



## Ladungssicherung: ReLoaded

Verlader, Zulassungsbesitzer und Lenker  
im Lichte des Verwaltungsrechts

# Ladungssicherung: ReLoaded

Lukas Bauer\*

## I. Allgemeines

Der gewerbsmäßige Straßengütertransport (Werkverkehr und gewerbliche Güterbeförderungen) spielt für den Transport von Produkten innerhalb der wirtschaftlichen Produktionsketten und die Verteilung von Gütern in der Gesellschaft eine tragende Rolle. Durch mangelhaft gesicherte Ladungen werden immer wieder Unfälle im Straßenverkehr verursacht, die unter Umständen nachteilige Auswirkungen auf Menschen und Umwelt haben. Um diesen Verkehrsunfällen und Beschädigungen des Frachtguts vorzubeugen und die Verkehrssicherheit beim Gütertransport auf der Straße zu erhöhen, bestehen auf internationaler und nationaler Ebene Regelungen zur Ladungssicherung.

## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

Auf nationaler Ebene schreibt die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) in § 61 Abs 1 vor, dass die Ladung am Fahrzeug so zu verwahren ist, dass sein sicherer Betrieb nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, behindert oder belästigt wird und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt wird.

Ergänzend zu dieser sehr allgemeinen Regelung der StVO wurde im Zuge der 22. KFG-Novelle im Jahr 2003 eine entsprechende detaillierte Regelung zur Ladungssicherung in das Kraftfahrgesetz (KFG 1967) eingefügt. Mit dem neu geschaffenen § 101 Abs 1 lit e KFG wurde dabei inhaltsgleich die damals gültige Formulierung des „Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)“ übernommen.<sup>1</sup>

§ 101 Abs 1 lit e KFG regelt, dass die Ladung auf dem Fahrzeug so zu verwahren oder durch geeignete Mittel zu sichern ist, dass sie den im normalen Fahrbetrieb

---

\*Dr. Lukas Bauer ist Rechtsanwaltsanwarter in Wien ([www.newole.at](http://www.newole.at)) und Organisator des ZVR-Verkehrsrechtstags ([www.verkehrsrechtstag.at](http://www.verkehrsrechtstag.at)).

<sup>1</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route – ADR, 7. Teil, Abschnitt 5. 7.

auftretenden Kräften Stand hält und der sichere Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird.

Die einzelnen Teile einer Ladung müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeugs nur geringfügig verändern können. Dieser Aspekt der Bestimmung, wonach die einzelnen Teile der Ladung ihre Lage nur geringfügig verändern können dürfen, führte in der Praxis zu massiven Problemen. So mussten zB auch einzelne Pakete in einem Zustellfahrzeug der Post bzw von Paketdiensten gesichert werden – und das bei jeder Teilfahrt zwischen den einzelnen Zustellungen. Daher wurde im Zuge der 28. KFG-Novelle im Jahr 2007 festgelegt, dass diese Bestimmung dann nicht zur Anwendung kommt, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt wird und niemand gefährdet wird.<sup>2</sup>

Das heißt im Ergebnis: wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt wird, ist es unerheblich, ob die Ladung bzw einzelne Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeugs nur geringfügig verändern können oder nicht.

Die Ladung bzw einzelne Teile sind erforderlichenfalls zB durch Zurrgurte, Klemmbalken, Transportschutzkisten, rutschhemmende Unterlagen oder Kombinationen geeigneter Ladungssicherungsmittel zu sichern. § 101 Abs 1 lit e KFG enthält jedoch keine genauen technischen Angaben, wie die Ladungssicherung von einem technischen Standpunkt aus ordnungsgemäß zu erfolgen hat. In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage der 22. KFG-Novelle wird jedoch festgehalten, dass eine entsprechende Ladungssicherung jedenfalls dann gegeben ist, wenn die Vorschriften der ÖNORMen V 5750 ff eingehalten werden. Beim Transport von Tieren sind die speziellen Bestimmungen des Tiertransportgesetzes zu beachten.<sup>3</sup>

Die Regelung des § 101 Abs 1 lit e KFG wurde im Zuge der 28. KFG-Novelle im Jahr 2007 in 2 Punkten erweitert, die der Klarstellung dienen sollen. Dies betrifft einerseits die Ladungssicherung für den Fall, dass die gesamte Ladefläche mit Ladegütern ausgefüllt ist. Für diesen Fall wurde klargestellt, dass eine Ladungssicherung nur dann als ausreichend anzusehen ist, wenn „ausreichend

---

<sup>2</sup> ErläutRV 136 BlgNR 23. GP 8f.

