorschriften für die Achslasten folgende Werte nicht übersteigen:

1.	Fahrzeuge mit nicht mehr als 2 Achsen Kraftfahrzeuge und Anhänger jeweils.....	18,00 t;
2.	Fahrzeuge mit mehr als 2 Achsen – ausgenommen Kraftfahrzeuge nach Nummern 3 und 4 –	
	a) Kraftfahrzeuge.....	25,00 t
	b) Kraftfahrzeuge mit einer Doppelachslast nach Absatz 4 Nr. 2 Buchstabe d.....	26,00 t
	c) Anhänger.....	24,00 t
	d) Kraftomnibusse, die als Gelenkfahrzeuge gebaut sind.....	28,00 t;
3.	Kraftfahrzeuge mit mehr als 3 Achsen – ausgenommen Kraftfahrzeuge nach Nummer 4 –	
	a) Kraftfahrzeuge mit 2 Doppelachsen, deren Mitten mindestens 4,0 m voneinander entfernt sind.....	32,00 t
	b) Kraftfahrzeuge mit 2 gelenkten Achsen und mit einer Doppelachslast nach Absatz 4 Nr. 2 Buchstabe d und deren höchstzulässige Belastung, bezogen auf den Abstand zwischen den Mitten der vordersten und der hintersten Achse, 5,00 t je Meter nicht übersteigen darf, nicht mehr als.....	32,00 t;
4.	Kraftfahrzeuge mit mehr als 4 Achsen unter Beachtung der Vorschriften in Nummer 3.....	32,00 t.

(5a) ^[4] Abweichend von Absatz 5 gelten für die zulässigen Gewichte von Kraftfahrzeugen nach § 30a Abs. 3 die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen.

(6) Bei Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) darf das zulässige Gesamtgewicht unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten, Anhängelasten und Einzelfahrzeuge folgende Werte nicht übersteigen:

1.	Fahrzeugkombinationen mit weniger als 4 Achsen.....	28,00 t;
2.	Züge mit 4 Achsen zweiachsiges Kraftfahrzeug mit zweiachsigem Anhängern.....	36,00 t;
3.	zweiachsige Sattelzugmaschine mit zweiachsigem Sattelanhänger	
	a) bei einem Achsabstand des Sattelanhängers von 1,3 m und mehr.....	36,00 t
	b) bei einem Achsabstand des Sattelanhängers von mehr als 1,8 m, wenn die Antriebsachse mit	38,00 t

		Doppelbereifung und Luftfederung oder einer als gleichwertig anerkannten Federung nach Anlage XII ausgerüstet ist.....	
	c)	<i>aufgehoben</i>	
4.		andere Fahrzeugkombinationen mit vier Achsen	
	a)	mit Kraftfahrzeug nach Absatz 5 Nr. 2 Buchstabe a.....	35,00 t
	b)	mit Kraftfahrzeug nach Absatz 5 Nr. 2 Buchstabe b.....	36,00 t;
5.		Fahrzeugkombinationen mit mehr als 4 Achsen.....	40,00 t;
6.		Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus dreiachsiger Sattelzugmaschine mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr im Sinne der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 368 S. 38) einen ISO-Container von 40 Fuß befördert.....	44,00 t.

(7) ¹Das nach Absatz 6 zulässige Gesamtgewicht errechnet sich

- 1.bei Zügen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Anhängers,
 - 2.bei Zügen mit Starrdeichselanhängern (einschließlich Zentralachsanhängern) aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte des ziehenden Fahrzeugs und des Starrdeichselanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert
 - a)der zulässigen Stützlast des ziehenden Fahrzeugs oder
 - b)der zulässigen Stützlast des Starrdeichselanhängers, bei gleichen Werten um diesen Wert,
 - 3.bei Sattelkraftfahrzeugen aus der Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Sattelzugmaschine und des Sattelanhängers, vermindert um den jeweils höheren Wert
 - a)der zulässigen Sattellast der Sattelzugmaschine oder
 - b)der zulässigen Aufliege last des Sattelanhängers, bei gleichen Werten um diesen Wert.
- ²Ergibt sich danach ein höherer Wert als

- 28,00 t (Absatz 6 Nr. 1),
- 36,00 t (Absatz 6 Nr. 2 und Nr. 3 Buchstabe a und Nr. 4 Buchstabe b),
- 38,00 t (Absatz 6 Nr. 3 Buchstabe b),
- 35,00 t (Absatz 6 Nr. 4 Buchstabe a),
- 40,00 t (Absatz 6 Nr. 5) oder
- 44,00 t (Absatz 6 Nr. 6),

so gelten als zulässiges Gesamtgewicht 28,00 t, 36,00 t, 38,00 t, 35,00 t, 40,00 t bzw. 44,00 t.

