

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT

ZVR

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Februar 2009

02

37 – 72

Beiträge

## Das Europäische Bagatellverfahren in Österreich *Peter G. Mayr* ➔ 40

Besitzstörung durch abgestellte Kraftfahrzeuge *Claudia Reihls* ➔ 46

Rechtsprechung

## Eigentumsfreiheitsklage, Passivlegitimation Kfz-Vermieter ➔ 52

Haftung des Pistenhalters für Unfall bei Seilwindenpräparierung  
außerhalb der Betriebszeit ➔ 54

BIG, Arbeitgeberprivileg ➔ 58

Judikaturübersicht Verwaltung

Beantragung einer Ausnahmegewilligung, Zumutbarkeit ➔ 64

Personenschaden, Meldeverpflichtung ➔ 65

Kuratorium für Verkehrssicherheit

## Ladungssicherung

*Martin Winkelbauer und Eva-Maria Erenli* ➔ 67

# Ladungssicherung

## Bedeutung von Ausbildung und betrieblicher Organisation

Nach Änderungen der Bestimmungen über Ladungssicherung in den vergangenen Jahren, spätestens aber seit der Einführung des Führerschein-Vormerksystems ist Ladungssicherung ins Zentrum des Interesses gerückt. Unsicherheit herrscht bei der Ausführung der Ladungssicherung genauso wie bei der Kontrolle. In Anbetracht der Vielschichtigkeit des Problems wurden einige Lösungsansätze erarbeitet, die im Folgenden dargestellt werden.

Von Martin Winkelbauer und Eva-Maria Erenli



ZVR 2009/36

StVO;  
KFG;  
RL 2003/59/EG

Ladungs-  
sicherung;  
Schulung;  
Organisation

### Inhaltsübersicht:

- A. Rechtliche Grundlagen
  - 1. Vorschriften zur Ladungssicherung
  - 2. Folgen mangelhafter Ladungssicherung
  - 3. Verpflichtende Schulungen
- B. Wo liegen die Probleme?
  - 1. Neuheit
  - 2. Messbarkeit
  - 3. Wirtschaftlichkeit
  - 4. Technische und organisatorische Kenntnisse
  - 5. Erfahrung mit Schulungen
- C. Erhebungen des Ist-Zustands bei Schulungen
- D. Schlussfolgerungen und Forderungen

### A. Rechtliche Grundlagen

#### 1. Vorschriften zur Ladungssicherung

Auf nationaler Ebene enthalten verschiedene Gesetze Regelungen auf dem Gebiet der Ladungssicherung.

Die **Straßenverkehrsordnung (StVO)** schreibt vor, dass Ladung am Fahrzeug derart zu verwahren ist, dass der sichere Betrieb nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, behindert oder belästigt und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt wird (§ 61 Abs 1 StVO).

Im Gegensatz zur StVO, welche nur allgemeine Bestimmungen zur ordnungsgemäßen Ladungssicherung enthält, werden im **Kraftfahrgesetz (KFG)** genauere Anordnungen getroffen. Das KFG ist somit als *lex specialis* zur StVO zu sehen.<sup>1)</sup> Mit der 22. KFG-Novelle<sup>2)</sup> wurde § 101 Abs 1 lit e KFG eingefügt. Darin werden

genauere Angaben dazu gemacht, wie die Ladung zu verwahren und erforderlichenfalls zu sichern ist. Übernommen wurde dieser Text vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route – ADR)<sup>3)</sup>. Die Regelung war allerdings insofern wenig zufriedenstellend, als eine ausreichende Ladungssicherung auch dann vorliegen sollte, wenn die gesamte Ladefläche in jeder Lage mit Ladegütern vollständig ausgefüllt ist. Mit der 28. KFG-Novelle<sup>4)</sup> wurde dies behoben, indem klargestellt wurde, dass eine derartige Ladungssicherung nur dann genügt, „*sofern ausreichend feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaubbegrenzung verhindern*“. Weiters wurde mit dieser Novelle der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, durch Verordnungen näher zu bestimmen, wann mangelhafte Ladungssicherung vorliegt, und eine Kategorisierung solcher Mängel (leichte Mängel bis hin zu Mängeln mit Gefahr im Verzug) vorzunehmen.<sup>5)</sup> Eine derartige Verordnung wurde bisher jedoch noch nicht erlassen. →

1) *Pürstl*, StVO<sup>12</sup> § 61 Anm 1; *Grundtner/Pürstl*, KFG<sup>8</sup> (2008) § 101 Anm 1.

