

Unfallentwicklung

Im Jahr 2010 konnten auf deutschen Straßen erneut historische Tiefststände beim Unfallgeschehen seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1950 verzeichnet werden: So zählte das Statistische Bundesamt 3 651 Verkehrstote. Das waren 12,1 Prozent oder 495 Getötete weniger als im Vorjahr. Seit 1970 mit 21 332 Getöteten sank die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr um mehr als 82 Prozent! Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist gegenüber 2009 um 71 Prozent auf 288 287 zurückgegangen. Damit einhergehend ist auch die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr um 6,6 Prozent auf 371 140 gesunken. Lediglich die Gesamtzahl der Unfälle im Straßenverkehr ist gegenüber dem Vorjahr um 3,7 Prozent auf 2,4 Mio. gegenüber 2,3 Mio. gestiegen. Diese Zunahme ist ausschließlich auf Unfälle mit Sachschaden zurückzuführen. Diese haben sich von 2,0 Mio. auf 2,1 Mio. erhöht. Die teils chaotischen Straßenverhältnisse durch den harten Winter 2009/2010 und im Dezember 2010 haben zwar zu mehr Unfällen geführt, es blieb jedoch häufiger bei Sachschaden, da nicht so schnell gefahren wurde. Bemerkenswert am Unfallgeschehen ist, dass ca. 86 Prozent aller Verkehrsunfälle auf das Fehlverhalten der Fahrzeuginsassen zurückzuführen sind.

Das bevölkerungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist von 14 Getöteten je 100 000 Einwohner im Jahr 1991 auf 4,5 Getötete je 100 000 Einwohner im Jahr 2010 deutlich gesunken. Damit zählt Deutschland bei der Verkehrssicherheit zu den führenden Ländern innerhalb der EU.

Trotz deutlicher Reduzierung der Anzahl Getöteter ist die Anzahl der Schwerverletzten am Unfallgeschehen auf deutschen Straßen in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Eine zu Vergleichszwecken notwendige EU-einheitliche Definition für Schwer- und Schwerverletzte wurde bislang noch nicht geschaffen. Weiterhin ist ein fundiertes Wissen über die medizinischen Folgen von Unfällen mit Personenschaden, vor allem bei den besonders

schwer verletzten Opfern, nur begrenzt vorhanden.

Daher soll das EU-Programm für Straßenverkehrssicherheit 2011 bis 2020 nun länderübergreifend – neben dem Ziel der Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten innerhalb der EU – auch der Erfassung der schwerstverletzten Opfer eine stärkere Beachtung schenken. Im Straßenverkehr soll nach Vorstellungen der EU-Kommission kein Mensch mehr so schwer verletzt werden, dass er lebenslange Schäden davonträgt.

Auch im Straßengüterverkehr konnte im Jahr 2010 ein neues Allzeittief bei der Zahl der Getöteten bei Unfällen mit Lkw aller Größenklassen verzeichnet werden. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr betrug 3,6 Prozent von 892 auf 860. In der Langzeitbetrachtung setzt sich damit der Trend höherer Verkehrssicherheit nachhaltig fort. So hat sich gegenüber dem Jahr 1992, als noch 1 883 Getötete zu beklagen waren, die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Personen um 54,3 Prozent verringert. Im gleichen Zeitraum haben die Transportleistungen von Lkw um über 70 Prozent zugenommen, so dass sich auf die erhöhten Transportaktivitäten bezogen ein noch deutlicher rückläufigeres Unfallgeschehen ergibt. Als Getötete gelten im Übrigen in der amtlichen deutschen Unfallstatistik „Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben“.

In der Statistik fällt auf, dass die Zahl der Schwerverletzten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen im Jahr 2010 zugenommen hat. Gegenüber 2009 hat sich diese Zahl von 7 242 auf 7 549 Personen erhöht, was einer Steigerung von 4,2 Prozent entspricht. Im Vergleich zu 13 345 Schwerverletzten im Jahr 1992 ist dies dennoch ein Rückgang um 43,4 Prozent. Als Schwerverletzte gelten in der amtlichen deutschen Unfallstatistik „Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden“.

Mit Blick auf die Verkehrsentwicklung lassen sich nachfolgende Feststellungen treffen: Im Zeitraum

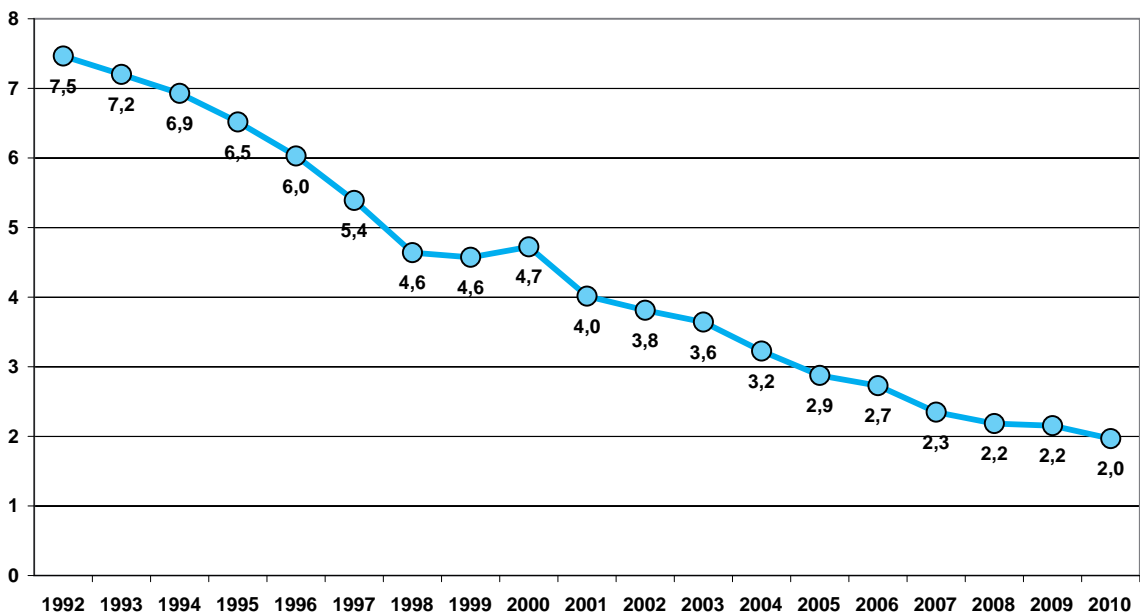
von 1992 bis 2010 stieg die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 Mrd. tkm auf 437,0 Mrd. tkm (+ 73,2 Prozent). Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen Unfalltoten (Getötete pro 1 Mrd. tkm) sank seit 1992 von 7,5 Personen kontinuierlich auf 2,0 Personen im Jahr 2010, dem bisherigen absoluten Tiefststand (Abb. 1). Dies entspricht einem Rückgang um über 70 Prozent. Bei den Schwerverletzten ergibt sich eine gleichgelagerte Entwicklung. Pro Mrd. tkm sank die Zahl der Schwerverletzten von rechnerisch 52,9 Personen im Jahr 1992 auf rechnerisch 17,3 Personen im Jahr 2010 (Abb. 2). Dies entspricht einem Rückgang um fast 70 Prozent.

