



Stephan Bode

Die Kontrollklassiker

Wie Sie typische Verstöße vermeiden

Inhalt

Editorial	3
Einführung	9
In der Kontrolle – miteinander, nicht gegeneinander	10
„ganzheitliche Kontrollen“	11
Die Dauer der einzelnen Kontrollen	12
Gut vorbereitet in die Kontrollen	13
1. Kontrollen aus „konkretem Anlass“	15
1.1 Warum wird ausgerechnet mein Fahrzeug angehalten?	15
1.2 Geschwindigkeit – wenn der Bremsweg zu kurz ist!	16
1.3 Abstand – zwischen Erschrecken und Einschlag	18
1.4 Elefantenrennen	19
2. Lenk- und Ruhezeiten; Arbeitszeiten	23
Grundsätzliches	23
2.1 Unzureichende Fahrtunterbrechung (Pause) – Überschreiten der Lenkzeit	24
2.2 „Pause“ gemacht und trotzdem beanstandet – wie kann das sein?	26
2.3 „Pause“ obwohl erst drei Stunden gelenkt wurden? ..	27
2.4 Der Zeitgruppenschalter – welche Zeitgruppe ist zu schalten?	28
„Pause“	28
„Bereitschaft“	28
„Arbeiten“	29
2.5 Häufig verwechselt: Tageslenkzeit und Schichtzeit	30
2.6 Tageslenkzeit und Tagesruhezeit – Regelfall vs. Ausnahme	32

2.7	Woche und Doppelwoche – Fahrpersonalrecht vs. Arbeitszeitrecht	33
2.8	„Notstandsklausel“ nach Art. 12 VO (EG) 561/2006 .	34
3.	Ladungssicherung	37
3.1	Die Sache mit der Trägheit – oder gegen physikalische Gesetze verstoßen, ist das möglich? ...	37
3.2	Das wichtigste Ladungssicherungshilfsmittel	40
3.3	Die Sache mit dem Niederzurren – was geht, was geht nicht	42
3.4	„Mein Zurrgerät kann 5 t“ – der ewige Irrtum	46
3.5	Ladeeinheitenbildung – das „A und O“ der Ladungssicherung	49
3.6	Formschluss macht vieles leichter	52
3.7	Code XL kann viel, aber nicht alles	56
3.8	Antirutschmatten	58
3.9	Lastverteilung – ein nicht erkanntes Problem	62
3.10	Die Gefahr lauert im Führerhaus	65
3.11	Geeignetes Fahrzeug – geeigneter Fahrer	66
3.12	Miteinander reden hilft Ladung sichern – Organisation	68
4.	Gefährliche Güter	72
4.1	Beschreibung der Gefahrenkategorien	73
4.2	Schriftliche Weisungen gemäß ADR	73
4.3	Beförderungspapier	75
4.4	Schulungsbescheinigung	76
4.5	Feuerlöscher	78
4.6	Ladungssicherungsmittel	78
4.7	Beschädigte oder undichte Verpackungen	79
5.	Kontrolle technischer Mängel	83
5.1	Abfahrtskontrolle	83

5.2	Unzulässige Beleuchtung – zunehmend ein Problem?	86
5.3	Schäden am Aufbau – ein Risiko fürs Ladepersonal.	88
5.4	Mängel vs. gültige HU Plakette	91
5.5	BGV D 29	92
6.	Großraum- und Schwertransporte	96
6.1	Definition eines Großraum- und Schwertransportes	96
6.2	Fallgestaltung 1 (Großraumtransport)	96
6.3	Fallgestaltung 2 (Schwertransport)	98
6.4	Fallgestaltung 3 (Großraum- und Schwertransport)	100
6.5	Zusammenfassung – wann wird was benötigt?	102
6.6	Vor dem Transport – die Transportprozessplanung	103
6.7	Parameter in Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis	106
	Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO	106
	Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO und/oder Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 StVO ...	107
6.8	Bedingung vs. Auflagen – was passiert, wenn...? ...	109
6.9	Unteilbare Ladung – oft nicht bedacht	113
6.10	Ladungsüberhang okay – aber dennoch ein Problem?	115
	Zusätzliche Ausrüstung	118
	Kennzeichnung	118
7.	Überladung	121
7.1	Gesamtgewichte	121
7.2	Achslasten	123
7.3	Reifentragfähigkeit	125
8.	Berufsgenossenschaftliche Vorschriften	128
9.	Kurzübersicht Lenk- und Ruhezeiten	132
10.	Stichwortverzeichnis	133

