



LADUNGSSICHERUNG

Wen die Pflicht ruft

Verantwortlich für die richtige Ladungssicherung auf dem LKW sind Fahrzeugführer und Verloader. Wer dabei was tun muss, klärt diese Übersicht.



Nicht nur Verloader, auch Fahrer sind in der Pflicht.

Geht es um den Transport von Gefahrgut, so erklärt der Gesetzgeber für eine verkehrssichere Ladung sowohl den „Fahrzeugführer“ als auch den „Verlader“ als kumulativ verantwortlich (§ 29 Abs. 1 GGVSEB). Das bedeutet, dass auch im Fall der alleinigen Beladung durch Verloader oder Fahrzeugführer für den jeweils nicht aktiven Beteiligten eine umfangliche Verantwortung für die korrekte Durchführung der Ladungssicherung besteht (OLG Jena, Beschluss vom 15.03.2006 – 1 Ss 191/04, in VRS 110, 143).

Keine Verantwortung für die Ladungssicherung trifft dagegen den Beförderer, da er dem Fahrzeugführer zwar die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung übergeben (§ 19 Abs. 2 Nr. 15 GGVSEB), aber nicht die tatsächliche Benutzung sicherstellen muss; deshalb muss der Beförderer den Fahrzeugführer auch nicht auf die Durchführung der Ladungssicherung überwachen (OLG Hamm, Beschluss vom 26.05.2005, 1 Ss OWi 98/05; Beschluss

vom 01.04.2009 – 3 Ss OWi 128/08; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 07.01.2008, IV-2 Ss [OWi] 50/07 – [OWi] 79/07 III, in VRS 114,62).

Wer sind nun die für die Ladungssicherung gefahrgutrechtlich Verantwortlichen genau? Bei dem „Fahrzeugführer“ dürfte es auch ohne gesetzliche Begriffsbestimmung kein Verständnisproblem geben: Das ist derjenige, der das Fahrzeug lenkt. Aber wer ist im gefahrgutrechtlichen Verständnis der „Verlader“? Dies wird in § 2 Nr. 3 GGVSEB festgelegt: Gefahrgutrechtlicher Verloader ist „das Unternehmen, das die Versandstücke in ein Fahrzeug, einen Wagen, ein Schiff, einen Großcontainer oder einen Kleincontainer verlädt sowie das Unternehmen, das als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert.“ Das klingt kompliziert, ist es aber nicht, wie folgendes Beispiel zeigt:

Bei der P-GmbH wird Gefahrgut produziert. Ein Kunde beauftragt das Beför-

rungsunternehmen B-GmbH mit dem Abholen des Gefahrguts bei der P-GmbH. Der Fahrer F der B-GmbH übernimmt das Gefahrgut bei der P-GmbH; dies geschieht dadurch, dass der Mitarbeiter M der P-GmbH einen Teil der Fasspaletten mit dem Gabelstapler auf die Ladefläche des LKW fährt und nach Anweisung des F abstellt. Andere Fässer holt F mit einem Hubwagen selbst aus dem Lager.

Verlader ist, wer vor der Beförderung im unmittelbaren Besitz des Gutes war

Verlader ist im Beispielsfall die P-GmbH. Sie war vor der Beförderung – und das ist maßgebend (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 07.01.2008 gegen OLG Hamm, Beschluss vom 26.05.2005, 1 Ss OWi 98/05) – unmittelbarer Besitzer des Gefahrguts. Sie übergibt den unmittelbaren Besitz auf den Beförderer zur Beförderung. An der Verladereigenschaft der P-GmbH ändert sich auch dann nichts, wenn sie sich für die Verladung auf ihrem Gelände nicht der eigenen Mitarbeiter, sondern eines fremden Dienstleisters (Outsourcing) bedienen würde. Und schließlich wäre die P-GmbH auch

Der Verloader muss jede einzelne Ladung prüfen - Stichprobe reicht nicht aus.

