

Eine wackelige Angelegenheit

Die einzelnen Teile einer Ladung von gefährlichen Gütern müssen so verstaut und durch geeignete Mittel so gesichert werden, dass sie ihre Lage zueinander und zu den Wänden des Fahrzeuges nicht verändern können.

Was war passiert:

Der Betroffene ist selbständiger Bauingenieur und vertreibt Reinigungsmittel für den Industriebedarf. Am 02.09.94 führte er seinen Pkw-Kombi mit einem GG von 2,8 t bei einem innerstaatlichen Gefahrguttransport. Im Laderaum des Fahrzeuges befanden sich neun Kanister zu je 30 l netto eines sauren Kombinationsreinigungsmittels, Gefahrgut der Klasse 8. Ferner befanden sich im Laderaum zwei Kanister zu je 30 l netto eines Betonreinigers, ebenfalls Gefahrgut der Klasse 8.

Bei einer Polizeikontrolle wurde unter anderem festgestellt, dass im Laderaum des Fahrzeuges ein Freiraum von etwa 30 x 100 cm durch die vorherige Entnahme von Kanistern entstanden war. Die Kanister hätten wegen des Freiraumes ihre Lage zu den Fahrzeugwänden verändern und zumindest kippen können, da keine Sicherung der Ladung erfolgt war. Der Boden im Laderaum war glatt.

Dazu das OLG:

Nach der GGVS handelt unter anderem ordnungswidrig, wer als Fahrzeugführer die einzelnen Teile einer Ladung von gefährlichen Gütern nicht so verstaut und durch geeignete Mittel so sichert, dass sie ihre Lage zueinander und zu den Wänden des Fahrzeuges nicht verändern. Die Anwendung einer Ausnahme war in dem bezeichneten Fall nicht möglich, da die höchstzulässigen Mengengrenzen der einzelnen Güter schon überschritten waren. Nach Feststellung des Amtsgerichts waren die Kanister unsachgemäß verstaut, da sie ihre Lage zueinander und zu den Wänden des Fahrzeuges verändern konnten. Entgegen der Auffassung des Betroffenen kommt es auf die Möglichkeit, dass der Kanister umstürzen kann, nicht an.

Anmerkungen der Redaktion:

Die Forderung der Ladungssicherung kommt zunächst aus der Straßenverkehrsordnung.

Dort heißt es in Paragraph 22:

„Die Ladung sowie Spannketten, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen sind verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen und vermeidbares Lärmen besonders zu sichern.“ Eine Verwaltungsvorschrift führt weiter aus: „... Es ist vor allem verboten, Kanister oder Blechbehälter ungesichert auf der Ladefläche zu befördern.“

Diese Vorschrift gilt für alle Transporte. Für Gefahrguttransporte gelten zusätzlich die Spezialvorschriften in der GGVS/im ADR. Die Randnummer 10 414 (neu: Kap. 7.5.7; Anm. d. Red.) gilt als allgemeine Grundvorschrift bei jedem Gefahrguttransport, sofern er nicht durch eine Bemerkung oder durch die a-Randnummern (neu: nach Kap. 1.1.3.1 bis 1.1.3.5; Anm. d. Red.) von den Vorschriften befreit wird. Selbst bei Unterschreiten der begrenzten Menge nach Randnummer 10 011 (neu: Kap. 1.1.3.6; Anm. d. Red.) gilt die Vorschrift der Ladungssicherung. Im Gegensatz zu den Ausführungen der Gerichte im oben genannten Urteil lautet jedoch die Vorschrift jetzt:

„Die einzelnen Teile einer Ladung ... müssen auf dem Fahrzeug so verstaut werden, ... dass sie Ihre Lage zueinander oder zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können ...“

Diese Bestimmungen gelten auch für das Beladen von Containern und Wechselbrücken. Was jedoch „geringfügig“ bedeutet, wird in der Verordnung nicht näher definiert. Das wirft auch in der Praxis Probleme auf. Die einen sagen „ein Finger breit“, die anderen „eine Handfläche breit“. Im Duden findet sich unter „geringfügig“ folgendes: unbedeutend, nicht ins Gewicht fallend, belanglos.

Die Erfahrung zeigt, dass man bei unbestimmten Rechtsbegriffen immer die Frage nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift stellen muss. Auf unseren Fall bezogen muss also die Frage gestellt werden, welchen Sinn und Zweck der Gesetzgeber mit der Ladungssicherung verfolgt. Folgendes soll unter anderem vermieden oder verhindert werden:

- a) Beschädigung durch mangelnde Ladungssicherung – dadurch Freiwerden gefährlicher Güter
- b) Herabfallen von der Ladefläche – dadurch Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und der Umwelt
- c) vermeidbares Lärmen

d) Gefährdung der Fahrzeuginsassen – auch in Kombi-Pkw.

Es gibt auch Technische Richtlinien zu dieser Thematik, beispielsweise die VDI-Richtlinien Nr. 2700 ff. und die DIN 75410. Auch die Chemische Industrie hat zum Beispiel ein Handbuch zur Ladungssicherung herausgegeben.

Es gibt hier kein Patentrezept, sondern es kommt auf den Einzelfall an. Am besten ist eine bewegungsfreie Verzurrung oder eine volle Ladefläche. Zwischenräume sollten ausgefüllt werden, wenn beim Verrutschen eine der oben genannten Kriterien erfüllt werden könnte. Eine Ladung ist dann ausreichend gesichert, wenn der Zweck der Vorschrift erfüllt ist.

Der Hinweis auf den glatten Laderaum im Urteil ist übrigens wichtig. Die auch heute noch weit verbreitete Meinung, dass die Gefahr einer rutschenden Ladung bei einem schweren Teil geringer ist als bei einem leichten Versandstück, ist falsch. Allein der Reibwert und die Massenkräfte – Gewicht mal Beschleunigung – sowie gegebenenfalls Fliehkräfte (in den Kurven) sind entscheidend, ob eine Ladung rutschen kann. Durch Erhöhung des vertikalen Drucks (zum Beispiel durch Zurrgurte, die das Packstück auf die Ladefläche drücken) oder gummierte Flächen (zum Beispiel rutschhemmende Unterlagen) kann der Reibwert erhöht werden. Die Gefahr, dass etwas verrutscht, ist geringer, so dass weniger Zurrgurte verwendet werden müssen.

OLG Düsseldorf (07.07.95, AZ: 5 Ss (OWi) 240/95 – (OWi) 97/95)