Trotz erheblicher Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke und der Transportleistung auf dem deutschen Straßennetz ist in den letzten 18 Jahren die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung stark zurückgegangen. Abbildung 3 stellt diesen Sachverhalt für den Zeitraum 1992 bis 2010 dar.

Der BGL begrüßt diese positiven Entwicklungen auf dem äußerst sensiblen Gebiet der Straßenver-

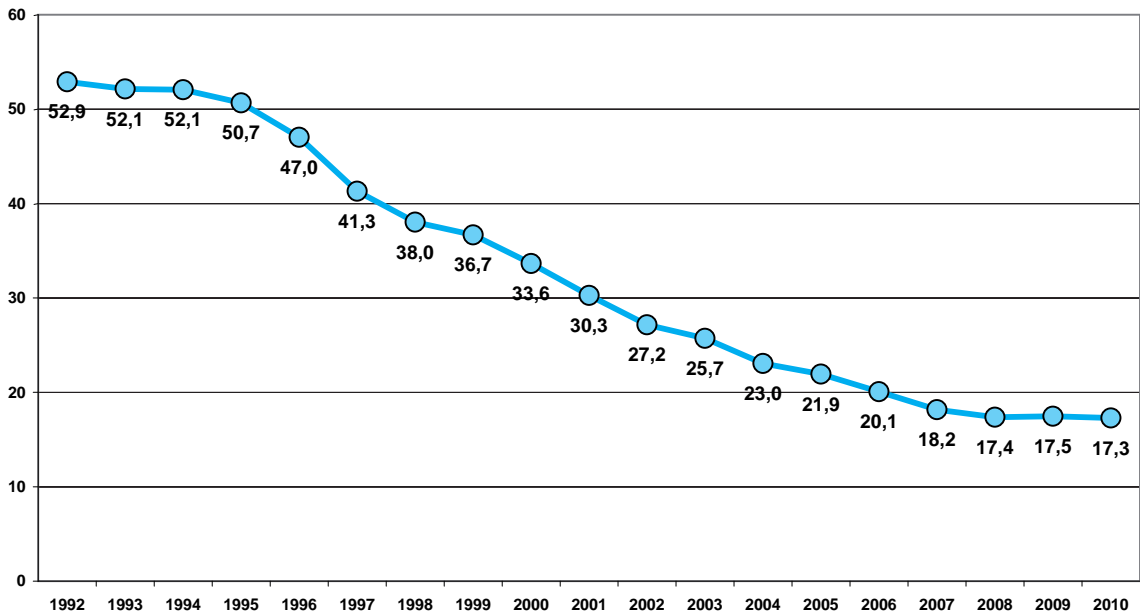
kehrssicherheit, weil darin auch die Auswirkungen der gemeinsamen Verkehrssicherheitsarbeit mit allen Partnern zum Ausdruck kommt. Ein Höchstmaß an Mobilität für Personen und Güter im Straßenverkehr muss nach Überzeugung des BGL mit einem Höchstmaß an Verkehrssicherheit verknüpft werden. Hier gilt es, die Faktoren Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik – sowohl jeden für sich als auch in ihrem Zusammenwirken – einer ständigen Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen. Nur so können Defizite rechtzeitig erkannt und nachhaltige Maßnahmen für die Verkehrssicherheit ergriffen werden. Seit Jahren liegt aus diesem Grund ein Schwerpunkt der BGL-Initiativen in der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern sowie der Begleitung der Entwicklung innovativer Fahrzeugsicherheitstechniken und Infrastrukturen. Darüber hinaus ist der BGL bestrebt, das Miteinander im Straßenverkehr im Rahmen von Ordnungs- und Sicherheitspartnerschaften – vor allem durch informative Fernfahrerstammtische – zu fördern. Das gegenseitige Verständnis zwischen Fahrern und Kontrollbeamten kann hierdurch nachhaltig verbessert werden.

Getötete bei Lkw-Unfällen auf deutschen Straßen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



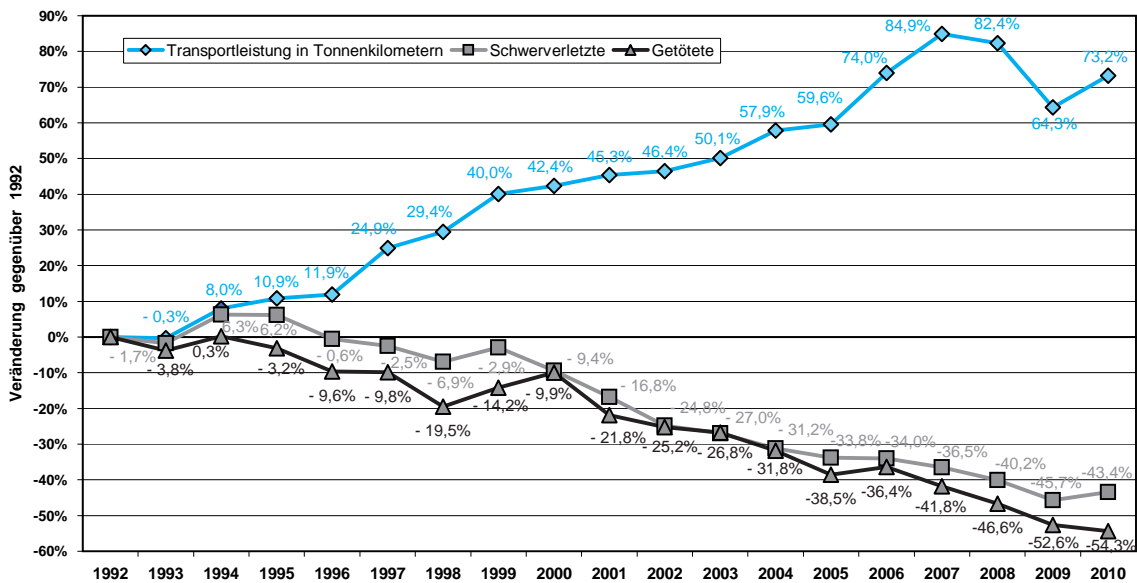
Quellen: StBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ifo + ITP, München; Prognos/ProgTrans, Basel; BVU, Freiburg und BGL-Berechnungen

Schwerverletzte bei Lkw-Unfällen auf deutschen Straßen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



Quellen: StBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ifo + ITP, München; Prognos/ProgTrans, Basel; BVU, Freiburg und BGL-Berechnungen

Getötete und Schwerverletzte bei Lkw-Unfällen auf deutschen Straßen im Vergleich zur Lkw-Transportleistung (1992-2010)



Quellen: StBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ifo + ITP, München; Prognos/ProgTrans, Basel; BVU, Freiburg und BGL-Berechnungen

Das deutsche Transportlogistikgewerbe hat frühzeitig erkannt, dass Investitionen in die Sicherheit des Transports sowohl der Verkehrssicherheit als auch der Transportqualität dienen und das Image des Gewerbes verbessern. Deshalb wird sich der BGL weiterhin auf nationaler und internationaler Ebene engagiert dem Thema „Verkehrssicherheit“ widmen.

