



Das Interesse an den praktischen Vorführungen war groß (oben links). Im Zelt gab es Fachinformationen „aus erster Hand“ – im Vordergrund: Regierungspräsident Jürgen Roters (oben mitte). Ancra-Jungfalk zeigte spezielle Ladungssicherungs-Einrichtungen für Transporter (oben rechts). Der BGL präsentierte den „Laden und Sichern“-Leitfaden für Fahrer (unten links). Auch Sorti me war mit einem speziell ausgerüsteten Transporter vor Ort (unten mitte). Beim DVR konnten die Fahrer sich im Gurtschlitten davon überzeugen, wie wichtig es auch im Lkw ist, sich anzuschnallen (unten rechts).

Ladungssicherung „zum Anfassen“

Am 03. und 04. Juli fanden auf dem Autohof Köln Eifelort die 5. Fachinformationstage Ladungssicherung statt. Wie schon in den Vorjahren wurde wieder ein rundes Programm rund um das Thema Ladungssicherung geboten.

Veranstalter der Fachinformationstage ist die Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im Lkw-Verkehr“ der zahlreichen Institutionen, Behörden, Verbände und Unternehmen angehören. Sämtliche Aktivitäten laufen dabei unter der Regie der Autobahnpolizei Köln.

Besonders interessant waren die praktischen Vorführungen, die der TÜV Rheinland / Berlin Brandenburg mehrmals täglich vorgeführt hat. Dabei waren im hinteren Bereich eines Sattelaufliegers verschiedene Güter optimal gesichert, während vorne zwei

unterschiedlich schwere Gitterboxen ungesichert, etwa drei Meter von der Stirnwand entfernt, auf der Ladefläche standen. Bei einem Bremsversuch mit offener Plane war eindrucksvoll zu sehen, dass beide Gitterboxen gleich schnell ins Rutschen gelangten und davor stehende Ladung – in diesem Fall mit Wasser gefüllte Fässer – zerstörten.

In einem Info-Zelt gab es zahlreiche Stände, an denen man sich kompetent



Eine Vollbremsung aus geringer Geschwindigkeit reicht aus, um die beiden ungesicherten Gitterboxen (links) mit brachialer Gewalt nach vorne schieben zu lassen. Die Fässer wurden völlig zerstört. Für die Zuschauer war bei diesem Fahrversuch aufschlußreich, dass die beiden Gitterboxen – obwohl unterschiedlich schwer – exakt gleichschnell nach vorne knallten.

und umfassend zum Thema Ladungssicherung informieren konnte. Vertreten waren neben den Zurmittelherstellern Dolezych und SpanSet auch Spezial-Anbieter wie Sortimo, Ancra-Jungfalk und Hesterberg. Die Autobahnpolizei Köln, das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), der Bundesverband für Güterkraftverkehr und Logistik (BGL), die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, DEKRA, die Gesellschaft für betriebliche Beratung und Betreuung (BBG-SVG Köln), der Verband Güterkraftverkehr und Logistik (VGL Nordrhein), das Staatliche Amt für Arbeitsschutz, ver.di, der Bundesverband der Transportunternehmer (BVT) und der Verlag Günter Hendrich waren ebenfalls mit Ständen dabei.

In einem Seminarraum wurden zudem mehrmals täglich Vorträge zu den Themen Verantwortlichkeiten, Überwachung und Technische Möglichkeiten angeboten.

Unter dem Motto „Die wichtigste Ladung sind Sie“ war der DVR mit seinem Gurtschlitten vor Ort. Hier konnte sich jeder Fahrer hautnah von der Notwendigkeit des Anschnallens auch im Lkw überzeugen. **H. Hendrich**



Auf dem Gelände des Autohofes Köln Eifeltor wurden Praxisbeispiele für richtige Ladungssicherung gezeigt (oben).



Auf dem Stand des Verlages Günter Hendrich gab Buchautor Alfred Lampen (rechts) Tipps zur Ladungssicherung.

Die Maut kommt. Sinnigerweise am Tag des Herrn, Sonntag den 31. August 2003. Vielleicht ist dieser Wochentag und damit das „krumme“ Datum von den Verantwortlichen bewusst gewählt, um die Mautpflichtigen und die BAG-Mitarbeiter behutsam, quasi in einem Warm up, an die neue Gebühren-Situation auf deutschen Autobahnen heranzuführen.

Denn anders als in Frankreich, Spanien oder Italien, wo an Kassenhäuschen der Wegezoll entrichtet wird, muss in Deutschland mit großem Aufwand die ordnungsmäßige Entrichtung der Lkw-Maut kontrolliert werden. Das liegt an der speziellen Struktur des deutschen Fernstraßen-Netzes: Auf 12.000 mautpflichtigen Bundesautobahn-Kilometern verteilen sich 2.213 Anschlussstellen sowie 251 Autobahnkreuze.

