

Das in der Theorie Erlernte wird im Praxis-
teil am Trainings-Truck des ADAC erprobt.
Noch schauen die Teilnehmer nur, später
müssen sie auch selbst Hand anlegen.
STM-Bild



Berufskraftfahrer-Qualifikation: Am Ball bleiben!

Seit September 2009 besteht für Berufskraftfahrer die Pflicht zur Weiterbildung. Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) fordert die Teilnahme an insgesamt 35 Unterrichtsstunden. Spätestens bis 2014 müssen die Nachweise erbracht sein. Experten warnen: kurz vor Fristende könnte es schwer werden, einen Seminarplatz zu ergattern.

Noch ist das Jahr 2014 in weiter Ferne. Noch geht es ohne die Zusatzziffer 95, die künftig im Führerschein darüber Auskunft gibt, ob dessen Inhaber autorisiert ist, gewerbsmäßig als Lkw-Fahrer tätig zu sein. Noch massiv Zeit also, um irgendwann einmal die Stunden abzureißen, oder?

Ganz so unbekümmert sollten Berufskraftfahrer dem Zwang zur Weiterbildung allerdings nicht begegnen. Experten warnen jetzt schon davor, dass es kurz vor

Fristende im September 2014 knapp werden könnte mit verfügbaren Seminarplätzen. Das kann zu einem echten Problem werden, denn wer nach Fristablauf ohne den Zusatzeintrag im Führerschein erwischt wird, muss mit einem Bußgeld von bis zu 5.000 Euro rechnen. Noch teurer wird es für den Unternehmer: Er kann mit bis zu 20.000 Euro zur Kasse gebeten werden.

Daher ist es ratsam, in puncto Weiterbildung ständig am Ball

zu bleiben. Entsprechend haben viele Anbieter die geforderten Seminare in passende Module gegliedert. So bietet beispielsweise der ADAC fünf Module à je sieben Zeitstunden an. Wer sich jedes Jahr für die Teilnahme an einem Modul Zeit nimmt, hat bis zum Jahr 2014 auf diese Weise ohne großen Zeitstress seine Nachweise beisammen.

Zudem können Unternehmer, im Rahmen der Förderrichtlinie „Aus- und Weiterbildung“

jetzt schon Zuwendungen für das nächste Jahr beantragen. Seit dem 1. November 2010 können die Anträge für das Förderprogramm 2011 gestellt werden, Fristende ist der 15. Februar 2011. Mit den Aus- beziehungsweise Weiterbildungsmaßnahmen darf aber nicht vor Eingang des Antrags beim Bundesamt für Güterverkehr und nicht vor dem 1. Januar 2011 begonnen werden.

Zwar ist der Unternehmer nicht verpflichtet, für die Wei-



Alltäglicher Grusel auf deutschen Straßen: von Ladungssicherung keine Spur. Zum Glück wurde diese tickende Zeitbombe von der Polizei aus dem Verkehr gezogen ...



... und anschließend mit Zurrgurten korrekt gesichert. Gut zu sehen: Mit Hilfe von Europaletten wird eine formschlüssige Ladungssicherung erreicht.



Hier hat es die Ladung durch die Stirnwand gedrückt. Im schlimmsten Fall kann die Kabine für den Fahrer zur tödlichen Falle werden.

terbildungskosten seiner Fahrer aufzukommen, denn laut Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz müssen die „den Beruf ausübenden Personen“ die Kosten tragen. Aber mit Blick auf den Fahrermangel, der sich über kurz oder lang mit Sicherheit wieder bemerkbar machen wird, ist die Übernahme der Weiterbildungskosten für den einen oder anderen Arbeitgeber vielleicht ein schönes Angebot, um seine erfahrenen und fähigen Fahrer an sich zu binden.

Unternehmer können im Rahmen der Förderrichtlinie „Aus- und Weiterbildung“ jetzt schon Zuwendungen für das nächste Jahr beantragen.

Wie eingangs erwähnt, bietet der ADAC die im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation zu erlernenden Inhalte auf insgesamt fünf Module verteilt an (siehe Infokasten). Modul 5 befasst sich mit der Ladungssicherung. Wie wichtig dieses Thema in der Praxis ist, zeigt sich leider allzu häufig.