FOTO: REDAKTIONSSARCHIV



LADUNGSSICHERUNG

So nicht: Falsche oder gar fehlende Sicherung birgt große Risiken.



dann gefahrgutrechtlicher Verlader, wenn sie das Gefahrgut mit einem eigenen Fahrzeug zum Kunden befördert. All dies ergibt sich bereits aus § 2 Nr. 3, 2. Halbsatz GGVSEB.

Was haben nun Fahrer und Verlader im Einzelfall zu tun? Unstreitig dürfte sein, dass der Fahrzeugführer die für den jeweiligen Transport erforderliche Fachkenntnis über die notwendige Ladungssicherung haben muss. Er muss unter anderem prüfen, ob er das Transportgut im Hinblick auf dessen Eigenart, der bautechnischen Ausstattung des Fahrzeugs sowie der vorhandenen Ladungssicherungsmittel ausreichend sichern kann. Hat er jene Fachkenntnis bei zweifelhafter Ladungssicherung nicht oder muss er überhaupt erkennen, dass ihm eine korrekte Ladungssicherung nicht möglich ist, darf er die Fahrt nicht antreten. Während der Beförderung muss der Fahrzeugführer zudem die Ladungssicherung überprüfen und zum Beispiel Gurte nachspannen, wenn sie nicht

Die Übernahme einer verplombten, durch den Verlader komplett erstellten und gesicherten Ladeinheit stellt für einen Fahrzeugführer möglicherweise ein besonderes Problem dar. Denn einerseits ist es ihm verwehrt, eine solche Firmenplombe zu öffnen. Andererseits soll er sich davon überzeugen, dass die Ladungssicherung stimmt. Wie sieht es dann mit seiner rechtlichen Verantwortung aus, wenn die Polizei bei der Kontrolle feststellt, dass es in der verschlossenen, mit einer Firmenplombe versehenen Kofferbrücke nicht unerhebliche Ladungssicherungsmängel gibt?

Hatte der Fahrer die Möglichkeit, die Brücke vor Fahrtantritt zu überprüfen (weil sie unverschlossen war oder durch einen Berechtigten des Verladers hätte nochmals unproblematisch geöffnet werden können), dürfte ihm die Argumentation zu seinen Gunsten nicht leicht fallen.

Mängel in verplombten Brücken lasten die Behörden dem Fahrer meist nicht an

Nun übernimmt ein Fahrzeugführer verplombte Ladeeinheiten des Öfteren nicht bereits an der Beladestelle, sondern später im Verlauf des Gesamtbeförderungsvorgangs. Ein Berechtigter, der die Plombe öffnen könnte, ist an fraglicher Stelle meist nicht greifbar. Unterstellen wir weiterhin, dass es während der Fahrt keine Auffälligkeiten gab, die auf eine unzureichende Ladungssicherung hatten schließen lassen. Richtig dürfte hier sein, dem Fahrzeugführer keine bußgeldbewehrte Pflichtverletzung durch die von ihm nicht

hörden scheinen dies ganz überwiegend ebenso zu sehen.

Für den Verlader gilt im Wesentlichen das, was zum Fahrzeugführer gesagt wurde. Darüber hinaus hat er eine Folgeverantwortung für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung (vgl. OLG Koblenz, Beschluss vom 22.02.1988 – 1 Ss 72/88, in VRS 75, 76): Selbst wenn das Transportgut bei ihm mit korrekter Ladungssicherung den Hof verlässt, muss der Verlader dem Fahrzeugführer weitere Sicherungsmittel in genügender Zahl mitgeben, wenn dieser bei mehreren Adressaten ausliefert und so die ursprünglich korrekte Ladungssicherung immer wieder – für den Verlader vorhersehbar – aufgehoben wird und neu vom Fahrzeugführer hergestellt werden muss. Wenn der Verlader zudem feststellt, dass das zu beladene Fahrzeug schon eine Vorladung aufweist, die nicht ausreichend gesichert ist, so wird eine Nachsicherung vorzunehmen sein, wenn die Gefahr besteht, Teile der Vorladung könnten im weiteren Beförderungsverlauf das selbst verladene und gut gesicherte Gefahrgut beschädigen. Wer nicht nachsichern kann oder will, muss die weitere Beladung des Fahrzeugs ablehnen.