(8) Bei Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagenzügen darf das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht weniger als 25 vom Hundert des Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen.

(9) ⁵¹ Der Abstand zwischen dem Mittelpunkt der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und dem Mittelpunkt der ersten Achse seines Anhängers muss mindestens 3,0 m, bei Sattelkraftfahrzeugen und bei land- und forstwirtschaftlichen Zügen sowie bei Zügen, die aus einem Zugfahrzeug und Anhänger-Arbeitsmaschinen bestehen, mindestens 2,5 m betragen.² Dies gilt nicht für Züge, bei denen das zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs nicht mehr als 7,50 t oder das des Anhängers nicht mehr als 3,50 t beträgt.

(10) ⁶¹ Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern, einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,50 t, die Teil einer fünf- oder sechsachsigen Fahrzeugkombination sind, müssen im grenzüberschreitenden Verkehr mit den EG-Mitgliedstaaten und den anderen Vertragsstaaten des

Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum außerdem den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bedingungen entsprechen.

(11) ^[7] Für Hubachsen oder Lastverlagerungsachsen sind die im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen anzuwenden.

Eine einfache Hilfestellung bei der Frage der Einhaltung von Gesamtgewicht, Achslasten, Stützlast der Anhängerkupplung sowie Anhängelast bietet die Zulassungsbescheinigung Teil I des benutzten Fahrzeuges (sowohl des Zugfahrzeuges als auch des Anhängers). Unter Ziffer 7 und 8 werden in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 die jeweiligen Achslasten angegeben. Unter Ziffer O.1 und O.2 die zulässige Anhängelast sowie unter Ziffer F.1 und F.2 das zulässige Gesamtgewicht.

Eben solche Angaben finden sich in der Zulassungsbescheinigung Teil I von Anhängern. Hierbei handelt es sich um die Angaben zum jeweiligen Fahrzeug. In § 34 IV finden sich hinsichtlich der Achslast die maximal zulässigen Werte, die keinesfalls überschritten werden dürfen, in § 34 V und VI die Maximalangaben zum zulässigen Gesamtgewicht, die keinesfalls überschritten werden dürfen.

Auch diese Angaben gelten nicht nur für den gewerblichen Güterkraftverkehr, sondern auch für private Transporte.

3.4. Zu beachtende rechtliche Regeln bzgl. Abmessung

Dreh- und Angelpunkt der rechtlichen Bewertung ist hier § 22 II – V StVO.
Diese lauten:

3.5. § 22 ^[1] Ladung

(1) ¹Die 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. ²Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

(2) ¹Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 m und nicht höher als 4 m sein. ²Fahrzeuge, 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 m sein. ³Sind sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen, dürfen sie samt Ladung höher als 4 m sein. ⁴Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,6 m sein.

(3) ¹Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,5 m nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen über das ziehende Fahrzeug hinausragen. ²Im 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) ¹Nach hinten darf die Ladung bis zu 1,5 m hinausragen, jedoch bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3 m; die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zurückgelegten Wegstrecken werden nicht berücksichtigt. ²Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20,75 m sein. ³Ragt das äußerste Ende der Ladung mehr als 1 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens

Autor: RA Dr. Jur. Götz Knoop
www.LKW-Recht.eu, info@knoop.de
Tel: 0049 (0)2941 / 3046

Copyright liegt beim Autor

- 1.eine hellrote, nicht unter 30 x 30 cm große, durch eine Querstange auseinandergehaltene Fahne,
- 2.ein gleich großes, hellrotes, quer zur Fahrtrichtung pendelnd aufgehängtes Schild oder
- 3.einen senkrecht angebrachten zylindrischen Körper gleicher Farbe und Höhe mit einem Durchmesser von mindestens 35 cm.

⁴Diese Sicherungsmittel dürfen nicht höher als 1,5 m über der Fahrbahn angebracht werden.⁵Wenn nötig (§ 17 Abs. 1), ist mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anzubringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm.

