

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG – MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH – Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

SHELL STATION WÖRGL

HVO – ein Kraftstoff mit Zukunft

Seite 30



FACHVERBAND

Protest-Drohung!

Markus Fischer wurde im Fachverbandsausschuss als Obmann bestätigt und holte sich gleich „Grünes Licht“ für Protestmaßnahmen.

Seite 9

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Ladung noch sicherer?

Neue EU-Regeln zur Ladungssicherung: Mehr Sicherheit oder doch nur Bürokratie für Transportunternehmen?

Das Thema Bürokratie ist ja – nicht zuletzt seit der Etablierung eines eigenen „Entbürokratisierungsstaatssekretariats“ – in aller Munde. Ob das auch auf die neuen Pläne der EU-Kommission zu den geplanten Verschärfungen bei der Kontrolle von Ladungssicherung anzuwenden sein wird, werden wir bald sehen.

Sicherheits-Paket

Die Europäische Kommission hat am 24. April 2025 ein umfassendes „Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit“ (COM(2025) 180 final) vorgelegt, das weitreichende Änderungen für den europäischen Straßenverkehr mit sich bringen soll. Ziel der Initiative ist es, die Straßenverkehrssicherheit in der EU weiter zu verbessern, eine nachhaltige Mobilität zu fördern und den freien Personen- und Warenverkehr zu erleichtern. Eine der zentralen Neuerungen, die besonders Transportunternehmer in den Fokus rückt, ist die verbindliche Einführung von Kontrollen zur Ladungssicherung. Während die EU unbestreitbar auf mehr Sicherheit abzielt, stellt sich die kritische Frage, ob diese neuen Vorschriften für die betroffenen Unternehmen zu einem spürbaren Mehrwert an Sicherheit oder doch nur zu einer zusätzlichen bürokratischen Belastung führen werden.

Schwachstelle entdeckt

Bislang war die Kontrolle der Ladungssicherung bei technischen Unterwegskontrollen (RSI) in der EU eine fakultative



AUS DER PRAXIS Vollkommen unzureichende Ladungssicherungsmethode ohne Formschluss und mit augenscheinlicher Gefahr eines Ladungsverschubs.

Angelegenheit; sie konnte in die Prüfungen einbezogen werden, war aber nicht zwingend vorgeschrieben. Dies führte dazu, dass mangelhaft oder unsachgemäß gesicherte Ladungen möglicherweise unentdeckt blieben. Die Kommission hat dies als eine der Schwachstellen des bisherigen Pakets identifiziert. Das neue Maßnahmenpaket ändert dies grundlegend: Artikel 2 Absatz 11 der Richtlinie 2014/47/EU sieht nun vor, dass die Kontrollen der Ladungssicherung, gemäß Anhang III, für die Mitgliedstaaten „nicht fakultativ sind, sondern verbindlich vorgeschrieben werden“. Die Begründung ist klar: Eine unzureichende oder gefährliche Ladungssicherung stellt eine „ernsthafte Bedrohung für die Straßenverkehrssicherheit und die Umwelt“ dar.

Was kommt auf uns zu?

Für Transportunternehmen bedeutet diese Änderung eine signifikante Zunahme der Prüfintensität und -konsistenz. Da die Kontrollen nun verpflichtend sind, müssen Unternehmen bei jeder

Unterwegskontrolle mit einer genauen Überprüfung ihrer Ladungssicherung rechnen. Dies erfordert nicht nur die Einhaltung der technischen Standards des Anhangs III, sondern auch eine interne Anpassung der Betriebsabläufe. Eine entscheidende Implikation ist die Notwendigkeit einer „angemessenen Schulung“ des Personals, das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligt ist. Obwohl sich dies primär auf das Kontrollpersonal der Behörden bezieht, ist es eine logische Konsequenz, dass auch Transportunternehmen ihr eigenes Personal – insbesondere Fahrer und Verlademeister – entsprechend schulen müssen, um den neuen, verbindlichen Anforderungen gerecht zu werden. Dies stellt eine zusätzliche Investition in Zeit und Ressourcen dar, um Strafzahlungen bis zu Fahrzeugstilllegungen und die damit verbundenen Kosten zu vermeiden.

Abschreckende Sanktionen

Denn die Konsequenzen bei festgestellten Mängeln sind weitreichend: „Offen-

sichtlich unbefugter Eingriff oder offensichtliche Manipulation“ an Fahrzeugbauteilen, einschließlich sicherheitsrelevanter Systeme, sowie „erhebliche oder gefährliche Mängel“ bei der Ladungssicherung werden als schwerwiegend eingestuft und können mit „wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen“ geahndet werden. Dies könnte bedeuten, dass Fahrzeuge bei gravierenden Mängeln sofort aus dem Verkehr gezogen werden müssen, was zu erheblichen Ausfallzeiten und Umsatzeinbußen für die Unternehmen führt, bis die Mängel behoben sind.

Hinzu kommt der zunehmende Datenaustausch. Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, ihre nationalen Fahrzeugregister und Datenbanken über die von der Kommission entwickelte „Move-Hub“-Plattform zu verknüpfen und relevante Daten – einschließlich Berichte über technische Unterwegskontrollen – auszutauschen. Dies erhöht die Transparenz über die Compliance-Historie eines Unternehmens und seiner Fahrzeuge über Ländergrenzen hinweg. Eine Historie von Mängeln bei der Ladungssicherung könnte so beispielsweise bei späteren Kontrollen in anderen EU-Ländern sichtbar sein.

