

# KLSK-Fachtagung am 10 / 11 Mai in Wien



Verfasser: Carsten Dorn

## Thematik: Technische Unterwegskontrolle nach der Rili 2014/47/EU

Die diesjährige Fachtagung des Königsberger Ladungssicherungskreises wurde am 10/11 Mai 2019 in Wien durchgeführt. Der Durchführungsort der Veranstaltung war das Tagungshotel Bosei. Als thematischer Schwerpunkt der Veranstaltung wurde die technische Unterwegskontrolle nach der Rili 2014/47/EU, bei der auch die Ladungssicherung Bestandteil ist, ausgewählt. Experten aus dem In- und Ausland haben Erfahrungen zur Thematik ausgetauscht. Darüber hinaus konnte der Grenzübergang: Nickelsdorf besichtigt werden, wo eine technische Kontrolle der Nutzfahrzeuge durch die örtliche Polizei durchgeführt wurde. Insbesondere der Bremsenprüfstand sowie auch ein Prüfstand mit entsprechenden Verschubplatten wurde dabei von den Experten besichtigt. Ziel der Überprüfungen ist es, Mängel an entsprechenden Nutzfahrzeugen frühzeitig festzustellen, sodass es zu keinen Gefahrensituationen auf den Straßen kommt. Neben mangelhaften Bremsanlagen an Fahrzeugen werden vielfach immer wieder mangelhafte Lenkgestänge oder Radlager festgestellt. Obwohl die Fahrzeuge entsprechende TÜV – Zertifikate vorlegen können, fallen bei den Kontrollen immer wieder Fahrzeuge mit schwerwiegenden Mängeln auf. Ziel der Europäischen Union ist es, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Die Maßnahme: „Technische Unterwegskontrolle“ ist ein Baustein, um dieses Ziel langfristig zu erreichen. Im Rahmen des Besuches der Experten vor Ort, konnten an den zufällig ausgewählten Fahrzeugen entsprechende Mängel lokalisiert werden.

### iGurt – Die Idee der intelligenten Ladungssicherung.

Christopher Lamers, BPW Bergische Achsen

Im Rahmen des Vortrages wurde ein System vorgestellt, welches die Vorspannkraft der Zurrmittel permanent überwacht. Das System basiert auf einer Kraftmessung, bzw. der Messung einer Spannung, weil der Gurt über drei Kontaktelemente geführt wird, sodass das Gurtband nicht mehr geradlinig verläuft. Das System wird mit einer Batterie AAA betrieben, die eine Laufzeit von einem guten Jahr haben soll. Ziel der Entwicklung war es,

- a.) Die aufgebrachte Spannkraft genau zu ermitteln
- b.) Kritische Zustandsänderungen, wie Setzungen der Ladungen usw. zu erkennen
- c.) Dokumentation der Spannkraft während der Transportdurchführung
- d.) Transparenz in der Transportkette (Wurde der Gurt geöffnet?)
- e.) Feststellung von sog. Palettenbruch

Das Monitoring und die Kommunikation zwischen dem Signalgeber am Gurt und dem Fahrer basiert auf einer App, die auf dem Handy des Fahrers installiert werden muss. Die Kommunikation erfolgt über WLAN. Vor Beginn der Fahrt registriert der Fahrer die zu seinem Fahrzeug gehörenden Gurte mittels der App. Sobald die entsprechenden Gurte gezurrt sind, kann die Kraft über die App abgelesen werden. Darüber hinaus gibt es eine Alarmfunktion. Sobald die Vorspannkraft signifikant abfallen, meldet sich die App automatisch und signalisiert dem Fahrer die entsprechende Information. Aussagen über die Zuverlässigkeit des Systems sowie auch die Erfahrungen bzgl. der Datenübertragung vom Signalgeber auf das Handy über WLAN konnten im Rahmen der abschließenden Diskussion nicht eindeutig geklärt werden. Beworben wird das Produkt derzeit mit BPW iGurt.

Einen ersten Praxistest hat das System bereits erfolgreich absolviert. Insbesondere im Rahmen von Industrie 4.0 bzw. Logistik 4.0 wird hier von den Entwicklern ein entsprechendes Einsatzfeld gesehen.