2) BGBl I 2003/60.

3) BGBl I 1973/522 idF BGBl III 2007/21; englische Fassung v. 1. 1. 2007 abzurufen unter [www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2007/07ContentsE.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2007/07ContentsE.html) (9. 12. 2008).

4) BGBl I 2007/57.

5) ErläutRV 136 BlgNR 23. GP 9.

§ 101 Abs 1 lit e KFG schreibt vor, dass Ladung so zu verwahren oder zu sichern ist, dass sie Kräften, die im normalen Fahrbetrieb auftreten, standhält. Genaue technische Angaben, wie ordnungsgemäße Ladungssicherung zu erfolgen hat, sind nicht enthalten. Die Erläuterungen zur Regierungsvorlage der 22. KFG-Novelle enthalten jedoch die Feststellung, dass einwandfreie Ladungssicherung jedenfalls dann gegeben sein wird, wenn die Vorschriften der ÖNORMen V 5750 ff eingehalten werden.<sup>6)</sup> Auch wenn diese unterdessen durch eine neue ÖNORM V 5750 und eine Reihe europäischer Normen ersetzt wurde, wird deren Erwähnung auch heute als Basis für die Anwendung dieser Normen als technische Richtlinien im Bereich der Ladungssicherungskontrolle gesehen.

## 2. Folgen mangelhafter Ladungssicherung

Über die Folgen mangelhafter Ladungssicherung soll hier nur ein kurzer Überblick gegeben werden.

Die Pflicht zur ordnungsgemäßen Ladungssicherung trifft neben dem Lenker (§ 102 Abs 1 KFG) auch den Zulassungsbesitzer (§ 103 Abs 1 Z 1 KFG) sowie einen gegebenenfalls vorhandenen Anordnungsbefugten (§ 101 Abs 1 a KFG). Auch diese Personen können somit gegen Ladungssicherungsvorschriften verstoßen.

Allgemein begeht jemand, der entgegen Vorschriften des KFG handelt, eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe in Höhe von bis zu € 5.000,- zu bestrafen ist (§ 134 Abs 1 KFG). Die Geldstrafe wegen mangelhafter Ladungssicherung wird alleine aufgrund des Verstoßes gegen die aus § 101 Abs 1 lit e KFG resultierende Pflicht verhängt, eine besondere Gefährdung muss nicht gegeben sein. Liegt bei mangelhafter Ladungssicherung zusätzlich eine Gefährdung der Verkehrssicherheit vor, so wird ein Vormerkdelikt iSd Führerscheingesetzes (FSG) verwirklicht. Es erfolgt neben der Verhängung einer Verwaltungsstrafe eine **Vormerkung im Führerscheinregister** (§ 30 a Abs 1 und 2 FSG).

Geschieht aufgrund der mangelhaften Ladungssicherung ein Unfall oder wird die Ladung beschädigt, sind neben verwaltungs(straf)rechtlichen Sanktionen auch zivil- und strafrechtlichen Konsequenzen denkbar. Auf die zivilrechtliche Haftung (vertraglich oder deliktisch zB nach UGB, ABGB oder CMR<sup>7)</sup>) und die strafrechtliche Verschuldenshaftung (bei Fahrlässigkeit nur im Fall von Personenschäden) soll im Rahmen dieses Beitrags nicht näher eingegangen werden.

## 3. Verpflichtende Schulungen

In den theoretischen Lehrinhalten für die Führerscheinklasse C1 bzw C ist „Fahrphysik und Ladetechnik, Beladung, Ladungssicherung“<sup>8)</sup> im Ausmaß von 125 Minuten vorgesehen. Der Lehrplan für die praktische Ausbildung für die Klassen C und C+E<sup>9)</sup> erwähnt Ladungssicherung nicht.