Neuer Warn-Aufkleber: Toter Winkel

Obwohl der Lkw über spezielle und zahlreiche Außenspiegel verfügt, gibt es Umfeld-Bereiche, die der Fahrer während der Fahrt und sogar bei Stillstand des Lkw nicht einsehen kann. Sowohl Lkw-Fahrer als auch Radfahrer und Fußgänger müssen im Hinblick auf die hieraus resultierenden Gefahren sensibilisiert werden. Der tote Winkel auf der rechten Seite des Lkw ist besonders gefährlich. Radfahrer und Fußgänger sind in diesem nicht einsehbaren Winkel besonders gefährdet, wenn ein Lkw nach rechts abbiegt. In diesem Zusammenhang empfiehlt der BGL Radfahrern, nicht an einem wartenden bzw. stehenden Lkw rechts vorbeizufahren. Das Vorbeifahren an Kraftfahrzeugen auf der rechten Seite schafft bei allen Fahrzeugkategorien eine gefährliche Verkehrssituation, auch wenn die Straßenverkehrsordnung (StVO) dies zulässt. Mit Ge- und Verboten ist den Phänomenen des „toten Winkels“ nur bedingt beizukommen, weil meist das Gefahrenbewusstsein der anderen Verkehrsteilnehmer fehlt.

Der BGL setzt in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG Consult) und der KRAVAG-Versicherung an diesem Informationsdefizit an und verbreitet den Warn-Aufkleber „Achtung: Toter Winkel“. Dieser soll am rechten Heck des Lkw angebracht werden und dadurch direkt erhöhte Aufmerksamkeit bei Fahrradfahrern und Fußgängern erzeugen, die sich in diesem Bereich aufhalten. Der Warn-Aufkleber stieß im Transportlogistikgewerbe auf eine große Resonanz. Innerhalb kurzer Zeit wurden die kostenlos zur Verfügung gestellten Warn-Aufkleber vollständig abgerufen.



Geeignete Lkw-Winterausrüstung

Der BGL hat als Reaktion auf die teilweise chaotischen Straßenverhältnisse im Dezember 2010 über die Besonderheiten winterlicher Lkw-Bereifung unter Verwendung einer sog. FAQ-Liste (Frequently Asked Questions - häufig gestellte Fragen) informiert. Darin werden u.a. die unterschiedlichen Gummimischungen bei Pkw- und Lkw-Reifen sowie die unterschiedlichen Reifentypen auf den einzelnen Lkw-Achsen thematisiert. Ebenso wird auf mögliche Maßnahmen eingegangen, um das Liegenbleiben von Lkw zu vermeiden. Die Informationen stießen auf großes Interesse und fanden Eingang in die Presseberichterstattung.

Verkehrssicherheitsprogramme

Jahrzehnt der Sicherheit im Straßenverkehr der Vereinten Nationen

Weltweit sterben nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) jährlich 1,3 Mio. Menschen im Straßenverkehr. Hinzu kommen bis zu 50 Mio. Verletzte. Insbesondere in Schwellen- und Entwicklungsländern ist bei den 15- bis 29-Jährigen der Straßenverkehrsunfall Todesursache Nummer eins. Die Hälfte aller Getöteten weltweit war als Fußgänger, Fahrradfahrer oder motorisierte Zweiradfahrer unterwegs. Rund 90 Prozent aller Verkehrs-

Lkw-Winterreifen: FAQ

Der BGL beantwortet häufig gestellte Fragen zu Lkw-Winterreifen.

BGL, Frankfurt am Main, 21.12.2010:

FRAGE: Stimmt es, dass viele Lkw im Winter mit Sommerreifen unterwegs sind?

ANTWORT: Nein. Sommerreifen wie beim Pkw gibt es beim Lkw nicht. Lkw-Reifen sind aufgrund des hohen Naturkautschukanteils in der Gummimischung mit Pkw-Winterreifen vergleichbar und deswegen als Ganzjahresreifen anzusehen. Darüber hinaus tragen fast alle Lkw an den Antriebsachsen sog. Traktionsreifen mit speziellem Stollenprofil, die für winterlichen Griff sorgen.

FRAGE: Schreibt der Gesetzgeber nicht auf allen Achsen Winterreifen vor?

ANTWORT: Die Lkw-Bereifung im Winter muss nicht nur für schneebedeckte, sondern auch für nasse und trockene Fahrbahnen geeignet sein. Zitat aus einem aktuellen Gutachten der Prüforganisation DEKRA in Stuttgart: „Es gibt keinen Reifen, der sowohl auf trockener als auch auf nasser als auch auf schneebedeckter und gefrorener Fahrbahn überall optimale Bedingungen aufweist.“ Es ist also erforderlich, unter Verkehrssicherheitsaspekten einen praktikablen Kompromiss für alle Fahrbahnzustände zu finden. So ist es aus Expertensicht unstrittig, dass Lkw auf den Antriebsachsen mit „Winterreifen“ mit speziellem Stollenprofil und auf den übrigen Achsen mit Ganzjahres-Reifen – die aufgrund des hohen Naturkautschukanteils der Gummimischung mit Pkw-Winterreifen vergleichbar sind – ausgestattet werden. Das ist die bestmögliche Bereifung, um allen Fahrbahnzuständen im Winterhalbjahr gerecht zu werden.

FRAGE: Warum bleiben dann trotzdem immer wieder Lkw an Steigungen hängen?

ANTWORT: Weil bei Eis- und Schneeglätte an Steigungen selbst die besten Winterreifen ab einem bestimmten Zustand der Straßenverhältnisse keinen ausreichenden Kraftschluss zwischen Reifen und Fahrbahn mehr herstellen können: Die Räder drehen dann durch. Die Fahrphysik eines Lkw ist ganz anders als die eines Pkw. Bei einem Pkw, dem bei winterlichen Straßenverhältnissen die Antriebsräder durchdrehen, genügt oft schon eine einzelne Person, die mit ihrem Gewicht die Antriebsachse belastet, um den notwendigen Kraftschluss zwischen Fahrzeug und Fahrbahn wieder herzustellen. Ein Pkw ist voll belad-



den nur etwa ein Viertel bis ein Drittel schwerer als im Leerzustand; ein voll beladener Lkw dagegen kann anderthalbmal so schwer sein, wie ein leerer Lkw (40 Tonnen statt 16 Tonnen). Beim Lkw gibt es aufgrund der großen Gewichtsunterschiede zwischen leeren, teilweise beladenen und voll beladenen Fahrzeugen große Unterschiede im Fahrverhalten. Eine reine Gewichtsbeurteilung ist deshalb nicht ausreichend; es müssen auch die Aufstandsflächen der Reifen auf der Fahrbahn in Kombination mit den verschiedenen Beladungszuständen beachtet werden.

FRAGE: Können die Lkw an den Steigungen nicht Schneeketten aufziehen?

ANTWORT: Dazu müssten sie anhalten, was auf Autobahnen – weil zu gefährlich – verboten ist und zu schweren Unfällen führen könnte. Für das Aufziehen der Ketten müssen sichere Autobahnrast- bzw. -parkplätze angefahren werden. Diese sind jedoch bereits bei normalem Wetter in der Regel überfüllt. Zudem zeigt die Praxis, dass Schneeketten an vereisten Steigungen oftmals nicht die erhoffte Wirkung haben.