## **Die technische Kontrollrichtlinie aus Sicht des Bundesamtes für Güterverkehr – Umsetzung und Anwendung**

Dipl.-Ing. Thomas Söffing, Bundesamt für Güterverkehr

Herr Söffing führte aus, dass es bis zum Jahr 2000 drei Säulen der Fahrzeugsicherheit in den Augen des Gesetzgebers gab. Die **erste Säule** beschreibt die sog. Abfahrtskontrolle und ist durch den § 23 Satz 2 StVO begründet. Sie richtet sich an den Fahrer des Fahrzeuges. Die **zweite Säule** wird durch den § 31 Abs. 2 StVZO begründet und richtet sich an den Halter (=Beförderer). Es geht im Kern darum, die Wartungs- und Inspektionsintervalle gemäß der Herstellerangaben für das Fahrzeug ordnungsgemäß durchführen zu lassen. Die **dritte Säule** beschreibt die regelmäßig durchzuführenden Untersuchungen des Fahrzeuges durch eine anerkannte Prüfstation für den Kraftfahrzeugverkehr. Als Basis sieht der Gesetzgeber hier den §29 Abs. 1 StVZO zur Anwendung vor. Auf Grund der zunehmenden Verkehrsdichte hat die EU beschlossen, dass eine jährliche technische Untersuchung der Fahrzeuge nicht mehr als ausreichend angesehen werden kann. Deshalb wurde die Richtlinie 2014/47/EU „Technische Unterwegskontrolle“ verabschiedet. Sie stellt nun die **vierte Säule** der Fahrzeugsicherheit dar. Neben der technischen Untersuchung ist auch die Ladungssicherung (Artikel 13, Anhang III) Bestandteil der Richtlinie. Es wird jedoch darauf verwiesen, dass eine Begutachtung der Ladungssicherung im Rahmen der Untersuchung durchgeführt werden kann, jedoch nicht zwingend muss. Hier ist der augenfällige Zustand durch eine Sichtprüfung zunächst maßgebend, bevor weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Die Richtlinie gilt ausschließlich für die Kontrollorgane und richtet sich nicht an die „Anwender“ (Verlader, Beförderer, Fahrzeugführer usw.). Auf diesen Aspekt wurde seitens Herrn Söffing mehrfach hingewiesen. Die Richtlinie soll auch keine Empfehlung / Norm zur Ladungssicherung darstellen. Das war bei der Erstellung der Richtlinie bewusst nicht gewollt. Auf Grundlage der Richtlinie 2014/47/EU wurde durch den nationalen Gesetzgeber die TechKontrollV erlassen, welche ab dem 20 Mai 2018 in Deutschland zur Anwendung kommt.

Das Bundesamt für den Güterverkehr (BAG) hat diesbezüglich darüber zu wachen, dass die Rechtsvorschriften über die Ladung sowie die technische Unterwegskontrolle eingehalten werden. Dieses ergibt sich aus dem § 11 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). Als Maßnahme kann ggf. die Untersagung der Weiterfahrt durch das BAG erfolgen. Vor diesem Hintergrund kommt der sog. Abfahrtskontrolle eine besondere Bedeutung zu. Regelmäßige fachgerechte Wartung und eine fundierte Abfahrtskontrolle sind Garant für die gewünschte technische Zuverlässigkeit und Sicherheit der Nutzfahrzeuge.

### **Aktuelles zur technischen Unterwegskontrolle nach der Rili 2014/47/EU**

*Holger Lemmer (Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste des Landes Nordrhein-Westfalen)*

*Martin Malits (Bundesministerium für Inneres, Österreich)*

Eingangs wurde durch die Referenten darauf hingewiesen, dass die Fahrzeuge heute oftmals auch manipuliert werden. Neben erkennbaren technischen Mängeln, wie eingerissenen Fahrzeugträgern, ist die zusätzliche Datengewinnung bei weiterem Verdacht sehr komplex. Insbesondere im Bereich der Abgasmanipulationen (AdBlue) werden entsprechende Hardware-Emulatoren eingebaut, sodass dem System eine fehlerfreie Funktion vorgetäuscht wird. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Regelwerke für die Ladungssicherung und Ladeeinheitenbildung, sodass die Anwendung in der Praxis bei der Kontrolle oftmals nicht einfach erscheint.

Im weiteren Verlauf des Vortrages wurden wichtige Eckpunkte der neuen TechnKontrollV genannt.

Jede anfängliche technische Unterwegskontrolle sollte folgende Prüfpunkte beinhalten:

- a. Eine Prüfung des letzten für das Nutzfahrzeug erstellten Kontrollberichtes über eine Kontrolle gemäß der Richtlinie 2014/47/EU, einschließlich der Prüfung, ob die dort festgestellten Mängel behoben worden sind.
- b. Eine Prüfung der letzten Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU und
- c. Eine Sichtprüfung des technischen Zustandes des Fahrzeuges.

