Alltag in Österreich

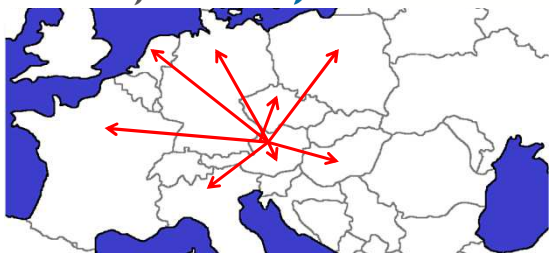
© cargo safetytec og

„Ladungssicherung“

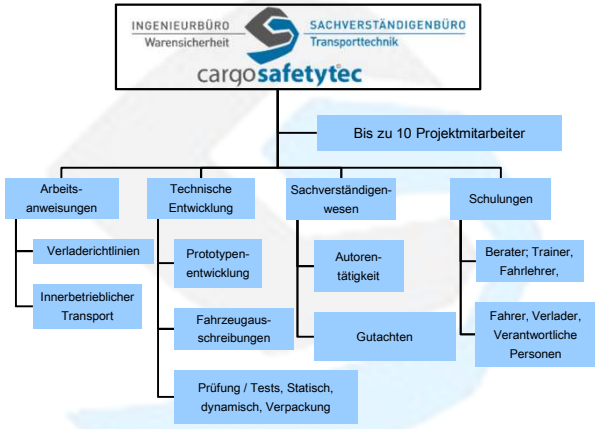
Ing. Koller Reinhard
allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger
für Ladungssicherung, Fahrschulen, Berufskraftfahrer sowie Hebezeugausbildungen

INGENIEURBÜRO Warensicherheit — SACHVERSTÄNDIGENBÜRO Transporttechnik

cargosafetytec



- ✓ Hunderte Firmenkunden und tausende Schulungsteilnehmer
- ✓ Neutrale Beratung OHNE Produktverkauf
- ✓ Unterwegs als Berater seit 2002 – cargo safetytec seit 2009
- ✓ VDI Ausbildner; Zivil- und Gerichtssachverständige
- ✓ Mitglied bei internationalen Fachverbänden und Vereinen z.B. EUMOS; KLSK; VDI



© cargo safetytec og

© cargo safetytec og

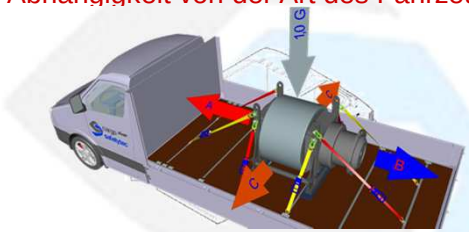
© cargo safetytec og

© cargo safetytec og

© cargo safetytec og

Kräfte

Abhängigkeit von der Art des Fahrzeugs



Für den üblichen Fahrbetrieb mindestens zu berücksichtigende Massenkräfte:

	Zulässige Gesamtmasse	bis 2,0t	> 2,0t bis 3,5t	über 3,5t
A	Massenkräfte in Fahrtrichtung	**0,9 x F_G**	0,8 x F_G	0,8 x F_G
B	Massenkräfte entgegen der Fahrtrichtung	0,5 x F_G	0,5 x F_G	0,5 x F_G
C	Massenkräfte in Querrichtung	**0,7 x F_G**	**0,6 x F_G**	0,5 x F_G

F_G = Gewichtskraft

© cargo safetytec og Quelle: VDI 2700 Blatt 16

© cargo safetytec og

Die technische Unterwegskontrolle

technische Unterwegskontrolle

RICHTLINIE 2014/47/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 3. April 2014
über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen,
die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG
(Text von Bedeutung für den EWR)

Im Interesse der **Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit** und des **Umweltschutzes** werden mit dieser Richtlinie **Mindestanforderungen** an ein **System für technische Unterwegskontrollen** der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen eingeführt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.

© cargo safetytec og

Betroffene Fahrzeugarten

- NFZ (**>3,5t** / >8 Sitzplätze) > 25km/h (bauartbedingt)
- Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h
- **Mitgliedsländer dürfen auch alle anderen Fahrzeuge einbeziehen**
- Fahrzeuge der **Klasse N 1** fallen zwar nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, doch die **Mitgliedstaaten sollten** diese Fahrzeuge in ihren Strategien für die allgemeine Straßenverkehrssicherheit und Unterwegskontrollen **berücksichtigen**.

