



VOGEL
EU-BKF 

Beschleunigte

GRUNDQUALIFIKATION

Spezialwissen Lkw



Ralf Brandau (BG Verkehr) | Norbert Eskofier
Michael Jung | Reiner Rosenfeld

Beschleunigte Grundqualifikation

Spezialwissen LKW

EU-Berufskraftfahrer

Ralf Brandau (BG Verkehr) | Norbert Eskofier
Michael Jung | Reiner Rosenfeld

Beschleunigte Grundqualifikation Spezialwissen Lkw

ARBEITS- UND LEHRBUCH

Name des Teilnehmers

Name der Ausbildungsstätte

Datum der beschleunigten Grundqualifikation
von .. bis ..

Voraussichtliches Prüfungsdatum

..

© 2009 Verlag Heinrich Vogel, in der
Springer Fachmedien München GmbH,
Aschauer Straße 30,
81549 München

6. Auflage 2016
Stand 04/2016

Autoren Ralf Brandau (BG Verkehr) (Kapitel 1),
Norbert Eskofier (Kapitel 1,2), Michael Jung
(Kapitel 4), Reiner Rosenfeld (Kapitel 3,
Aus der Praxis – für die Praxis)

Beratung Reinhold Abel, Ulrich Birkenstock
(BG Verkehr), Petra Drünkler (BG Verkehr),
Michael Fülleborn (BG Verkehr), Michael Garz
(BG Verkehr), Rüdiger Mating (BG Verkehr),
Herbert Saxowsky (BG Verkehr),
Peter Setzensack, Dagobert Steinbüchel

Bildnachweis BG Verkehr, DAF Trucks, Daimler
AG, Daimler Fleetboard GmbH, dapd, Deutsche
Post AG, Dolezych Dortmund, Norbert Eskofier,
Fotolia, GRIESHABER Logistik AG, GSV,
Günter Heider (BG Verkehr), Harald Heinritz/
abfallbild.de, Hupac, Michael Jung/
www.fahrermangel.de, Kombiverkehr,
Linde Material Handling, MBB PALFINGER,
PALFINGER, Frank Rex, Reiner Rosenfeld,
Rudolf Sander, SBB-Cargo, Shutterstock,
Sonnja Menke Chart & Design, SpanSet,
TT-Line, UNILUX AG Salmtal, UPS, Volvo Truck
Center Alphen ad Rijn, Archiv Verlag Heinrich
Vogel

Illustrationen Jörg Thamer

Layout und Satz Uhl + Massopust, Aalen

Lektorat Julia Drichel, Thorsten Weißenberger

Druck Media-Print, 33100 Paderborn

Das Werk einschließlich aller seiner Teile
ist urheberrechtlich geschützt. Jede Ver-
wertung außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung
des Verlages unzulässig und strafbar. Das
gilt insbesondere für Vervielfältigungen,
Übersetzungen, Mikroverfilmungen und
die Einspeicherung und Verarbeitung in
elektronischen Systemen.

Das Werk ist mit größter Sorgfalt erarbeitet
worden. Eine rechtliche Gewähr für die
Richtigkeit der einzelnen Angaben kann
jedoch nicht übernommen werden.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im
Folgenden die männliche Form (z. B. Fahrer)
verwendet. Alle personenbezogenen Aussagen
gelten jedoch stets für Männer und Frauen
gleichermaßen.

Die Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) ist
Rechtsnachfolger der Berufsgenossenschaft
für Fahrzeughaltungen (BGF).

ISBN 978-3-574-24767-5

Inhalt

Vorwort	7
Medienverweis	8
Einführung	10
1 Ladungssicherung	11
1.1 Einführung	11
1.2 Verantwortlichkeiten	13
1.3 Physikalische Grundlagen	24
1.4 Lastverteilung und Nutzvolumen	35
1.5 Arten von Ladegütern	47
1.6 Sicherungsarten	62
1.7 Verwendung von Zurrmitteln und Zurrpunkten	83
1.8 Überprüfung der Zurrmittel und Zurrpunkte	96
1.9 Be- und Entladen sowie Einsatz von Umschlaggeräten	101
1.10 Weitere Einrichtungen und Hilfsmittel zur Ladungssicherung	123
1.11 Fazit	129
1.12 Basis-Checkliste „Ladung“	131
1.13 Wissens-Check	134
2 Kenntnis der Vorschriften für den Güterkraftverkehr	136
2.1 Allgemeine Vorschriften im Güterkraftverkehrsrecht	136
2.2 Beteiligte im Güterkraftverkehr	141
2.3 Grundlagen der Güterbeförderung	151
2.4 Vorschriften über das Mitführen und Erstellen von Beförderungsdokumenten	172
2.5 Besonderheiten im grenzüberschreitenden Verkehr	194
2.6 Lkw-Maut	202
2.7 Fahrverbote	211
2.8 Folgen bei Zuwiderhandlungen und Nichtbeachtung	216
2.9 Wissens-Check	220