Darüber hinaus kann die anfängliche technische Unterwegskontrolle noch folgendes beinhalten:

1. Sichtprüfung der Sicherung der Ladung gemäß § 22 Abs 1 StVO und Richtlinie 2014/47/EU, Anhang III, Abschnitt II
2. Technische Prüfung der im Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen, nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode.

In Österreich ist die EU-Kontrollrichtlinie ebenfalls entsprechend umgesetzt worden. Hier gibt es den § 58a KFG (Kraftfahrzeuggesetz) sowie den § 10a PBStV (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung). Äquivalent zum § 22 StVO – Ladung in Deutschland, gibt es in Österreich den § 101 Abs. 1 lit.e KFG. Bei der Begutachtung der Formulierungen ist allerdings auffällig, dass es hier diverse Unterschiede gibt. Während in Deutschland darauf verwiesen wird, dass Ladungen sich nicht verschieben dürfen, wurden in Österreich folgende Hinweise aufgenommen:

- a. .... *Ladungen sich nur geringfügig verändern können*
- b. .... *das gilt jedoch nicht, wenn Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb eines Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird*

Ausgehend von diesen Unterschieden wurde auf die bestehenden Regelwerke und Normen hingewiesen, die als Basis für die Begutachtung einer fachgerechten Ladungssicherung herangezogen werden können.

Im weiteren Verlauf des Vortrages wurde auf die neue Kontrollpraxis näher eingegangen. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs geht der Prüfer nun wie folgt vor:

1. Er kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung und falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle, die gemäß Artikel 7 Abs. 1 entweder im Fahrzeug mitgeführt oder elektronisch nachgewiesen werden.
2. Er nimmt eine Sichtprüfung des technischen Zustandes des Fahrzeuges vor.
3. Er kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeuges gemäß Artikel 13 vornehmen.

Dabei ist das Ergebnis entsprechend zu protokollieren und eine Einteilung der Mängel wird in drei Kategorien vorgenommen (**Geringer Mangel, Erheblicher Mangel und Gefährlicher Mangel**). Dabei bleiben die Sonderbestimmungen für Güter nach dem ADR ebenfalls bestehen. Die Klassifizierung und Beurteilung der Mangelsituation obliegt dabei dem Prüfer vor Ort. Dabei können folgende Aspekte in Betracht gezogen werden:

- a. Fehlerhaft durchgeführte Ladungssicherungsmaßnahmen
- b. Kippgefahr durch hochliegende Schwerpunkte der Ladung
- c. Achslastüberschreitungen durch falsche Lastverteilungen

Abschließend konnte durch die Beispiele aufgezeigt werden, welche Aspekte insgesamt durch diese Kontrollrichtlinie nunmehr insgesamt bei der Kontrolle geprüft werden sollten und wie umfänglich eine solche Kontrolle sein kann.

## **Verantwortlichkeiten von Industrie und Logistikern bei der Ladungssicherung**

*Dipl.-Ing. Dr. Stefan Ebner (Geschäftsführer WKO Österreich)*

Zunächst wurde das Land Österreich im Vergleich bzgl. der Verkehrssicherheit zur BRD sowie zur Schweiz dargestellt. Die Anzahl der getöteten Personen ist dabei im Vergleich relativ hoch. In Österreich ist der Fahrzeugbestand kontinuierlich angestiegen (2018 – 7 Mio Fahrzeuge). Dabei gibt es eine Reihe von Einflussfaktoren, die das Unfallgeschehen beeinflussen. Dennoch bleibt festzustellen, dass die Anzahl Verletzter und getöteter Personen insgesamt in Österreich zurückgegangen ist. Auf Autobahnen gilt in Österreich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Weiter wurde für Lkw die zulässige Höchstgeschwindigkeit zur Nachtzeit von 60 km/h auf 70 km/h angehoben. Zielrichtung dieser Maßnahme war die Abgasreduzierung der Schwerverkehrsfahrzeuge, da diese in der Folge in einem angepassten Drehzahlbereich betrieben werden können.

Bei der theoretischen Führerscheinprüfung wurden neben türkisch weitere Fremdsprachen gestrichen. Wer beim Schummeln erwischt wird, muss mit einer 9-monatigen Sperre und weitere Sanktionen rechnen. Im weiteren Verlauf des Vortrages wurde auf die Verkehrsverlagerungen in Österreich eingegangen. Brenner – Achse sowie auch Brenner-Eisenbahntunnel wurden näher erläutert, da Österreich als Transitland enormen Verkehrsströmen ausgesetzt ist. Über 2 Mio LKW fahren alleine jährlich über den Brenner. Das Immissionsschutzgesetz Luft ist für Österreich ebenfalls verschärft worden. Umweltzonen wie in Deutschland wurden bis jetzt nicht eingeführt. Viel setzt Österreich auf die Anwendung von zeitlich geltenden Fahrverboten. In Tirol gilt für LKW ab Euro 3 ein komplettes Fahrverbot. Darüber hinaus wurde in Österreich die Begleitung von Schwertransporten privatisiert. Die bisherigen Erfahrungen sind diesbezüglich positiv.

