

# Hält, wackelt und hat Luft

**Das Thema Ladungssicherung korrekt zu erfüllen, kostet Zeit und somit auch Geld.**

Interview von Johannes Mautner Markhof

## Wie sieht eine perfekte Ladungssicherung aus Sicht des Gesetzgebers aus?

In der Gesetzgebung gibt es an mehreren Stellen Vorschriften zur Sicherung bzw. Verwahrung der Ladung. Der zentralste Text findet sich aber sicher im Kraftfahrgesetz unter § 101. Darin wird im Wesentlichen eine Sicherung der Ladung gefordert, die den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhält und einen sicheren Betrieb des Fahrzeuges gewährleistet. Zudem darf durch die Ladung auch niemanden gefährdet werden und sie darf Ihre Lage auch nur geringfügig verändern.

## Lassen sich diese Vorgaben in der Praxis erfüllen oder bleibt da jede Menge Ermessensspielraum für die Exekutive übrig?

Im Einzelnen betrachtet ist natürlich jedes Ladegut sicherbar. Probleme treten in der Praxis vor allem dann auf, wenn unterschiedlich beschaffene Ladegüter gemeinsam auf einer Ladefläche transportiert und gesichert werden sollen. Die oft sehr verschiedenen Abmessungen und Beschaffenheiten der einzelnen Ladungsteile machen eine optimale Sicherung der Gesamtladung in manchen Fällen sehr aufwendig und kompliziert. Problematisch ist vor allem, dass bei Kontrollen nach wie vor unterschiedlich und nach unterschiedlichen Maßstäben bewertet wird. So kann es passieren, dass ein und der selbe Lkw bei der einen Kontrolle ungestraft weiterfahren darf, bei einer weiteren Anhaltung die Sicherung der Ladung jedoch beanstandet wird.

## Gibt es schon Erfahrungswerte, wie viel Zeit im Transportgeschäft durch Ladungssicherung in Anspruch genommen wird?

Eine generelle Aussage ist kaum möglich, da die unterschiedlichen Transportgegebenheiten eine Vereinheitlichung nicht zulassen. Je nach Ladegut und Fahrzeug kann es aber schon mal eine oder zwei Stunden in Anspruch nehmen, die Ladung richtig zu sichern. Ein großes Problem sehe ich bei den gültigen Lenk- und Ruhezeiten. Leider wird bei diesen Bestimmungen nicht zwischen den verschiedenen Transportbereichen differenziert. So hat beispielsweise ein Lenker im Verteiler- oder Baustellenverkehr die selben Zeiten einzuhalten wie ein Lenker im Fernverkehr. Eine maximale Tageslenkzeit von 10 Stunden ist in den meisten Fällen nicht mal theoretisch möglich, da ja auch nur maximal 10 Stunden gearbeitet werden darf. So ist die verpflichtende Rundgangkontrolle und die Sicherung der Ladung im legalen Zeitrahmen kaum möglich. Gerade hier wäre eine praxisorientierte Anpassung der Vorschriften längst überfällig.

## Was droht dem Fahrer bzw. dem Frächter bei mangelnder Ladungssicherung?

Hier sieht der Gesetzgeber unterschiedliche Strafrahmen je nach Verstoß vor. Betroffen davon ist nicht nur der Fahrer, sondern auch der Zulassungsbesitzer und ein allenfalls vorhandener Anordnungsbeauftragter. In der Straßenverkehrsordnung gibt es einen Rahmen bis zu 726 und im Kraftfahrgesetz bis zu 5.000 Euro für Delikte in Bezug auf Ladungssicherung vor. Nicht unterschätzen sollte man aber auch die Möglichkeit, dass dem Lenker als Zwangsmaßnahme die Weiterfahrt verweigert werden kann. Die dann anfallenden Kosten für das Nachsichern oder Umladen auf andere Fahrzeuge übersteigen unter Umständen sogar die Höhe der verhängten Strafe. Auch das Führerscheinggesetz behandelt im Rahmen des Vormerkensystems eine mangelhafte Ladungssicherung. Werden innerhalb von zwei Jahren zwei Delikte an-

gezeigt, kommt es zu einer verpflichtenden Nachschulung. Bei einem dritten Vergehen wird der Führerschein für die Dauer von mindestens drei Monaten entzogen.

## Viele Unternehmer stöhnen bezüglich der hohen Kosten für Spezialgurte, Antirutschmatten und anderes Zubehör ...

Im Rahmen meiner Schulungen versuche ich immer auch den Kostenfaktor einer richtigen Ladungssicherung zu thematisieren. Eines ist dabei klar: Die Ladung ungesichert zu transportieren, ist, so lang nichts passiert, immer billiger. Das Risiko einer Strafe oder auch das eine Unfalls nehmen leider noch immer zu viele Transporteure in Kauf, um Kosten bei der Ladungssicherung zu sparen. Häufig ist eine Sicherung der Ladung jedoch auch ohne kostenintensiver Spezialgurte, mit ein paar Standardgurten um 10 bis 15 Euro pro Stück möglich. Auch eine klassische rutschhemmende Unterlage ist im Fachhandel als Meterware um einen überschaubaren Preis zu beziehen.

## Hat die gesetzlich vorgegebene Berufskraftfahrer-Fortbildung ihr Ziel erreicht oder gibt es hier Nachbesserungsbedarf?

Aus meiner Sicht wurden bei der rechtlichen Umsetzung der C95-Grundqualifikation und Weiterbildung einige Fehler gemacht. So gibt es beispielsweise zwar einheitlich gültige Schulungsinhalte, diese können jedoch von den Weiterbildungsanbietern in unterschiedlicher Weise zu Modulen zusammengefasst werden, was einen Wechsel zu einem anderen Anbieter in vielen Fällen nicht möglich macht. Auch ein Praxisanteil ist in der Weiterbildung weder verpflichtend noch einheitlich geregelt. Es gibt leider auch Anbieter, die wichtige Inhalte wie eine spritsparende Fahrweise oder das Thema Ladungssicherung nur im Lehrsaal abhandeln.

Auch die Grundqualifikation hätte man für alle Beteiligten vernünftiger gestalten können. Allein die Anmelde- und Reprobationsfrist von sechs Wochen ist nicht nachvollziehbar und viel zu lang. Den theoretischen Teil der Grundqualifikationsprüfung muss der Kandidat direkt im Amt der Landesregierung ablegen. Einfacher wäre es gewesen, zumindest den Multiple-Choice-Test gleich im Rahmen der Computerprüfung in der Fahrschule zu absolvieren. Wenigstens gibt es seit einiger Zeit einen österreichweit einheitlichen Prüfungsfragenkatalog für diesen schriftlichen Test. Warum dies nicht auch für den mündlichen Prüfungsteil umgesetzt wurde, kann ich nicht nachvollziehen.

Seit circa einem Jahr arbeitet eine Expertengruppe an einer Änderung der Vorschriften. Einige der bisherigen Probleme könnten kurzfristig gelöst, andere vielleicht nur längerfristig umgesetzt werden. Bleibt jedenfalls zu hoffen, dass die erarbeiteten Vorschläge im Ministerium auch Gehör finden und umgesetzt werden. •

**Oliver Köck zählt zu den anerkannten Ladungssicherungsexperten, als Fahrschulinhaber und Fachbuchautor ist er täglich mit den Problemen der Berufskraftfahrer konfrontiert**