FRAGE: Könnten die Lkw-Fahrer dann nicht schon vorher Schneeketten aufziehen?

ANTWORT: Nein. Denn die Schneeketten erhöhen auf Streckenabschnitten ohne geschlossene Schneedecke das Sicherheitsrisiko und beschädigen die Fahrbahn. Zudem dürfen Lkw mit Schneeketten maximal 50 km/h fahren, was ebenfalls zu Staus und gegebenenfalls zu Auffahrunfällen führen könnte.

FRAGE: Warum legen sich manche Lkw-Fahrer bei Streckensperrungen „einfach schlafen und müssen erst mühsam geweckt werden, damit es weitergehen kann“, wie man immer wieder in Polizeiberichten liest?

ANTWORT: Wer bei einer Vollsperrung der Autobahn im stundenlang stehenden Fahrzeug festsetzt, der kann auch dabei einschlafen. Das gibt es auch bei Pkw-Fahrern. Ein bisschen Rücksicht und Einsicht für einzelne betroffene Fahrer wäre ein Stück Menschlichkeit auf unseren Straßen. Jedenfalls ist uns nicht bekannt, dass einzelne eingeschlafene Lkw- oder Pkw-Fahrer die Auflösung eines Staus entscheidend behindert hätten.

FRAGE: Gehen im Winter manche Streckensperrungen nicht auch auf das Fehlverhalten von Lkw-Fahrern zurück?

ANTWORT: Lkw-Fahrer sind Menschen. Und Menschen machen manchmal Fehler. Genau wie Pkw-Fahrer. Nur dass man einen Pkw schnell mal eben zur Seite schieben kann – einen Lkw leider nicht. Eine den Umständen angepasste, vorausschauende Fahrweise ist daher für Lkw-Fahrer besonders wichtig.

toten werden in Schwellen- und Entwicklungsländern registriert. Dort können offensichtlich die Infrastruktur und die Sicherheitsbestimmungen nicht in adäquater Weise mit dem wachsenden Straßenverkehrsaufkommen Schritt halten.

Die Vereinten Nationen (UN) haben in 2011 zum „Jahrzehnt der Sicherheit im Straßenverkehr“ aufgerufen. Ziel ist es, das menschliche Leid sowie die sozialen und wirtschaftlichen Folgen von Straßenverkehrsunfällen nachhaltig zu verringern.

Im UN-Aktionsplan werden hierfür folgende fünf wichtige Handlungsfelder genannt:

- Verkehrssicherheitsmanagement,
- Infrastruktur,
- Fahrzeugtechnik,
- Verkehrsteilnehmer und
- Unfallversorgung.

Das Weltverkehrsforum begleitet die UN-Kampagne durch verschiedene Aktivitäten:

Über die IRTAD, die International Road Traffic Safety Data and Analysis Group, stellt das Weltverkehrsforum Vergleichsdaten und Beratungsleistungen zur Verfügung. Diese sollen helfen, Verkehrssicherheitsmaßnahmen optimal auszubauen.

Im Bereich Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger erarbeitet das Weltverkehrsforum Analysen und Vorschläge zur Vorbeugung von Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

Der BGL erachtet es als selbstverständlich, die hohen Herausforderungen, die an die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit gestellt werden, anzunehmen. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verlangen nach ganzheitlichen Betrachtungen und Konzepten. Aus diesem Grunde schließen sich der BGL und seine Mitgliedsorganisationen dem Aufruf der Vereinten Nationen an. Der BGL unterstützt den Standpunkt der Vereinten Nationen, dass Verkehrssicherheit nicht an den Grenzen Deutschlands oder Europas aufhört. Gerade in den Entwicklungs- und Schwellenländern ist eine stark zunehmende Motorisierung zu verzeichnen, welche sich in der nächsten Dekade ungebrochen fortsetzen dürfte. In der Folge ist weltweit von einem Anstieg der Unfallzahlen auszugehen. Deshalb ist es nach

Auffassung des BGL wichtig, alle Aktionen zu unterstützen, die helfen, Unfallopfer auf den Straßen zu vermeiden.

Viertes Aktionsprogramm der Verkehrssicherheit der EU

Die EU-Kommission hat am 20.07.2010 ein neues Programm für die Straßenverkehrssicherheit angenommen. Darin ist das Ziel formuliert, die Zahl der Verkehrstoten in der EU von 2010 bis 2020 um 40 Prozent zu verringern. Das neue, vierte Programm für die Straßenverkehrssicherheit ist die Fortsetzung des dritten europäischen Aktionsprogramms mit der Vorgabe, die Zahl der Verkehrstoten von 2001 bis 2010 zu halbieren.

Im Gebiet der heutigen EU-27 verringerte sich die Zahl der Verkehrstoten von 1991 bis 2001 von 75 426 auf 54 302 um 21 124, was einem Rückgang um 28 Prozent bedeutet. Für 2010 wird die Zahl der Verkehrstoten auf 33 000 geschätzt. Bezogen auf das Jahr 2001 wäre somit Ende 2010 ein Rückgang um 21 302 Getötete, also um 39 Prozent, erreicht. Damit wurde das angestrebte Ziel der Halbierung der Anzahl Getöteter im Straßenverkehr nicht erreicht.

Positiver stellt sich die Entwicklung nach Angaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) für Deutschland dar: Im genannten Zeitraum ging die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr um 48 Prozent (!) – fast zielgenau – zurück.

Dennoch können erhebliche Fortschritte bei der Verkehrssicherheit in der EU verzeichnet werden. Während im Jahr 2001 im Gebiet der heutigen EU-27 je 1 Mio. Einwohner 113 Verkehrstote zu verzeichnen waren, betrug diese durchschnittliche Risikokennzahl im Jahr 2009 noch 69. In Deutschland wurden 85 Getötete je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2001 registriert. Im Jahr 2009 konnte ein Rückgang auf 51 Getötete verzeichnet werden.

Zur Erreichung des neuen ambitionierten Ziels der Europäischen Kommission, im Rahmen ihres vierten Aktionsprogramms die Zahl der Verkehrstoten um weitere 40 Prozent zu verringern, wurde ein ganzes Bündel von Maßnahmen vorgeschlagen. Der Schwerpunkt liegt auf Verbesserungen von

Fahrzeugen, Infrastrukturen und dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Konkret wurden sieben strategische Maßnahmen festgelegt:

- verbesserte Sicherheitsmaßnahmen für Pkw und Lkw,
- sichere Verkehrswege,
- Entwicklung intelligenter Fahrzeuge,
- bessere Qualität im Führerscheinwerb und bei der Fahrschulungsbildung,
- bessere Durchsetzung der Einhaltung von Verkehrsregeln,
- gezielte Maßnahmen zur Vermeidung von Verletzungen im Straßenverkehr und
- verstärktes Augenmerk auf Motorradfahrer.

Die strategischen Maßnahmen sollen in Form von Leitlinien schrittweise im Zeitraum von 2011 bis 2020 in Europa eingeführt werden.