© cargo safetytec og

Risikoeinstufungssystem

- **Unternehmen** mit einer **hohen Risikoeinstufung** werden **strenger und häufiger** kontrolliert.
- Das Risikoeinstufungssystem wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten betrieben.

Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle

- Fahrzeuge von Unternehmen mit **hohen Risikoprofil**
- **Zufallsprinzip**
- Verdacht auf **Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit** oder Umwelt

© cargo safetytec og

Inhalt und Verfahren

a) Kontrolle der letzten Prüfbescheinigung oder ggf. letzten Bericht einer technischen Unterwegskontrolle
b) Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs
c) KANN: Sichtprüfung der Sicherung der Ladung

(2) Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet der Prüfer, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.
(3) gründlichere TUK auf Basis der Positionen im Anhang II

© cargo safetytec og

Bewertung

a) geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,

b) erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten,

c) gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

(3) … mit mehreren Mängeln → nächsthöhere Mängelgruppe

© cargo safetytec og

technische Unterwegskontrolle

Artikel 13
Kontrolle der Ladungssicherung
(1) Während der technischen Unterwegskontrolle kann an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang III vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht. Kontrollen können durchgeführt werden, um zu überprüfen, dass unter allen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs, auch in Notsituationen oder beim Anfahren bergaufwärts,

- Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur äußerst geringfügig ändern können und

- Ladung sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen oder außerhalb der Ladefläche gelangen kann.

© cargo safetytec og

technische Unterwegskontrolle

Artikel 13
Kontrolle der Ladungssicherung
(2) **Unbeschadet der Anforderungen** für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale **Beförderung gefährlicher Güter** auf der Straße (ADR) (1) erfasst
werden, können für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die Grundsätze und, soweit angezeigt, die Normen des Anhangs III Abschnitt I Anwendung finden. Dabei **kann** die jeweils **neueste Fassung** der in Anhang III Abschnitt I
Nummer 5 **aufgeführten Normen herangezogen** werden.

© cargo safetytec og

technische Unterwegskontrolle

Artikel 13
Kontrolle der Ladungssicherung
(4) Die Mitgliedstaaten sehen vor, dass das an der **Prüfung der Ladungssicherung beteiligte Personal für diesen Zweck angemessen geschult** ist.

© cargo safetytec og

technische Unterwegskontrolle

Artikel 14
Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln
(1) Unbeschadet des Absatzes 3 schreiben die Mitgliedstaaten vor, dass **jeder** bei einer anfänglichen oder gründlicheren **Kontrolle festgestellte schwerwiegende oder gefährliche Mangel behoben werden muss**, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen benutzt wird.

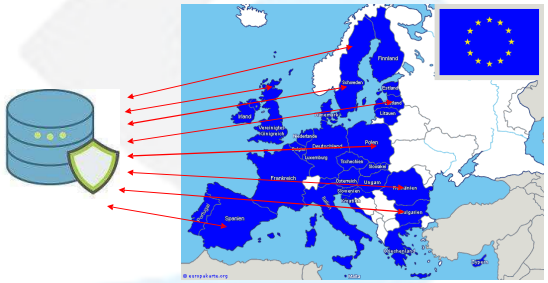
© cargo safetytec og

technische Unterwegskontrolle

Anhang 3

© cargo safetytec og

EU - Verkehrsunternehmensregister



© cargo safetytec og

Verkehrsunternehmensregister

Berechnungsschlüssel für Mängel

Sehr schwere Verstöße / gefährlicher Mangel ➔ **Faktor 40**

Schwere Verstöße / erheblicher Mangel ➔ **Faktor 10**

Leichte Verstöße / geringer Mangel ➔ **Faktor 01**

© cargo safetytec og

Verkehrsunternehmensregister

Berechnungsschlüssel für Beobachtungszeitraum

Berechnungsjahr Monate

1 = vergangene 12 ➔ **Faktor 03**

2 = Monate 13-24 ➔ **Faktor 02**

3 = Monate 25-36 ➔ **Faktor 01**

Die errechnete Summe wird durch die Anzahl der Kontrollen der jeweiligen Jahre dividiert.