3 Verhalten, das zu einem positiven Bild des Unternehmens beiträgt	224
3.1 Das Bild eines Unternehmens in der Öffentlichkeit	224
3.2 Der Lkw-Fahrer als Repräsentant	236
3.3 Die Qualität der Leistung des Fahrers	245
3.4 Kommunikation	264
3.5 Konflikte im Fahrerberuf	281
3.6 Wissens-Check	301
4 Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Güterkraftverkehrs und der Marktordnung	304
4.1 Einführung: „Netzwerk Warenfluss“	304
4.2 Grundlagen des Verkehrs	306
4.3 Logistik	315
4.4 Unterschiedliche Tätigkeiten im Kraftverkehr	322
4.5 Organisation der wichtigsten Arten von Verkehrsunternehmen oder Transporthilfstätigkeiten	336
4.6 Unterschiedliche Spezialisierungen	345
4.7 Weiterentwicklung der Branche	348
4.8 Wissens-Check	358
Checklisten	360
Abkürzungsverzeichnis	370
Stichwortverzeichnis	377

Vorwort

Am 01. Oktober 2006 ist das Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG) in Kraft getreten. Es basiert auf der EG-Richtlinie 2003/59 und regelt die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern.

Das BKrFQG bedeutet für alle gewerblich tätigen Berufskraftfahrer grundlegende Veränderungen in der Ausbildung. Jeder, der seine Führerscheinprüfung der Klassen C1, C1E, C und CE am 10. September 2009 oder später ablegt, benötigt zur gewerblichen Nutzung seines Führerscheins eine Grundqualifikation. Diese kann durch die Teilnahme an einem 140-stündigen Unterricht (inklusive 10 praktischen Stunden) mit anschließender 90-minütiger theoretischer Prüfung erworben werden (beschleunigte Grundqualifikation), durch 7,5-stündige praktische und theoretische Prüfung ohne vorherige Teilnahme an einem Unterricht oder durch die Berufsausbildung zum/zur Berufskraftfahrer/in.

Der vorliegende Band soll zusammen mit dem Band „Basiswissen Lkw/Bus“ den Unterricht für die beschleunigte Grundqualifikation begleiten. Er eignet sich jedoch ebenfalls für die Vorbereitung auf die 7,5-stündige Prüfung zur Grundqualifikation im Selbststudium.

Die Ziele für die Grundqualifikation werden in der Anlage 1 der Berufskraftfahrer-Qualifikationsverordnung (BKrFQV) definiert und bilden die Rahmenvorgaben für den Unterricht und die Prüfung.

Der Verlag Heinrich Vogel setzt die Inhalte der Anlage 1 in diesem Arbeits- und Lehrbuch um. Dabei wurden die Inhalte, in denen die Verordnung nicht zwischen Personen- und Güterverkehr differenziert, in einem Band zusammengefasst, mit Ausnahme des Punktes 3.6 (Verhalten, das zu einem positiven Image des Unternehmens beiträgt), der aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung des Themas für die beiden Gruppen separat behandelt wird. Das Spezialwissen für die Lkw-Fahrer wird in dem vorliegenden Band behandelt.

Auf Anregungen und Kritik freuen wir uns. Wir wünschen allen, die mit diesem Buch arbeiten, eine spannende und erfolgreiche Grundqualifikation!

Ihr Verlag Heinrich Vogel

Symbolerläuterung



Ziel



Warnhinweis



Medienverweis



Aufgabe



Praxistipp



Medienverweis →

Arbeits- und Lehrbuch
**Beschleunigte Grundqualifikation
Basiswissen Lkw/Bus**
Artikelnummer: 24765

Prüfungstest
**Beschleunigte Grundqualifikation
Lkw/Bus**
Artikelnummer: 24763

FAHREN LERNEN
Lehrbuch Klasse C
Artikelnummer: 27270

Für die Weiterbildung gem. BKrFQG bietet der Verlag Heinrich Vogel fünf Module à 7 Stunden an.

