

FAHRERANWEISUNG

Ladungssicherung in KEP-Transportern

© Kadmy/fotolia

Die 10 wichtigsten Punkte

- 1.** Sie als Fahrzeugführer sind für die **korrekte Ladungssicherung verantwortlich!**
- 2.** Sie müssen die **Nutzlastangaben** Ihres Fahrzeugs kennen!
- 3.** Beachten Sie: **Sondereinrichtungen und Zubehör können die Nutzlast deutlich verringern.**
- 4.** Die **richtige Sicherungs- und Hilfsmittel** helfen Ihnen bei der Ladungssicherung – aber nur wenn sie korrekt eingesetzt werden!
- 5.** Sie müssen bei jeder Fahrzeugbeladung die **Lastverteilung beachten!**
- 6.** Die richtige Ladungssicherung schützt auch andere Verkehrsteilnehmer und vor allem Sie selbst vor Verletzungen.
- 7.** Die **Vollbremsung und das Ausweichmanöver** gehören zum **normalen Fahren** und sind damit Situationen mit denen **jederzeit gerechnet werden muss.**
- 8.** Prüfen Sie Fahrzeug und Ladung auf **Verkehrs- und Betriebssicherheit!**
- 9.** Machen Sie sich mit den **physikalischen Kräften** vertraut. Diese wirken bei jeder Fahrt auf die Ladung ein!
- 10.** **Sicherungsmittel müssen regelmäßig kontrolliert werden** und in einwandfreiem Zustand sein!



2.

© Marc02811/fotolia



5.

© Ian Amith/fotolia



8.

© Getty images/Stockphoto

Bestell-Nr. 13969

Diese Fahreranweisung wendet sich an Fahrer bei Unternehmen der Kurier-, Express- und Postdienste (KEP). Hier werden im Wesentlichen zwei sehr unterschiedliche Dinge transportiert: Pakete und Palettenware – so genanntes Stückgut. Briefbeförderungen werden in der folgenden Fahreranweisung nicht berücksichtigt.

1. Definitionen

Transporter sind Fahrzeuge bis 7,5 t zGM¹⁾

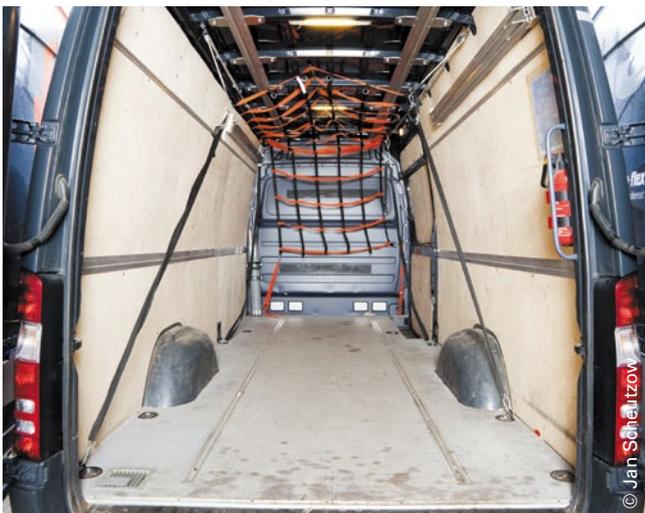
Es gibt keine eindeutige Definition der Fahrzeugkategorie **Transporter**. Volkswagen bezeichnet z.B. den T5 als **Transporter** (2,8 t zGM).

Wir schließen uns der Definition des VDI (Verein Deutscher Ingenieure) an, der in der Richtlinie zur Ladungssicherung 2700 Blatt 16 mit **Transporter** alle Fahrzeuge zur Güterbeförderung bis 7,5 t einschließlich der mitgeführten Anhänger bezeichnet (ohne Spezialaufbauten).

Transporter als Kasten oder Koffer

Es geht im Folgenden um Transporter als Kastenwagen oder Kofferfahrzeug. Beim **Kastenwagen** bilden Fahrer- und Laderaum eine Einheit. Beim **Kofferfahrzeug** sind beide getrennt.

Pritschenfahrzeuge werden nicht einbezogen, da sie vorwiegend im Handwerkerbereich eingesetzt werden.



Die Abbildung zeigt ein Kastenfahrzeug. Oben im Fahrzeug sind Zurrnetze, die durch ihre ständige Präsenz die Ladungssicherung erleichtern.

¹⁾ Auch in der Praxis wird heute nicht mehr der Begriff Gewicht verwendet, sondern der Begriff Masse. Es heißt deshalb nicht mehr Gesamtgewicht, sondern zulässige Gesamtmasse – zGM.