<sup>3</sup> ErläutRV 23 BlgNR 22. GP 4; Tiertransportgesetz 2007, BGBl I 54/2007 idgF.

feste Abgrenzungen des Laderaumes ein Herabfallen des Ladegutes oder Durchdringen der Laderaumbegrenzung verhindern“.

Die zweite Ergänzung durch die 28. KFG-Novelle betrifft die Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), durch Verordnung genauer zu bestimmen, in welchen Fällen eine Ladung als mangelhaft gesichert anzusehen ist.

#### Exkurs:

Im Bereich des Gefahrgutrechts ist auf europäischer Ebene seit Jänner 1968 das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährliche Güter auf der Straße (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route - ADR) in Kraft. Die ADR sehen in ihrem 7. Teil, Abschnitt 5 unter der Überschrift „Handhabung und Verstauung“ Regelungen zur Sicherung der Ladung im Straßengüterverkehr vor.

### **III. Die verantwortlichen Personen der Ladungssicherung im Detail**

Als Grundsatz gilt, dass alle Personengruppen, die an einem Transport beteiligt sind, für eine mangelfreie und ordnungsgemäße Ladungssicherung verantwortlich sind. Dies betrifft insbesondere den Fahrzeughalter, den Lenker und den Verloader.

#### **1. Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters / Zulassungsbesitzers:**

Der Zulassungsbesitzer hat gem § 103 Abs 1 KFG dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug und seine Beladung – unbeschadet allfälliger Ausnahmegenehmigungen – den Vorschriften des KFG und der dazu erlassenen Verordnungen entspricht.

Um spätere (rechtliche) Probleme im Zusammenhang mit der Ladungssicherung zu vermeiden, sollte der Zulassungsbesitzer bereits beim Kauf eines Lkw darauf achten, welche Transporte mit dem Fahrzeug geplant sind. Nach Möglichkeit sollte diesbezüglich auch bereits vor dem Ankauf des Lkw Rücksprache mit dem Kunden (Versender, Auftraggeber) gehalten werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass zahlreiche Einrichtungen und Aufbauten nur für ganz bestimmte Ladungen konstruiert sind und andere Fracht damit nicht sicher transportiert werden kann. Der Zulassungsbesitzer hat jedenfalls das für den Transport erforderliche, geeignete Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Der Zulassungsbesitzer hat jedoch gerade in größeren Unternehmen mit vielen Fahrzeugen häufig keinen detaillierten Überblick bzw verfügt über keinen direkten Einfluss auf die Ladungssicherung und das eingesetzte Fahrpersonal. Daher, wird das Fahrzeug-Management häufig an fachkundiges Kraftfahrpersonal (Fuhrparkverantwortlicher, Lenker etc) delegiert. Ist dies der Fall und kommt der Zulassungsbesitzer seinen Verpflichtungen hinsichtlich der Unterweisung und Kontrolle des Personals ausreichend nach und dokumentiert diese, kann seine Verantwortlichkeit deutlich reduziert werden.

## **2. Verantwortlichkeit des Lenkers:**

Gemäß § 102 Abs 1 KFG darf der Lenker ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich – soweit ihm dies zumutbar ist – davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Fahrzeug sowie dessen Beladung den dafür in Betracht kommenden Vorschriften entspricht. Zu beachten ist, dass jeder Lenker (insb Berufskraftfahrer) von Lkw unverzüglich und nachweislich den Zulassungsbesitzer zu verständigen haben, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entsprechen sollte. Der Lenker muss über die Eigenschaften des von ihm gelenkten Fahrzeugs informiert sein. Dies betrifft insbesondere zentrale Details wie Achslasten, Höchstgewichte, Beschränkungen oder Genehmigungen. Diese Informationen sollten vom Lenker auch an den Verlader weitergegeben werden. Der Lenker muss überdies die Position der Ladung festlegen und diese auf allfällige Schäden untersuchen. Dies führt in der Praxis häufig zu Schwierigkeiten, weil der Lenker in vielen Fällen keine genaue Kenntnis über die Eigenschaften der Ladung hat.