Die Kontrolle der Ladungssicherung durch den Verlader muss bezüglich jeder Ladung erfolgen. Es reicht jedenfalls nach dem Beschluss des OLG Jena vom 15.03.2006 (siehe oben) nicht aus, dass im Zuge der Stichprobe nur das eine oder andere Fahrzeug auf eine korrekte Ladungssicherung überprüft wird. Eine für die Praxis ganz

Verlader ist nicht der Mitarbeiter, der lädt, sondern das Unternehmen.



gilt alles auch dann, wenn der Fahrzeugführer nicht selbst geladen hat, sondern dies vielmehr durch den Verlader unter

gleichzeitiger Anbringung der Ladungssicherung geschehen ist (siehe Nr. 28.1 der RSEB). Jedem Fahrzeugführer sollte klar sein, dass ihn die Furcht vor arbeitsrechtlichen Konsequenzen nicht entschuldigt, wenn er die Fahrt mit erkennbaren Ladungssicherungsmängeln antritt!

Der Delegierende trägt Verantwortung für die korrekte Aufgabenerledigung.

durchgeführte Kontrolle vorzuwerfen, auch weil das Öffnen der Plombe wegen der arbeitsrechtlichen Risiken für ihn unzumutbar

war. Allerdings hat hier ein Amtsgericht vor Jahren auch schon einmal eine andere Auffassung vertreten und ein Bußgeld verhängt. Ein berechtigter Anlass für eine bußgeldrechtliche Sanktion gegen den Fahrzeugführer besteht in einem solchen Fall jedenfalls nicht; die Verfolgungsbe-



LADUNGSSICHERUNG



BUSSGELDRECHTLICHE KONSEQUENZEN

● Der schuldhafte gefahrgutrechtliche Ladungssicherungsverstoß im Straßenverkehr führt beim Fahrzeugführer und beim Verlader (genauer: bei der beauftragten Person) zu einer Bußgeldfestsetzung nach § 37 GGVSEB. Einen Bußgeldkatalog gibt es in Anlage 7 zur RSEB. Punkte in Flensburg sind mit einem Verstoß gegen gefahrgutrechtliche Pflichten, also auch gegen die dort geregelte Ladungssicherungspflicht, nicht verbunden (anders als im Nichtgefahrgutbereich). Allerdings sind die Bußgelder im Gefahrgutrecht deutlich höher als bei Verstößen gegen das Straßenverkehrsrecht. Zudem wird der Bußgeldbescheid gegen die beauftragte Person auf Verladenseite (nicht: Fahrzeugführer) in das Gewerbezentralregister eingetragen, wenn die Bußgeldsumme oberhalb von 200 € (und das ist im Regelfall so) liegt.

In Einzelfällen ist auch eine Strafbarkeit denkbar, wenn es infolge eines Ladungssicherungsverstoßes zu einer strafrechtlich relevanten Konsequenz kommt. Beispiele sind fahrlässige Körperverletzungs- und Tötungsdelikte, aber auch Umweltstrafdelikte.



Der Fahrer hat die Sicherung zu prüfen.

aber eben nicht „eigenverantwortlich“, also mit Entscheidungsfreiheit und Weisungsrecht.

Eine beauftragte Person wird man durch Pflichtenübertragung. Dafür reicht es bei Betriebsleitern und Teilbetriebsleitern aus, sie in ihre umfassende betriebliche Funktion einzusetzen, vorausgesetzt, es handelt sich um Pflichten, die typischerweise mit der betreffenden Funktion verbunden sind.

