

über ein fest installiertes Schneegerüst verfügt, von dem aus das Lkw-Dach mit einem Besen und Schneeschieber gesäubert werden kann. Eine Liste von Autohöfen, die mit Schneegerüsten ausgestattet sind, finden Sie in unserer Fahrer-App (www.fahrer-app.de).

Vorbeugend lässt sich über die Luftfederung der Hinterachse der Auflieger nach dem Parken in eine leichte Schräglage bringen, damit Schnee, Regen oder Schmelzwasser abfließen können, bevor sich Eisplatten bilden.

Bei Planenaufbauten kann der Fahrer, falls möglich, auf die Ladefläche des Fahrzeugs steigen und von innen mit z. B. einer Stecklatte oder einem Besen gegen die Abdeckplane des Aufbaus drücken. Dabei sollte er darauf achten, dass herunterfallende Teile niemanden gefährden und durch eine anschließende Sichtprüfung sicherstellen, dass der Lkw frei von gefährlichen Dachlasten ist. Als gute präventive Lösung bei Planenaufliegern haben sich sogenannte Airbag-Systeme bewährt. Das System lässt sich einfach nachrüsten und besteht aus einem Luftschlauch der in Längsrichtung zum Lkw unter die Dachplane und den Spiegeln installiert wird. Bei Regen oder Schnee kann der Fahrer mittels bordeigenem Druckluftsystem diesen aufpumpen und die Plane verwandelt sich in ein Satteldach und das Wasser kann an den Seiten abfließen.

Wird eine **Leiter zum Besteigen und Räumen** des Fahrzeugaufbaus verwendet, sollten folgende Sicherheitsmaßnahmen eingehalten werden:

- Achten Sie auf die richtige Länge der Leiter. Zum Erreichen der Arbeitsposition sollten die letzten vier Sprossen nicht bestiegen werden.
- Stellen Sie die Leiter in einem Winkel von 65 bis 75 Grad an das Fahrzeug.
- Sichern Sie die Leiter mit einem Leitergurt gegen Wegrutschen und Umkippen.
- Benutzen Sie zum Räumen des Daches einen geeigneten Schieber oder Besen.
- Gut geeignet sind mobile Anlegeleitern mit einem Standpodest und Rückenschutzbügel.

In der Praxis gestaltet es sich oft schwierig, einen Lkw von Eis und Schnee zu befreien.



Lkw-Maut – neue Gewichtsklasse

Im Sommer 2024 wurde die Gewichtsgrenze für die Lkw-Maut in Deutschland gesenkt. Seitdem sind auch Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (zGM) von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Autobahnen und Bundesstraßen mautpflichtig, sofern sie im Güterkraftverkehr eingesetzt werden.

Für die Mauterhebung stellt der Mautbetreiber Toll Collect neben den bekannten On-Board Units (OBU) für den DIN-Schacht erstmals auch sogenannte Windshield-OBUs für Kleintransporter zur Verfügung. Diese OBU ist eine Sonderform der On-Board-Unit, die an der Windschutzscheibe des Lkw angebracht wird. Sie funktioniert technisch wie die herkömmliche OBU und erfasst die Mautgebühren ebenfalls automatisch, ist jedoch kleiner, einfacher zu installieren und belegt keinen DIN-Schacht im Fahrzeug. Die Windshield-OBU ist kostenlos, bleibt aber Eigentum von Toll Collect. Der Einbau der OBU erfolgt in den rund 1.300 von Toll Collect autorisierten Werkstätten. Vor dem Einbau muss der Lkw allerdings beim Mautbetreiber registriert werden.

Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums sind rund 330.000 Lkw von der Ausweitung der Mautpflicht betroffen. Die geschätzten Mehreinnahmen durch die 3,5-Tonner beziffert das Ministerium auf 1,2 Milliarden Euro pro Jahr.

Foto: TollCollect/Joerg Koch

Durch die Senkung der Gewichtsklasse rechnet das Verkehrsministerium mit Mehreinnahmen von etwa 1,2 Milliarden Euro pro Jahr.



Lkw-Assistenzsysteme

Lkw, die mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind, weisen eine um 34 Prozent niedrigere Unfallwahrscheinlichkeit auf als gleichartige Referenzfahrzeuge.