Der BGL bewertet die Fortschreibung des Aktionsprogramms durch die Europäische Kommission auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit innerhalb Europas positiv. Für Deutschland als Transitland Nr. 1 in Europa sind die anvisierten Maßnahmen von hoher Bedeutung. Bereits seit Jahren fokussiert der BGL seine Verkehrssicherheitsarbeit auf die Bereiche „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“. In gemeinsamen Initiativen und Aktionen mit weiteren Sicherheitspartnern hat der BGL wertvolle Erfahrungen sammeln können. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland ist nach Einschätzung des BGL und seiner Sicherheitspartner unter anderem auf derartige Aktivitäten zurückzuführen. Aus diesem Grunde ist das Transportlogistikgewerbe zuversichtlich, auch in Europa weiterhin zu einer merklichen Zunahme der Verkehrssicherheit beitragen zu können.

Zweites nationales Verkehrssicherheitsprogramm des BMVBS

Zeitnah zur Veröffentlichung des vierten EU-Aktionsprogramms sollte die Veröffentlichung des zweiten nationalen Verkehrssicherheitsprogramms des BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) erfolgen (vgl. BGL-Jahresbericht 2009/2010). Der BGL bedauert, dass dies bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht geschehen ist. Analog dem vierten EU-Aktionspro-

gramm der Verkehrssicherheit ist für Deutschland die Verminderung der Verkehrstoten um 40 Prozent bis zum Jahr 2020 als Zielvorgabe bestimmt.

Ruhender Verkehr

Lkw-Parkplatzmangel

Der Bund ist nach dem Bundesfernstraßengesetz verpflichtet, aus Gründen der Verkehrssicherheit und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit in regelmäßigen räumlichen Abständen Rastanlagen auf den Bundesautobahnen (BAB) für alle Verkehrsteilnehmer vorzusehen.

Die Projektgruppe „Autobahnparkplätze für Lkw“, die seit 2008 im BMVBS eingerichtet ist, hat ihre Anstrengungen zum Neu-, Aus- und Umbau von Lkw-Parkplätzen fortgesetzt. Der BGL ist Mitglied dieser Projektgruppe und arbeitet intensiv an einer bedarfsgerechten Erneuerung und Erweiterung von Lkw-Parkplätzen mit (vgl. auch BGL-Jahresbericht 2008/2009). Der Erfolg dieser Bemühungen dokumentiert sich nicht zuletzt in der Koalitionsvereinbarung, das „Lkw-Parkstanddefizit“ im Interesse der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu beseitigen. Die bedarfsgerechte Realisierung zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten entlang der BAB soll einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr leisten und ist als gesonderte Maßnahme im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ verankert.

Eine bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ergab, dass im März 2008 entlang der BAB rund 46 400 Lkw-Parkstände vorhanden waren, rund 28 500 auf den Rastanlagen der BAB und rund 17 900 auf den privaten Autohöfen in der Nähe von Anschlussstellen der BAB. Sie zeigte ferner auf, dass zum Erhebungszeitpunkt bundesweit weitere rund 14 000 Lkw-Parkstände benötigt wurden und darüber hinaus bis zum Prognosehorizont 2015 nochmals weitere 7 000.

In den vergangenen Jahren wurden erste Erfolge zum Abbau des Defizits erzielt: Von 2008 bis Ende 2010 sind mehr als 5 500 neue Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der BAB entstanden. Dafür wurden in diesem Zeitraum rund 250 Mio. Euro

ausgegeben. Im Haushalt 2011 und in der derzeit geltenden Finanzplanung bis 2014 sind für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an BAB-Betriebsstrecken insgesamt rund 440 Mio. Euro vorgesehen. Im Haushalt 2011 stehen darüber hinaus rund 20 Mio. Euro durch Restabwicklung des Konjunkturprogramms II sowie weitere 20 Mio. Euro durch Umschichtungen zur Verfügung. Vorbehaltlich des notwendigen Baurechts sollen 2011 und 2012 weitere 5 500 Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der BAB realisiert werden.

Derzeit erfolgt eine Fortschreibung des Netzkonzeptes für Rastanlagen durch den Bund in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaubehörden der Länder und unter Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2025. Sie soll in diesem Jahr abgeschlossen werden. Dann können die BAB-Streckenabschnitte benannt werden, auf denen bis 2025 bedarfsgerecht Lkw-Parkkapazitäten geschaffen werden sollen.

Der BGL begrüßt die Aktivitäten des BMVBS und wird sich im Rahmen seiner Mitgliedschaft in der BMVBS-Projektgruppe „Autobahnparkplätze für Lkw“ weiterhin engagieren. Trotz aller Fortschritte herrscht in den Abend- und Nachtstunden immer noch ein erheblicher Mangel an dringend benötigten Lkw-Parkplätzen. So sind viele Lkw-Fahrer immer noch gezwungen, zur Einhaltung ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten auf nicht für Lkw vorgesehenen Stellflächen zu parken. Oftmals werden hierfür Ein- und Ausfahrten zu BAB-Parkplätzen oder sogar der Seitenstreifen der BAB genutzt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der persönlichen Sicherheit des Fahrers sind solche Missstände nicht hinnehmbar und schnellstmöglich abzustellen.

Sichere Parkplätze

Mit Ausgabedatum April 2010 hat die EU im Rahmen der von ihr mitbeauftragten Studie SETPOS (Secure European Truck Parking Operational Services) ein Handbuch zur Sicherheit auf Lkw-Parkplätzen veröffentlicht. Auf vier ausgesuchten Parkplätzen in Deutschland, Frankreich und England hat ein Konsortium aus Parkplatzbetreibern, Transportlogistikunternehmen, Versicherern, Fahrer-Vertretern und nationalen Experten Maßnahmen

getestet, wie die Sicherheit für Lkw-Fahrer und ihre Fahrzeuge während der Ruhezeiten am besten gewährleistet werden kann. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe haben Eingang in das von der EU-Kommission herausgegebene Handbuch gefunden. Die Europäische Kommission weist darauf hin, dass das Handbuch Lkw-Parkplatzbetreibern als Hilfestellung dienen soll, sichere Parkplätze zu errichten. Im Wesentlichen werden drei Sicherheitsstandards beschrieben:

1. SETPOS „Secure“:

Dieser Sicherheitsstandard legt minimale Erfordernisse für die physische Sicherheit fest. Hierzu zählen beispielsweise eingezäunte und beleuchtete Parkplatzbereiche. Auch werden die nötigen Investitionen für Lkw-Parkplatzbetreiber spezifiziert.

2. SETPOS „High Security“:

Dieser Sicherheitsstandard legt einen europaweit hohen Standard für die Lkw-Parkplatzsicherheit fest. Er zielt darauf ab, hochwertige Sicherheitsdienste für das Transportlogistikgewerbe anzubieten.

3. SETPOS „Special Security“:

Dieser Sicherheitsstandard ist gedacht für das sichere Parken von Lkw mit hochwertiger Ware. Der Zugang zur bewachten Parkfläche und das Verlassen der Parkfläche wird an beschränkten Eingangs- und Ausgangsstellen streng überwacht. Es erfolgt eine gekoppelte Identifikation des Fahrers und des von ihm gelenkten Fahrzeugs.

