

Haftung bei mangelnder Ladungssicherung

Mangelnde Ladungssicherung ist häufig ein Fall für die Überwachungsbehörden. Ein Urteil aus dem Jahre 1996, immer noch aktuell, soll die Problematik aufzeigen.

Was war geschehen ?

Das Amtsgericht hat den Betroffenen zu einer Geldbuße verurteilt, weil er in seiner Eigenschaft als selbst befördernder Verloader (hier gleichzeitig Unternehmer) gegen die Vorschriften der Ladungssicherung der Rn. 10 414 der Anlage B zum ADR verstoßen hat (OLG Celle, Beschluss vom 15.02.1996 - 2 Ss (Owi) 24/96).

Das Amtsgericht hat festgestellt:

Der Betroffene beauftragte seinen Fahrer, (reines) Methylmethacrylat mit einem Bruttogewicht von ca. 480 kg in vier Fässern und einem Eimer zu befördern. Bei einer Polizeikontrolle konnte der Fahrer weder Beförderungspapiere noch Unfallmerkblätter vorweisen.

Auf der Ladefläche herrschte ein „heilloses Durcheinander“ von Gefahrgut und anderer überwiegend ungesicherter Ladung, so z.B. einem Hublader und einer Sackkarre. Das eingelegte Rechtsmittel hat letztendlich keinen Erfolg.

Begründung:

Auf das Verhalten des Betroffenen ist die Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) und das ADR anzuwenden. Die Firma des Betroffenen, handelnd durch ihn (§ 9 OwiG), trat als selbst befördernder Verloader nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 GGVS auf. Für die Ladungssicherung ergibt sich seine Handlungspflicht aus § 9 Absatz 14 GGVS, wonach u.a. der Verloader die Vorschriften über die Handhabung zu beachten hat. Für die ordnungsgemäße Handhabung gilt für alle Klassen die Rn. 10414. Die Rn. 10 414 ADR ist zwar bei der vorletzten Änderung modifiziert worden, betrifft aber aus folgenden Gründen nicht den vorliegenden Fall:

Der Senat ist der Auffassung, dass sich Rn. 10 414 (a.F.) nicht nur auf Versandstücke gefährlicher Güter bezogen hat. „Versandstück“ ist das versandfertige Endprodukt des Verpackungsvorganges, bestehend aus der Verpackung und ihrem Inhalt. Hierunter fallen nach Rn. 10414 (g.F.) auch andere Gegenstände auf der Ladefläche. Sie sind Teile einer Ladung, und zwar auch einer Ladung gefährlicher Güter und unterliegen deshalb der Sicherungspflicht nach dieser Vorschrift. Denn es wäre unverständlich, die Befestigung der Versandstücke mit gefährlichen Gütern vorzuschreiben, jedoch zu dulden, dass diese festgezurrten Versandstücke durch andere unbefestigte Gegenstände beschädigt werden können. Darum sind alle Gegenstände auf der Ladefläche „Teile einer Ladung von gefährlichen Gütern“ und sind so zu sichern, „dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeuges nur geringfügig verändern können“.

Anmerkung der Redaktion:

Über das Thema Ladungssicherung gibt es mittlerweile viele Technischen Regeln, DIN-Normen, Fachbücher und Hilfsmittel. Schulungsveranstalter bieten regelmäßig Lehrgänge zu dieser offensichtlich schwierigen Thematik an. Manchmal hat man den Eindruck, dass sich die Verantwortlichen mit Händen und Füßen gegen die Ladungssicherung wehren. Jeder schiebt die Schuld auf den anderen. Dies hat offenbar auch der Gesetzgeber erkannt, und in dem derzeit gültigen § 9 Absatz 13 GGVS heißt es – bezogen auf den oben beschriebenen Sachverhalt – nicht mehr „oder“, sondern „Der Verloader und der Fahrzeugführer“ müssen die Vorschriften über die Ladungssicherung einhalten. Ob damit die wiederholt niedergeschriebene Auslegung, dass es darauf ankommt, wer die Pflicht tatsächlich erfüllt, bestehen bleibt (RS 002, Nr. 9.2), muss abgewartet werden. Im Extremfall kann das nämlich bedeuten, dass der Verloader gar keine gefährlichen Güter übergeben darf, ohne sich vorher davon zu überzeugen, dass das Fahrzeug auch mit Hilfsmitteln zur Ladungssicherung ausgerüstet ist.

OLG Celle (15.02.1996, AZ: 2 Ss (Owi) 24/96)