Für die Ladungssicherung auf Nutzfahrzeugen wird in Österreich die EN 12195-1 angewendet. Aus österreichischer Sicht handelt es sich hierbei um einen verbindlichen europäischen Standard im Bereich der „konventionellen“ Straßengüterbeförderung. Im Bereich des Intermodalen Verkehrs wurde der CTU-Code durch Verweis im IMDG Code ab 2018 auf See bei Gefahrguttransporten als verbindlicher Standard angesehen. Dennoch kommt es auch in Österreich zu Unfällen durch mangelhafte Ladungssicherung. Auch hier greift das Österreichische Kraftfahrzeuggesetz § 101 (Verlader), § 102 (Lenker) und § 103 (Zulassungsbesitzer).

Das Rechtssystem in Österreich unterscheidet die sog. verwaltungsstrafrechtliche Haftung, die strafgerichtliche Haftung und die zivilrechtliche Haftung. Bei der verwaltungsstrafrechtlichen Haftung wird geklärt, wer die Strafe (Bußgeld) von der Behörde erhält. Bei der strafgerichtlichen Haftung wird immer ermittelt, wer die Strafe erhält, wenn es durch mangelhafte Ladungssicherung zu einem Personenschaden gekommen ist. Bei der zivilrechtlichen Haftung wird hier geklärt, wer den Schadenersatz für die Ware und ggf. Schäden an Fahrzeugen zu begleichen hat. Eine Übertragung von Verantwortlichkeiten ist möglich, aber verwaltungsstrafrechtliche Haftung sowie auch die strafgerichtliche Haftung können nicht durch Vereinbarungen übertragen werden.

Anhand von Beispielen aus der österreichischen Rechtsprechung wurde dieser Zusammenhang im Rahmen des Vortrages genauer erläutert.

## **Anwendung und Umsetzung der technischen Kontrollrichtlinie in der Schweiz**

*Gerhard Heim (Kantonspolizei Solothurn, Schweiz)*

Im Rahmen des Vortrages ging es um die Umsetzung der technischen Kontrollrichtlinie in der Schweiz. Auf Grund jahrelanger Erfahrungen des Vortragenden wurde sehr anschaulich dargestellt, wie die Kontrollen in der Praxis durchgeführt werden. Die Verkehrssicherheit ist in der Schweiz ein hohes Gut und wird dort sehr sorgsam kontrolliert. Die Grundlage ist Art 29 Straßenverkehrsgesetz. Die Fahrzeuge müssen in einem betriebssicheren und

vorschriftsgemäßen Zustand verkehren. Im Art. 30/2 Straßenverkehrsgesetz ist darüber hinaus festgeschrieben, dass die Ladung so anzubringen ist, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Im Art. 31/3 Straßenverkehrsgesetz (SVG) ist weiterhin festgeschrieben, dass der Führer eines Fahrzeuges dafür zu sorgen hat, dass er durch die Ladung ein betriebssicheres Fahrzeug hat und seine Fahrt ordnungsgemäß durchführen kann. Neben dem Straßenverkehrsgesetz gibt es in der Schweiz noch die sog. Verkehrsregelnverordnung (VRV). Hier ist insbesondere der Art. 57 VRV relevant. Er besagt, dass der Führer sich vor Antritt der Fahrt zu vergewissern hat, dass das Fahrzeug und die Ladung in einem vorschriftsmäßigen Zustand sind. Deshalb werden auch Ausreden wie: „Ich habe das Fahrzeug so übernommen ...“ nicht akzeptiert. Der Artikel 93/2 VRV besagt darüber hinaus, dass der Halter des Fahrzeuges für die Betriebssicherheit verantwortlich ist und der gleichen Strafordrohung untersteht. Darüber hinaus hat das schweizerische Bundesgericht die Verbindlichkeit von technischen Regelwerken ebenfalls in zahlreichen Urteilen festgeschrieben. Im Art. 23 Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV) ist festgeschrieben, dass die kantonalen Behörden in der Schweiz sicherstellen müssen, dass der technische Zustand der Fahrzeuge auf den Straßen ausreichend kontrolliert wird. Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) schreibt in diversen Artikeln vor, welche statistischen Angaben vom jeweiligen Kanton geliefert werden müssen und wie die Kontrollbescheinigungen auszusehen haben. Darüber hinaus gibt es in der Schweiz sog. Schwerverkehrskontrollzentren. Hier ist eine sehr detaillierte Untersuchung der Fahrzeuge möglich (Bremsenprüfstand, Messgeräte, Fachmechaniker usw.). Weitere Zentren sind in Planung und werden aus dem Zentralhaushalt der Schweiz finanziert. Eine konkrete formale Umsetzung der technischen Kontrollrichtlinie gibt es in der Schweiz bisher nicht. Die EU-Kontrollrichtlinie wird als zu umfangreich und „aufgeblasen“ angesehen. Vielmehr ist es aus Sicht der Schweizer wichtig, dass der Kontrollbeamte vor Ort seine Fachkenntnisse hat und die Schwerverkehrskontrollen auf hohem und qualitativ gutem und effizientem Niveau durchgeführt werden. Durch die Ausführungen des Vortragenden konnte gut der Eindruck davon gewonnen werden, wie pragmatisch die Behörden in der Schweiz die Dinge angehen. Menschenverstand vor Ort ist sinnvoller als jegliches Regulativ.