## **3. Verantwortlichkeit des Anordnungsbefugten / Verladers:**

Häufig haben weder der Zulassungsbesitzer noch der Lenker des Lkw die Möglichkeit bzw ist es ihnen nicht zumutbar, den Vorgang der Beladung zu überwachen. Aus diesem Grund wurde die Bestimmung des § 101 Abs 1a KFG geschaffen, wonach auch der Verlader (Anordnungsbefugter) – dh eine von der Person des Lenkers oder des Zulassungsbesitzers verschiedene Person – für die Einhaltung der Bestimmungen zur Ladungssicherung zu sorgen hat. Unter einem „Anordnungsbefugten“ dh einem Verlader im Sinne des § 101 Abs 1a KFG ist eine Person zu verstehen, *„die damit befasst ist, die Belastung<sup>4</sup> vorzunehmen und den Ablauf des Beladungsvorgangs zu gestalten und solcherart insbesondere die Menge*

---

<sup>4</sup> Gemeint ist wohl „Beladung“.

des Ladegutes zu bestimmen" – dh jene Person, die faktisch auf die Beladung Einfluss nimmt.<sup>5</sup>

Es ist davon auszugehen, dass der Person, die belädt, sowie dem dafür mitverantwortlichen Auftraggeber, Dulder oder Helfer, die eigentliche Anordnungsbefugnis für die Menge und Verteilung des aufzuladenden Gutes zukommt, weshalb dem Verlader auch die Einhaltung der Ladungssicherungsvorschriften zugemutet werden kann.<sup>6</sup> Bei der Person des Verladers wird auf die tatsächliche Möglichkeit der Überwachung und Gestaltung des Beladungsvorgangs abgestellt.<sup>7</sup> Aufgrund des Wortlauts des § 101 Abs 1a KFG kommen aus verwaltungsrechtlicher Sicht nur anordnungsbefugte (natürliche) Personen als Verlader im Sinne des KFG in Betracht – dh der einfache Lagerarbeiter, der bloß die Anweisungen und Vorgaben seines Vorgesetzten beim Beladungsvorgang befolgt, hat keine Möglichkeit den Beladungsvorgang zu gestalten oder zu beeinflussen und ist daher in der Regel nicht als Verlader bzw Anordnungsbefugter anzusehen.

Als Verlader im Sinne des § 101 Abs 1a KFG kommen insbesondere der Disponent, der Vorarbeiter, der Lagerleiter oder der alleinverantwortliche Baggerfahrer in Frage.<sup>8</sup> Eine juristische Person ist keinesfalls als Verlader anzusehen – dies insbesondere, da hier die Möglichkeit fehlt, die Beladungsvorgänge unmittelbar, also kraft persönlicher Anwesenheit zu steuern und zu beeinflussen.<sup>9</sup>

Durch die Strafbarkeit des Verladers gemäß § 101 Abs 1a KFG wird die Verantwortlichkeit des Lenkers und des Zulassungsbesitzers weder berührt noch eingeschränkt, sondern bleibt im Rahmen der entsprechenden Tatbestände aufrecht. Für die Kontrolle und Einhaltung der Vorschriften zur ordnungsmäßigen Ladungssicherung sind der Zulassungsbesitzer, der Lenker und der Verlader nebeneinander verantwortlich.<sup>10</sup> Diese Bestimmung soll vor allem verhindern, dass in jenen Fällen, in denen der Zulassungsbesitzer straflos bleibt, die Verantwortung für die mangelhafte Ladungssicherung allein auf den Lenker überwältzt werden

---

<sup>5</sup> VwGH 12.2.1986, 85/03/0046; 19.10.1988, 87/03/0280; UVS Steiermark, 18.1.2006, 30.9-82/2005.

<sup>6</sup> Grundtner/Pürstl (Hrsg), Das Kraftfahrzeuggesetz 1967<sup>8</sup> (2008) § 101, Rz 5.

<sup>7</sup> UVS Burgenland, 10.3.2005, 003/11/05006.