Die Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin-Ausbildungsordnung<sup>10)</sup> trifft Regelungen hinsichtlich der Berufsausbildung im Lehrberuf Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin. § 2 Z 1 lit g dieser Ausbildungsordnung („Berufsprofil“) verlangt, dass ausgebildete Lehrlinge Laden, Stauen und Sichern des Ladeguts fachgerecht, selbständig und eigenverantwortlich ausführen können.

§ 3 der Ausbildungsordnung („Berufsbild“) geht ausführlicher auf die Ausbildung im Bereich der Ladungssicherung ein und verweist dabei auch auf die Berufskraftfahrer-Richtlinie.<sup>11)</sup>

Die **Berufskraftfahrer-Richtlinie** enthält Vorschriften zur Grund- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern. In Anhang I dieser Richtlinie ist auch Ladungssicherung als eine Mindestanforderung erwähnt. Hinsichtlich Lkw-Fahrern wurde die Richtlinie im Güterbeförderungsgesetz und in der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – GWB umgesetzt,<sup>12)</sup> diese Regelungen sind jeweils ab 10. 9. 2009 anzuwenden. Von der Grundausbildung sind nur Berufskraftfahrer betroffen, welchen ab diesem Datum die Lenkberechtigung erstmals erteilt wird. Österreich hat sich für die Option mit Beschränkung auf Prüfung entschieden, eine Unterrichtsteilnahme ist demnach nicht verpflichtend.

Alle Berufslenker müssen jedoch eine Weiterbildung von 35 Stunden innerhalb von fünf Jahren nachweisen. Es sind die in Anhang I der Richtlinie erwähnten Kenntnisse zu vertiefen. Im Gegensatz zur Richtlinie sieht die GWB eine Aufteilung der Weiterbildungsstunden vor: Auf die Ladungssicherung entfallen fünf Stunden.

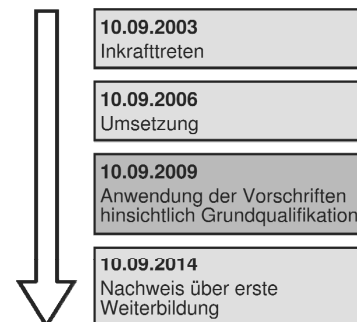


Abbildung 1: Zeitplan zur Berufskraftfahrer-Richtlinie (Lkw-Fahrer)

Für die besondere Maßnahme (Vortrag oder Seminar über geeignete Ladungssicherung), die unter den Voraussetzungen des § 13 f im Rahmen des Vormerksystems anzuordnen ist, sieht § 13 e FSG-DV<sup>13)</sup> eine Dauer von acht Unterrichtseinheiten und die Abhaltung durch Fahrschulen, Autofahrerklubs ua vor.

6) ErläutRV 23 BgNR 22. GP 4.

7) Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route BGBl 1961/138 idF BGBl 1981/192.

8) KDV Anlage 10 a (zu § 64 b Abs 3 und 4).

9) KDV Anlage 10 g (zu § 64 b Abs 4 Z 3).

10) BGBl II 2007/190.

11) RL 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 15. 7. 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) 3820/85 des Rates und der RL 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates, ABI 2003 L 226, 4.

12) Güterbeförderungsgesetz BGBl I 2006/153; Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – GWB BGBl II 2008/139.

13) Führerscheingesetz-DurchführungsV BGBl II 1997/320 idF BGBl II 2008/325.

## B. Wo liegen die Probleme?

### 1. Neuheit

Auch wenn die Regelungen über Ladungssicherung bereits in den Urfassungen von StVO und KFG enthalten waren, sind sie in Österreich doch erst seit der Einführung des Führerschein-Vormerksystems ins Zentrum des Interesses getreten. Verstärkt einsetzende Überwachungsaktivitäten der Exekutive haben einerseits diesen Prozess beschleunigt, andererseits aber naturgemäß auch zu unterschiedlichen Meinungen geführt, wie die eine oder andere Ladung zu sichern ist. Es fehlen auch klare Regeln für Toleranzen, wie diese etwa bei Geschwindigkeitsüberwachung oder bei Gewichtskontrollen allgemein bekannt und ausjudiziert sind.