**Tipp**

Erfragen Sie als Spediteur die Eigenschaften der Ladung bei Ihrem Auftraggeber. Ladungssicherungsmaßnahmen kann man grundsätzlich mit den Formeln der Europäischen Norm berechnen. Bei zahlreichen Gütern (wie in den genannten Beispielen) ist der Nachweis durch Berechnung nicht oder nur eingeschränkt möglich. Die Europäische Norm gibt die Möglichkeit, die Wirksamkeit einer Ladungssicherungsmaßnahme z. B. durch Fahrversuche nachzuweisen. Die Durchführung von Fahrversuchen ist in der DIN EN 12642 beschrieben. Oftmals kann die Wirksamkeit von Ladungssicherungsmaßnahmen nur durch Fahrversuche nachgewiesen werden – diese Versuche bringen manchmal für Theorie und Praxis überraschende Ergebnisse.

3.4 „Mein Zurrigurt kann 5 t“ – der ewige Irrtum



10 Min.

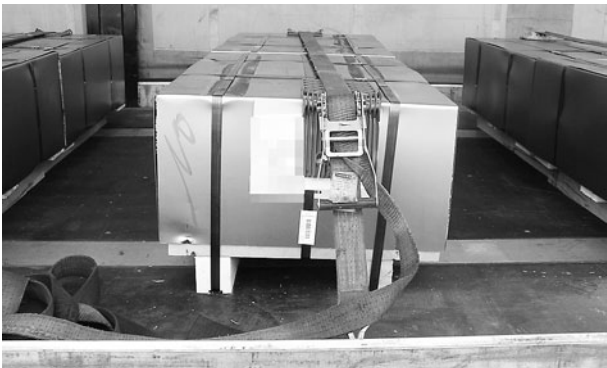
**Kontroll-Situation**

Ein Fahrer hat auf seinem Standard-Sattelanhänger (Code L) eine Ladung mit Stahlblechpaketen niedergezurrt. Wie in der Abbildung stehen immer drei Blechpakete mit einem Gesamtgewicht von 2.400 kg nebeneinander. In der Annahme, dass er einen 2,5-t-Gurt hat, hat der Fahrer jede Reihe mit einem Zurrigurt niedergezurrt.

Nachdem der Fahrer über seinen Irrtum aufgeklärt wurde, erfolgt ein Anruf beim Disponenten in der Hoffnung, dass dort der Fehler wohl bekannt sein. Fehlanzeige – auch im Unternehmen war man der Auffassung, dass die Ladung mit einem Zurrigurt je Reihe ausreichend gesichert sei.

**Soll-Zustand**

Ohne bei einer Berechnung (EN 12195-1:2010) zu sehr ins Detail zu gehen, würden bei einem Reibbeiwert von $\mu = 0,30$ ca. neun der abgebildeten Zurrgurte benötigt, um jeweils eine Reihe der Blechpakete gegen Verrutschen nach vorne zu si-



chern. Jedem Anwender dürfte damit klar sein, dass bei dieser Ladung eine Sicherung durch bloßes Niederzurren nicht möglich ist.



Ursache

Sehr oft werden bei der „Berechnung“ der Anzahl der Zurrgurte im Niederzurren falsche Werte angenommen. Im Beispiel darf nur die STF von 300 daN herangezogen werden. Irrtümlich wird häufig die LC mit einem Wert von 2500 daN,

3.7 Code XL kann viel, aber nicht alles

🕒 6 Min.

🔍 Kontroll-Situation

Auf dem abgebildeten Sattelanhänger wurden ca. 24.000 kg Aluminiumbarren transportiert. Die Ladungsbreite betrug 1,6 m. Der Fahrzeugaufbau war ordnungsgemäß mit einer Aufbaukennzeichnung versehen und wies auch keinerlei Aufbauschiäden auf. Der Fahrer gab an, dass der Aufbau verstärkt sei. Er zeigte ebenfalls ein entsprechendes Zertifikat vor. Dennoch wurde der Transport beanstandet. Die Weiterfahrt wurde untersagt. Der Spediteur wandte ein, dass sein Fahrzeug ein Code XL sei und er nicht weiter sichern müsse. Sein Fahrer habe ja zusätzlich noch Gurte eingesetzt.



