

Richtig Geladen?

Die Pflicht zur Ladungssicherung trifft neben Fahrer und Halter jede für die Ladung verantwortliche Person

Das Oberlandesgericht Celle hatte sich kürzlich mit einem Fall unzureichender Ladungssicherung zu befassen, der insbesondere für Fuhrparkleiter und Ladeverantwortliche in Unternehmen von großer Bedeutung ist (OLG Celle, Beschluss vom 28.02.2007, Az. 322 Ss 39/07). Der Entscheidung des Gerichts lag der Fall zu Grunde, dass bei einem Unternehmen, einer GmbH, ein Speditionsfahrzeug – also kein fuhrparkeigenes Fahrzeug – mit schweren Waren beladen wurde.

Die Ladung wurde dabei nur unzureichend gesichert. Zwar wurde die Ladung formschlüssig zur Stirnwand verladen. Diese war aber nicht dazu in der Lage, 60 Prozent des Ladungsgewichts zu halten. Antirutschmatten wurden überhaupt nicht verwendet und eine weitere Sicherung erfolgte nur mit wenigen Gurten – etwa nur einem Drittel der dafür eigentlich erforderlichen Zahl an Zurrgurten. Wie sich bei einer Polizeikontrolle herausstellte, war die vorhandene Sicherung nicht ausreichend, um die Stirnwand des Fahrzeuges zu entlasten. Erst nach ordnungsgemäßer Ladungssicherung wurde die Weiterfahrt gestattet.

Die Haftung kann auch die Geschäftsführung selbst treffen

Der GmbH-Geschäftsführer war selbst für den Bereich der Ladungssicherung zuständig, denn die betriebliche Organisation des GmbH-Betriebes sah kein gesondertes Personal für die Überprüfung der Verladetätigkeit von Mitarbeitern der Speditionen vor, durch welche das Unternehmen ihre Waren transportieren lässt. Das Amtsgericht verurteilte den betroffenen GmbH-Geschäftsführer wegen fahrlässigen Zulassens der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges trotz wesentlich beeinträchtigter Verkehrssicherheit durch die Sicherung der Ladung zu einer Geldbuße von 75 Euro. Gegen diese Verurteilung beantragte der Betroffene die Zulassung der Rechtsbeschwerde. Das Oberlandesgericht ließ die Rechtsbeschwerde zwar zu, wies diese jedoch in der Sache weitgehend als unbegründet zurück.

„Die Pflicht zur Ladungssicherung eines Kraftfahrzeugs nach § 22 StVO trifft neben Fahrer und Halter auch jede andere für die Ladung des Fahrzeuges verantwortliche Person“

Nach den Feststellungen des OLG trifft die Pflicht zur Sicherung der Ladung eines Kraftfahrzeuges gemäß § 22 StVO neben dem Fahrer und dem Halter auch jede andere für die Ladung eines Fahrzeuges verantwortliche Person. Dies hat bereits das OLG Stuttgart (Beschluss vom 27.12.1982, VRS 64, 308, 309) im Falle eines Leiters von Ladearbeiten zutreffend entschieden.

Für diese Betrachtungsweise spricht die Systematik der Vorschrift des § 22 StVO, welche den Adressatenkreis gerade offen lässt und daher

die Verantwortlichkeit nicht an bestimmte Funktionen wie beispielsweise wan die Tätigkeit als Fahrzeugführer anknüpft. Die Verpflichtung aus § 22 StVO trifft daher alle Personen, die mit dem Ladevorgang befasst sind. Dazu gehört auch der Versender des Ladegutes. Dies entspricht auch dem Schutzzweck der Norm, die andere Verkehrsteilnehmer sowie weitere Personen und Gegenstände schützt, die durch die Beförderung der Ladung gefährdet, verletzt oder beschädigt werden können. Ein wirksamer Schutz durch sichere Verladung hängt aber weitgehend von den Eigenschaften der zu verladenden Gegenstände ab. Diese Eigenschaften – wie etwa Gewicht, Rutschfestigkeit und Material des Verladegutes – kennt vor allem der Versender, der die Sicherheit der Verladung deshalb von allen Beteiligten am zuverlässigsten beurteilen kann. Es ist deshalb nur folgerichtig, ihn in den Kreis der nach § 22 StVO verantwortlichen Personen einzubeziehen.

Haftung auch ohne Einfluss auf den Spediteur oder dessen Fahrer?

Das Gericht hat demgegenüber auch nicht den Einwand gelten lassen, dass der Betroffene als Versender keinen Einfluss auf die Tätigkeit des Speditors oder dessen Fahrers habe. Hier verwies das OLG auf seine Befugnisse aus dem Frachtvertrag sowie auf die Eingriffsrechte bei groben Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen wie das Recht aus § 16 OWiG (Rechtfertigender Notstand). In den Fällen, in denen sich der Fahrer einer Spedition über seine Verpflichtungen aus § 22 StVO hinwegsetzt und sich dabei auch dem Einfluss des Versenders entzieht, dürfte jedenfalls den Versender in aller Regel kein Schuldvorwurf einer Ordnungswidrigkeit treffen.

Vorliegend war der Betroffene zwar als Geschäftsführer der GmbH innerhalb des Unternehmens nicht selbst für die Verladung zuständig, wohl aber für die betriebliche Organisation im Zusammenhang mit der Verladetätigkeit. In dieser Funktion hat er, so das Gericht, die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen für die Kontrolle der Verladungen unterlassen. Er hat sich deshalb nach § 130 OWiG ordnungswidrig verhalten, weil wegen der unterlassenen Aufsichtsmaßnahmen der im angefochtenen Urteil festgestellte Verstoß gegen § 22 StVO erfolgt ist.



Lediglich hinsichtlich des Strafmaßes war die Rechtsbeschwerde zum Teil erfolgreich. Die Höhe der Geldbuße wegen der Aufsichtspflichtverletzung richtet sich nämlich wesentlich nach der Bedeutung und Schwere der im Betrieb begangenen Zuwiderhandlung. Für einen Verstoß gegen § 22 Abs. 1 StVO beträgt der Regelsatz nach der laufenden Nr. 102.1 der Bußgeldkatalogverordnung 50 Euro. Auf diesen Betrag war die Geldbuße auch hier zu reduzieren. Trotz dieses Teilerfolgs musste der Betroffene die Kosten des Verfahrens in voller Höhe tragen.

Delegation der Ladungssicherung und Kontrolle – Folgen für die Fuhrparkpraxis

Aus der Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle folgt, dass die Geschäftsführung eines jeden Unternehmens, das einen eigenen Fuhrpark unterhält oder das für Warentransporte externe Speditionen einschaltet, innerbetriebliche Vorkehrungen treffen muss, wenn sie nicht selbst für Ladeverstöße haften will. Es muss organisatorisch festgelegt werden, wer im Betrieb für die Verladetätigkeit und für die Kontrolle der Ladungssicherung zuständig ist. Ist diese Aufgabe auf das Fuhrparkmanagement übertragen, muss dieses nicht nur die Beladung der fuhrparkeigenen Fahrzeuge überwachen, sondern auch die der firmenfremden Speditionsfahrzeuge und Fahrer. Hier sollte zur Absicherung für das Fuhrparkmanagement klar und eindeutig festgelegt werden, welche Befugnisse aus dem Frachtvertrag bestehen und wie Eingriffsrechte aus dem „rechtfertigenden Notstand“ des § 16 OWiG ausgeübt werden können.

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, Lohmar
Kontakt: kanzlei@fischer-lohmar.de
Internet: www.fischer-lohmar.de