

## **Stellungnahme des Königsberger Ladungssicherungskreis e.V. zur Veröffentlichung der DIN EN 12195-1:2010**

**Die neue Norm DIN EN 12195-1:2010 soll eine Weiterentwicklung auf europäischer Ebene sein. Vorhandene Sicherheitsfaktoren und Sicherungswerte werden jedoch ohne Nennung einer physikalischen Begründung verändert bzw. abgesenkt. Einer Veränderung, die die Anwendbarkeit der Normen verbessert und/oder die physikalischen Zusammenhänge besser interpretiert, steht der KLSK grundsätzlich offen gegenüber. Die in dieser revidierten Norm vorgenommenen Veränderungen haben aber eine Absenkung des Sicherheitsniveaus zur Folge, die physikalisch unbegründet und somit falsch sind.**

**Der KLSK e. V. begrüßt eine Reduktion von Sicherungsaufwendungen, sofern sie nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit geht, sondern auf Innovationen beruht, die Sicherungsmaßnahmen vereinfachen und deren Effizienz steigern. Das schlichte Absenken der Sicherungsqualität unter dem Deckmantel einer europäischen Vereinheitlichung erweist der europäischen Idee einen sogenannten „Bärendienst“. Europäische Normen müssen zukunftsweisend, modern und vor allem sicher sein. Die hier gezeigte Reduktion von Sicherheit erweckt den Anschein eines ökonomischen Kniefalls vor der Sicherheit, die der KLSK grundlegend und mit Nachdruck ablehnt. Unsichere Ladung kann nicht die Basis eines gemeinsamen europäischen Sicherheitsgedankens auf europäischen Straßen sein.**

Bereits in der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung von 1934 sagte der § 30 etwas zum Thema Ladungssicherung. Im Absatz 1 hieß es: „Die Ladung eines Fahrzeugs muß so verstaut sein, daß sie niemanden schädigt, behindert oder belästigt.“

In der letzten kompletten Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die am 1. März 1971 in Kraft trat, wurde die Ladungssicherung im § 22 verankert. „Die Ladung sowie Spannketten, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen sind verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen und vermeidbares Lärmen besonders zu sichern.“ sagte dort der Absatz 1. Technische Weiterentwicklungen und eine höhere Sensibilität für das Thema Ladungssicherung führten zu einer Änderung der Formulierung des § 22 StVO im Jahr 2006. Aktuell lautet der Absatz 1 des § 22: „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.“

Diese anerkannten Regeln der Technik wiederum sind nicht zuletzt durch obergerichtliche Urteile in der Richtlinienreihe 2700 des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) einschließlich ihrer zugehörigen Blätter zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen bestimmt.

Dies ist auf die Richtlinienkompetenz des VDI zurückzuführen, denn er ist zur Herstellung technischer Regeln autorisiert. Erarbeitet werden diese Richtlinien unter Einbeziehung der erforderlichen Kompetenzen im Konsensverfahren. So sind im Laufe von mehr als 25 Jahren anerkannte Regeln der Technik entstanden, welche auch in europäischen Nachbarländern, wie zum Beispiel Österreich, bereits seit vielen Jahren als Ladungssicherungsgrundlage verwendet werden.

Auf Grundlage der bereits bestehenden VDI-Richtlinienreihe 2700 ist eine europäische Norm „Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen – Sicherheit – Teil 1: Berechnung von Zurrkräften; Deutsche Fassung EN 12195-1:2003“ erschienen, welche auch problemlos in Deutschland angewendet wurde. Die jetzige Revision dieser Norm ist aufgrund der „European

Best Practice Guidelines For Abnormal Road Transports“ durchgeführt worden, weil diese guidelines auf zwei Anhänge verweisen, nämlich IMO (International Maritime Organisation) und DIN EN 12195-1:2003. Dem Anwender wurde dabei überlassen, nach welchem Anhang er vorgehen wollte, was zu Problemen in der Anwendung führte. In den Anmerkungen zu den guidelines heißt es, daß diese nicht bindend im Sinne eines europäischen Rechtsaktes sowie einzelstaatliche Anforderungen an die Ladungssicherung (z.B. VDI-Richtlinien in Deutschland) zu berücksichtigen sind.

Leider führte die Revision der Norm nicht zu den erwarteten Ergebnissen. Im Gegenteil: jetzt gibt es noch größere Gegensätze zu den in Deutschland bestehenden anerkannten Regeln der Technik.

### **Die neue Norm im Detail**

Im Einzelnen sind folgende Inhalte der revidierten Norm nicht mit deutschen Sicherheitsanforderungen vereinbar (keine abschließende Aufzählung):

- die neue Fassung enthält keinen k-Wert mehr. Die Verringerung der Vorspannkraft auf der Gegenseite des Spannelementes wird damit nicht berücksichtigt.
- sie verfügt nicht mehr über einheitliche Faktoren und Werte für unterschiedliche Zurrarten bei Kippgefahr.
- es wird nicht mehr die dynamische Gleitreibung verwendet, sondern es werden zu hohe Reibungswerte ohne Toleranzangabe als Berechnungsgrundlage angesetzt.
- falls keine Tabellenreibwerte vorliegen, soll ein neuer, zu hoher Umrechnungsfaktor  $F_{\mu} = 0,75$  bis  $F_{\mu} = 1$  für das Direktzurren angewendet werden.
- der Nachweis zur Ladungssicherung soll anhand eines statischen Kippversuches, der den dynamischen Einfluß nicht berücksichtigt, erbracht werden können.
- für verschiedene Einflußfaktoren soll ein nicht angemessener und nicht ausreichend bemessener Sicherheitsbeiwert  $f_S=1,1$  bzw.  $f_S = 1,25$  verwendet werden.

