

## Ladung richtig sichern = Leben auf der Straße retten

In knapp zwei Monaten wird es zu einer Änderung der Kontrollen der Ladungssicherung kommen.

**Am 20. Mai 2019 wird es ernst für Fuhrparkbetreiber** und Straßentransporteure aller Art, denn an diesem Tag wird der letzte Teil der EU-Richtlinie 2015/47/EU in Kraft treten. Dieser Teil hat es in sich und ist für das Straßengütergewerbe von besonderer Bedeutung, wie Reinhard Koller, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Ladungssicherung und Geschäftsführer von Cargo-Safetytec in Mödling, gegenüber Verkehr erklärt. Er kennt sich als Fachmann mit dieser Materie gut aus und wurde am 26. März zu einem Seminar (das vom Fuhrparkverband Austria in Wiener Neudorf veranstaltet wurde) eingeladen, wo er einer Vielzahl an Straßentransportunternehmern erklärte, worauf es bei diesem sogenannten Anhang III ankommt.

Beim genannten Seminar wurde im Hause SORTIMO Wr. Neudorf die gesetzlichen Grundlagen, die herrschenden Kräfte, textile Zurrmittel sowie das Niederzurren und Diagonalzurren behandelt. Abgestimmt auf die Anforderungen der Teilnehmer, welche durchwegs in verantwortlicher Position tätig sind, wurden auch Ladungssicherungsfälle gelöst! **Mittels Tabellenbuch** wurden LASI-Methoden binnen Minuten berechnet und gelöst.



„Wie ist rutschhemmendes Material einzuschätzen, ist die Ladungssicherung in ein Riskmanagement einzugliedern, wo liegen übliche Probleme bei Kontrollen“ solche speziellen Fragen wurden anhand von Praxisbeispielen behandelt.

Für Hausinterne Schulungen wurde auch die Plattform „Sicher Transportieren“ vorgestellt, [www.sicher-transportieren.at/ForumRetrieve.aspx?ForumID=748&NoTemplate=False](http://www.sicher-transportieren.at/ForumRetrieve.aspx?ForumID=748&NoTemplate=False), wo viele Grundlagen zum Thema erklärt werden. Ein großes „AHA“-Erlebnis war die Tatsache, wie massiv das sogenannte Verbandsverantwortlichkeitsgesetz durchschlagen kann oder wie leicht ein LASI-Delikt ins Gefahrgutrecht abgeleitet! Fehler vermeiden war das Motto, weil:

- 1,8 Millionen Euro Strafe ist selbst für eine Firma viel Geld!
- Mehrere tausend Euros = pro Delikt= ist für einen Lenker ebenso ein Wahnsinn!

### **Ladungssicherung seit 2003 ein Thema**

Die Ladungssicherung für Lkw (sowohl für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen als auch jene darüber) ist in Österreich seit dem Jahr 2003 ein Thema und wird im Rahmen der sogenannten „Technischen Unterwegskontrolle“ von Lkw seit 2014 kontrolliert. Dabei werden die Mängel in drei Kategorien festgehalten: geringe, erhebliche und gefährliche Mängel. Exekutiv-Organen können bei der Ladung eine Sichtkontrolle durchführen oder sie nehmen sie genau unter die Lupe und gehen dabei nach Anhang III in der EU-Richtlinie vor. Dabei müsste eine mehrere Seiten lange Checkliste von der Polizei abgearbeitet werden. Diese Punkte verlangen mitunter komplizierte Rechenarbeit und umfassendes Fachwissen. „Dafür braucht es einen Fachmann“, sagt Koller. Wenn also genau kontrolliert werden soll, wird es nach Anhang III gehen müssen, deshalb sollten sich laut Koller alle Lkw-Flottenbetreiber damit vertraut machen.