### 2. Messbarkeit

Die Tatsache, dass es bei der Ladungssicherung so gut wie immer nicht nur eine einzige richtige Lösung gibt, kann leicht zu Meinungsverschiedenheiten führen (zB zwischen Lenker und Exekutivbeamten). Es gibt kein Messgerät für Ladungssicherung, das man eichen könnte. Bei der Berechnung der Ladungssicherung stößt man oft auf Unklarheiten hinsichtlich der Eingangsgrößen:

- Ausgangsproblem jeder Berechnung ist das **Fahrzeug**. Von diesem müssen die Festigkeiten des Fahrzeugaufbaus (zB Festigkeit der Stirnwand) bekannt und belegbar sein, was aber in der Praxis häufig nicht der Fall ist.
- Die Feststellung der **Reibung** zwischen Ladung und Ladefläche sollte eigentlich gemessen werden. Da dies aufwendig ist, verlassen sich aber in der Praxis viele auf Standardwerte aus Tabellen, die meist erhebliche Bandbreiten aufweisen. Momentane Zustände wie die Sauberkeit der Ladefläche oder Feuchtigkeit müssen im Einzelfall berücksichtigt werden.

### 3. Wirtschaftlichkeit

Eine Ladung korrekt zu sichern ist in der Regel mit finanziellem Aufwand verbunden. Zeitaufwand für Personal und Fahrzeug, die Kosten für Ladungssicherungsmittel und Hilfsmittel sowie Investitionen in Fahrzeuge, die korrekte Ladungssicherung ermöglichen oder erleichtern, müssen einkalkuliert werden. In Zeiten eines besonders harten Wettbewerbs ist die Versuchung groß, zugunsten verbesserter Konkurrenzfähigkeit bei der Sicherheit zu sparen.

### 4. Technische und organisatorische Kenntnisse

In der Vorbereitung auf die Fahrprüfung ist wenig bis gar keine Zeit für Ladungssicherung (s Abschnitt A3) vorgesehen.

Was die Ausbildungsordnung für den Lehrberuf Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin betrifft, so wird zwar ausführlicher auf das Thema Ladungssicherung eingegangen, jedoch sind jene Lkw-Fahrer, die ihren Beruf im Ausbildungsweg der Lehre erlernen, eine Minderheit.

Entsprechend den Regeln der „Berufskraftfahrer-Richtlinie“ und ihrer Umsetzung in Österreich wird es noch lange dauern, bis eine Mehrheit der Lkw-Fahrer eine Grundqualifikation erworben haben wird. Daher ist in die Vorschriften der Weiterbildung große Hoffnung für die Verbreitung zusätzlichen Wissens zu setzen.

Die in der Richtlinie vorgesehen Inhalte sind problematisch, weil sie bei Weitem nicht das gesamte Gebiet der Ladungssicherung abdecken (zB wird die Berechnung nicht erwähnt), an manchen Stellen wiederum zu sehr ins Detail gehen (zB „Abdecken mit einer Plane“, „Entfernung der Plane“) und zudem teils von den üblichen Fachausdrücken abweichende Bezeichnungen (zB „Haltevorrichtungen“ statt „Zurppunkte“) verwendet werden.

Die GWB legt zudem nur vage fest, welche Voraussetzungen eine Ausbildungsstätte für die Ermächtigung nachzuweisen hat. Ausbilder dürfen auch Fahrlehrer und Fahrlehrer für die Klassen C und D ohne jede Zusatzqualifikation sein.

### 5. Erfahrung mit Schulungen

Nachdem das Geschäft mit Schulungen und Trainings auf dem Gebiet der Ladungssicherung erst nach der Einführung des Vormerksystems deutlich zugenommen hat, fehlt sowohl aufseiten der Vortragenden als auch der Kunden die Erfahrung mit den notwendigen Inhalten solcher Schulungen.

## C. Erhebungen des Ist-Zustands bei Schulungen

Eine systematische Literaturanalyse einiger Schulungsunterlagen und Handbücher zu Ladungssicherung<sup>14</sup> hat ergeben, dass die Inhalte dieser Werke stark divergieren. Die Europäische Kommission hat in den Jahren 2003 bis 2005 versucht, eine möglichst vollständige Zusammenstellung der besten Praktiken zu Ladungssicherung zu erstellen. Experten aus allen Mitgliedsstaaten erstellten die „European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport“.<sup>15</sup> Damit wurde im Zug der oben genannten Literaturanalyse der Inhalt ausgewählter Ladungssicherungshandbücher verglichen. Es wurde festgestellt, dass die untersuchten Handbücher im Durchschnitt rund die Hälfte der in den „Best Practice Guidelines“ behandelten Inhalte abdeckten.