Fragen Sie Ihren Ausbilder nach einem Zugang zur Online-Prüfungsvorbereitung Vogelcheck Grundquali!



Mit VOGELCHECK fit in die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation

Über
1100
Fragen!

- » Optimale Vorbereitung auf die geheimen IHK-Fragen
- » Prüfungssimulationen inklusive offenen Fragen wie in der IHK-Prüfung
- » Mit Erfolgskontrolle und Statistik
- » Enthält über 1100 Fragen
- » Mit Videos und Lehrbuchseiten

LERNEN NACH WUNSCH – Die drei Trainingsbereiche:

» 1. Lernen nach Themen

Alle Fragen auf einen Blick zusammen! Perfekt für die Bearbeitung einzelner Kenntnisbereiche.

» 2. Prüfungssimulationen

Trainieren wie unter echten Bedingungen! Beantworten Sie Single-Choice- und offene Fragen wie in der IHK-Prüfung. Die Auswertung zeigt: Hätten Sie bestanden?

» 3. Lernbox

Nach dem Karteikasten-System schwierige Fragen so oft, wie Sie mögen, wiederholen! In der Lernbox üben Sie, bis wirklich alles sitzt!

Mehr Informationen unter www.vogelcheck.de



Einführung

- **Sie sollen einen Überblick über den Ablauf der Grundqualifikation bekommen.**

Ziele des Bandes Beschleunigte Grundqualifikation Spezialwissen Lkw

Die Ziele dieses Bandes basieren auf der Anlage 1 der BKrFQV und beinhalten folgende Schwerpunkte:

- Kapitel 1 – Ladungssicherung
 - Dieses Kapitel behandelt Nr. 1.4 der Anlage 1 der BKrFQV (Fähigkeit zur Gewährleistung der Sicherheit der Ladung unter Anwendung der Sicherheitsvorschriften und durch richtige Benutzung des Kraftfahrzeugs)
- Kapitel 2 – Vorschriften für den Güterkraftverkehr
 - Dieses Kapitel behandelt Nr. 2.2 der Anlage 1 der BKrFQV (Kenntnis Vorschriften für den Güterkraftverkehr).
- Kapitel 3 – Verhalten, das zu einem positiven Bild des Unternehmens in der Öffentlichkeit beiträgt
 - Dieses Kapitel behandelt Nr. 3.6 der Anlage 1 der BKrFQV (Fähigkeit zu einem Verhalten, das zu einem positiven Bild des Unternehmens in der Öffentlichkeit beiträgt).
- Kapitel 4 – Wirtschaftliches Umfeld des Güterkraftverkehrs und der Marktordnung
 - Dieses Kapitel behandelt Nr. 3.7 der Anlage 1 der BKrFQV (Kenntnis des wirtschaftlichen Umfelds des Güterkraftverkehrs und der Marktordnung).

1 Ladungssicherung

Nr. 1.4 Anlage 1
BKrFQV

1.1 Einführung – Mangelnde Sicherung der Ladung und ihre Folgen

- Ihnen soll bewusst werden, dass mangelhafte Ladungssicherung zu schwerwiegenden Unfällen führen kann.

1.1.1 Die Folgen und häufige Ausreden

Häufige Rechtfertigungen

- „Das wäre nicht passiert, wenn der Andere mich nicht zu einer Notbremsung gezwungen hätte.“
- „Die Ladung ist so schwer, die kann gar nicht verrutschen.“
- „Um dieses Teil zu verladen, mussten wir den stärksten Gabelstapler einsetzen. Nur mit so einem Gerät kommt das wieder herunter – und von selbst schon gar nicht.“
- „Lächerlich! Versuchen Sie doch einmal, die Kiste auch nur einen Millimeter zu verschieben!“
- „Ich bin mit dieser Ladung durch ganz Deutschland gefahren und sie steht immer noch wie nach der Beladung. Wieso sollte ich zusätzlich sichern?“