Das durch diese Faktoren verringerte Sicherheitsniveau ist für den Königsberger Ladungssicherungskreis e.V. nicht akzeptabel. Ein Fortschritt im Bereich der Verkehrssicherheit – und genau dieses soll die revidierte Norm ja sein – muß zwingend einhergehen mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Eine neue Norm, die das vorhandene Sicherheitsniveau absenkt, ist nicht zu akzeptieren und hat ihre Existenzberechtigung verloren.

### **Recht versus Norm**

Die StVO als Wirkvorschrift nimmt im § 22 Bezug auf die VDI-Richtlinien als anerkannte Regeln der Technik. Deshalb ist es nicht ohne Weiteres möglich, nationales Recht durch Veröffentlichung einer nicht harmonisierten Norm (DIN EN 12195-1 fällt nicht unter die Maschinenrichtlinie) auszuhebeln.

In ihrem Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2006 / 2007 (BT-Drucksache 16/10230) äußert sich die Bundesregierung zu den Bestrebungen zur Vorschriftenangleichung bezüglich Ladungssicherung in Europa dahingehend, daß „das in Deutschland vorhandene hohe Niveau bei den Regelungen für die Ladungssicherung zu halten“ ist.

In ihrem Bericht zur Verkehrsministerkonferenz am 22. / 23. April 2009 in Erfurt stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) seine Position zum 4. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit der EG-Kommission unter anderem wie folgt dar: „–das Thema Betriebssicherheit von LKW durch angemessene Ladungssicherung mit dem Ziel behandelt wird, einheitliche Regelungen auf der Grundlage der höchsten in den Mitgliedsstaaten aufgestellten Anforderungen europaweit einzuführen und bis dahin das

Niveau der Ladungssicherung in den Staaten, die die höchsten Anforderungen stellen, auch für den Transitverkehr beizubehalten.“

Alle weitreichenden Pläne zur Reduzierung der Unfalltoten und der Verkehrsunfälle in Europa werden ad absurdum geführt, wenn man das vorhandene Sicherheitsniveau herunterschraubt und damit Gefahr läuft, die bisher erzielten Erfolge der Verkehrssicherheitsprogramme zu gefährden.

Der 48. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar unterstreicht diese Ansicht mit der Aussage des Arbeitskreises II „Neues EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 – 2020“ unter Punkt 5 „...Sicherstellung eines hohen Niveaus der Ladungssicherung im grenzüberschreitenden Verkehr.“

Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung des BMVBS vom 16. Dezember 2010, mit der es das BAG anweist, auch zukünftig nach den in Deutschland geltenden anerkannten Regeln der Technik, namentlich der Richtlinienreihe VDI 2700, zu kontrollieren, die einzig richtige Konsequenz.

## **Fazit**

Der KLSK e.V. unterstützt diese Entscheidung, da so der eingeschlagene Weg zur Verbesserung der Ladungssicherung und somit der Sicherheit auf den Straßen weitergegangen werden kann.

Auf diesem Weg sind im Rahmen der Richtlinien VDI 2700 gesonderte Blätter verankert, die zu einzelnen Ladegütern spezielle Lösungsansätze beschreiben. Zum Teil wurden diese auch in Praxisversuchen ermittelt und haben somit Hand und Fuß, weil sie gemeinsam mit der Industrie, oftmals auf Basis von Verladeanweisungen, erarbeitet wurden. Eine rein theoretisch aufgebautes Grundlagenwerk wie die DIN EN 12195-1:2010, das sich nur mit den Anforderungen und den allgemeinen Sicherungsverfahren befaßt, kann diese Spezialfälle nicht abdecken.

Mit dem Erlaß führt das BMVBS den eingeschlagenen Weg, einen Anstieg der Unfallzahlen aufgrund mangelhafter Ladungssicherung zu verhindern, konsequent fort und entspricht somit den oben genannten Vorgaben zur europaweiten Senkung der Unfallzahlen.

Zum Schluß sollte man sich einmal fragen, wie wohl ein Gericht urteilen würde, wenn es einen Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang und der Ursache mangelhafte Ladungssicherung zu verhandeln hätte, bei dem nach der „neuen Norm“ gesichert wurde und sich herausstellt, daß diese Sicherung nicht ausreichend war. Welcher Verantwortliche möchte sich vor Gericht die Frage stellen lassen: „War Ihnen nicht bekannt, daß es Vorschriften mit höherem Sicherheitsniveau gibt, die Sie hätten anwenden können?“

Die Revidierung einer bestehenden Norm darf nur zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. Jegliche Verschlechterung lehnt der KLSK e. V. ab.

gez. Manfred Sommer

Vorsitzender des Königsberger Ladungssicherungskreis e. V.

25. März 2011