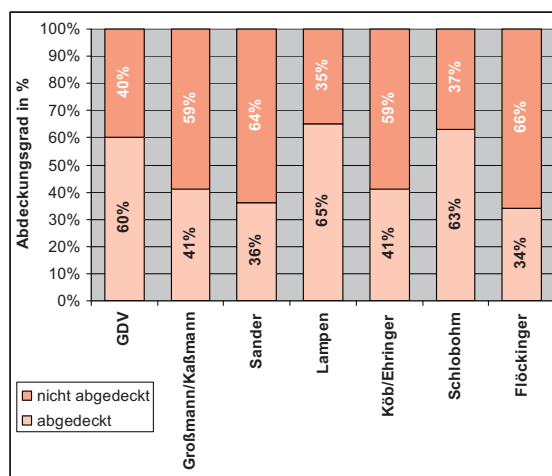


Abbildung 2: Abdeckungsgrad der Inhalte der Best Practice Guidelines im Vergleich (Peter, 2006) →

14) Peter, Auswirkungen falscher Ladungssicherung auf die Verkehrssicherheit mit besonderem Fokus auf die Ladungssicherungsausbildung, Diplomarbeit an der Fachhochschule des bfi Wien (2006).

15) [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/vehicles/best\\_practice\\_guidelines\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/vehicles/best_practice_guidelines_en.htm)

Matrix für die Empfehlung über die Tiefe der Kenntnisse von Personengruppen in verschiedenen Themenbereichen	1: Rechtliche Grundlagen	2: Haftung, Versicherungen	3: physikalische Grundlagen	4: Fahrzeuge	5: Sicherungsmethoden	6: Zurrmittel und Hilfsmittel	7: Berechnung der LaSi	8: Methoden – Form der Ladung	9: Methoden – einzelne Produkte	10: Fahrzeuge unter 3,5 t HzGM	11: Lastverteilungsplan	12: betriebliches LaSi – Management	13: Ladehilfen	14: Kursführung
Anwender Basiskurs	2	1	3p	2	3	2 ep	2e	2e	2e	1	1	–	1	–
Anwender Vertiefung	3z	3	3p	3	3p	3p	3s	2s	2s	2	2	1	2	–
Verantwortliche	3	3	2	2z	2	1	2e	1	1	1	2z	3	2e	1
Betroffene	3	3	2	2	3	1	2e	1	1	1	2z	2	2e	–
Experten	3z	3p	3p	3p	3 pz	3p	3p	3z	3z	3p	3 pz	3e	3	3e
Berufskraftfahrer Grundqualifikation	3	3p	3	3p	3p	3p	3p	2	2	1	2	1	3p	–
Berufskraftfahrer Weiterbildung	3	3	3	2p	3p	3	2p	2s	2s	1	1	–	1	–
Kursteilnehmer Vormerksystem	3	1	2p	2p	3p	2p	2p	1	1	2p	1	–	1	–

Tabelle 1

Dieser Umstand erforderte weitere Aktivitäten. Deshalb wurde eine kumulative Darstellung aller Inhalte erarbeitet. Diese „Themenliste“<sup>16)</sup> wurde in einer Expertengruppe<sup>17)</sup> insbesondere um die vor allem für Ausbilder wichtigen Inhalte ergänzt und soll alle wesentlichen Aspekte auflisten, die zum Thema Ladungssicherung relevant sind. Da die Liste rund 450 Einzelpunkte umfasst und daher für eine weitere Verwertung zu unübersichtlich wäre, wurden die Einzelpunkte zu 14 Themengruppen zusammengefasst. Diese bilden den Ausgangspunkt zu spezifischen Empfehlungen für Personengruppen, die mit der Ladungssicherung befasst sind. Diese Personengruppen umfassen höchst unterschiedliche Interessensgruppen, sodass auch hier strukturiert wurde. Letztlich wurden Empfehlungen für Umfang und Inhalte von Schulungen bzw Trainings für folgende Personengruppen in Form einer Matrix ausgearbeitet:

- **Anwender:** Personen, die Ladungssicherung selbst praktizieren;
- **Verantwortliche:** Personen, die in Unternehmen Entscheidungen treffen, welche die praktische Durchführung von Ladungssicherung betreffen;
- **Betroffene:** Personen, deren Handeln und Entscheiden entsprechende Auswirkungen auf die Ladungssicherung hat;
- **Experten:** Dazu zählen vor allem Ladungssicherungsbeauftragte in Unternehmen, aber auch Spezialisten der Exekutive oder Vortragende.