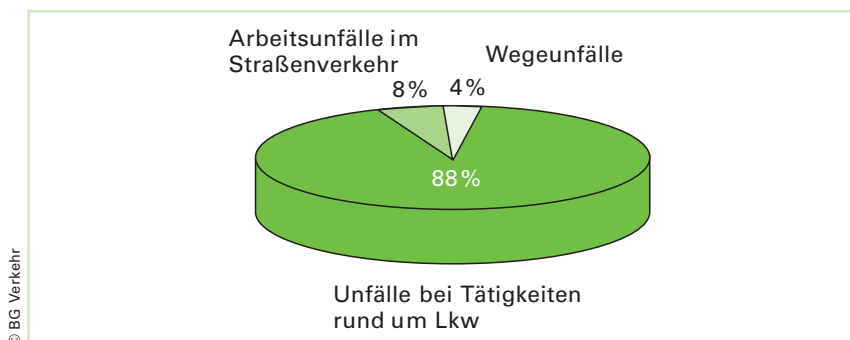
Abbildung 1:
Folge von
mangelnder
Ladungssicherung

Die Zahlen jedoch sprechen eine andere Sprache!

Im ersten Halbjahr 2010 wurden allein für die Autobahnen in Bayern 3000 Meldungen wegen verlorener Ladung auf der Fahrbahn im Verkehrsfunk durchgegeben. 300 davon entfielen auf verlorene Spanngurte!

Der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung für das Verkehrsgewerbe werden jährlich zwischen 2.500 und 3.000 meldepflichtige Arbeitsunfälle¹⁾ beim Be- und Entladen gemeldet. Diese Unfälle sind zu einem maßgeblichen Teil auf umstürzende, weggrollende oder herabfallende Ladung zurückzuführen.

Abbildung 2:
Unfälle bei Tätigkeiten rund um den Lkw, zu denen auch Ladungssicherung gehört



Fazit

Ein maßgeblicher Teil der meldepflichtigen Unfälle ist auf eine mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen. Deshalb ist jede Art von Ladung zu sichern.



Sie wissen:

- ✓ Mangelhafte Ladungssicherung kann schwerwiegende Folgen haben.
- ✓ Häufig gebrauchte Ausreden entbehren jeglicher Grundlage.
- ✓ Ein maßgeblicher Teil meldepflichtiger Unfälle ist auf mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen.

¹⁾ Meldepflichtige Arbeitsunfälle sind Unfälle, bei denen der Verunfallte mehr als drei Tage arbeitsunfähig ist.

1.2 Verantwortlichkeiten

- Sie sollen einen Überblick über die gesetzlichen Grundlagen bekommen und sich der möglichen Sanktionen bei Verstößen bewusst sein.

1.2.1 Rechtliche Grundlagen

Die rechtliche Grundlage für die Ladungssicherung in Deutschland bilden eine Reihe von Gesetzen und Rechtsverordnungen, welche die Verantwortungsbereiche für die Sicherung der beförderten Güter festlegen. Zudem regeln sie bei Verstößen gegen die Ladungssicherungsvorschriften im Schadensfall die Haftungsfrage und mögliche Sanktionen.

Eine der wichtigsten Verordnungen für den Fahrzeugführer ist die **Straßenverkehrsordnung (StVO)**.

§ 22 StVO „Ladung“

(1) Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei einer Vollbremsung oder einem plötzlichen Ausweichmanöver nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

Erläuterung zu § 22 StVO

Der § 22 legt eindeutig fest, dass die Ladung gesichert werden muss. Diese Sicherung kann auf verschiedene Arten erfolgen. Es muss garantiert sein, dass die Ladung den Einwirkungen des Straßenverkehrs standhält.

Dazu gehören folgende Fahrsituationen:

- Vollbremsung
- Ausweichmanöver
- Durchfahren einer schlechten Wegstrecke oder
- die Kombination aus diesen genannten Fahrsituationen

§ 23 StVO „Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers“

(1) Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Er muss dafür sorgen,

dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet [...].

