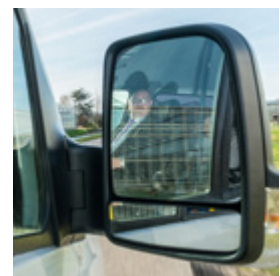


Besonderheiten beim Fahren

Obwohl ein Transporter mit dem Pkw-Führerschein (Klasse B) gefahren werden darf, unterscheidet sich die Fahrweise teilweise deutlich. Transporter weisen bautechnisch bedingt eine Reihe von Besonderheiten auf, die es zu beachten gilt:

Eingeschränkte Rundumsicht



Ein Unterschied zum Pkw ist die begrenzte Rundumsicht. Dies kann vor allem beim Spurwechsel, beim Abbiegen und Wenden sowie beim Rangieren und Rückwärtsfahren zu gefährlichen Situationen führen. Ein Transporterfahrer

sollte bei diesen Fahrmanövern besonders aufmerksam sein und schon frühzeitig nach anderen Verkehrsteilnehmern Ausschau halten. Weitwinkelspiegel und Fahrerassistenzsysteme wie der Totwinkel-Assistent können eine wertvolle Hilfe sein.

Höheres Gewicht



Transporter sind schwerer als Pkw und haben auch aufgrund eines ungünstigeren Verhältnisses von Radstand zu Schwerpunkthöhe einen längeren Bremsweg. Gleichzeitig sind sie oft sehr leistungsstark, was sich in hohen

Maximalgeschwindigkeiten und Beschleunigungsraten zeigt. Dies sollte stets berücksichtigt werden, beispielsweise durch das Einhalten eines größeren Abstands zum Vorausfahrenden.

Höhere Schleudergefahr



Der hohe Schwerpunkt und die gegebenenfalls hohe Zuladung führen dazu, dass Transporter besonders bei schnellen Ausweichmanövern leichter ins Schleudern geraten als Pkw. Durch ihre großflächigeren Seitenwände sind sie zudem anfälliger

für Seitenwinde. Insgesamt sind Transporter – trotz vieler Fahrerassistenzsysteme, welche die Fahrzeugkontrolle deutlich verbessern – vor allem im beladenen Zustand schwerer zu beherrschen als Pkw.

Eine gute Möglichkeit, sich mit dem eigenen Fahrzeug auch unter schwierigen Bedingungen vertraut zu machen, ist die Teilnahme an einem speziellen Fahrtraining für Transporterfahrer. Im Folgenden finden Sie Trainingsplätze im Land Brandenburg und ihre Betreiber:

- **Kallinchen (TF), TFR Fahrtechnik Akademie**
www.fahrtechnikakademie24.de
- **Klettwitz (OSL), TÜV Rheinland Akademie**
www.tuv.com
- **Linthe (PM), ADAC Berlin-Brandenburg**
www.fahrsicherheit-bbr.de
- **Neuhardenberg (MOL), SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Berlin und Brandenburg**
www.svg-berlin.de
- **Oranienburg (OHV), TÜV Rheinland Akademie**
www.tuv.com
- **Welzow (SPN), ACE Auto Club Europa**
www.ace.de
- **Werneuchen (BAR), ACE Auto Club Europa**
www.ace.de

Zeitdruck

Hektik und Stress wirken sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Sie verleiten zu überhöhter Geschwindigkeit, zu dichtem Auffahren, zum Auslassen von Pausen und zu aggressivem Fahrverhalten. Zeitdruck ist darüber hinaus häufig ein Grund für eine fehlende oder mangelhafte Ladungssicherheit bei Nutzfahrzeugen wie dem Transporter. Die richtige Vorbereitung und mentale Haltung sowie ausgewählte Entspannungstechniken können dabei helfen, Ruhe zu bewahren und sicher ans Ziel zu gelangen.



Tipps für mehr Gelassenheit am Steuer

- Fahren Sie rechtzeitig los und planen Sie ausreichend Pausen sowie Zeitpuffer ein. Ein Stau ist im dichten Straßenverkehr eher normal als ungewöhnlich.
- Verlegen Sie Ihre Fahrten – soweit möglich – auf Randzeiten, etwa frühmorgens oder spätabends.
- Informieren Sie sich vor dem Losfahren über die aktuelle Staulage (z. B. mit dem Smartphone) und passen Sie Ihre Route gegebenenfalls an.
- Achten Sie während der Fahrt auf Verkehrsdurchsagen im Radio. Bei Stau die Autobahn zu verlassen, lohnt sich in der Regel nicht. Weichen Sie deshalb nur bei Vollsperrung auf andere Straßen aus.
- Wenden Sie bei Stress die 4-6-8-Methode an: Beim Einatmen bis 4 zählen, Luft anhalten und bis 6 weiterzählen, beim Ausatmen bis 8 weiterzählen.

