

23.05.2010

Wenn die Wasserflasche zum Zementsack wird

Unzureichend gesicherte Ladung führt auf Deutschlands Straßen zu etwa 2 500 Unfällen pro Jahr

Martin Woldt

Die Legende vom geköpften Motorradfahrer ist ein über Jahrzehnte gern erzähltes Schauermärchen unter Autofahrern. Es handelt von einem Lkw-Kutscher, der auf der Autobahn von einem überholenden Motorrad in Panik versetzt wird. Denn dessen Fahrer ist ohne Kopf unterwegs. Nicht aus Vergesslichkeit wie dem Trucker mit Entsetzen klar wird. Beim Vorbeifahren war eine Blechplatte aus der Ladung des Lkw verrutscht und enthauptete den Biker von einer Sekunde auf die andere.

Was zunächst wie ein trefflicher Stammtischgrusel daherkommt, macht dem Autofahrer schnell neben manchem Lkw ein etwas mulmiges Gefühl. Erst recht wenn man von Autobahnpolizisten wie Manfred Sommer hört. Der weiß aus seinem Einsatzbereich, das ist die Autobahn um das bayerische Aschaffenburg, etwa von einem Unfall im vergangenen Jahr zu berichten weiß, bei dem eine ungesicherte Axt von der Ladefläche eines Lkw in der Frontscheibe eines nachfolgenden Fahrzeuges einschlug und den Autofahrer schwer verletzte.

Sommer ist Vorsitzender einer Vereinigung von in der Mehrzahl Autobahnpolizisten, die sich der Aufklärungsarbeit in puncto Ladungssicherheit verschrieben haben, und sich Königsberger Ladungssicherungskreises (KLSK) nennen. Nun kann man bei so vielen gleich gestrickten Männern die eine oder andere Latein-Stunde nicht ausschließen. Allerdings unterhält die KLSK eine Internetseite (www.klsk.info), die einem doch die Nackenhaare aufstellt, etwa beim Betrachten der Rubrik "Bild des Monats". Da laden die Autobahnwächter hoch, was sie während ihrer Einsätze mit ansehen müssen. Und demnach rutscht vom tonnenschweren Kran bis zur handlichen Ketchupflasche im Transportalltag so etliches von den Ladeplanken.

Nach Hochrechnungen der KLSK ereignen sich aufgrund von unzureichend gesicherter Ladung jedes Jahr etwa 2 500 Unfälle in Deutschland. Die Zahlen sind umstritten, weil solche ladungsbedingten Unfälle schwer zu erkennen sind. Der Polizist, der den Unfall aufnimmt, muss nämlich einschätzen, ob der Unfall die Ladung ins Rutschen brachte oder rutschende Ladung den Unfall verursachte. Das verlangt Expertenwissen und macht die Statistik in diesen Fragen unzuverlässig. Martin Orthen weiß von Untersuchungen der Autobahnpolizei in Köln, wonach sich in diesem Bereich im vergangenen Jahr mehr Lkw-Unfälle wegen mangelnder Ladungssicherung ereigneten als wegen unangepasster Geschwindigkeit oder ungenügender Sicherheitsabstände. Und sein Kollege Dirk Hartenberger von der Polizei in Rheinland-Pfalz kommt nach gezielter Analyse der bundesweiten Zahlen für das Jahr 2005 auf 51 745 Unfälle im Güterverkehr mit über 3,5 Tonnen Fracht, bei denen 1 158 Toten und knapp 9 000 Schwerverletzten zu beklagen waren. Laut Gesamtverband der Deutschen

Versicherer zeigen Kontrollen, dass etwa 70 Prozent aller Lkw-Ladungen nicht oder schlecht gesichert sind. "Nur ein bis zwei Prozent", sagt Sprecher Uwe Schieder, "macht es richtig, ein Teil macht irgendwas, davon das Meiste falsch, und der große Rest macht gar nichts."

Das mag die pointierte Beschreibung einer unbefriedigenden Situation sein, die sich allein durch das Anwachsen des Straßengüterverkehrs noch verschlechtern könnte. Bis zum Jahr 2020 wird er um ein Drittel anwachsen, prognostizieren die Experten. Da ist es dringend anzuraten, dass sich Trucker und Spediteure der auf der Ladefläche wirkenden Kräfte bewusst werden. Beispielsweise, dass sich die Ladung bei einem Auffahrunfall mit 50 km/h mit dem Vierzigfachen des Eigengewichts in Richtung Fahrer auf den Weg macht. Übrigens auch im Pkw, wo in einem solchen Fall die Wasserflasche zum Zementsack wird.