Erläuterung zu § 23 StVO (1)

Der § 23 verpflichtet den Fahrzeugführer den verkehrssicheren Zustand seines Fahrzeugs zu kontrollieren, auch in Verbindung mit der sicheren Verstaung der Ladung. Stellt der Fahrzeugführer einen Mangel fest, darf er die Fahrt nicht antreten, wenn dieser die Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs beeinträchtigt. Für bestimmte Ladungen, bei denen sich erfahrungsgemäß die ursprüngliche Sicherung während der Fahrt lockert, muss der Fahrer in angemessenen Zeitabständen die Ladungssicherung überprüfen und z. B. nachzurren. Bei staubförmigen oder körnigen Gütern in Big Bags oder Säcken z. B. ist immer damit zu rechnen, dass dies geschieht. Wird der Mangel erst unterwegs festgestellt, so sagt der Absatz 2 des § 23:

(2) Der Fahrzeugführer muss das Fahrzeug, den Zug oder das Gespann auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr ziehen, falls unterwegs auftretende Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht alsbald beseitigt werden.

Erläuterung zu § 23 StVO (2)

Als kürzester Weg, auf dem ein Fahrzeug aus dem Verkehr zu ziehen ist, gilt die nächste Möglichkeit, an dem das Fahrzeug ohne Behinderung oder Gefährdung des Verkehrs abgestellt und gegebenenfalls instandgesetzt werden kann. Die Entscheidung, ob und in welchem Umfang ein Mangel die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, liegt jedoch beim Fahrzeugführer. Ergibt sich durch verrutschte Ladung eine unzulässige Lastverteilung, die das Fahrverhalten des Lkw negativ beeinflusst, ist der verkehrssichere Zustand des Fahrzeugs nicht mehr gewährleistet.

Daraus ergibt sich **für den Fahrer** die Pflicht,

- Ladung und Lastverteilung vor Fahrtantritt zu kontrollieren,
- mögliche Einflüsse der Ladung auf das Fahrverhalten des Fahrzeugs zu berücksichtigen,
- die Ladungssicherung während des Transports zu kontrollieren und gegebenenfalls nachzusichern.

Eine weitere Vorschrift im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen richtet sich an den Fahrzeughalter: Im § 31 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) wird die Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge geregelt.

§ 31 StVZO „Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge“

(2) Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muss, dass der Fahrzeugführer nicht zur selbstständigen Leitung geeignet ist oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet.

Erläuterung zu § 31 StVZO (2)

Der Fahrzeughalter hat dafür zu sorgen, dass für den jeweiligen Transport ein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung gestellt wird und der Fahrer in der Lage ist, diesen Transport ordnungsgemäß durchzuführen. Hierbei spielt es keine Rolle, ob der Fahrzeughalter die Aufsichtspflicht über die ihm unterstellten Fahrer hat, oder als selbstfahrender Unternehmer auch Fahrzeugführer ist.

Dem Fahrzeughalter wird die Verantwortung für den vorschriftsmäßigen Zustand auch durch eine amtliche Überprüfung nicht abgenommen. Der Halter ist verpflichtet, selbst oder durch geeignetes Überwachungspersonal Kontrollen durchzuführen.

Des Weiteren heißt es in der Dienstanweisung zum § 31 StVZO (2):

Bei unvorschriftsmäßigem Zustand eines Fahrzeugs oder einer Ladung sind stets Ermittlungen anzustellen, ob neben dem Fahrer auch den Halter ein Verschulden trifft. Ist ein solches nicht nachzuweisen, so ist bei mehrfach festgestellten Mängeln dem Halter aufzugeben, in Zukunft für Abhilfe zu sorgen (durch Einrichtung einer geeigneten Aufsicht, durch Fahrerwechsel oder dergleichen).

Daraus ergeben sich **für den Fahrzeughalter** folgende Pflichten:

- Bereitstellen eines geeigneten Fahrzeugs
- Den Fahrer materiell in die Lage versetzen (Zurrmittel, sonstige Hilfsmittel), die Ladung ordnungsgemäß zu sichern
- Dem Fahrer die Fähigkeiten vermitteln, Ladungssicherung nach den Regeln der Technik durchführen zu können (Schulung und Unterweisung)

Eine weitere wichtige Verordnung ist die **Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)**

§ 19 GGVSEB – Pflichten des Beförderers

(2) Der Beförderer im Straßenverkehr hat...