(5) ¹Ragt 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 Abs. 1), kenntlich zu machen, und zwar seitlich höchstens 40 cm von ihrem Rand und höchstens 1,5 m über der Fahrbahn nach vorn durch eine Leuchte mit weißem, nach hinten durch eine mit rotem Licht. ²Einzelne Stangen oder Pfähle, waagrecht liegende Platten und andere schlecht erkennbare Gegenstände dürfen seitlich nicht hinausragen.

Die dort definierten Maximalgrenzen sind peinlich genau einzuhalten, da bei den Ordnungsbehörden, insbesondere Polizei und BAG die Untersagung der Weiterfahrt auch bei nur geringen Überschreitungen durchaus an der Tagesordnung ist.

3.6. Verantwortliche Personen

Hinsichtlich der Frage, wem gegenüber bei einem Verstoß gegen die vorstehenden bezeichneten Regeln bzgl. Überladung, Abmessung, Ladungssicherung vorgegangen werden kann ist im Folgenden die Möglichkeit gegenüber Fahrer, Halter und Verloader dargestellt. Um das Ergebnis vorweg zu nehmen: alle drei müssen mit einer Verantwortlichkeit und einer entsprechenden Buße rechnen.

3.6.1. Fahrer

Die Verantwortlichkeit des Fahrers ergibt sich aus:

- § 23 StVO hinsichtlich der Ladungssicherung,
- § 69a III 4 StVZO hinsichtlich der Überladung,
- § 23 StVO hinsichtlich der Abmessungen.

3.6.2. Halter

Die Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters ergibt sich aus:

- § 31 II StVZO, sowohl hinsichtlich Ladungssicherung, als auch Überladung und Abmessungen.

Bei der Haftung des Halters ist zu beachten, dass dieser nicht in all den Fällen „automatisch“ mithaftet, in denen auch der Fahrer haftet. Die

Haftung des Halters greift „nur“ ein, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass ein Verstoß vorliegt.

Dies führt beispielsweise bei Haltern von Mietfahrzeugen dazu, dass sie in aller Regel für mangelnde Ladungssicherung nicht haften, da ihnen typischerweise nicht bekannt ist, wie und auf welchem Wege das gemietete Fahrzeug genutzt wird. Anders ist es dann, wenn der Halter – zumeist personengleich als Eigentümer – die Durchführung einer bestimmten Fahrt anordnet und dafür einen Arbeitnehmer als Fahrer einsetzt. In diesem Fall ist er selbstverständlich verantwortlich. Die Verantwortlichkeit kann sich auch durch die entsprechende Disposition ergeben.

Jedoch dann, wenn der Halter des Fahrzeuges darlegen kann, dass die von ihm vorgenommene Disposition - also die Planung der Fahrtroute und der aufzunehmenden Ladung - so vorgenommen wurde, dass es eigentlich nicht zu einer Überladung hätte kommen dürfen, hat er eine Chance, seinen Kopf aus der Schlinge zu ziehen.

3.6.3. Verlader, sowie Betriebsinhaber

Die Verantwortlichkeit des Verladers ergibt sich aus:

- § 9, 130 OWiG sowohl hinsichtlich Ladungssicherung, als auch Überladung und Abmessungen

Die Verantwortlichkeit des Betriebsinhabers ergibt sich aus:

- § 130 OWiG sowohl hinsichtlich Ladungssicherung, als auch Überladung und Abmessungen

Im Hinblick auf die Verantwortlichkeit des Verladers werden häufig Verträge vorgelegt, welche die Durchführung der Ladungssicherung in den Verantwortungsbereich des Spediteurs verschieben. Solche Verträge können nach § 412 HGB durchaus abgeschlossen werden, haben aber lediglich zivilrechtliche Auswirkung. Hinsichtlich der Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften verbleibt es beim §§ 9, 130 OWiG. Nach diesen Regelungen hat der Betriebsinhaber/Geschäftsführer eine Kontrollfunktion. Er muss Aufsichtsmaßnahmen durchführen und setzt sich einer Haftung aus, wenn er diese Aufsichtsmaßnahmen vorsätzlich oder fahrlässig nicht durchführt.