### **Straßenpolizei wäre überfordert**

Dass für eine solche tiefgehende Kontrolle eines Spezialthemas ein Straßenpolizist überfordert sein dürfte, ist verständlich. Daher wird ab dem genannten Datum in den meisten Fällen wohl auch ein Spezialist von der Behörde zugezogen werden, um die Kontrolle Punkt für Punkt nach Anhang III hieb- und stichfest abzuwickeln, schätzt Koller. Das Kontrollergebnis wird dem Innenministerium gemeldet, welches die identifizierten Mängel bei der Ladungssicherung in weiterer Folge in das Verkehrsunternehmensregister einträgt – so ist es zumindest ab dem 20. Mai gesetzlich vorgesehen. Fällt ein Lkw mit mehrfach festgestellten Mängeln bei der Ladungssicherung auf, könnte das für den Lkw-Halter unangenehm werden. Diese Mängel werden amtlich und führen dadurch zu höheren Strafzahlungen (für den Lkw-Fahrer, Zulassungsbesitzer und „Anordnungsbefugten“) sowie künftig mehr Kontrollen. Im Extremfall kann es auch zum Verlust der Gewerbe Konzession des Lkw-Unternehmers führen, weil es zu viele negative Auffälligkeiten gab. Umgekehrt wird im Register positiv vermerkt, wenn es bei den Kontrollen im Rahmen der Technischen Unterwegskontrolle keine Mängel bei der Ladung gab. Je mehr positive Eintragungen im Verkehrsunternehmensregister verzeichnet sind, desto besser für das Transportunternehmen – denn das ist gut für das Image. Außerdem kann der positive Registerauszug potenziellen Kunden als qualifizierter Referenznachweis vorgelegt werden, betont Koller. Kontrollen dienen der Verkehrssicherheit. **Faktum ist, dass laut besagter EU-Richtlinie fünf Prozent aller in Österreich angemeldeten Nutzfahrzeuge über 3,5 t pro Jahr auch nach Anhang III zu kontrollieren sind.** Dazu kommen noch die Transitfahrzeuge, die ebenfalls nach Anhang III kontrolliert werden müssen. „Da kommt einiges auf die Transportunternehmen zu“, sagt Koller. Hintergrund der Kontrollen nach Anhang III ist: Die EU will die Zahl der Verkehrstoten in den nächsten Jahren halbieren – transparente Regeln bei der Kontrolle der Ladungssicherung werden als eine von zahlreichen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesehen. Wie immer man auch zu den Kontrollen nach

dem Mängelkatalog stehen mag, Koller hält sie für durchaus notwendig und sinnvoll, weil sie unterm Strich wichtige Anhaltspunkte liefern, wo es bei der Ladungssicherung in der Praxis mangelt. Anhand der Kontrollergebnisse kann man entscheiden, ob die Lkw-Fahrer besser geschult werden sollten oder andere Rahmenbedingungen adaptiert werden müssen, damit die häufig auftretenden Mängel beseitigt werden können. Die Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister ist EU-weit für Behörden und Unternehmen einsehbar – daher sollten Straßentransportunternehmen darauf achten, in diesem nicht negativ aufzufallen, rät Koller. Seine Empfehlung lautet: Unternehmen sollten sich auf Kontrollen nach Anhang III professionell vorbereiten, weil sie so letztlich nur gewinnen können. Denn für die Polizei, den Lkw-Lenker, den Anordnungsbefugten und den Verloader gelten die gleichen Maßstäbe nach Anhang III. Transportunternehmen sollten diesen Mängelkatalog der EU-Richtlinie als grundsätzliche Schulungsunterlage verwenden und weiter darauf aufbauen – das wäre laut Koller die richtige Vorgangsweise.

### **Auszug aus der Wochenzeitung Verkehr vom 29.3.2019**

Kontakt:

Ing. Reinhard Koller

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger

für Fahrschulen, Ladungssicherung, Berufskraftfahrer- und Hebezeugausbildungen

cargo-safetytec

Ingenieurbüro für Transportsicherheit

Sachverständigenbüro für Transporttechnik

Dr. Bruno Buchwiesergasse 1

2340 Mödling

Tel: 02236/89 25 96 oder 0664 2216799

Fax: 02236/89 26 96

Mail: [moedling@easydrivers.at](mailto:moedling@easydrivers.at)

[www.easydrivers.at/moedling](http://www.easydrivers.at/moedling)