Zusätzlich wurden für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungen (Berufskraftfahrer Grundqualifikation, Berufskraftfahrer Weiterbildung und Ladungssiche-

rungsschulungen nach dem Vormerksystem<sup>18)</sup>) die vorhandenen Themengebiete jeweils weiter detailliert.

Für die genannten Personengruppen wurde bei jedem der 14 Themengebiete eine Wertigkeit vergeben, die ausdrückt, wie intensiv die Schulung in dem jeweiligen Themengebiet sein sollte.

- Wertigkeit 1: Der Auszubildende muss einen groben Überblick über die Inhalte des Themengebiets haben.
- Wertigkeit 2: Der Auszubildende muss Problemstellungen und Lösungsansätze aus dem Themengebiet kennen und einen groben Überblick über die Inhalte der Unterkapitel haben.
- Wertigkeit 3: Der Auszubildende muss im Detail die Inhalte des Themengebiets kennen und wiedergeben können.

Darüber hinaus wurde mit einigen zusätzlichen Kennzeichen den besonderen Bedürfnissen einzelner Personengruppen bei verschiedenen Themengruppen Rechnung getragen:

- „e“ (für „erforderlich“), wenn die beschriebenen Kenntnisse nur dann erforderlich sind, wenn der Auszubildende in seiner beruflichen Praxis unmittelbar mit den jeweiligen Inhalten zu tun hat;

16) [www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen/Broschueren\\_Folder/Verkehr\\_Mobilitaet/KfV\\_Ladungssicherung\\_Themenliste.pdf](http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen/Broschueren_Folder/Verkehr_Mobilitaet/KfV_Ladungssicherung_Themenliste.pdf)

17) Unter Mitwirkung von ÖAMTC, WVO, Polizei, AUVVA und Herstellern von Sicherungsmitteln.

18) § 30b Abs 3 Z 4 FSG iVm § 13e Abs 2 FSG-DV.



- „s“ (für „spezifisch“), wenn nur jene Inhalte aus dem Themengebiet behandelt werden sollen, die für den Bedarf der Auszubildenden relevant sind;
- „p“ (für praktische Übungen), wenn für eine Personengruppe in einem Themengebiet ein besonders hoher praktischer Anteil vorzusehen ist;
- „z“ (für „zusätzlich“), zumeist bei Experten, wenn in einem Themengebiet zusätzliche Inhalte angeboten werden sollten.

Um dem Besteller einer Schulung in Ladungssicherung die Festlegung des Schulungsbedarfs, Anpassung der gewünschten Inhalte dieser Schulung an den Bedarf und den Vergleich von Schulungsangeboten mit dem Bedarf zu erleichtern, wurde zudem ein Bewertungsblatt<sup>19)</sup> ausgearbeitet.

#### D. Schlussfolgerungen und Forderungen

Die vorgenommen Erhebungen und Analysen haben ergeben,

- dass sich die derzeit am Markt verfügbaren Schulungen weitgehend auf technische Inhalte der Ladungssicherung konzentrieren und organisatorische Aspekte oft unbeachtet bleiben,
- diese Schulungen inhaltlich stark divergieren,
- wenige und unpräzise Regeln für notwendige oder empfohlene Inhalte existieren
- und ebenso wenige Regeln für die Qualifikation der Auszubildenden bestehen.