Sofern die Durchführung der Aufsichtsmaßnahmen delegiert werden – was gemäß § 9 OWiG durchaus möglich ist – tritt an die Stelle der Haftung des Betriebsinhabers/Geschäftsführers zunächst der Verlader, der mit der Durchführung der Kontrollaufgaben beauftragt wurde. Mit einer solchen Delegation der Aufsichtsmaßnahme kann sich der Geschäftsführer/Betriebsinhaber jedoch nicht vollständig aus der straßenverkehrsrechtlichen Haftung ziehen. Er muss vielmehr die Person kontrollieren, die er mit der Durchführung der Aufsichtsmaßnahmen beauftragt hat.

Die Anwendbarkeit der §§ 9 und 130 OWiG ist vom OLG Celle in einer Entscheidung vom 28.02.2007 bestätigt. Gegen dieses Urteil wurde Verfassungsbeschwerde eingelegt. Diese Verfassungsbeschwerde wurde durch Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 28.11.2007 nicht zur Entscheidung angenommen, weshalb die vorangegangene Entscheidung des OLG Celle rechtskräftig und damit das Maß der Dinge ist.

3.7. Folgen der Überladung seitens staatlicher Hoheit (Ordnungswidrigkeiten – Straftaten Untersagung der Weiterfahrt)

Als Folgen für eine unzureichende Ladungssicherung/Überladung und falsche Abmessungen greift zunächst der Bußgeldkatalog mit den dort vorgesehenen Regelsätzen, im Folgenden angegeben.

Bei diesen Regelsätzen ist zu beachten, dass dort die Regelbuße für die fahrlässige Begehung einer Ordnungswidrigkeit dargestellt ist. Dann, wenn der Vorwurf sich nicht auf Fahrlässigkeit, sondern auf Vorsatz konkretisiert, ist in der Regel mit einer Verdoppelung zu rechnen.

Ein Vorsatz liegt insbesondere dann vor, wenn jemand doppelt in eine Kontrolle kommt, also von Polizeibeamten bei einer ersten Kontrolle auf die fehlende Vorschriftsmäßigkeit hingewiesen wird, diesen Hinweis ignoriert und dann bei einer zweiten Kontrolle der gleichen Fahrt erneut erwischt wird.

Hinsichtlich der Person des Verladers/Geschäftsführers fällt auf, dass diese Person in den Bußgeldkatalog-Auflistungen nicht ausdrücklich

genannt ist. Die Ahndung wird daher regelmäßig am Grundtatbestand orientiert, was zu einer Buße von 50,00 € und einem Punkt (bei fahrlässiger Begehung) führt.

3.7.1. OWI – Bußgeldkatalog – Ladungssicherung

LfdNr 102 ff BKat

BKat-Nr. *)	Delikt	Punkte	FaP-Kategorie **)	Regelsatz EURO	
102 102.1	Ladung oder Ladeeinrichtung nicht verkehrssicher verstaut oder gegen Herabfallen nicht besonders gesichert bei <u>Lastkraftwagen</u> oder <u>Kraftomnibussen</u>	1 P	B	50	
102.1.1	... mit Gefährdung	3 P	B	75	
102.2.1	bei anderen <u>Kraftfahrzeugen</u> ... mit Gefährdung	3 P	B	50	
104	Fahrzeug geführt, dessen Höhe zusammen mit der Ladung mehr als 4,20 m betrug	1 P	B	40	

3.7.2. OWI – Bußgeldkatalog – Überladung

LfdNr 198 ff BKat iVm Tabelle 3 BKat

BKat-Nr. *)	Delikt	Punkte	FaP-Kategorie **)	Regelsatz EURO	<u>Fahrverbot</u>
198	<u>Kraftfahrzeug</u> , Anhänger oder Fahrzeugkombination in Betrieb genommen, obwohl die zulässige Achslast, das zulässige Gesamtgewicht oder die zulässige Anhängelast				

BKat-Nr. ¹⁾	Delikt	Punkte	FaP-Kategorie ²⁾	Regelsatz EURO	Fahrverbot
	hinter einem Kraftfahrzeug überschritten war bei Kraftfahrzeugen über 7,5 t oder Kraftfahrzeugen mit Anhänger über 2 t Überschreitung um mehr als				
198.1.2	5 Prozent	1 P	B	80	nein
198.1.3	10 Prozent	1 P	B	110	nein
198.1.4	15 Prozent	1 P	B	140	nein
198.1.5	20 Prozent	3 P	B	190	nein
198.1.6	25 Prozent	3 P	B	285	nein
198.1.7	30 Prozent	3 P	B	380	nein
	Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme als Halter in diesen Fällen, Überschreitung um mehr als				
199.1.2	5 Prozent	1 P	B	140	nein
199.1.3	10 Prozent	3 P	B	235	nein
199.1.4	15 Prozent	3 P	B	285	nein
199.1.5	20 Prozent	3 P	B	380	nein
199.1.6	25 Prozent	3 P	B	425	nein
	Kraftfahrzeug, Anhänger oder Fahrzeugkombination in Betrieb				