<sup>8</sup> Grundtner/Pürstl (Hrsg), Das Kraftfahrzeuggesetz 1967<sup>8</sup> (2008) § 101, Rz 6; UVS Steiermark, 8.3.2004, 30.11-./2004.

<sup>9</sup> UVS Burgenland, 10.3.2005, 003/11/05006.

<sup>10</sup> VwGH 16.1.1985, 83/03/0322; 16.1.1985, 83/03/0141; 12.2.1986, 85/03/0046.

kann. In einem entsprechenden Strafverfahren ist daher zu ermitteln, wer im konkreten Fall tatsächlich Einfluss auf die Beladung ausgeübt hat.<sup>11</sup>

Der Verlader weiß idR über die Eigenschaften des Ladeguts am besten Bescheid und sollte seinen Informationsstand mit den Informationen des Lenkers abstimmen. Dies betrifft insbesondere Aspekte wie Schwerpunkte der Ladung, Gewicht der Ladung, Festigkeit der Verpackung, Achslastverteilung, etc.

#### **IV. (Rechts-)Folgen der mangelhaften Ladungssicherung**

Fehlerhafte bzw mangelhafte Ladungssicherung kann zum Teil schwerwiegende rechtliche Folgen nach sich ziehen. Dies betrifft sowohl verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen als auch zivilrechtliche Haftungskonstellationen und strafrechtliche Konsequenzen. Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich ausschließlich mit verwaltungsrechtlichen Konsequenzen der mangelhaften Ladungssicherung.

Aus verwaltungsrechtlicher Sicht sind insbesondere folgende Personen für eine ordnungs- und rechtmäßige Ladungssicherung verantwortlich:

- Lenker
- Zulassungsbesitzer
- Verlader

##### **1. Lenker:**

Der Lenker darf gem § 102 Abs 1 KFG ein Kraftfahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn er sich – soweit dies zumutbar ist – davon überzeugt hat, dass das von ihm zu lenkende Kraftfahrzeug sowie dessen Beladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entspricht. Lenker von Lkw haben unverzüglich und nachweislich den Zulassungsbesitzer zu verständigen, wenn das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht.

Im Falle eines Verwaltungsstrafverfahrens gegen den Lenker wegen eines Verstosses gegen die Vorschriften des § 101 Abs 1 lit e KFG zur Ladungssicherung ist zu überprüfen, ob der Lenker überhaupt eine Möglichkeit hatte, auf die Beladung des Lkw Einfluss zu nehmen bzw die Ladung auf ihre Sicherheit zu

---

<sup>11</sup> BMV 19.06.1986, 70.303/15-IV/2-86; Grundtner/Pürstl (Hrsg), Das Kraftfahrzeuggesetz 1967<sup>8</sup> (2008) § 101, Rz 5.

überprüfen.<sup>12</sup> Nur wenn diese Frage zu bejahen ist, kann ein Verschulden des Lenkers im Sinne des § 5 VStG vorliegen. Insbesondere beim Einsatz von Sattelkraftfahrzeugen, Wechselaufbauten oder Containern kommt es regelmäßig vor, dass diese bereits vorbeladen sind und vom Lenker nur mehr übernommen werden.<sup>13</sup> In diesen Fällen hat der Lenker in der Regel keine Möglichkeit, sich über die sichere Verwahrung der Ladung zu vergewissern – vor allem, wenn das Fahrzeug bzw der Container unter Raumverschluss steht.<sup>14</sup> In dieser Konstellationen kann wohl ausschließlich eine Verantwortung des Zulassungsbesitzers und / oder des Verladers in Betracht kommen.

## **2. Fahrzeughalter / Zulassungsbesitzer:**

Der Zulassungsbesitzer hat gem § 103 Abs 1 Z 1 KFG dafür zu sorgen, dass das Kraftfahrzeug und seine Beladung den Vorschriften des KFG und den dazu erlassenen Verordnungen entspricht. Er hat also eine Überwachungsaufgabe zu erfüllen, deren Nicht- bzw Schlechterfüllung verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen unterliegt. Die Übertretung von § 103 Abs 1 KFG stellt ein Ungehorsamsdelikt dar,<sup>15</sup> sodass der Zulassungsbesitzer im Fall der behördlichen Feststellung einer mangelhaften Ladungssicherung eines auf ihn zugelassenen Fahrzeugs nachweisen muss, dass ihn an dieser Verwaltungsübertretung kein Verschulden trifft.