Verkehrsunfälle mit Lkw enden oft tödlich. Bis zu 90 Prozent aller Unfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Zu den schwerwiegendsten und häufigsten Unfallarten zählen:

- Auffahrunfälle zwischen Lastkraftwagen und Pkw,
- Kollisionen von rechts abbiegenden Lkw mit Radfahrern,
- Zusammenstöße von Lkw und Fußgängern, die vor dem Nutzfahrzeug eine Straße überqueren.

Moderne Fahrerassistenzsysteme (FAS) können das Risiko eines Verkehrsunfalls deutlich reduzieren. Sie sorgen entweder dafür, dass kritische Situationen gar nicht erst entstehen, oder sie helfen den Fahrern, diese zu bewältigen. Dies bestätigt unter anderem auch eine Studie des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr): In einem gemeinsamen Feldversuch mit mehr als 1.000 Fahrzeugen konnten BGL und BG Verkehr nachweisen,

Foto: Daimler Truck

dass Lkw mit Fahrerassistenzsystemen eine um 34 Prozent niedrigere Unfallwahrscheinlichkeit aufweisen als gleichartige Referenzfahrzeuge.

Übersicht obligatorischer FAS

Innerhalb der Europäischen Union gibt es eine klare gesetzliche Regelung, die bestimmte Fahrerassistenzsysteme bei neu zugelassenen Lkw verpflichtend vorschreibt. So müssen alle neu zugelassenen Lkw seit Mitte 2024 mit den folgenden Assistenzsystemen ausgerüstet sein:

- **Notbremsassistent:** Erkennt drohende Kollisionen und bremst das Fahrzeug automatisch ab. Ein Notbremslicht informiert den nachfolgenden Verkehr durch Blinken der Fahrtrichtungsanzeiger über die Notbremsung.
- **Aktiver Spurhalteassistent:** Er warnt den Fahrer und kann das Fahrzeug aktiv in der Spur halten, wenn es die Fahrbahnmarkierungen verlässt.
- **Intelligenter Geschwindigkeitsassistent:** Passt die Geschwindigkeit des Fahrzeugs automatisch an die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen an.

>>

Innerhalb der Europäischen Union gibt es eine klare gesetzliche Regelung, die bestimmte Fahrerassistenzsysteme bei neu zugelassenen Lkw verpflichtend vorschreibt.



Foto: Continental



Grundlagen zur Ladungssicherung

Die Basis aller Ladungssicherungsvorgaben bildet in Deutschland der § 22 der Straßenverkehrsordnung: „Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.“ Dies sind vor allem DIN- und EN-Normen sowie die VDI-Richtlinien, gegenwärtig z. B. die VDI-Richtlinie 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen.

Die Ausführungsbestimmungen für den § 22 StVO sagen auch aus, wer für die Ladungssicherung verantwortlich ist. So heißt es: „Grundsätzlich gilt, dass jeder, der mit der Verladung von Gütern betraut ist, auch für eine sachgerechte Ladungssicherung verantwortlich zeichnet. Der Verloader, der Fahrer, der

Foto: Mixage/AdobeStock

Fahrzeughalter sowie der Absender und der Frachtführer stehen somit in der Pflicht, Ladungssicherungsmaßnahmen zu ergreifen.“

In der Praxis ist leider allzu häufig zu beobachten, dass der Fahrer mit dieser Pflicht allein gelassen wird. Zudem ist er auch der erste Ansprechpartner der Polizei oder anderer Kontrollorgane, wenn eine mangelhafte Ladungssicherung festgestellt wurde oder wenn sich gar ein Unfall aufgrund mangelhafter Ladungssicherung ereignet hat.

Neben dem § 22 regelt der § 23 StVO **Sonstige Pflichten von Fahrzeugführern** zur Ladungssicherung:

- Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, 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 die Besetzung vorschriftsmäßig sind und, dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet.
- In erster Linie ist der Fahrzeugführende für den vorschriftsmäßigen Zustand seines Fahrzeugs verantwortlich. Er handelt schuldhaft, wenn er die den Umständen nach zumutbaren Prüfungen unterlassen hat und diese Prüfungen einen Mangel aufgedeckt hätten (siehe Checkliste Ladungssicherung und Fahrzeugcheck vor der Abfahrt).
- Der Fahrzeugführende 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, z. B. verrutschte Ladung, nicht alsbald beseitigt werden können.