◆ Soll-Zustand

Grundsätzlich haben verstärkte Fahrzeugaufbauten nach der Europäischen Norm 12642 mit dem Anforderungsprofil Code XL viele Vorteile. Das Zertifikat beschreibt u. a.:

1. **Den Hersteller, den Fahrzeugtyp und die Aufbauart**
2. **Die Komponenten, Bauteile und Ausstattung des Fahrzeugaufbaus sowie deren Belastbarkeit**

3. Die Anforderungen an die Verladung

4. Beispielhafte Aufzählung, in Einzelfällen auch konkrete Benennung von Ladegütern (z. B. Getränke in Modulkästen)

So ist z. B. unter Ziffer 2 der Zertifikate beschrieben, wie viele Einstecklatten je Feld eingesetzt werden müssen oder ob eine diagonale Dachverstrebung eingebaut sein muss. Fehlende oder beschädigte Bauteile führen im Regelfall dazu, dass das Zertifikat nicht mehr anwendbar ist.

Unter Ziffer 3 werden im Regelfall Mindestbreiten der Ladung (240 cm) und höchstzulässige Abstände (z. B. von 15 cm zum Heckportal) beschrieben. Weiterhin ist dort häufig zu finden, dass Ladeeinheiten der VDI 3968 entsprechen müssen. Wann können diese Anforderungen tatsächlich eingehalten werden?

In Ziffer 4 erfolgt dann die Erklärung, dass der Fahrzeugaufbau in der Lage ist, die genannten Ladegüter unter Einhaltung der Ziffer 2 (Beschreibung des Fahrzeugaufbaus) und Ziffer 3 (einzuhaltende Verladeparameter). Weiterhin wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass abweichende Beladefälle nach VDI 2700 zu sichern sind.



Ursache

Im Beispiel wurde die Mindestbreite der Ladung nicht eingehalten. Damit liegt ein abweichender Beladefall vor und die Ladung hätte zusätzlich gesichert werden müssen! Im Unternehmen war man der Auffassung, dass man grundsätzlich bei Einsatz eines Fahrzeugs mit verstärktem Aufbau keine weitere Ladungssicherung betreiben müsse. Der Unternehmer und seine Beauftragten haben sich offensichtlich in keiner Weise mit dem Inhalt des Aufbauzertifikats befasst.



Gefahrenpotenzial

Werden die in den Aufbau- oder Ladungssicherungszertifikaten beschriebenen Anforderungen nicht eingehalten, besteht grundsätzlich das Risiko, dass es zum Verrutschen, Umkippen oder Herabfallen der Ladung kommen kann.

 **(Rechts-)Folgen**

Den Verlader erwartet eine Anzeige wegen unzureichender Ladungssicherung. Den Halter erwartet eine Anzeige, weil er das Fahrzeug nicht mit den erforderlichen Ladungssicherungshilfsmitteln ausgerüstet hat. Auch wenn Antirutschmatten nicht verpflichtend sind, hätten sie hier die Ladungssicherung gegen Verrutschen zur Seite erleichtert.

Durch den Halter des Fahrzeugs wurde eine Firma beauftragt die technische Hilfe vor Ort zu leisten. Ein Gabelstapler musste auf einem Tieflader zu dem Autobahnparkplatz gebracht werden.

**Tipp**

Als Unternehmen sollten Sie sich mit dem Inhalt der Zertifikate und den dort beschriebenen Anforderungen an das Fahrzeug und die Ladungssicherung intensiv auseinandersetzen. Die dort beschriebenen „Erleichterungen“ können Sie nur unter Einhaltung aller Parameter in Anspruch nehmen. Geben Sie Ihrem Fahrpersonal die Zertifikate in die Fahrzeugmappe und erläutern Sie den Inhalt der Zertifikate. Sollten Verständnisprobleme auftreten, so werden Ihnen sicherlich die Fahrzeughersteller oder Zertifikatersteller weiterhelfen können.

3.8 Antirutschmatten

 **Kontroll-Situation**

Beim Transport von Stahlprofilen wurden zwischen Ladefläche und Zwischenlagen (Kanthölzer) sowie zwischen den Zwischenlagen und den Stahlprofilen Antirutschmatten mit Hohlraumanteil gelegt. Es wurde festgestellt, dass die Flansche der Stahlprofile die Antirutschmatten bereits deutlich eingeschnitten hatten.

Bei einer anderen Ladung, bestehend aus Vierkantprofilen, wurde die Antirutschmatte nur zwischen den Kanthölzern und den Stahlprofilen eingesetzt. Beide Transporte wurden beanstandet.