Bei der Güterbeförderung ist der Pkw ein Lkw

Ob Transporter als Pkw oder Lkw zugelassen sind, spielt inzwischen nur steuerrechtlich eine Rolle. Straßenverkehrsrechtlich ist bei Güterbeförderungen die Kfz-Zulassung ohne Bedeutung. Die Rechtsprechung geht sehr einvernehmlich davon aus, dass Pkw, die zur Güterbeförderung eingesetzt werden, wie Lkw zu behandeln sind.

Sie unterliegen somit trotz der Pkw-Zulassung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw (bei mehr als 3,5 t zGM). Bei Anhängerbetrieb unterliegt das Gespann dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Darüber hinaus kann bei einem regelmäßigen Einsatz des Pkw als Lkw (zur Güterbeförderung) die Betriebszulassung für Pkw entzogen werden.

Die Trennwand ist unerlässlich

Bei Kastenfahrzeugen sollten nur als Lkw zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden. Sie haben im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Pkw-Zulassung eine Trennwand. Diese ist zur Sicherheit des Fahrpersonals und der Ladungssicherung unerlässlich. Es darf sich dabei nicht um eine Eigennachrüstung handeln, sondern muss der DIN-ISO 27956 entsprechen.

Kofferfahrzeuge haben einen Aufbau mit eigenen Wänden, getrennt von Fahrwerk und Fahrerraum. Sie sind daher besonders stabil.

Soweit es sich um kleinere Fahrzeuge mit Pkw-Zulassung handelt, die typischen Kleintransporter bis 2 t zGM, die meist schlicht nur als Kastenwagen bezeichnet werden, muss auf jeden Fall ein Netz oder ein Gitter den Fahrerraum vom Laderaum abtrennen. Sie müssen so ausgeführt sein, dass sie mindestens 50 % der Nutzlast halten können und der Abstand zur Karosserie max. 40 mm beträgt. Ein Prüfstab von 50 mm x 10 mm darf nicht frei durchgehen.

Paket- und Stückgutverkehr

Im KEP-Bereich finden wir folgende drei Beförderungen vorwiegend vor, die im Folgenden betrachtet werden:

1. Paketbeförderungen im Paketzustellverkehr (Nahverkehr)
2. Paketbeförderungen als Sammelladung im Fernverkehr
3. Stückgutbeförderungen im Nah- und Fernverkehr

2. Warum Ladungssicherung?

Grundsatz: Ladungssicherung soll primär nicht nur das Transportgut vor Beschädigung schützen, sondern auch den Fahrer, andere unbeteiligte Verkehrsteilnehmer und Dritte.



Beim Transport von Gütern treten beim Beschleunigen, beim Verzögern oder bei Ausweichbewegungen Kräfte auf, die von den Beteiligten häufig unterschätzt werden. Dabei stehen nicht solche Kräfte im Vordergrund, die bei Unfällen auftreten, sondern beim ganz „normalen“ Fahren.

Die Vollbremsung und das Ausweichmanöver gehören zum normalen Fahren und sind damit Situationen, mit denen jederzeit gerechnet werden muss. Es ist daher unerlässlich jegliche Ladung, Ladungsteile und Ausrüstung im Fahrzeug ordnungsgemäß zu sichern.

3. Wer ist verantwortlich?

Es muss sorgfältig unterschieden werden, ob diese Frage unter dem Blickwinkel des **Handelsrechts** oder des **öffentlichen Rechts** betrachtet wird. Häufig wird dies in einem einzigen Satz durcheinander geworfen. Die Aussage: „da kann doch nicht viel passieren“ bezieht sich auf mögliche Schäden (Handelsrecht) und deswegen wird auf die Ladungssicherung verzichtet (StVO).

Blickwinkel Handelsrecht

Im § 412 wird dem Absender/Versender die Verantwortung für die beförderungssichere Verladung und dem Frachtführer/Fahrer jene für die betriebssichere Verladung übertragen. Bei einem Transportschaden wird deshalb immer überprüft, ob er durch mangelhafte Beförderungssicherheit (Verpackung/Ladeeinheitenbildung) oder mangelhafte Betriebssicherheit (Ladungssicherung) entstanden ist.

§ 412 Verladen und Entladen. Verordnungsermächtigung

(1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

Die Verkehrssitte im KEP-Bereich ist allerdings, dass der Fahrer/Frachtführer selbst belädt. Dafür braucht er vom Absender alle notwendigen Informationen. Dieser ist zur Auskunft verpflichtet (§ 455 HGB).

Die beförderungssichere Verladung kann im Fall der KEP-Dienste der eigentlich verantwortliche Absender im Regelfall nicht beeinflussen. Er ist aber verpflichtet die zu sendende Waren/Güter so zu verpacken, dass sie den zu erwartenden Transportbelastungen standhalten.

Das Handelsrecht geht davon aus, dass Warensendungen immer verpackt sind und nicht verpackte Sendungen eher die Ausnahme.



Die Ladung ist richtig verpackt, aber vom Fahrer falsch ausgerichtet.