Dies bedeutet in der Praxis, dass der Zulassungsbesitzer konkret nachweisen muss, welche Maßnahmen er getroffen hat (zB unternehmensinterne Kontrollen oder Beauftragung anderer Personen zur Vornahme dieser Kontrollen), um Verletzungen des KFG im Zusammenhang mit der Ladungssicherung zu vermeiden.<sup>16</sup> Nur ein „wirksames Kontrollsystem“ befreit den Zulassungsbesitzer von seiner Verantwortung für die vorschriftswidrige Beladung seiner Kraftfahrzeuge. Ein solches wirksames Kontrollsystem liegt aber nur dann vor, wenn dadurch die Überwachung des Zustandes aller Fahrzeuge jederzeit sichergestellt werden kann.<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> BMV 17. 2. 1983, 69.706/1-IV-83.

<sup>13</sup> *Grundtner/Pürstl (Hrsg)*, Das Kraftfahrzeuggesetz 1967<sup>8</sup> (2008) § 101, Rz 2.

<sup>14</sup> Unter Raumverschluss ist entweder der Zollverschluss oder eine vom Auftraggeber (bzw Verladere) angebrachte Plombierung zu verstehen.

<sup>15</sup> VwGH, 8.4.1987, 85/03/0112.

<sup>16</sup> VwGH, 25.10.1989, 88/03/0180.

<sup>17</sup> VwGH, 25.10.1989, 88/03/0180; 17.1.1990, 89/03/0165.



Durch die Existenz eines Anordnungsbefugten (Verlader) im Sinne des § 101 Abs 1a KFG werden weder der Zulassungsbesitzer noch der Lenker eines Lkw von ihren Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Ladungssicherung enthoben.<sup>18</sup>

Anmerkung:

Diese (äußerst) strenge Judikaturlinie des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH) scheint im Lichte der aktuellen betrieblichen Verhältnisse erstens etwas veraltet – das jüngste Erkenntnis stammt aus dem Jahr 1990 – und geht zweitens zumindest teilweise an den realistisch umsetzbaren Möglichkeiten der Praxis vorbei. Der Zulassungsbesitzer hat – insbesondere bei größeren Unternehmen – kaum die Möglichkeit, ein (wie vom VwGH gefordertes) quasi lückenloses Kontrollsystem hinsichtlich der Ladungssicherung zu installieren, um den Anforderungen der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung gerecht zu werden.

Es wäre daher – insb aus Sicht der Praxis überlegenswert, de lege ferenda die Rolle des Anordnungsbefugten bzw Verladers in Bezug auf die Haftung für die recht- und ordnungsmäßige Ladungssicherung zu verstärken und im Gegenzug den Zulassungsbesitzer entsprechend zu entlasten.

**3. Anordnungsbefugter / Verlader:**

§ 101 Abs 1a KFG regelt zusätzlich, dass eine vom Lenker und dem Zulassungsbesitzer verschiedene Person als sogenannter Anordnungsbefugter – dh als Verlader – für die Beladung eines Kraftfahrzeugs verantwortlich gemacht werden kann. Diesfalls hat der Verlader dafür zu sorgen, dass die Ladungssicherung ordnungsgemäß durchgeführt wird. Der Verlader kann sich diesbezüglich nicht mit dem Hinweis von seiner Verantwortlichkeit befreien, dass er sich bei der Beladung ausschließlich nach den Wünschen des Kunden richte.<sup>19</sup>

§ 101 Abs 1a KFG schließt in den folgenden Konstellationen eine Doppelbestrafung aus: Eine Person, die bereits als Zulassungsbesitzer wegen Nichteinhaltung der Vorschriften zur Ladungssicherung bestraft wurde, darf nicht wegen derselben Übertretung auch als Verlader bestraft werden – dh ein- und dieselbe Person kann wegen einer Verwaltungsübertretung nicht in unterschiedlicher Person (zB als

---

<sup>18</sup> VwGH, 16.1.1985, 83/03/0141.