Zudem schreibt die VDI-Richtlinie 2700, Blatt 5 unter anderem vor, dass alle am Verladevorgang Beteiligten zu qualifizieren/auszubilden sind. Dazu gehören Fahrer, Fahrzeughalter und Verloader.

Foto: Sigurd Ehringer



Ladungssicherung ist nicht nur Pflicht des Fahrers.



Kiffen am Steuer

Bei erstmaliger Überschreitung des Grenzwertes von 3,5 ng THC im Straßenverkehr droht ein Bußgeld von 500 Euro sowie ein einmonatiges Fahrverbot.

Cannabis ist in Deutschland mittlerweile legalisiert. Das bedeutet, dass der Anbau und Konsum von Cannabisprodukten in Deutschland unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt ist. Im Zuge der Legalisierung sind auch gesetzliche Änderungen im Straßenverkehr in Kraft getreten.

Weiterhin gilt: Wer kiffet und ein Fahrzeug führt, riskiert seinen Führerschein. Aus gutem Grund, denn der Konsum von Cannabis mindert die Konzentrations- und Aufmerksamkeit. Reaktions- sowie Entscheidungszeit sind dadurch eingeschränkt. Im Straßenverkehr kann dies zu gefährlichen Situationen führen.

Dennoch hat der Gesetzgeber den bisherigen Grenzwert von einem Nanogramm (ng) Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum auf 3,5 angehoben. Begründung: „Dieser Wert ist vergleichbar mit 0,2 Promille Alkohol im Blut“.

Welche Strafen drohen?

Bei erstmaliger Überschreitung des Grenzwertes droht ein Bußgeld von 500 Euro sowie ein einmonatiges Fahrverbot. Für

Foto: 24K-Production/Adobe Stock

Cannabiskonsumenten gilt zudem ein striktes Alkoholverbot im Straßenverkehr. Verstöße werden mit einem Bußgeld von 1.000 Euro geahndet – Wiederholungstäter zahlen bis zu 3.500 Euro. Für Fahranfänger und 21-Jährige gilt wie beim Alkohol ein absolutes Verbot. Wer als Fahranfänger mit THC im Blut erwischt wird, muss mit einem Bußgeld von 250 Euro und einem Punkt in Flensburg rechnen.

Für Menschen, die Cannabis aus medizinischen Gründen konsumieren, gelten besondere Regeln. Hier gilt das sogenannte „Arzneimittelprivileg“. Es besagt, dass bei einer ärztlich verordneten Einnahme keine Ordnungswidrigkeit vorliegt. Werden jedoch Ausfallerscheinungen im Straßenverkehr festgestellt, entfällt das Medikamentenprivileg.

Wann darf man nach dem Kiffen wieder hinters Steuer?

Diese Frage lässt sich leider nicht genau beantworten. Denn während man weiß, dass Alkohol im Blutserum mit einer Geschwindigkeit von etwa 0,1 bis 0,15 Promille pro Stunde abgebaut wird, hängt der Abbau von THC von mehreren Faktoren ab – zum Beispiel von der körperlichen Verfassung sowie der Art und Häufigkeit des Konsums. Man geht davon aus, dass sich bei gelegentlichem Konsum (ein- bis zweimal pro Woche) das THC ungefähr nach acht Stunden auf etwa ein Nanogramm reduziert. Danach wäre eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr wieder möglich. Bei Konsumenten, die häufiger zur Tüte greifen, kann der THC-Wert jedoch deutlich länger über dem Grenzwert liegen, da sich der Wirkstoff im Gewebe ablagert. Durch den relativ langsamen Übergang ins Blut kann es daher Tage dauern, bis der kritische Wert unterschritten wird.

Die Frage, ab wann man sich wieder gefahrlos ans Steuer setzen kann, ist auch deshalb schwer zu beantworten, da in der Regel nicht bekannt ist, wie viel THC das konsumierte Cannabis enthält. Wie beim Alkoholkonsum gilt daher auch beim Genuss von Cannabis: Wer die Finger komplett davon lässt, fährt am sichersten und gefährdet sich und andere am wenigsten.

Bei Mischkonsum mit Alkohol wird Trunkenheit am Steuer mit mindestens 1.000 Euro, im Wiederholungsfall mit bis zu 3.500 Euro bestraft.