### **Konsequenzen bei Verstößen für Verkehrsleiter sowie die Eintragungen in die Verkehrsunternehmensdatenbank**

*Mag. Peter Rezar (Rechtsanwalt, Wien)*

Kernthematiken des Vortrages waren die Rechtsfolgen bei Verstößen für die Verkehrsleiter von Unternehmen. Seit 2009 gibt es innerhalb der Europäischen Union den sog. Verkehrsleiter. Er ist Garant für einen ordnungsgemäßen Fuhrpark sowie auch für die Umsetzung aller geltenden Regeln bzgl. des Verkehrs in Transportunternehmen (u.a. Lenk- und Ruhezeiten, Fahrpersonalüberprüfung im Hinblick auf gültige Fahrlizenzen, ordnungsgemäße Fahrzeuge im Betrieb, usw). Verkehrsleiter müssen fachlich befähigt sein und werden von behördlichen Institutionen entsprechend zugelassen. Es gibt in Österreich eine sog. Kontrolldatenbank. Transporteure, die in Bezug auf Verstöße auffällig wurden, bekommen über ein Bewertungssystem eine Risikoeinstufung. Dieses kann dann bei einer Erteilung von öffentlichen Aufträgen mitberücksichtigt werden. Bei der Ermittlung der Risikoeinstufung werden die Schwere der Verstöße, die Anzahl der Kontrollen sowie ein Zeitfaktor (3 Jahre) berücksichtigt. Somit erfolgt für jedes Unternehmen eine Risikoeinstufung, die eingesehen werden kann. Unabhängig davon kann dem Verkehrsleiter bei schweren Verstößen wie Fahrzeugmanipulationen usw. die Lizenz entzogen werden. Unternehmen, die im Rahmen der Risikoeinstufung entsprechend auffallen, stehen folglich im Focus des Arbeitsinspektorates und haben häufiger mit entsprechenden Kontrollen zu rechnen. Somit gibt es hier einen selbstregelnden Zyklus, der für eine Verbesserung der Verhältnisse sorgen soll. Unternehmen brauchen einen Verkehrsleiter, ansonsten wird die Lizenz zum gewerblichen Gütertransport aberkannt.

### **Die Technische Kontrollrichtlinie – Anwendung in Österreich**

*Horst Meixner (Landesverkehrsabteilung Burgenland)*



In Österreich ist die Basis für die durchzuführenden „Technische Unterwegskontrolle - im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU“ das Kraftfahrzeuggesetz (KFG), hier § 58a KFG. Er besagt, dass Vertreter der Behörden oder Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes entsprechende Prüfungen an Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3, O4 gewerblicher Kraftverkehr sowie Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 (40 km/h) an Ort und Stelle durchführen sollen. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle soll dabei folgendes beinhalten:

- Letzte Prüfbescheinigung (§ 57a KFG) und letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle (eventuell durch Einsicht in die Begutachtungsplakettendatenbank - gespeicherte Gutachten)
- Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs
- Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs

Diese Prüfung kann nach mit jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchgeführt werden. Ausgehend von dem Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet der Prüfer, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist. Die anfänglichen technischen Unterwegskontrollen sind darüber hinaus entsprechend auf vorgesehenen Formblättern zu dokumentieren. Ein erheblicher oder gefährlicher Mangel muss behoben werden, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen betrieben werden darf. Erschreckend ist, dass bei den Kontrollen zu einem großen Teil immer wieder Mängel an der Bremse, dem Rahmen und dem Aufbau sowie den Achsen, Reifen und Rädern festgestellt werden. Anhand von zahlreichen Beispielen wurde dieses im Rahmen des Vortrages anschaulich dokumentiert. Darüber hinaus ist natürlich auch die Ladung auf den Nutzfahrzeugen gem. § 101 Abs. 1 lit e. KFG fachgerecht zu sichern. Im § 134 KFG ist das Strafmaß enthalten. Zuwiderhandlungen können mit einer Geldstrafe bis zu 5000 Euro oder einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen geahndet werden. Weiterhin kann ein Sicherheitsbetrag bis 2180 Euro festgesetzt werden. Darüber hinaus gibt es auch die Möglichkeit, sofern die Unterbrechung der Fahrt nicht innerhalb vom 72 Stunden aufgehoben wird, das Kraftfahrzeug als Sicherheit zu beschlagnahmen.

Zum Abschluss des Vortrages wurde eine Statistik dargestellt aus der hervorgeht, dass bei 160690 durchgeführten Kontrollen in der Folge 71672 technische Mängel festgestellt wurden. Das entspricht einem Prozentsatz von 44,6 %. Die beanstandeten Ladungssicherungen liegen dabei mit einem Prozentsatz von 5 % wohl eher im untergeordneten Bereich. Dennoch für alle Teilnehmer, eine beeindruckende Zahl.

### **Die niederländische Polizei – Statischer- und Dynamischer Road Check**

*Dick van Elburg (Team Transport en Milieucontroles (TMC), Polizei Niederlande)*

Die niederländische Polizei ist im Bereich der Verkehrsüberwachung neu strukturiert worden. Die Anzahl der Bezirke ist neu zugeschnitten und entsprechend angepasst worden. Auch in den Niederlanden gibt es Kontrollen aus dem fließenden Verkehr heraus (Dynamischer Roadcheck). Darüber hinaus gibt es aber auch entsprechende Großkontrollen, wo die Fahrzeuge von der Autobahn herausgezogen und entsprechend untersucht werden (statischer Roadcheck). So wird u.a. insbesondere auch die Ladungssicherung genauer in Visier genommen. Abfalltransporte, Transporte mit Gefahrgut gemäß ADR, sowie auch Transporte, für die entsprechende Transportvorschriften gelten. Basis für die Überwachung in den Niederlanden ist das niederländische Straßenverkehrsrecht (Wegenverkeerswet, WVV). Hier gilt insbesondere der Artikel 5.18.6 WVV. Die DIN EN 12195-1 wird in den Niederlanden ebenfalls als eine geltende Richtlinie angesehen. Vom Kern her gilt auch in den Niederlanden die Aussage:

1. dass die Ladungen so gesichert sein müssen, dass sie unter normalen Verkehrssituationen, einschließlich Vollbremsung, plötzlichen Rückfallmanövern und schlechter Fahrbahn nicht vom Fahrzeug fallen oder die Stabilität des Fahrzeugs gefährden dürfen.

2. Lose Ladegüter müssen ordnungsgemäß abgedeckt werden, wenn die Gefahr besteht, dass Ladung herunterfallen kann oder entsprechend bei der Fahrt weggeblasen werden kann.
3. Fahrzeugwerkzeuge, Hilfsmittel und Stauvorrichtungen müssen so angebracht sein, dass Sie nicht vom Fahrzeug fallen können.
4. Abnehmbare Aufbauten, standardisierte Ladegefäße und Gabelstapler müssen durch geeignete Sicherungssysteme und Stauvorrichtungen ordnungsgemäß gesichert sein.
5. Rückhaltesysteme, Sicherungssysteme sowie Stauvorrichtungen müssen ordnungsgemäß funktionieren und dürfen keine Mängel haben.

Auf die Umsetzung der technischen Kontrollrichtlinie wurde im Rahmen des Vortrages nicht genauer eingegangen. Bisher ist die Implementierung in die niederländische Polizei noch nicht abgeschlossen.

### **Game with no rules**

*Capt. Anatoly Shmelev (stellvertretender Direktor - Senior Experte der Russurvey Ltd.)*

Unter der Überschrift: „Ein Spiel ohne Regeln“ wurde im Rahmen des Vortrages auf die Ladungssicherung in Russland eingegangen. Der sehr interessante Vortrag begann damit, die geltende Gesetzesgrundlage zunächst kurz zu erläutern. Es gibt den sog. „Russian Federation Traffic Code – Chapter 23“. Dieser besagt, dass vor und während der Fahrt der Fahrzeugführer verpflichtet ist, den Zustand und die Sicherung der Ladung zu kontrollieren, um zu verhindern, dass sie herunterfällt und den Straßenverkehr behindert.