BKat-Nr. ^{*)}	Delikt	Punkte	FaP-Kategorie ^{**)}	Regelsatz EURO	<u>Fahrverbot</u>
	genommen, obwohl die zulässige Achslast, das zulässige Gesamtgewicht oder die zulässige Anhängelast hinter einem Kraftfahrzeug überschritten war bei Kraftfahrzeuge n bis 7,5 t Inbetriebnahme, Anordnen oder Zulassen der Inbetriebnahme, Überschreitung um mehr als				
198.2.4	20 Prozent	3 P	B	95	nein
198.2.5	25 Prozent	3 P	B	140	nein
199.2.6	30 Prozent	3 P	B	235	nein

3.7.3. OWI – Bußgeldkatalog – Abmessungen

LfdNr 192, 193 BKat

BKat-Nr. ^{*)}	Delikt	Punkte	FaP-Kategorie ^{**)}	Regelsatz EURO	<u>Fahrverbot</u>
192	<u>Kraftfahrzeug</u> , Anhänger oder Fahrzeugkombination in Betrieb genommen, obwohl die höchstzulässige Breite, Höhe oder Länge überschritten war	1 P	B	50	nein

BKat-Nr. ^{*)}	Delikt	Punkte	FaP-Kategorie ^{**)}	Regelsatz EURO	<u>Fahrverbot</u>
193	... als Halter die Inbetriebnahme angeordnet oder zugelassen	1 P	B	75	nein

3.7.4. Untersagung der Weiterfahrt

Sowohl bei gewerblichem Kraftverkehr, als auch bei allen anderen Verkehrsteilnehmern kann die Weiterfahrt untersagt werden. Die Ermächtigungsgrundlage ist jedoch beim gewerblichen Kraftverkehr eine andere, als bei allen anderen Verkehrsteilnehmern. Die Ermächtigungsgrundlagen sind zu finden in:

- § 13, 11 GüKG bei gewerblichem Kraftverkehr
- § 44 Abs. 2 StVO i.V.m. § 36 StVO, bei anderen Verkehrsteilnehmern

Die Voraussetzungen sind im Wesentlichen identisch.

Die etwas speziellere Vorschrift beim gewerblichen Güterkraftverkehr nach dem Güterkraftverkehrsgesetz erfordert eine Erforderlichkeit zur Wahrnehmung der Aufgaben, welche dem Bundesamt für gewerblichen Kraftverkehr zugeordnet sind, wozu gemäß § 11 GüKG auch die Überwachung der Ladungssicherung, der Lasten und Abmessungen zählt. Voraussetzung ist jedoch eine Erforderlichkeit. Die Untersagung der Weiterfahrt muss für die Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlich sein. Die Beamten müssen also ein pflichtgemäßes Ermessen ausüben. Dann, wenn andere, weniger einschneidenden Maßnahmen die Wahrnehmung der Aufgaben ebenso sicherstellen, darf es nicht zur Untersagung der Weiterfahrt kommen.

Bei allen anderen Verkehrsteilnehmern ist nicht das Güterkraftverkehrsgesetz einschlägig, weshalb auf die „Generalklauseln“ der StVO zurück gegriffen wird. Gemäß § 44 II StVO ist die Polizei befugt,

zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs vorläufige Maßnahmen zu treffen.

Zu diesen vorläufigen Maßnahmen zählt sicherlich auch eine Untersagung der Weiterfahrt, wobei auch hier ein pflichtgemäßes Ermessen ausgeübt werden muss. Auch hier gilt, dass dann, wenn weniger einschneidende Maßnahmen ausreichend sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten, die Weiterfahrt nicht untersagt werden darf.