<sup>19</sup> UVS Kärnten, 29.3.1996, KUVS-315/3/96.

Zulassungsbesitzer und Verlader oder als Lenker und Verlader) zweimal bestraft werden.<sup>20</sup>

#### **4. Rechtsfolgen im Verwaltungsrecht**

Verstöße gegen das KFG – dh auch Verletzungen der Bestimmung zur ordnungsgemäßen Ladungssicherung – stellen eine Verwaltungsübertretung im Sinne § 134 Abs 1 KFG dar und sind mit einer Geldstrafe bis zu € 5.000,- zu bestrafen. Eine Bestrafung mittels Organstrafverfügung (bis max € 36,-) kommt nur bei jenen Übertretungen des § 101 Abs 1 lit e in Betracht, die ausschließlich in die Verantwortung des Lenkers fallen.<sup>21</sup>

Stellt die dem Lenker anzulastende mangelhafte Ladungssicherung zusätzlich eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar, so ist gem § 30a Abs 1 FSG in Verbindung mit § 30a Abs 2 Z 12 FSG unabhängig von einer verhängten Verwaltungsstrafe dem Lenker eine Vormerkung im örtlichen Führerscheinregister einzutragen.<sup>22</sup> Der ergänzende Erlass des BMVIT zur Verwaltungsreform vom Dezember 2006 stellt unter Punkt 4.2.2. klar, dass eine Vormerkung nur dann vorzunehmen ist, wenn bei einem Fahrzeug ein „Mangel mit Gefahr im Verzug“<sup>23</sup> vorliegt und sich die Gefährlichkeit konkret ausgewirkt hat, d.h. ein Unfall gerade noch vermieden worden ist. Ein schwerer Mangel hingegen ist nicht ausreichend für eine Vormerkung.<sup>24</sup>

#### **5. sonstige Rechtsfolgen**

Führt die nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung zu einem Verkehrsunfall bzw zu einer Beschädigung des Frachtguts, besteht zusätzlich die Gefahr einer zivilrechtlichen Haftung. Derartige Schadenersatzverpflichtungen können sowohl vertraglicher als auch deliktischer Natur sein und können sich insbesondere aus den Vorschriften des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuchs (ABGB), des Unternehmensgesetzbuchs (UGB) oder der CMR<sup>25</sup> ergeben. Die zivilrechtlichen Haftungskonstellationen sind relativ stark kasuistisch ausgeprägt und bedürfen insb

---

<sup>20</sup> UVS Steiermark, 26.9.2001, 30.14-100/2000.

<sup>21</sup> Grundtner/Pürstl (Hrsg), Das Kraftfahrzeuggesetz 1967<sup>8</sup> (2008) § 101, Rz 2.

<sup>22</sup> Grundtner/Pürstl (Hrsg), Das Kraftfahrzeuggesetz 1967<sup>8</sup> (2008) § 101, Rz 4b, mwN.

<sup>23</sup> Gemäß § 10 Abs. 2 Z 4 der PBStV sind darunter Mängel zu verstehen, die zu einer direkten und unmittelbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen oder mit denen eine unzumutbare Belästigung durch Lärm, Rauch, üblem Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden.

<sup>24</sup> Erlass des Verkehrsministeriums zum Vormerksystem vom 5. Dezember 2009, GZ. BMVIT-170.656/0032-II/ST4/2006.

<sup>25</sup> CMR ist das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr und steht für die französische Bezeichnung „*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*“. Die CMR wurde in Österreich mit dem BGBl 138/1961 kundgemacht.

hinsichtlich der Haftungsvoraussetzungen (zB Kausalität der nicht ordnungsgemäßen Ladungssicherung für einen Unfall bzw eine Frachtbeschädigung) einer rechtlichen Prüfung im Einzelfall.

Eine detaillierte Erörterung dieser Haftungsproblematik würde den zur Verfügung stehenden Rahmen sprengen, sodass dieser Aspekt im vorliegenden Beitrag ausgeklammert werden muss.

Führt die nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung zu einem Verkehrsunfall bei dem Personen verletzt werden, so sind gegebenenfalls strafrechtliche Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit dem Strafgesetzbuch (StGB) bzw dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) zu prüfen. Auch diese Erörterung kann hier leider nicht berücksichtigt werden.