Die Ausführungsverantwortung wird zur Aufsichtsverantwortung

Bei den anderen beauftragten Personen ist es notwendig, dass die zu übernehmende Pflicht mit ausreichender inhaltlicher Klarheit benannt und durch einen ausdrücklichen, zumeist schriftlichen Übertragungsakt dem Delegationsempfänger zur Erfüllung auferlegt wird. Bei jeder Art von Pflichtendelegation gilt: Der Delegierende bleibt neben dem Delegationsempfänger rechtlich für die korrekte Aufgabenerledigung verantwortlich; die ursprüngliche Ausführungsverantwortung wandelt sich lediglich um in eine Aufsichtsverantwortung. Zusammenfassend kann man sagen: Der Verlader hat neben dem Fahrzeugführer für die Ladungssicherung zu sorgen. Wer dabei auf Verladenseite was zu tun hat, ist eine Frage der betrieblichen Organisation. Die Mitarbeiter ohne Eigenverantwortung, die

nach Anweisung beladen, machen immer wieder einmal trotz Schulung und Anweisung fahrlässig Fehler, sind dafür aber rechtlich nicht verantwortlich. Für eine gefahrgutrechtlich ordnungsgemäße Ladungssicherung verantwortlich sind vielmehr die diesen Mitarbeitern vorgesetzten beauftragten Personen bis hin zum Inhaber oder dem Unternehmensorgan. Je höher in der Hierarchie, um so mehr wird die beauftragte Person allgemeine Aufsichts- und Organisationspflichten und nicht eine Ausführungsverantwortung wahrzunehmen haben. Wer sich allerdings auf der höchsten Firmenebene vorwerfen lassen muss, generell unzureichende Maßnahmen zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Ladungssicherung im Unternehmen getroffen zu haben, der ist selbst hier vor keinem Bußgeld gefeit, und sei es auf der Grundlage des § 130 OWiG, Verletzung von Aufsichtspflichten in Betrieben und Unternehmen (vgl. auch OLG Celle, Beschluss vom 28.02.2007, in VRS 112, 215 zur Versenderverantwortlichkeit bei Nichtgefahrgut). Entscheidend ist in vielen Fällen, ob eine beauftragte Person, die nicht selbst vor Ort war, den fehlerhaft, aber nicht eigenverantwortlich handelnden Mitarbeiter sorgfältig ausgewählt, im nötigen Umfang geschult und zu seiner Tätigkeit ausreichend angewiesen sowie hinreichend überwacht hat beziehungsweise hat überwachen lassen. ■

Hans-Leo Bock

Der Autor ist spezialisiert auf transportrechtliche Fragestellungen, insbesondere Gefahrgutrecht und Ladungssicherung, bei [avocado rechtsanwälte](#) in Köln.

wesentliche Frage ist, wer sich auf Verladenseite um eine ordnungsgemäße Ladungssicherung zu kümmern hat. Denn der „Verlader“ ist ja nicht der beladende Mitarbeiter, sondern das Unternehmen, für das dieser belädt. Und hier sind aufgrund einer allgemeinen rechtlichen Vorschrift (§ 9 OWiG) einerseits der Betriebsinhaber als Person oder die Organe des Unternehmens, wenn es sich etwa um eine GmbH oder Aktiengesellschaft handelt, in der Pflicht. Andererseits sind für eine korrekte Ladungssicherung die so genannten beauftragten Personen verantwortlich. Beauftragte Personen sind – entsprechend § 9 Abs. 2 OWiG – Betriebsleiter, Teilbetriebsleiter wie etwa ein Niederlassungsleiter sowie insbesondere die sonstigen Personen, die auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts die Pflichten des betreffenden Unternehmens eigenverantwortlich (hierauf liegt die Betonung) wahrnehmen. Die beauftragten Personen unterscheiden sich also einerseits vom Betriebsinhaber und Organen, die sie beauftragen, sowie andererseits von sonstigen Mitarbeitern, die zwar gefahrgutrechtliche Verpflichtungen wahrnehmen,