© cargo safetytec og

Berechnung – Risikoeinstufung:

Formel für die allgemeine Risikoeinstufung

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Dabei ist

RR = Wert der allgemeinen Risikoeinstufung

$D_{Y1/Y2/Y3}$ = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) in Jahr 1, 2, 3

#C = Anzahl Kontrollen (technische Unterwegskontrollen oder regelmäßige bzw. freiwillige Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung) in den Jahren 1, 2, 3

#DD = Anzahl gefährliche Mängel

#MaD = Anzahl erhebliche Mängel

#MiD = Anzahl geringe Mängel

© cargo safetytec og

Beispiel: Berechnung im Oktober 2017:

Kontrolle eins: **ein** Sehr schwerer Verstoß März 2015

Kontrolle zwei: **ein** Schwerer Verstoß August 2016

Kontrolle drei: **drei** Leichte und **ein** sehr schwerer Verstoß im August 2017

Gesamtpunkte = ?

© cargo safetytec og

Beispiel: Berechnung im Oktober 2017:

Kontrolle eins: **ein** Sehr schwerer Verstoß März 2015
1 x 40 x 1(Jahresfaktor) ➔ 40 Pkt

Kontrolle zwei: **ein** Schwerer Verstoß August 2016
1 x 10 x 2 (Jahresfaktor) ➔ 20 Pkt

Kontrolle drei: **drei** Leichte und **ein** sehr schwerer Verstoß im August 2017
(3 x 1 + 1 x 40) x 3 (Jahresfaktor) ➔ 129 Pkt

Drei Kontrollen ➔189 : 3 ➔ 63 Punkte

Gesamtpunkte = 63 Punkte = Risikounternehmen ?

© cargo safetytec og

Wann liegt eine hohe Risikoeinstufung vor?

- Das Ausmaß der Risikoeinstufung ergibt sich aus einem Gesamtvergleich der Risikoeinstufungen aller in der Kontrolldatenbank erfassten Unternehmen.
- Eine hohe Risikoeinstufung haben Unternehmen, deren Wert für die Risikoeinstufung im Bereich der oberen 20 % in Relation zu allen im Risikoeinstufungssystem erfassten Unternehmen liegt.

© cargo safetytec og

Haben Unternehmen Anspruch auf Auskunft zu ihrer Risikoeinstufung?

- Unternehmen erhalten auf Anfrage von der jeweils zuständigen Auskunft über ihre jeweilige Risikoeinstufung
- Seitens des BMVIT wurde auch eine direkte Abfragemöglichkeit für die Unternehmen über Unternehmens-Serviceportal (USP) in Aussicht gestellt.

© cargo safetytec og

Häufigkeit des Auftretens von schwerwiegenden Verstößen

1. In Anhang I aufgeführte schwerwiegende (SI) und sehr schwerwiegende (VSI) Verstöße werden bei wiederholtem Vorkommen von der zuständigen Behörde eines Niederlassungsmitgliedstaats als schwerwiegendere Verstöße angesehen. Bei der Berechnung der Häufigkeit des Auftretens wiederholter Verstöße berücksichtigen die Mitgliedstaaten folgende Faktoren:

a) Schweregrad des Verstoßes (SI oder VSI);
b) Zeit (mindestens ein rollierendes Jahr ab dem Tag der Kontrolle);
c) Zahl der Fahrer, die für die vom **Verkehrsleiter** geleitete Fahrtätigkeit eingesetzt wurden (Jahresdurchschnitt).

© cargo safetytec og

Häufigkeitsberechnung

2. Unter Berücksichtigung der potenziellen Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit wird die maximale Häufigkeit von schwerwiegenden Verstößen, nach deren Überschreiten sie als schwerwiegendere Verstöße angesehen werden sollten, wie folgt festgesetzt:

- 3 SI / pro Fahrer / pro Jahr ➔ 1 VSI
- 3 VSI / pro Fahrer / pro Jahr ➔ **Einleitung** eines nationalen **Verfahrens** zur **Beurteilung der Zuverlässigkeit**

© cargo safetytec og

Häufigkeitsberechnung

3. Die Zahl der Verstöße pro Fahrer pro Jahr ist ein Durchschnittswert, der berechnet wird, indem die Gesamtzahl aller Verstöße desselben Schweregrads (SI oder VSI) durch die durchschnittliche Zahl der im Laufe des Jahres beschäftigten Fahrer geteilt wird. Durch diese Häufigkeitsformel wird eine Höchstgrenze für schwerwiegende Verstöße festgelegt, bei deren Überschreiten sie als schwerwiegendere Verstöße angesehen werden.