Impressum

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) e. V. an der Universität Potsdam
„Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“

Zweigstelle Kremmen:
Staffelder Dorfstraße 19
16766 Kremmen OT Staffelde

info@netzwerk-verkehrssicherheit.de
www.netzwerk-verkehrssicherheit.de

Das Netzwerk Verkehrssicherheit wird gefördert vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.

Der Flyer wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Ein Anspruch auf Vollständigkeit besteht nicht. Wir haften nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch die Nutzung der Informationen verursacht werden.

Der Gebrauch der männlichen Bezeichnungen für Personen und Personengruppen dient lediglich der Vereinfachung und der besseren Lesbarkeit. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass bei den entsprechenden Beiträgen Personen jeden Geschlechts gemeint sind.

Redaktion: *Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg*
(Carolin Bablich, Raik Dusin, Andrina Loewe, Erik Schubert)

Layout, Grafiken: *Erik Schubert*

Quellen: BGN/DVR (Hrsg.) (2015) Sicher unterwegs. Richtig transportieren. Mannheim | Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2020). Fachserie 8 Reihe 7. Wiesbaden. | Industriegasverband e. V. (Hrsg.) (2007). Merkblatt zur Ladungssicherung bei Kleintransportern. Köln.

www.adac.de | www.bussgeldkatalog.de | www.derwesten.de | www.deutsche-handwerks-zeitung.de | www.dvr.de | www.eurotransport.de | www.fuhrpark.de | www.ladungssicherung.eu | www.motor-talk.de | www.risiko-check.info | www.sachsenring.de | www.sicher-unterwegs-bgn.de

Fotografien: Adobe Stock:Panama, Gabriel Cassan, ellisia, Seventyfour, BigBlueStudio, corepics, Aycatcher, milkovasa

Sicher unterwegs mit dem Transporter

Informationen zur Ladungssicherung und zu Besonderheiten beim Fahren



Alarmierende Statistik (Deutschland, 2019)

- 2019 kam es in Deutschland zu 13.671 Unfällen mit Personenschaden und Transporterbeteiligung, bei denen 18.950 Menschen verletzt oder sogar getötet wurden.
- Auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften waren die Folgen dieser Unfälle besonders schwer. Dort geschahen die meisten Unfälle mit Todesfolge.
- Durchschnittlich verunglückten täglich ca. 52 Menschen bei Unfällen mit Transporterbeteiligung. Das ist ein Verletzter alle 28 Minuten.
- Durchschnittlich starb jeden zweiten Tag ein Mensch an den Folgen eines Unfalls mit Transporterbeteiligung.
- Güterkraftfahrzeuge wie der Transporter waren prozentual häufiger (21 %) in Unfälle mit Personenschaden aufgrund eines zu geringen Sicherheitsabstands verwickelt als Pkw (16 %).
- Der Anteil der Unfallursache „Unzureichend gesicherte Ladung“ an den Gesamtzahlen fiel sogar mehr als zwölfmal so hoch aus wie beim Pkw.



Die richtige Sicherung der Ladung

Jede ungesicherte Ladung kann – unabhängig von ihrem Gewicht – während der Fahrt in Bewegung geraten. Das kann dazu führen, dass das Fahrzeug bei Lenk- oder Bremsmanövern unbeherrschbar wird oder sich Ladungsteile in gefährliche Geschosse verwandeln. Deshalb ist es wichtig, zu transportierende Güter nur im Laderaum unterzubringen und stets ausreichend zu sichern – auch bei kurzen und vermeintlich ereignisarmen Strecken!



Grundsätzlich gibt es zwei Arten der Ladungssicherung, die je nach Situation auch kombiniert werden können:

Die formschlüssige Ladungssicherung



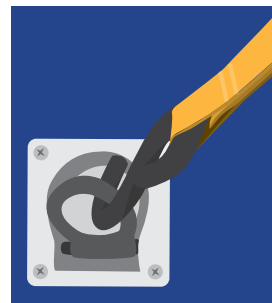
Werden die Transportgüter lückenlos verladen, so dass die einzelnen Ladungsteile sich gegenseitig stützen und nicht wandern, rutschen, kippen oder rollen, wird von formschlüssiger Ladungssicherung gesprochen. Diese kann erreicht werden, indem die Transportgüter auf der gesamten Ladefläche verteilt werden und direkt an Stirn- und Rückwand sowie an den Seitenwänden anschließen. Schwere Ladungsteile sollten beim Stapeln unbedingt nach unten gepackt werden und nur von formstabilen Gegenständen umgeben sein; leichte Ladungsteile kom-

men nach oben. Außerdem muss sichergestellt werden, dass die Transportgüter den zu erwartenden Ladungsdruck aushalten. Je nach zu beförderndem Gut können entsprechende Transportbehälter die Ladungssicherung erhöhen.