Daraus resultiert, dass sich die Auswahl einer passenden und qualitativ hochwertigen Schulung für Unternehmen schwierig gestaltet.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen lassen sich folgende Empfehlungen ableiten:

- kurzfristig: Bei der Genehmigung von Ausbildungsstätten für die Berufskraftfahrer-Weiterbildung sollten die zuständigen Behörden die hier vorgelegten Kriterien für die Beurteilung von Ausbildungsprogramm und Qualifikation der Ausbilder zugrunde legen.
- kurzfristig: Da Fahrlehrer und Fahrerschullehrer sowohl bei der Berufskraftfahrer-Weiterbildung als auch bei den Seminaren nach Führerschein-Vormerksystem berechtigt sind, über Ladungssicherung vorzutragen, sollten entweder zusätzliche Qualifikationen von diesen Vortragenden gefordert oder die Fahr-(schul)lehrrausbildung<sup>20)</sup> angepasst werden.
- mittelfristig: Inhalte und Qualifikation der Ausbilder für die Berufskraftfahrer-Weiterbildung und die Ladungssicherungskurse im Rahmen des Führerschein-Vormerksystems sollten den hier vorgelegten Kriterien entsprechend detaillierter festgelegt werden.
- langfristig: Ähnlich wie auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit oder des Umweltschutzes sollte eine Verpflichtung für betroffene Unternehmen normiert werden, einen „Ladungssicherungsbeauftragten“ zu beschäftigen. Dieser sollte vor allem für Kraftfahrer, aber auch für alle anderen Bereiche im eigenen Unternehmen und auch für betroffene Unternehmensbereiche bei Geschäftspartnern der Ansprechpartner sein. Er soll – ähnlich einem Qualitätsmanagement – ein Ladungssicherungsmanagementsystem betreiben.

19) [www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen/Broschueren\\_Folder/Verkehr\\_Mobilitaet/KfV\\_Ladungssicherung\\_Bewertungsbo-gen.pdf](http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen/Broschueren_Folder/Verkehr_Mobilitaet/KfV_Ladungssicherung_Bewertungsbo-gen.pdf)

20) KDV Anlage 10d (zu § 64 c Abs 11).

#### → In Kürze

Laut Gesetz muss Ladung ordnungsgemäß gesichert werden. Schulungen auf dem Gebiet der Ladungssicherung wurden allerdings erst in letzter Zeit, insbesondere durch die RL 2003/59/EG sowie die Einführung des Vormerksystems, zu einem Thema. Derzeit weisen die Schulungen noch sehr unterschiedliche Inhalte und Qualität auf. Um die Situation für die potenziellen Kunden von Schulungen zu verbessern, sollten bei Inhalten dieser Schulungen und den Qualifikationen des Ausbildungspersonals detailliertere Regelungen hinsichtlich der gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen getroffen werden.

#### → Zum Thema

##### Über die Autoren:

DI Martin Winkelbauer ist seit 1993 wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) und zudem gerichtlich beeideter und zertifizierter Sachverständiger im Fachgebiet „Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse“ mit Spezialgebiet Ladungssicherung. Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien, E-Mail: martin.winkelbauer@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Mag. Eva-Maria Erenli ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV). Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien, E-Mail: eva-maria.erenli@kfv.at, Internet: www.kfv.at

#### Von Martin Winkelbauer erschienen:

Das neue Stufenführerschein-System der 3. EU-Führerschein-Richtlinie, ZVR 2008/266 (gem mit *Vergeiner*); Sicherheit – Kosten und Nutzen. ROSEBUD: Entscheidungen über Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf Basis volkswirtschaftlicher Kostenrechnung, ZVR 2005/125; Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit drei Jahre nach Einführung, ZVR 2004/32; Beurteilung der Bremsbedienung bei Motorradfahrern. Ergebnisse eines Feldversuches, ZVR 2001, 139 (gem mit *Vavryn*); Bremsverzögerungswerte und Reaktionszeiten von Motorradfahrern, ZVR 1996, 376 (gem mit *Vavryn*, *Ecker*, *Springer* und *Ruspekhofer*).

##### Literatur:

*Winkelbauer et al*, Ladungssicherung Maßnahmenpaket 2007 (2008); *Kaltenegger/Mesecke/Schwent*, Studie zur Ladungssicherung auf LKW (2005); Europäisches Komitee für Normung, ÖNORM EN 12195 Ladungssicherungseinrichtungen auf Straßenfahrzeugen (4 Teile); European Commission – Directorate-General for Energy and Transport, European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport (2005).