Die Vorgaben des Handbuches ermöglichen ferner die Einführung eines Akkreditierungsprozesses. Dieser wird separat behandelt im Projekt LABEL der EU. LABEL steht dabei als Synonym für die Schaffung eines Labels für gesicherte Lkw-Parkplätze. Mit diesem Projekt sollen ganz allgemein Kriterien für ein Zertifizierungssystem erarbeitet werden. Fünf „Label-Sicherheitsstandards“ sind angedacht. Diese unterscheiden sich hinsichtlich der Diebstahlsicherheit, der Infrastruktur des Parkraumes und des Serviceangebotes.

Die IRU (International Road Transport Union) ist als Partner in die EU-Projekte SETPOS und LABEL einbezogen. Auf Anregung des BGL hat die IRU vorgetragen, eine Zertifizierung von Lkw-Parkplät-

zen bzw. Lkw-Sicherheitsparkplätzen führe in letzter Konsequenz zu einem kostenintensiven bürokratischen Aufwand, dem kein adäquater Sicherheitsgewinn gegenüberstehe.

In diesem Zusammenhang verweist der BGL auf die bereits im März 2009 durch den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) veröffentlichten „unverbindlichen Sicherungsanforderungen“ für gesicherte Lkw-Parkplätze. Diese wurden in Zusammenarbeit mit dem Bundeskriminalamt (BKA) und der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) erstellt.

Nachfolgende Mindeststandards werden empfohlen:

- Das Gelände sollte eben und gut einsehbar sein.
- Verkehrsflächen und Parkplätze sollten ausreichend groß sein.
- Auf Bepflanzung, die die Überwachungsmöglichkeiten auf dem Gelände einschränken, sollte verzichtet werden.
- Der gesamte Parkplatz sollte widerstandsfähig eingefriedet werden.
- Einfriedung und Stellplätze samt Zwischenräumen sollten ausgeleuchtet werden.
- Stellplätze, Einfriedung sowie Ein- und Ausfahrten sollten mit einer Videoanlage überwacht werden.
- Ein Zutrittskontrollsystem sollte ausschließlich autorisierten Personen Zugang in den gesicherten Bereich ermöglichen.
- Lkw und Lkw-Fahrer sollten bei der Ein- und Ausfahrt kontrolliert werden.
- Der Abfertigungsbereich für ein- und ausfahrende Lkw sollte in Form einer Schleuse eingerichtet sein, wobei ankommende und abfahrende Fahrzeuge jeweils zwischen zwei elektrisch betriebenen Toren abgefertigt werden.

Ordnungspartnerschaften im Straßenverkehr

Neue Sicherheitspartnerschaft „Lotter Kreuz“

Ein wichtiger Baustein in der Verkehrssicherheitsarbeit liegt nach Auffassung des BGL in der Schaf-

fung und Unterstützung von so genannten Ordnungs- oder Sicherheitspartnerschaften. Nach dem Vorbild der bereits 1999 gegründeten Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im Lkw-Verkehr“ mit der Autobahnpolizei des Regierungsbezirkes Köln wurde eine neue Sicherheitspartnerschaft „Lotter Kreuz“ ins Leben gerufen. In Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) Osnabrück, Vertretern der Polizeipräsidien Münster und Osnabrück sowie des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V. fand unter Begleitung des BGL hierzu am 06.04.2011 bei der IHK Osnabrück die Auftaktveranstaltung statt. Teilnehmer waren - neben regional ansässigen Transportlogistikunternehmen - Vertreter der verladenden Wirtschaft, der Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) Münster, des Verbandes für das Verkehrsgewerbe Westfalen-Lippe (VVWL), des Verkehrsministeriums Niedersachsen, der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) sowie Repräsentanten der Kontrollorgane wie Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Zoll, Polizei und Staatliches Amt für Arbeitsschutz.

Bereits kurz nach Gründung fand eine erste gemeinsame ganztägige Aktion der Sicherheitspartner am 17.06.2011, dem Vortag des „bundesweiten Tages der Verkehrssicherheit“, in Osnabrück statt. Dabei standen das lokale Unfallgeschehen sowie Maßnahmen zur Unfallprävention im Vordergrund.

Mit der neuen Sicherheitspartnerschaft „Lotter Kreuz“ wird der Ansatz verfolgt, die Verkehrssicherheitsarbeit durch das Zusammenwirken aller Beteiligten zu bündeln. Ziel ist es, in gemeinsamen Partnerschaftsaktionen regionale Probleme zu erörtern und gemeinsame Lösungsansätze zu entwickeln. Schwerpunkte sind Orte mit erhöhtem Unfallgeschehen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen werden Maßnahmen formuliert und realisiert. Der BGL beabsichtigt mit diesem Vorgehen, dass zwischen kontrollierenden Behörden und Lkw-Fahrer bzw. Transportlogistikunternehmer ein Partnerschaftsverhältnis aufgebaut wird.

Konzepte für Sicherheitspartnerschaften sind so konzipiert, dass sie dem menschlichen Faktor bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit einen herausragenden Stellenwert zuschreiben. In erster Linie geht es darum, alle am Straßenverkehr

Beteiligten zu bewegen, ihr Verhalten und Bewusstsein für die Ziele der Verkehrssicherheit zu schärfen – denn: „Unfälle ergeben sich nicht von selbst, sondern werden in aller Regel verursacht!“.

Fachinformationstage Ladungssicherung / Transportsicherheits-tage Köln-Eifelort

Die Fachinformationstage Ladungssicherung der Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im Lkw-Verkehr“ mit dem Polizeipräsidium Köln haben sich im Laufe ihres nunmehr 13-jährigen Bestehens zu einer festen Adresse im Veranstaltungskalender des Gewerbes etabliert. Wurden anfänglich ausschließlich Themen rund um die Ladungssicherung aufgegriffen, so hat sich die Themenvielfalt kontinuierlich erweitert. Dies ist nicht zuletzt auf das große Engagement der zahlreichen Ordnungspartner zurückzuführen, die sich mit ihren jeweiligen Kernkompetenzen aktiv in die Veranstaltung einbringen. Der anhaltende Erfolg der Veranstaltung belegt, wie nah sich die Themenauswahl am „Puls der Zeit“ bewegt.

Um dem erweiterten Themenspektrum rund um die Verkehrssicherheit im Transportlogistikgewerbe gebührend Rechnung zu tragen, fanden die „13. Fachinformationstage Ladungssicherung / Kölner Transportsicherheitstage“ am 06. und 07.07.2011 traditionsgemäß auf dem Gelände des SVG-Autohofes Köln-Eifelort statt.

Diese wurden durch die Schirmherrschaft des Präsidenten des BAG, Herrn Andreas Marquardt, der Regierungspräsidentin Köln, Frau Gisela Walsken und dem Kölner Polizeipräsidenten, Herrn Klaus Steffenhagen, in besonderer Weise gewürdigt. Die Veranstaltung beleuchtete schwerpunktmäßig Themen rund um die Ladungssicherung, den digitalen Fahrtenschreiber, die Berufskraftfahrerqualifizierung, das Gefahrgut- und Abfallrecht sowie die Lkw-Maut.