Auf dem Highway ist der Teufel los

Wer mit Lkw über 11,99 Tonnen unterwegs ist, muss löhnen. Die Höhe des Entgeldes hängt ab von der Schadstoffklasse und der Anzahl der Achsen. Die Autobahn-Benutzung kann auf drei Wegen freigeschaltet werden: Vielfahrer werden sich für den vollautomatischen Zugang entscheiden. Die sogenannte On-Bord-Unit (OBU), die im Fahrzeug fest installiert wird, bietet die Möglichkeit, die gefahrenen Kilometer via Satellitenortung zu erfassen und monatlich dem Betreiber in Rechnung zu stellen. 250.000 OBU sollen bis zum Start zur Verfügung stehen. Ob sie bis dahin auch in den Lkw installiert sein werden, konnten auf dem Dekra-Symposium „Einsatz der Telematik in der Verkehrswirtschaft“ weder der Beamte des Ministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, noch der Mitarbeiter von Toll Collect, der „Gebühreneinzugszentrale“ für bundesdeutsche Fernstraßen, beantworten.

Wer nur ab und an die Autobahn nutzt, kann sich manuell im In- und Ausland einbuchen. 3500 Mautstellen-Terminals an den Landesgrenzen, an Tankstellen und Rasthöfen laden ein zum Verweilen und zum Eingeben von Fahrzeugdaten, Fahrtroute und Starttermin. An den Terminals wird Deutsch, Englisch, Französisch und Polnisch gesprochen. Der Einbuchungsapparat akzeptiert Bares, Tank-, Kredit- und EC-Karte. Bis die Prozedur allen, die

die Tastatur und das Touch-Screen bedienen, mit dem Computer reden, umbuchen oder stornieren müssen, in Fleisch und Blut übergegangen sein wird, sind Wartezeiten, Stress, Frust und Flüche in Sprachen aus aller Herren Länder vorprogrammiert.

Risiken und Nebenwirkungen

Die dritte und noch mit Fragezeichen behaftete Möglichkeit, sich maut-mäßig einzuloggen, heißt Internet. Risiken und Nebenwirkungen im Umgang von Passwort, ID-Nummer und Zugangsschlüssel nicht ausgeschlossen.

Die Experten rechnen mit 1,2 bis 1,4 Millionen mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen Gesamtgewicht auf deutschen Autobahnen. Davon tragen 400.000 bis 500.000 ein ausländisches Kennzeichen. Dieser Fuhrpark spult knapp 23 Milliarden mautpflichtige Fahrzeug-Kilometer pro Jahr ab. Im Eurovignetten-Zeitalter kamen 16 Millionen Einzelfahrten zusammen. Die zu kontrollierenden Maut-Transaktionen summieren sich zu mehr als dem Sechsfachen. Im Europäischen Diskriminierungsverbot ist der Grundsatz der Abgabengerechtigkeit geregelt. Um diesem Verbot Rechnung zu tragen und um die Mauteinnahmen in der angestrebten Höhe zu gewährleisten, lautet die Zielvorgabe: Zehn Prozent der 100 Millionen mautpflichtigen Einzel-



Rund 300 Mercedes-Benz Vito werden von der BAG für die Mautkontrolle eingesetzt.

fahrten müssen kontrolliert werden.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) geht von einer Mautprellerquote von fünf Prozent aus. Beim zeitbezogenen Gebührensystem (Eurovignette) lag der Anteil der Beanstandungen bei knapp unter drei Prozent.

Auf der Autobahn erfolgt die Erfassung der Mautpflichtigen durch automatische Vorkontrollen durch die Betreiber-Unternehmen Toll Collect sowie stationäre und mobile Aktivitäten des BAG. Daneben ist vorgesehen, etwa zwei Millionen mautpflichtige Fahrten jährlich im Rahmen von Betriebskontrollen zu überprüfen. BAG-Mitarbeiter suchen auch die Unternehmen auf, die aufgrund bestimmter Verdachtsmomente – z.B. Wiederholungstäter – auffällig werden.

In voll funktionsfähigem Zustand sollen dann insgesamt 300 an Trägerbrücken montierte Automaten flächendeckend die gebührenpflichtigen von den nicht-gebührenpflichtigen Kraftfahrzeugen trennen. Die Klassifizierung erfolgt über die Vermessung der Fahrzeug-Umriss mittels Laser-Scanner. Wie exakt die automatischen Vorkontroll-Geräte funktionieren, belegt dieses Beispiel aus dem Erfahrungsschatz des Betreiberunternehmens: Bei Testmessungen im Frühjahr ermittelten die Hightech-Einrichtungen ein Pferd als Autobahn-Benutzer. Da als nichtmautpflichtig klassifiziert, ließen die Fahrer den Vierbeiner laufen.

Erst einmal als mautpflichtig eingeordnet, wird das amtliche Kennzeichen mit einer Videokamera digital erfasst und die Daten sofort an einen Zentralrechner weiter geleitet. Hier wird die Frage beantwortet, ob für das amtliche Kennzeichen die Maut bezahlt wurde. Wenn sich das Kennzeichen nicht eindeutig ermittelt lässt oder ein Nichtzahler erkannt wurde, erhält die Standkontrolle des BAG Nachricht, mit dem Ziel, das Fahrzeug anzuhalten.

Neben diesen stationären Maßnahmen, setzt das BAG verstärkt auf die mobile Überwachung. 300 mit entsprechender Technik ausgestattete BAG-Mobile schwimmen zum Abfischen säumiger Gebührenzahler im Verkehrsstrom auf den Fernstraßen mit und checken anhand des amtlichen Kennzeichens, ob bezahlt wurde oder ob mit der „Bitte-Folgen-Technik“