Harmonisierung

Die Europäische Kommission argumentiert vehement für den Sicherheitsgewinn. Sie erwartet, dass das gesamte Maßnahmenpaket zwischen 2026 und 2050 rund 7.000 Menschenleben retten und etwa 65.000 schwere Verletzungen verhindern wird. Die verpflichtenden Kontrollen zur Ladungssicherung werden dabei explizit als ein Faktor genannt, der zu diesen Vorteilen beiträgt. Das Ziel ist klar: Weniger Unfälle durch technische Defekte und unsachgemäße Beladung. Ein starkes Argument der EU ist die Harmonisierung. Die Festlegung gemeinsamer Mindestanforderungen und harmonisierter Prüfverfahren auf EU-Ebene soll die „unterschiedlichen bruchstückhaften Lösungen“ der Mitgliedstaaten ersetzen. Dies soll Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt entgegenwirken und sicherstellen, dass Fahrzeuge unter ähnlichen Bedingungen geprüft werden. Aus Sicht der EU führt dies zu „Größenvorteilen“ für die Mitgliedstaaten und einem „stärker harmonisierten Markt“ für Prüfgerätehersteller. Zudem wird ein

SO SEHE ICH DAS!

KOMMENTAR Das neue EU-Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit ist zweifellos ein ambitionierter Schritt der Europäischen Kommission, um die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen und Umweltbelastungen zu reduzieren. Die verbindliche Kontrolle der Ladungssicherung ist dabei eine der konkretesten und wirkungsvollsten Maßnahmen. Das Potenzial, Verkehrsunfälle aufgrund von verrutschenden Ladungen zu minimieren und das Arbeitsumfeld für die Beteiligten sicherer zu machen, ist unbestreitbar und verdient Anerkennung. Für die Transportunternehmen bedeutet dies jedoch eine neue Ära der strikteren Compliance. Sie müssen sich auf häufigere und umfassendere Kontrollen einstellen, in die Schulung ihres Personals investieren und sicherstellen, dass ihre Ladungssicherungsmaßnahmen den EU-weit verbindlichen Standards entsprechen. Der bürokratische Aufwand wird steigen, und Fahrzeuge, die den neuen Anforderungen nicht genügen, werden konsequent aus dem Verkehr gezogen. Das gilt für jene, die das bis jetzt noch nicht in Griff haben. Also können sich jene zurücklehnen, für die ordentliche Ladungssicherung ohnehin in ihrer DNA steckt.

„sichereres Arbeitsumfeld“ für Fahrzeugprüfer und Berufskraftfahrer erwartet.

Mehraufwand

Doch die andere Seite der Medaille ist der potenzielle bürokratische und finanzielle Mehraufwand. Die Folgenabschätzung des Vorschlags weist auf „zusätzliche einmalige Verwaltungskosten“ von geschätzten 218 Mio. Euro und „wiederkehrende Verwaltungskosten“ von 26,4 Mio. Euro pro Jahr für das gesamte Paket hin.

Die neuen EU-Regeln beinhalten leider keine direkten Verpflichtungen oder Haftungen für Verlader.

Obwohl diese Zahlen nicht ausschließlich auf die Ladungssicherung entfallen, tragen die erweiterten Kontrollpflichten dazu bei. Der Übergang von einer flexiblen, fakultativen Kontrolle zu einer starren, verbindlichen Vorschrift nimmt den Mitgliedstaaten den Ermessensspielraum und erzwingt eine einheitliche Umsetzung, was in einigen Regionen zu einem

Was mir jedoch überhaupt nicht gefällt, ist die Tatsache, dass sich die neuen Regelungen hauptsächlich auf Fahrzeughalter und Lenker als Adressaten der Prüf- und Durchsetzungsmaßnahmen konzentrieren. Ich trage bei jeder Gelegenheit vor, dass eine unzureichende Ladungssicherung hauptsächlich im Verantwortungsbereich des Verladers bzw. des Auftraggebers liegt. Die neuen EU-Regeln beinhalten jedoch keine neuen direkten Verpflichtungen oder Haftungen, die den Verladern/Auftraggebern/Absendern aus diesem spezifischen EU-Paket explizit erwachsen. Die Auswirkungen betreffen primär das Fahrzeug und dessen Betrieb auf der Straße und können sich indirekt auf alle Beteiligten der Transportkette auswirken, es entstehen jedoch keine neuen direkten Pflichten oder Haftungen für die genannten Akteure. Ach ja, und es wird erwähnt, dass das Kontrollpersonal, das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligt ist, angemessen geschult sein muss – was auch immer darunter zu verstehen ist.

drastischen Anstieg der Kontrollhäufigkeit führen könnte.

Fazit

Die entscheidende Frage wird sein, wie die neuen Regeln in der Praxis umgesetzt werden. Trotz der Harmonisierungsbestrebungen bleiben die Details der Durchführung oft den Mitgliedstaaten überlassen, solange die „Mindestanforderungen“ erfüllt sind. Dies könnte zu unterschiedlichen Auslegungen und einer ungleich-

mäßigen Anwendung der Vorschriften führen, was wiederum einen ungleichen Wettbewerb zwischen Transportunternehmen in verschiedenen EU-Ländern zur Folge hätte. Die Gefahr besteht, dass die hehren Ziele der Sicherheit durch einen Flickenteppich an nationalen Implementierungen und einem übermäßigen Fokus auf administrative Aspekte verwässert werden.



ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at