Ladungssicherung

Revision der europäischen Zurrkräftenorm EN 12195-1

Die Ladungssicherung in Deutschland hat nach den Vorgaben von § 22 StVO zu erfolgen. Dieser gibt in Absatz 1 zur Durchführung der Ladungssicherung vor, die „anerkannten Regeln der Technik“ zu beachten. Nach der ständigen Rechtsprechung ist dies in erster Linie die Richtlinie VDI 2700 (Verein Deutscher Ingenieure) in Verbindung mit der europäischen Zurrkräftenorm EN 12195-1 (Stand 2003) bzw. DIN EN 12195-1 (Stand 2004).

Auf Antrag von sieben Mitgliedsstaaten des Europäischen Normungsausschusses (CEN) wurde 2005 die Überarbeitung der europäischen Zurrkräftenorm EN 12195-1 (Stand 2003) aufgenommen, um die Ladungssicherungsvorgaben an entsprechende Vorgaben der IMO (International Maritime Organisation) anzupassen (vgl. dazu auch BGL-Jahresbericht 2009/2010). Die Überarbeitung ist nunmehr abgeschlossen und die neue Fassung wurde mit 80,18 Prozent der gewichteten Stimmen der CEN-Mitgliedsstaaten angenommen. Deutschland, die Schweiz und Polen stimmten gegen die Verabschiedung der neuen „Sicherungskräfte-norm EN 12195-1“. Die bisherige Normbezeichnung „Zurrkräftenorm“ wurde durch den Begriff „Sicherungskräfte-norm“ ersetzt. Die Ablehnung Deutschlands liegt darin begründet, dass der nach der deutschen Rechtsprechung geforderte Stand der Technik von der neuen Norm teilweise sicherheitsbedenklich unterschritten wird.

Da die europäische Sicherungskräfte-norm durch keine europäische Richtlinie bzw. keine gesetzgeberische Vorgabe in Bezug genommen wird (sog. „nicht harmonisierte Norm“), ist deren Anwendung rein freiwillig und nicht verpflichtend.

Unabhängig hiervon besteht für Deutschland als CEN-Mitglied die Verpflichtung, die neue europäische Sicherungskräfte-norm EN 12195-1 in die nationale Norm DIN EN 12195-1 zu überführen. Dies erfolgte seitens des DIN im Juni 2011. Die Tatsache, dass die neue europäische Norm nicht mehr dem deutschen Stand der Technik entspricht, wirft aktuell die Frage auf, nach welchen

normativen Vorgaben zukünftig die Ladungssicherung in Deutschland erfolgen soll. Das BMVBS hat aufgrund dieser Unsicherheit zunächst das BAG angewiesen, bis auf Weiteres die Kontrollen unverändert nach den Vorgaben der Richtlinie VDI 2700 durchzuführen. Die Länder sind gebeten worden, in gleicher Weise zu verfahren.

Vor diesem Hintergrund hat sich der BGL mit einem Schreiben an das BMVBS gewandt. Darin vertritt der BGL die Auffassung, die Ladungssicherung habe auf standardisierter und für die Praxis handhabbarer Basis zu erfolgen. In diesem Kontext ist es aus Sicht des BGL kontraproduktiv und auf Dauer auch rechtlich nicht haltbar, wenn sich die EU und Europa in Einzelterritorien aufsplitten, in denen unterschiedliche Ladungssicherungsstandards gelten. Künstlich geschaffene Handelshemmnisse seien im europäischen Binnenmarkt verboten und nicht von Bestand.

Nunmehr hat das BMVBS für seine endgültige Positionierung die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, im Rahmen einer wissenschaftlichen Stellungnahme eine Bewertung des erforderlichen Sicherheitsniveaus für die Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen vorzunehmen. Der BGL wird die weitere Entwicklung auf diesem Gebiet mit höchster Aufmerksamkeit begleiten.

Überarbeitung der CTU-Packrichtlinien

Die Zunahme der Unfälle beim Umschlag und der Entladung von Übersee-Containern veranlassten im März 2010 die UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), die International Labour Organization (ILO) und die International Maritime Organization (IMO), die CTU-Packrichtlinien (CTU: Cargo Transport Unit) an den Stand der Technik anzupassen. Dabei soll ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz verfolgt werden, um die Sicherheit im Containerverkehr über die gesamte Transportkette in einem Regelwerk mit internationaler Gültigkeit zu beschreiben. Die CTU-Packrichtlinien sollen damit zukünftig die Ladungssicherung für Container, Lkw und Eisenbahnwagen im multimodalen Verkehr als internationalen Stand der Technik beschreiben.

Bei den CTU-Packrichtlinien handelt es sich um „Richtlinien für das Packen von Ladung außer Schüttgut in oder auf Beförderungseinheiten bei Beförderungen mit allen Verkehrsträgern zu Wasser und zu Lande“ vom 02.05.1997. Sie wurden am 17.02.1999 im Verkehrsblatt Nr. B 8087 veröffentlicht. Beim Transport kennzeichnungspflichtiger Gefahrgüter werden sie in den Gefahrgutvorschriften für den Seeverkehr verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben. Darin einbezogen sind Zu- und Ablaufverkehre auf dem Landweg.

Im Rahmen der Fortschreibung der CTU-Packrichtlinien ist vorgesehen, bislang darin fehlende Berechnungsverfahren für die Ladungssicherung bei Beförderungen mit allen Verkehrsträgern innerhalb der multimodalen Transportkette aufzunehmen. Dazu sollen international gültige Regelwerke zur Ladungssicherung bei den verschiedenen Verkehrsträgern gesichtet, bewertet und im Rahmen der CTU-Packrichtlinien inhaltlich zu einem einzigen Regelwerk zusammengeführt werden.

Zu diesem Zweck sind die Mitglieder der IMO aufgerufen, entsprechende Sachverständige zur Begleitung der internationalen Revisionsarbeiten zu benennen. Die Bundesrepublik Deutschland wird in der IMO durch das BMVBS vertreten. Im Hinblick auf die Relevanz der Überarbeitung für die Ladungssicherung bei allen Verkehrsträgern wurde seitens des BMVBS vorgesehen, für jeden Verkehrsträger einen Sachverständigen zu benennen. Erste Gespräche auf internationalem Parkett sind für den Herbst 2011 vorgesehen.

Für den Verkehrsträger Straße wurde der BGL gebeten, sich entsprechend seiner Kompetenz auf dem Gebiet der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen in die zukünftige Revisionsarbeit als Vertreter Deutschlands einzubringen.

Der BGL kommt dieser Offerte sehr gerne nach und sieht sich dadurch in seiner Arbeit auf diesem speziellen Gebiet der Verkehrssicherheit bestätigt. Bei Fertigstellung einer überarbeiteten Richtlinie auf UNECE-Ebene entsteht weltweit ein „übergeordnetes“ Regelwerk zur Ladungssicherung für alle Verkehrsträger. In der Folgezeit dürfte von einer weltweit rechtsverbindlichen Einführung dieses Regelwerks für alle Verkehrsträger – ohne Beschränkung auf den Transport gefährlicher Güter – ausgegangen werden.