So ist die Anordnung der Maßnahme eines Umladens im Sinne einer anderen Ladungsverteilung sicherlich eine weniger eingreifende Maßnahme, als die Anordnung, die Weiterfahrt grundsätzlich zu unterlassen. Dann, wenn eine andere Ladungsverteilung zur Wiederherstellung der erforderlichen Sicherheit des Straßenverkehrs genügt, darf keine Untersagung der Weiterfahrt ausgesprochen werden. Dies ist beispielsweise bei der Überschreitung von Achslasten denkbar und der Auflage, die Ladung so anders zu verteilen, dass sie andere Achsen belastet. Ggf. kommt ein solches Umladen auch bei der Überschreitung von Abmessungen in Betracht.

3.7.5. Strafrechtliche Folgen

Auch strafrechtliche Folgen bei der fehlenden Einhaltung der Vorschriften über Ladungssicherung, Abmessungen und Gewichten sind denkbar, nämlich dann, wenn es zu einem Unfall kommt, bei dem Menschen verletzt oder gar getötet werden.

Sofern dann die fehlende Einhaltung der Vorschriften über Ladungssicherung, Abmessungen und Gewichten mit ursächlich für die Verletzung oder Tötung eines Menschen ist, drohen auch Strafverfahren.

Nicht nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass derartige Strafverfahren auch bei anderen Verkehrsverstößen, beispielsweise im Hinblick auf Geschwindigkeit, Abstand etc. drohen, wenn die fehlende Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften (mit) ursächlich für die Verletzung oder Tötung eines Menschen ist.

Dann, wenn ein Fahrer sich in besonderer Energie über die Vorschriften hinwegsetzt und er die Verletzung oder gar Tötung eines Menschen

billigend in Kauf nimmt, kommt nicht nur die Anwendung der Vorschriften über die jeweils fahrlässige Tatbegehung, sondern auch die Anwendung über die Vorschriften der vorsätzlichen Tatbegehung in Betracht, was dann typischerweise mit einer entsprechend höheren Strafe geahndet wird.

- §§ 223, 229 StGB (fahrlässige) Körperverletzung
- § 212 StGB Totschlag, bzw § 222 StGB fahrlässige Tötung

Besondere Bedeutung sollte man in diesem Zusammenhang dem § 69 StGB schenken. Danach wird einem Fahrer bei Begehung einer Straftat in Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges die Fahrerlaubnis dann entzogen, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

Zwar zählen die Einhaltung der Vorschriften über Ladungssicherung, Abmessungen und Gewichte nicht zu den Tatbeständen, in denen regelmäßig der Führerschein entzogen wird. Gleichwohl droht der Entzug der Fahrerlaubnis. Zwar muss der Richter darlegen, dass sich aus dem Verhalten die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt. Dann, wenn ein Fahrer beispielsweise überhaupt keinen Gedanken an Ladungssicherung verschwendet hat dürfte diese Begründung einem Richter durchaus leicht fallen.

§ 315 c StGB Straßenverkehrsgefährdung

Letztlich sei noch der Hinweis gestattet, dass der Straftatbestand der Straßenverkehrsgefährdung gemäß § 315 StGB bei Ladungssicherung, Abmessung und Gewichten nicht einschlägig ist. Diese Vorschriften zählen nicht zu den Regelverstößen, welche nach dem abschließenden Wortlaut des § 315 c StGB eine Straßenverkehrsgefährdung darstellen.

3.8. Zivilrechtliche Folgen:

Letztlich sei noch der Hinweis gestattet, dass eine unzureichende Ladungssicherung auch zivilrechtliche Folgen haben kann.

Besonders einschlägig ist der Schadenersatzanspruch. Dieser greift, wenn durch eine unzureichende Ladungssicherung eine Schädigung des Transportgutes verursacht wird.

Näheres Dazu finden Sie in meinem e-Book „Grundzüge des Transportrechtes“ auf der Webseite www.lkw-recht.eu.

3.9. Weiterführende Links

Ladungssicherung:

www.ladungssicherung.de

www.lasi.biz

Berechnungsprogramme zur Ladungssicherung:

<http://ladungssicherung.lasiprofi.de/de/niederzurren.html>

<http://ladungssicherung.lasiprofi.de/de/diagonalzurren.html>

Aktueller Bußgeldkatalog aus verlässlicher Quelle:

http://www.kba.de/cln_033/nn_124736/DE/Punktsystem/Punktecatalog/punktecatalog_node.html?nnn=true