Darüber hinaus gibt es noch den sog. „Republic of Belarus Traffic Code – Chapter 24“ der beschreibt, dass vor Antritt der Fahrt und während des Transportes der Fahrer verpflichtet ist, die Sicherung der Ladung zu kontrollieren, sodass sie sich nicht verteilen oder herunterfallen kann. Im Falle der Verteilung, oder der Lockerung der Sicherungsmittel sollte der Fahrer entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahrenquelle ergreifen, sodass der Transport sicher durchgeführt werden kann.

Anhand eines konkreten Unfallbeispiels von gestapelten MDF-Platten, die aufgrund geringer Reibungsverhältnisse ein gefährliches Ladegut darstellen, wurden die Folgen einer nicht ordnungsgemäßen Ladungssicherung dargestellt. Obwohl die MDF-Plattenstapel durch Bänderung jeweils eine Ladeeinheit bildeten, gab es entsprechende Fotos die zeigten, dass das einfache Stapeln der MDF-Stapel aufeinander doch eine Gefahr darstellen kann. Der Fahrer hatte unterschiedliche Reibungsverhältnisse nicht berücksichtigt. Darüber hinaus war auch zu erkennen, dass das einfache Bändern für solche Ladungen in der dort ausgeführten Form so nicht ausreichend war. Weiter führte der referent aus, dass 4 % aller Transporte in Russland entsprechende Transportschäden zur Folge hätten. In 70 % aller Fälle ist die Ursache eine unzureichende Verpackung sowie eine unsachgemäße Sicherung der Ladung auf den Fahrzeugen.

Das Kernproblem in Russland sei, dass es:

1. Keine Regeln für die Ladungssicherung gibt und
2. Die Versender die Ladungen nicht ordnungsgemäß für den Transport vorbereiten.

Keine Regeln – keine Kontrolle und deshalb auch keine Sicherheit auf den Straßen. Es gibt ja genügend Europäische Standards, die man anwenden könnte. Das ADR sei zwar in Russland als Basis mit angenommen, aber die EN 12195-1: 2010 sowie auch „Best practice guidelines on cargo securing“ wurden bisher nicht in die russische Sprache übersetzt. Es gibt allerdings den sog. CTU Code – 2014 inzwischen auf Russisch. Die russische Polizei ist auch bereit, die Vorschläge vom KLSK sowie auch von den Regelwerken entsprechend aufzunehmen.

Problematisch ist aber, dass die Verlader keine vernünftigen Ladeeinheiten bilden und die Fahrer die Ladeeinheitenbildung sowie auch die Ladungssicherungsmaßnahmen nicht richtig einschätzen können.

Insbesondere bei sog. Mischladungen ist dieses schwer abschätzbar. Die Steifigkeit der Ladeeinheiten wird nicht ordnungsgemäß vor der Beladung kontrolliert. Deshalb sollten in Russland nicht nur die Fahrer, sondern vor allem auch die Verloader/ Absender entsprechend kontrolliert werden. Die russische Polizei würde gerne die Erfahrungen aus Europa übernehmen wollen.

## **Umsetzung der technischen Kontrollrichtlinie in Belgien – Ein beängstigendes Resultat**

*Raymond Lausberg (Autobahnpolizei Battice, Belgien)*

Der abschließende Vortrag konnte nochmals in gewohnter Art und Weise die Problematiken auf der Straße in Bezug auf die Kontrollen sehr gut aufzeigen. Unfallbilder aus Belgien mit tödlichem Ausgang auf Grund nicht funktionierender Bremsen an Nutzfahrzeugen war der Ausgangspunkt des Vortrages. In Belgien gibt es unterschiedliche Regionen (Wallonische Region, Region Brüssel-Hauptstadt und die Flämische Region). Dieses führt bei der Umsetzung von internationalen Bestimmungen und Regelwerken z.T. zu einer förderalen Gesetzgebung. Am 6. Juli 2017 hat es einen Erlass der Wallonischen Regierung über die Umsetzung der technischen Unterwegskontrolle gegeben (6. Juli 2017 – Erlass der Wallonischen Regierung über die technische Unterwegskontrolle von in Belgien oder im Ausland zugelassenen Nutzfahrzeugen). Dieser Erlass ist sehr umfangreich und umfasst 59 Seiten<sup>1</sup>. Vom Grundsatz her gibt es auch hier drei Säulen:

1. Der technische Zustand der Fahrzeuge
2. Die Ladungssicherung
3. Lenk- und Ruhezeiten

Ziel der Kontrollen ist es, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und umweltfreundlichen Zustand gehalten werden. Regelmäßige Kontrollen sind das wichtigste Instrument, mit dem für Verkehrs- und Betriebssicherheit gesorgt wird. Durch die technischen Unterwegskontrollen sollen nun die regelmäßigen Überprüfungen lediglich ergänzt werden. Um den Zeitverlust für Unternehmen zu minimieren, sollte die gemeinsame Durchführung von technischen Unterwegskontrollen und von Kontrollen der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr gefördert werden. Die wallonische Gesetzgebung sieht vor, dass die Polizei sowie die mit der technischen Überwachung betrauten Personen mit den Kontrollen beauftragt werden. Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N1, N2, N3, O3, O4 und Fahrzeuge der Klasse T(b) mit  $v > 40$  km/h. Die Untersuchungen finden auch hier entweder mit mobilen oder auch örtlich festen Prüfstellen statt. Auch hier werden gemäß der europäischen Angabe die Mängel eingestuft in geringe Mängel, erhebliche Mängel und gefährliche Mängel. Schwerwiegende oder gefährliche Mängel müssen behoben werden, bevor das Fahrzeug auf öffentlichen Straßen weiterfahren darf. Die Auslegung liegt dann in der Verantwortung des Kontrolleurs. Die Bußgelder sind allerdings höher als beispielsweise in Deutschland. Geringe Mängel kosten 75 €, erhebliche Mängel 350 € und gefährliche Mängel 1000 €. Die Weigerung des Fahrers, bei einer Überprüfung mitzuwirken, wird mit 6600 € bebußt. Gefälschte Prüfbescheinigungen, AdBlue-Manipulationen sowie Manipulationen an der Geschwindigkeit schlagen mit 2500 € zu Buche.

Allerdings wurde im Rahmen des Vortrages auch darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten der europäischen Union befugt sind, Prüfstellen, die sich außerhalb ihres Hoheitsgebietes befinden, zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung zu benennen. Dieses muss dann auch anerkannt werden. Insbesondere osteuropäische Überwachungsinstitutionen werden diesbezüglich doch als etwas problematisch angesehen. Anhand von Beispielen konnte dieses im Rahmen des Vortrages auch belegt werden.

---

<sup>1</sup> [http://www.klaus-willems.com/neu/dokumente/vt\\_Dekret%2006072017%20techn.%20Unterwegskontrolle.pdf](http://www.klaus-willems.com/neu/dokumente/vt_Dekret%2006072017%20techn.%20Unterwegskontrolle.pdf)



Schwere Unfälle bedingt durch nicht funktionierende Bremsanlagen oder auch gerissene Bremsscheiben kommen immer wieder vor. Auch Beeinträchtigungen des Sichtfeldes des Fahrers sind keine Seltenheit. Manipulationen am Fahrwerk durch Schweißungen von angerissenen Achsen kommen vor. Auch werden bei Kontrollen immer wieder Reifenschäden festgestellt. Abgerissene Radbolzen sowie auch nicht richtig befestigte Radmutter sind keine Seltenheit. Auch angerissene Fahrzeugrahmen können immer wieder dokumentiert werden. Sattelkupplungen mit entsprechenden Spielen (Königszapfen) kommen immer wieder vor. Gefälschte Dokumente für die Hauptuntersuchung sowie auch Manipulationen am Abgassystem sind ebenfalls in der Anwendung. Auf Grund jahrelanger Erfahrungen konnte der Vortragende sehr eindrucksvoll die Mängel, die uns täglich auf der Straße an Nutzfahrzeugen begegnen können, aufzeigen.

### **Fazit der Vortragsveranstaltung**

Es konnte im Rahmen der Veranstaltung sehr deutlich aufgezeigt werden, wie die technische Unterwegskontrolle nun in den unterschiedlichen Ländern gehandhabt werden soll. Festzustellen bleibt, dass die Länder derzeit unterschiedlich weit mit der Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU sind. Dennoch bleibt auch festzustellen, dass es unabdingbar für die Sicherheit auf den Straßen ist, solche Kontrollen durchzuführen. Scheinbar gibt es noch genügend Transportunternehmen innerhalb der EU, die den Pflegezustand ihrer Fahrzeuge als zweitrangig betrachten und somit eine potentielle Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer darstellen.