15. dem Fahrzeugführer die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung zu übergeben;

§ 22 GGVSEB – Pflichten des Verpackers

(1) Der Verpacker im Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie in der Binnenschifffahrt hat

6. Versandstücke in den Umverpackungen zu sichern.

§ 29 GGVSEB – Pflichten mehrerer Beteiligten im Straßenverkehr

(1) Der Verloader und der Fahrzeugführer im Straßenverkehr haben die Vorschriften über das Ausrichten von Versandstücken und Umverpackungen nach Abschnitt 3.4.8 Buchstabe c und die Vorschriften über die Beladung und die Handhabung nach ... den Abschnitten 7.5.2, 7.5.5, 7.5.7, 7.5.8 und 7.5.11 ADR zu beachten.

7.5.7 ADR – Handhabung und Verstaung

7.5.7.1 Die Fahrzeuge oder Container müssen gegebenenfalls mit Einrichtungen für die Sicherung und Handhabung der gefährlichen Güter ausgerüstet sein. Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, und unverpackte gefährliche Gegenstände müssen durch geeignete Mittel gesichert werden, die in der Lage sind, die Güter im Fahrzeug oder Container so zurückzuhalten (z.B. Befestigungsgurte, Schiebewände, verstellbare Halterungen), dass eine Bewegung während der Beförderung, durch die die Ausrichtung der Versandstücke verändert wird oder die zu einer Beschädigung der Versandstücke führt, verhindert wird. Wenn gefährliche Güter zusammen mit anderen Gütern (z.B. schwere Maschinen oder Kisten) befördert werden, müssen alle Güter in den Fahrzeugen oder Containern so gesichert oder verpackt werden, dass das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird. Die Bewegung der Versandstücke kann auch durch das Auffüllen von Hohlräumen mit Hilfe von Stauhölzern oder durch Blockieren und Verspannen verhindert werden. Wenn Verspannungen wie Bänder oder Gurte verwendet werden, dürfen diese nicht überspannt werden, so dass es zu einer Beschädigung oder Verformung des Versandstücks kommt.

Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten als erfüllt, wenn die Ladung gemäß der Norm EN 12195-1:2010 gesichert ist.

Erläuterung zu GGVSEB und ADR

Sobald Gefahrgut im Sinne des ADR befördert wird, gelten die Vorschriften zur Ladungssicherung nach Gefahrgutrecht. Dabei spielt es

keine Rolle, ob die sogenannte 1000-Punkte-Regelung greift oder nicht. Es spielt auch keine Rolle, ob Gefahrgut als LQ verpackt ist. Beim Gefahrguttransport sind immer sämtliche Ladungsteile zu sichern, nicht nur das Gefahrgut selbst, da durch ungesichertes anderes Transportgut Gefahrgutgebinde beschädigt werden könnten. Durch den 2013 angefügten letzten Satz gilt in dem Fall nicht die VDI 2700 sondern die EN 12195-1:2010.

Die Verantwortlichkeiten sind in den §§ 19, 22 und 29 GGVSEB geregelt. Erwähnenswert ist, dass auch der Verpacker als Verantwortlicher genannt ist, wenn er die Versandstücke in einer blickdichten Umverpackung nicht sichert. Unter einer solchen Umverpackung versteht man zum Beispiel schwarze Schrumpf- oder Wickelfolien zur Palettierung oder auch Stülpkartons, die den gleichen Zweck erfüllen sollen. Für Gasflaschen und Container gibt es im ADR noch besondere Vorschriften zur Ladungssicherung.

§ 412 Handelsgesetzbuch (HGB):

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.

Merke:

Der Fahrzeugführer ist immer für die Sicherung der Ladung verantwortlich! Dies gilt auch, wenn er nicht selbst beladen hat. Er muss sich bei vorgeladenem Fahrzeug davon überzeugen, dass der Absender/Verlader seiner Sicherungspflicht nachgekommen ist.

Zusammen mit dem Fahrer hat auch der Verlader für die ordnungsgemäße Ladungssicherung zu sorgen, selbst wenn er dem Fahrer die Ladung zum Verladen nur übergibt.

Und für das richtige Fahrzeug sowie die erforderlichen Hilfsmittel zur Ladungssicherung muss der Fahrzeughalter sorgen.

1.2.2 Unfallverhütungsvorschriften (UVV)

Neben den Regelungen des Straßenverkehrsrechts gibt es noch weitere Bestimmungen in den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der gesetzlichen Unfallversicherungsträger, die bei der Ausübung gewerblicher Tätigkeiten zu berücksichtigen sind. Diese werden ebenso wie die Regelungen der StVO bei Nichteinhaltung mit Bußgeldern geahndet.