Werden einzelne Ladungsteile abgeladen, muss die Ladungssicherung gegebenenfalls wiederhergestellt werden. Dies kann beispielsweise mithilfe von (weiteren) Sicherungsmitteln wie Sperrstangen geschehen.

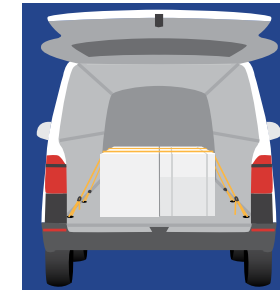
Die kraftschlüssige Ladungssicherung

Eine kraftschlüssige Ladungssicherung wird durch Zurrmittel wie Gurte oder Netze erreicht, welche die Ladung auf die Ladefläche drücken. Sie sollte dann zum Einsatz kommen, wenn die formschlüssige Ladungssicherung nicht oder nur teilweise umgesetzt werden kann. Wichtig ist, dass genügend Zurrmittel verwendet werden und diese eine ausreichende Vorspannkraft besitzen: Der Spanngurt muss so straff sitzen, dass er bei Berührung wie eine Gitarrensaite klingt. Je flacher der Winkel des Spanngurtes (Zurrwinkel) ausfällt, desto geringer ist die Kraft, mit der die Ladung auf die Ladefläche gedrückt wird. Deshalb wird ein Zurrwinkel von mindestens 35 Grad empfohlen.



Die maximale Belastbarkeit der Zurrpunkte (Metallösen, in welche die Haken der Spanngurte eingehängt werden) darf nicht überschritten werden (siehe Fahrzeugbedienungsanleitung). Antirutschmatten geben der Ladung zusätzlichen Halt. Wichtig ist dabei, dass die Transportgüter vollständig auf den Antirutschmatten stehen, um Mischreibung (und damit eine verringerte Haftung) zu vermeiden.

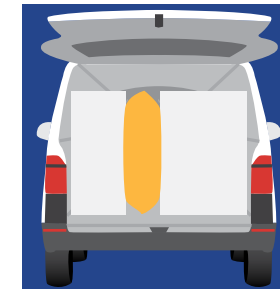
Sicherungsmittel und ihre Anwendung



Spanngurt



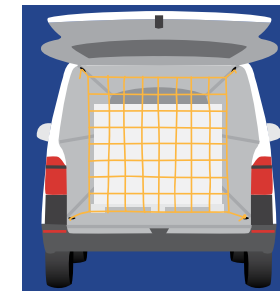
Antirutschmatte



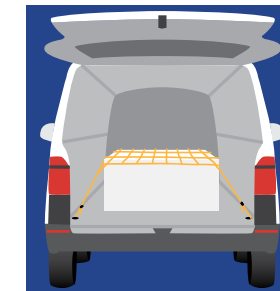
Staupolster/Leerpalette



Sperrstangen



Netz
(Laderaumabtrennung)



Netz
(Niederzurren)

Bei längeren Fahrten sollte die Sicherung in regelmäßigen Abständen kontrolliert und gegebenenfalls nachgebessert werden. Beispielsweise können kleine Unebenheiten auf der Straße dazu führen, dass sich die Vorspannkraft von Gurten verringert.

Finanzielle Folgen schlechter Sicherung

Neben dem Risiko für sich und andere kann eine unzureichend gesicherte Ladung auch negative finanzielle Folgen haben. Das kann etwa dann der Fall sein, wenn die Ladung beim Transport beschädigt wird oder ein Geschäftstermin aufgrund des Verbots der Weiterfahrt durch die Polizei nicht eingehalten werden kann.

Eine unzureichend gesicherte Ladung wird außerdem mit Bußgeldern und gegebenenfalls mit Punkten im Flensburger Fahrereignisregister geahndet:

Bußgeldtabelle

Stand Oktober 2020

Tatbestand	Bußgeld	Punkte
vermeidbarer Lärm durch unzureichend gesicherte Ladung	10 €	
Ladung ragt über das Fahrzeug hinaus ...		
... nach hinten min. 3 m	20 €	
... nach hinten min. 1,5 m bei min. 100 km/h	20 €	
... nach vorne	20 €	
... nach hinten über 1 m ohne Kenntlichmachung durch Leuchte	25 €	
nicht ausreichende Sicherung der Ladung gegen Herabfallen ...	35 €	
... mit Gefährdung	60 €	1
... mit Sachbeschädigung	75 €	1
Führen eines Fahrzeugs, das mit Ladung höher als 4,20 m war	60 €	1