Besondere Brisanz sieht der BGL in der derzeit ungeklärten Sachlage zur Umsetzung der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen in Deutschland (vgl. Kapitel „Revision der europäischen Zurrkräfte-norm EN 12195-1“). Davon betroffen sind nicht nur nationale Verkehre, sondern alle grenzüberschreitenden Verkehre und Transitverkehre. Aus diesem Grunde hat der BGL beim BMVBS die Notwendigkeit hinterlegt, sich vor Aufnahme der internationalen Verhandlungen auf eine klare nationale Position zu verständigen, welcher Stand der Technik zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen in Deutschland heranzuziehen ist.

BGL/BG Verkehr-Praxishandbuch „Laden und Sichern“

Das BGL/BG Verkehr-Praxishandbuch „Laden und Sichern“ umfasst derzeit folgende Bände:

- Band 1: Grundlagen der Ladungssicherung
- Band 2: Ladungssicherung im Kombinierten Ladungsverkehr Straße/Schiene
- Band 3: Ladungssicherung für Papierrollen
- Band 4: Ladungssicherung für Bleche, Profilstahl und Stabstahl
- Band 5: Ladungssicherung für Drahtbunde
- Band 6: Lehrmaterial zum „Praxishandbuch Laden und Sichern – Band 1“
- Band 7: Ladungssicherung von Absetzbehältern und Schüttgütern
- Band 8: Ladungssicherung von Steinzeugrohren

Band 9: Ladungssicherung von Rundholz

Zur Fortschreibung des BGL/BG Verkehr-Praxishandbuches Laden und Sichern befindet sich der Band „Ladungssicherung von Rundholz“ in Bearbeitung. Grundlage hierfür stellen die bereits im Jahr 2001 gemeinsam von BGL und BG Verkehr unter wissenschaftlicher Mitarbeit von TUL LOG, Dresden, veröffentlichten Verladeempfehlungen für Langholz dar.

Thematisiert wird in erster Linie die Ladungssicherung von Rohholzstämmen mit einer Länge ab etwa 10 Metern. Das Besondere an der Ladungssicherung dieser Gütergruppe besteht darin, dass aufgrund der Längenmaße und des natürlichen

unregelmäßigen Wuchses Verhakungen der Rinde und Astansätze zu hohen „Widerständen“ führen, welche einem Verrutschen der Baumstämme entgegen wirken. Dies hat zur Folge, dass nach den Maßgaben der Ladungssicherung lediglich eine Rutschsicherung in Fahrzeuglängsrichtung erforderlich ist.

Für den Transport von Langholz werden Brückenzüge oder Sattelkraftfahrzeuge eingesetzt. Von wesentlicher Bedeutung ist, dass die untere Baumstammlage auf Keil- oder Zahnleisten aufliegt.

Des Weiteren wird auf die Ladungssicherung von Kurzholz sowohl in Quer- als auch Längsverladung eingegangen. Hierzu liegen bereits entsprechende Verladeempfehlungen aus dem Jahr 2006 vor. Diese wurden seinerzeit seitens des BGL in Zusammenarbeit mit Verbänden der Holz- und Forstwirtschaft, des Holzhandels und der Versicherungswirtschaft, dem Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, der Polizei Niedersachsens, dem BAG, der BG Verkehr, dem Königsberger Ladungssicherungskreis sowie dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen erstellt.

Durch die Zusammenführung der Ladungssicherung für die Gütergruppen Langholz und Kurzholz auf Straßenfahrzeugen soll dem Anwender eine umfassende aktualisierte Hilfestellung zur praktischen Umsetzung der Ladungssicherung von „Rundholz“ gegeben werden.

Verladeempfehlungen für Altpapierballen

Der Transport von Altpapierballen auf Straßenfahrzeugen gerät aufgrund fehlender verbindlicher Verladeempfehlungen vermehrt in den Fokus behördlicher Kontrollen. Seitens der Betroffenen wurde gegenüber dem BGL und der BG Verkehr angeregt, nach dem Vorbild der Verladeempfehlungen für Kurzholz und für Betonstahlmatten eine allgemeine Verladeempfehlung für die Gütergruppe Altpapier zu erstellen. Das Thema „Ladungssicherung von Altpapierballen“ wurde 2010 im Rahmen einer Abschlussarbeit zur Erlangung des Dienstgrades eines technischen Aufsichtsbeamten der BG

Verkehr grundlegend behandelt. BGL und BG Verkehr haben dies zum Anlass genommen, sich gemeinsam mit Vertretern betroffener Transportlogistikunternehmen, der Papierindustrie, Entsorgungsfirmen, Fahrzeugherstellern, Kontrollbehörden und technischen Prüforganisationen der Ladungssicherung dieser Gütergruppe zu widmen.

Um der Papierindustrie die nachgefragten Altpapierqualitäten liefern zu können, richtet sich deren Spezifikation nach der „Liste der Europäischen Standardsorten und ihre Qualitäten“ (DIN EN 643). Zurzeit sind 67 Altpapiersorten in dieser Liste beschrieben. Die Verladeempfehlungen sollen sich auf die Qualitäten „sortiertes gemischtes Altpapier“ und „Kaufhausaltpapier“, die derzeit etwa 70% des transportierten Papierballenaufkommens abdecken, beschränken.

BGL/BG Verkehr-Leitfaden für Fahrer: Zurrketten

Der BGL/BG Verkehr-Leitfaden für Fahrer basiert auf dem BGL/BG Verkehr-Praxishandbuch „Laden und Sichern“ und ist inhaltlich auf die praktischen Belange der Ladungssicherung speziell für Fahrer zugeschnitten.

Den Fahrern fehlen vor Ort in der Regel entsprechende Handlungshilfen, um die Ladungssicherung als ordnungsgemäß einschätzen zu können. Der Leitfaden für Fahrer nimmt sich dieser Problematik an und arbeitet das für die Ladungssicherung notwendige Grundwissen fahrgerecht auf. Außerdem wurde in einer früheren Fassung des Leitfadens bereits der richtige Umgang mit Zurrgurten als meistgebrauchtes Hilfsmittel zur Ladungssicherung behandelt. Bei der Ladungssicherung von Stahlprodukten kommt der richtigen Handhabung von Zurrketten eine ausschlaggebende Bedeutung zu. Mit Ketten werden, anders als bei Zurrgurten, wesentlich höhere Ladungsgewichte gesichert. Fehler im richtigen Umgang mit Zurrketten können demzufolge gravierendere Auswirkungen für die Verkehrs- und die Arbeitssicherheit nach sich ziehen. Demzufolge haben BGL und BG Verkehr den Leitfaden für Fahrer um das Kapitel „Zurrketten“ erweitert. Darin wird in einer verständlichen Form der richtige Umgang mit Zurrketten beschrieben. Auch Kriterien, die eine Verwendung von Zurrket-

ten ausschließen, sind Gegenstand der Darstellung. Zahlreiche Abbildungen illustrieren die Sachverhalte und geben dem Anwender eine anschauliche Handlungshilfe.

Der BGL/BG Verkehr-Leitfaden für Fahrer steht zum kostenlosen Herunterladen im PDF-Dateiformat auf der Internetseite des BGL unter www.bgl-ev.de/web/initiativen/sicher_laden_leitfaden.htm zur Verfügung.