UVV „Fahrzeuge“

Insbesondere sind hier § 37 „Be- und Entladen“ sowie § 44 „Fahr- und Arbeitsweise“ der UVV „Fahrzeuge“ (BGV D29, bisherige VBG 12) zu nennen. Ein Verstoß gegen diese Paragraphen kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000 € geahndet werden.

Hintergründe für diese zusätzlichen Regelungen sind zum einen eine Konkretisierung und somit auch Hilfestellung bei der Erfüllung der verkehrsrechtlichen Bestimmungen wie der StVO, zum anderen aber auch das Schließen eines sonst „rechtsfreien Raumes“.

Das Straßenverkehrsrecht gilt im Gegensatz zu einer UVV vom Grundsatz her nicht auf dem Betriebsgelände. Dabei soll nicht vergessen werden, dass die Unfallverhütungsvorschriften die Sicherheit der unmittelbar Betroffenen, also des Fahr- und Ladepersonals, im Blick haben. Hingegen schützt das Straßenverkehrsrecht primär die Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr.

Die Unfallverhütungsvorschriften ergänzen die Verkehrsvorschriften StVO und StVZO und fordern für eine verkehrssichere Beladung von Fahrzeugen die Einhaltung der zulässigen Werte für das Gesamtgewicht, die Achslasten, der Mindestachslast für die gelenkte Achse, der Sattellast und der Stützlast. Darüber hinaus werden eine ordnungsgemäße Lastverteilung und die erforderliche Ladungssicherung unter Einhaltung der einschlägigen Richtlinien und Normen gefordert.

1.2.3 Technische Regelwerke

Normen

Der Absatz 1 des § 22 StVO verweist in seinem letzten Satz auf „anerkannte Regeln der Technik“. Dazu gehören „Technische Regelwerke“, die eine Verbindung zwischen den Vorgaben des Gesetzgebers hinsicht-

lich der Verantwortlichkeiten und den erforderlichen Maßnahmen zur Ladungssicherung darstellen. Sie präzisieren die sprachlich allgemein gehaltenen Verpflichtungen, die sich aus den Gesetzen ergeben. Zu den Regeln der Technik zählen in erster Linie Normen. Die deutschen Normen werden dabei immer mehr von europäischen Regelwerken (EN bzw. DIN EN) beeinflusst bzw. ersetzt.

VDI-Richtlinien 2700

Eine weitere wichtige Rolle im Rahmen der „Technischen Regelwerke“ spielen die Richtlinien des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI). Die VDI-Richtlinien 2700 ff. geben dem Anwender die Möglichkeit, die Vorgaben des Gesetzgebers mithilfe z. B. der nach DIN oder DIN EN gefertigten Hilfsmittel zur Ladungssicherung in die Praxis umzusetzen. Sie bilden unter anderem die Grundlage für Berechnungen, indem sie Beschleunigungswerte festlegen, die bei „normalen Fahrzuständen“ auf die Ladung einwirken können. Sie zeigen auf, welche Kräfte man Ladungsbewegungen entgegensetzen muss.

Regeln beim Transport mit anderen Verkehrsträgern

Für die Sicherung der Ladung auf unterschiedlichen Verkehrsträgern gelten verschiedene Regeln: Im deutschen Straßenverkehr ist dies im Wesentlichen die VDI-Richtlinie 2700 ff. „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“, bei der Bahn ist es im weitesten Sinne die UIC-Vorschrift „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) und im weltweiten kombinierten Verkehr ist es der „CTU-Code“.

Bahntransport

Für einen betriebssicheren Eisenbahntransport sind u. a. die Verladerichtlinien gemäß Anlage II zum „Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr“ (RIV) zu beachten. Erfolgt also der Transport der Ware als „Kombinierter Verkehr“ (KV) in Form von Großcontainern, Wechselbehältern, Sattelanhängern und Lkw auf speziellen Güterwagen, sind neben der VDI 2700 ff. auch die Verladerichtlinien der Bahn zu beachten. In vielen Fällen bietet diese Informationsmaterial oder – wie z. B. die Railion Deutschland AG – die Kontaktaufnahme zu einem Verladeberatungsservice in den jeweiligen Cargo-Zentren an.

Abbildung 3:
Kombinierter
Verkehr

Abbildung 4:
Kombinierter
Verkehr



© SSB-Cargo



© GSV