Die **Mitgliedstaaten können** in ihren **nationalen Verwaltungsverfahren** für die Bewertung der Zuverlässigkeit **strengere Schwellenwerte festlegen**

© cargo safetytec og

Ab wann gilt das?

- EU-Sozialvorschriften (VO 561/2006 und 165/2014) und Positivkontrollen werden bereits seit 1. Februar 2014 laufend eingetragen.
- Die Verstöße gegen die Richtlinie zur regelmäßigen technischen Überwachung sowie zur technischen Unterwegskontrolle werden ab dem 20. Mai 2018 bzw. dem 20. Mai 2019 laufend eingetragen.
- Alle übrigen zusätzlichen rechtskräftigen Verstöße gemäß der VO (EU) 2016/403 und die damit zusammenhängenden Positivkontrollen werden seit dem 1. Juli 2017 laufend eingetragen.

VO (EU) 2016/403

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (1)

- Fahrzeuge der Klassen **M2, M3, N2, N3, O3, O4**
- hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse **T5** auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit **von mehr als 40 km/h**

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (2)

- anfänglichen technischen Unterwegskontrolle
- gründlicheren technischen Unterwegskontrolle
- Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 → Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen in jedem Kalenderjahr bundesweit **mindestens 5 % der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge**, die in **Österreich zugelassen** sind, entspricht.
- Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, können sich die Kontrollorgane **in erster Linie auf Fahrzeuge konzentrieren**, die von **Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung** gemäß § 103c betrieben werden.
- Weiters können **Fahrzeuge auch nach dem Zufallsprinzip** für die Kontrolle ausgewählt werden, oder wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (3)

- Zu Beginn einer technischen Unterwegskontrolle werden die ausgewählten Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs hat das Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes (Prüfer) wie folgt vorzugehen:

  1. es **kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung** über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle; dies kann auch durch **Einsicht in die in der Begutachtungsplaketten-datenbank** gespeicherten Gutachten erfolgen;

  2. es nimmt eine **Sichtprüfung** des technischen Zustands des Fahrzeugs vor;

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (3)

3. es **kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung** des Fahrzeugs gemäß § 101 Abs. 1 lit. e vornehmen;

4. es kann technische Prüfungen **nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchführen**; derartige technische Prüfungen können durchgeführt werden, **um eine Entscheidung**, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass bereits festgestellte Mängel unverzüglich behoben werden;

5. es **überprüft,** ob Mängel, die im **vorangegangenen Bericht** über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, **behoben** worden sind, sofern ihm dies möglich ist. Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet es, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (4)

- Über die anfänglichen technischen Unterwegskontrollen sind **Aufzeichnungen zu führen** und die für die Berichterstattung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU benötigte **Daten zu erfassen**. Diese Aufzeichnungen sind von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege des Bundesministeriums für Inneres **zumindest halbjährlich** in anonymisierter Form an die Bundesanstalt für Verkehr zu übermitteln. Die Kontrolldaten sind wie folgt aufzuschlüsseln:
  1. Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,
  2. Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Mängel,
  3. Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge,
  4. Land der Zulassung der kontrollierten Fahrzeuge.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (4)

- Das Bundesministerium für Inneres hat die Aufzeichnungen zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Europäische Kommission zu übermitteln.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (5)

- Eine **gründlichere technische Unterwegskontrolle** wird von einem **geeigneten Prüforgan** unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer gemäß § 57 oder § 57a ermächtigten Prüfstelle oder in einer Landesprüfstelle durchgeführt. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung zu berücksichtigen sind. Weiters kann auch die Ladungssicherung im Zuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle überprüft werden. **Durch Verordnung** des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sind die **Anforderungen an das Prüforgan** und die jeweiligen Prüfpositionen samt Mängelbeurteilungen **festzusetzen**.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (6)

- Wenn aus der Prüfbescheinigung (§ 57a Gutachten) oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der relevanten Positionen **während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle** war, so **sieht** der Prüfer bei dieser Position **von einer erneuten Überprüfung ab**, es sei denn, eine solche Überprüfung ist **aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt**

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (7)

- Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle **erstellt der Prüfer einen Bericht,** in welchem das Ergebnis der Prüfung festgehalten ist. Eine **Durchschrift** des Prüfberichtes ist **dem Lenker auszuhändigen**. Eine **elektronische Version** des Prüfberichtes ist an die **Begutachtungsplakettendatenbank** zu übermitteln und dort für einen Zeitraum von **mindestens 36 Monaten** ab Eingang zu **speichern** (§ 57c Abs. 4b) und den Behörden und der Bundesanstalt für Verkehr zugänglich zu machen. Nähere Vorschriften hinsichtlich der Inhalte und der Gestaltung des Prüfberichtes sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (8)

- **Jeder** bei einer anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrolle festgestellte erh**ebliche oder gefährliche Mangel muss behoben werden**, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen benutzt wird. Bei Mängeln, die **direkte und unmittelbare Gefahr** für die **Straßenverkehrssicherheit** darstellen, können der **Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgenommen** werden, bis diese Mängel behoben worden sind.
- Fahrt zu einer Werkstätte kann gestattet werden wenn Mängel so weit behoben worden, dass keine unmittelbare Gefahr besteht
- Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, können Behörde die Bedingungen und eine angemessene Frist bis zur Beseitigung der Mängel festlegen. Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann.
- § 58 Abs. 4 betreffend **Kostenersatz ist anzuwenden, wenn schwere Mängel oder Mängel mit Gefahr im Verzug** festgestellt werden.

© cargo safetytec og

TUK KFG § 58a (9)

- Wurden bei einer anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrolle erhebliche oder gefährliche Mängel bei einem in Österreich zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so **kann der Prüfer** die **Zulassungsbehörde verständigen**, damit diese die Durchführung einer **besonderen Überprüfung gemäß § 56** anordnet. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so kann die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Kontrolle erfolgt ist, auf der Grundlage des Musters des Prüfberichtes die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats im Wege der Bundesanstalt für Verkehr als Kontaktstelle im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU ersuchen, eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen. Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so ist die zuständige Behörde des Landes der Zulassung des Fahrzeugs zu unterrichten."

© cargo safetytec og

Verantwortung - Gesetze

Lenker	StVO § 20, § 61, § 58	STVO
	KFG § 101, § 102	KFG 101 KFG 102
	FSG, ADR	FSG
	ASchG, KHVG, DHG	
Belader	KFG § 101 1a	KFG 101
	AÖTB, CMR, ADR, KHVG	CMR
	ASchG, VbVG	VbVG
Zulassungsbesitzer (Mieter)	KFG § 101, § 103	KFG 103
	ASchG, VbVG, ADR	
	AÖTB, KHVG, AKKB	

© cargo safetytec og

Alltag in Österreich

© cargo safetytec og

Strafsätze

Öffentliches Recht

StVO	**max. €**	**726,--**
KFG	**max. €**	**5.000,--**
ADR	**max. €**	**50.000,--**
VbVG	**max. €**	**1.800.000,--**

Privatrecht ??

NO LIMIT!

© cargo safetytec og

Verantwortlichkeiten

Bei gerichtlichem Strafverfahren

Fahrer **Verlader**

Zulassungsbesitzer

Versandleiter Disponent

Spediteur Produzent

Fahrzeughersteller Werkstättenleiter

Meister …

… **jeder** am Transport - egal wie - **Beteiligte**:

"Was haben SIE beigetragen, um diesen Unfall zu verhindern?"

© cargo safetytec og

§80,81,88 StGB

Entschuldbare Fehlleistung – Fahrlässig – Grob Fahrlässig - Vorsatz

- **Körperverletzung**

FAHRLÄSSIG	LEICHT	3 Monate Freiheit / 180 TS
	SCHWER	6 Monate Freiheit / 360 TS
GROB FAHRLÄSSIG	LEICHT	6 Monate Freiheit / 360 TS
	SCHWER	2 Jahre Freiheit / 360 TS
mehrere Menschen (§81 StGB)		3 Jahre Freiheit

- **Tötung**

FAHRLÄSSIG (§80 StGB)	1 Jahr Freiheit / 720 TS
mehrere Menschen (§80 StGB)	2 Jahre Freiheit
GROB FAHRLÄSSIG (§81 StGB)	
mehrere Menschen (§81 StGB)	6 Monate - 5 Jahre Freiheit

© cargo safetytec og

Nicht „Wegdenken",

besser:

die Ladungssicherung als Prozess im Unternehmen eingliedern!

Viel Erfolg!

Ing. Reinhard Koller