Die Autobahnpolizei Köln musste laut BGF (Berufsgenos-

senschaft für Fahrzeughaltungen) im Zeitraum vom 01.01.2005 bis zum 31.12.2008 sage und schreibe 5.544 Mal allein wegen verlorener Ladung auf der Fahrbahn ausrücken. Dabei ist gesetzlich vorgeschrieben, dass sowohl Fahrzeughalter, Verlader wie auch der Fahrzeugführer für die Ladungssicherung Verantwortung tragen.

Um ein Grundverständnis für das Thema zu schaffen, werden in dem ADAC-Weiterbildungsseminar nach einer Übersicht über die rechtlichen Grundlagen zunächst einmal die physikalischen Kenntnisse der Teilnehmer vertieft. Es wird erläutert, welche Kräfte auf die Ladung wirken und was es mit dem Gleitreibbeiwert und Lastverteilungsplänen auf sich hat und wie die Berechnung der Ladungssicherung auszusehen hat. Zudem werden die unterschiedlichen Zurr- und Hilfsmittel vorgestellt und dargelegt, welche Arten der Ladungssicherung sich für welches Ladegut eignen.

Nach soviel Theorie darf die Praxis natürlich nicht fehlen. Das ADAC-Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main in Gründau bietet dafür ausreichend Platz und natürlich das entsprechende Equipment. Entweder am eigenen Lkw der Seminarteilnehmer oder wenn der nicht dabei ist, am Trainings-Truck des ADAC kann dann das Erlernte ausprobiert

werden. Dabei legen die Teilnehmer nicht nur bei der Ladungssicherung selbst Hand an, sondern können bei Fahrversuchen auch beobachten, wie sich die Ladung in verschiedenen Sicherungszuständen verhält.

*„LaSi“, so lernen wir,
„beginnt immer mit
dem Besen!“*

Bei diesem Praxisteil wird dann auch sehr schnell deutlich, dass eine wirksame Ladungssicherung wahrlich kein Ding der Unmöglichkeit ist. Manchmal helfen einfache Hilfsmittel, um eine Ladung formschlüssig zu sichern. Das kann zum Beispiel mit

Hilfe von Europaletten geschehen, an die eigentlich immer irgendwie ranzukommen ist. Aber selbst ein leerer Karton, sofern er trocken und nicht beschädigt ist, kann wirksam zur Ladungssicherung eingesetzt werden. Voraussetzung ist, dass kein Leerraum zwischen Karton und Ladung besteht, also der Formschluss hergestellt wird.

Die Wirksamkeit von Zurrgurten und -ketten kann zum Beispiel durch den Einsatz von Antirutschmatten optimal unterstützt werden. Letztere nützen aber nichts, wenn die Ladefläche verunreinigt ist. „LaSi“, so lernen wir, „beginnt immer mit dem Besen!“

Deutlich wird aber auch, dass eine korrekte Ladungssicherung durchaus auch schweißtreibend sein kann. Denn beim Niederzurren muss schon die erforderliche Vorspannkraft erreicht werden, ansonsten wird aus den Zurrgurten eher schön anzusehendes Bänderwerk denn eine wirksame Ladungssicherung. Die Auswahl der passenden Ratsche hilft dabei, Muskelkraft zu schonen. Mit einem Vorspannmessgerät lässt sich danach bequem ablesen, ob genug Vorspannkraft in den Gurt eingebracht wurde. Das führt gleich zum nächsten Praxistipp: Auf die gesamte Ladefläche betrachtet, sollten die Ratschen nicht immer auf der gleichen Seite liegen, denn auf der der Ratsche gegenüberliegenden Seite wird weniger Vorspannkraft erreicht. Also regelmäßig die Seite wechseln, um auf der sicheren Seite zu sein.

STM

Weiterbildungs- module ADAC



Modul 1
Wirtschaftliches Fahren: ECO-Training

Modul 2
(Sozial)Vorschriften für den Güterverkehr

Modul 3
Fahrsicherheitstraining

Modul 4
Schaltstelle Fahrer: Imageträger, Dienstleister, Profi

Modul 5
Ladungssicherung im Güterkraftverkehr