

## **Nicht weggucken: Haftung bei unzureichender Ladungssicherung**

**Eine aktuelle Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) zur Ladungssicherheit und Verantwortung des „Verladers“ gibt Anlass zur größeren Vorsicht im Umgang mit dem Thema „Ladungssicherheit“.**

### **Der Fall:**

Bei einer routinemäßigen Kontrolle eines Lkw stellen Beamte der Polizeidirektion Hannover fest, dass dessen Ladung unzureichend gesichert ist. Es folgen Ermittlungen gegen den Fahrer und den Halter des Lkw, die in einen Bußgeldbescheid münden. Daneben konzentrieren sich die Ermittlungen auf den „Verlader“, d.h. hier auf das Unternehmen, in dem der Lkw beladen wurde. Dieses Unternehmen weist die Verantwortung zurück und gibt auch keine Person bekannt, die für den Bereich Ladungssicherung zuständig und damit auch allein verantwortlich sei: Zuständig für den Transport seien ausschließlich die Spedition und dort insbesondere der Fahrer, was sich auch aus dem mit der Spedition geschlossenen Transportvertrag ergebe. Dies lässt die Polizeibehörde nicht gelten und verhängt ein weiteres Bußgeld von 75,00 € gegen den Geschäftsführer des „Verladers“: Verantwortlich in dem verladenden Unternehmen sei bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung durch unzureichende Ladungssicherung mangels anderweitiger Angaben der Geschäftsführer.

Gegen diesen Bußgeldbescheid legt der Geschäftsführer Einspruch ein. Das Amtsgericht Stadthagen bestätigt das Bußgeld mit Urteil vom 17.03.2006 (Az.: 11 OWi 507 Js 9423/05 (240/05)) wegen „fahrlässigen Zulassens der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs trotz wesentlich beeinträchtigter Verkehrssicherheit durch die Sicherung der Ladung.“ Auf die Rechtsbeschwerde des Geschäftsführers bestätigt das OLG Celle die Entscheidung, setzt aber das Bußgeld auf 50,00 € herab. (Beschluss vom 28.02.2007; Az.: 322 Ss 39/07). Die dagegen eingelegte Verfassungsbeschwerde nimmt das BVerfG mit Beschluss vom 28.11.2007 (Az. 2 BvR 791/07) einstimmig nicht an und bekräftigt damit die vorangegangenen Entscheidungen.

### **Wer ist verantwortlich?**

Der Fall hat erhebliche Auswirkungen auf den Stahlhandel. Dabei kann der Fall ausgeblendet werden, wo der Stahlhändler Ware mit eigenen Fahrzeugen abholt oder ausliefert: Hier muss der Händler selbst für sichere Ladung sorgen und die Folgen von Verstößen tragen. Problematisch sind auch nicht die Haftung des Fahrers und Halters. Deren Verantwortlichkeit ergibt sich stets, wenn die Ladung nicht ausreichend gesichert war. So hat das OLG Düsseldorf in einem Beschluss vom 09.02.1994 ( Az.: 5 Ss (OWi) 36/94) entschieden, dass der Fahrer eines Lkw für die unsachgemäße Verladung verantwortlich ist und sich daher vor

Fahrtantritt von der verkehrssicheren Verstaueung zu überzeugen hat. Sind ihm solche Regeln nicht vertraut, so das OLG Düsseldorf weiter, muss er sich die entsprechende Sachkunde aneignen oder beschaffen.

Haftungsrechtlich spannend wird es jedoch, wenn der Kunde die Ware selbst abholt oder hiermit eine Spedition beauftragt: Muss der Händler auch in diesen Fällen den Ladevorgang beaufsichtigen (lassen) und notfalls (wie?) verhindern, dass der Lkw das Lager mit nicht oder falsch gesicherter Ladung verlässt?

Dabei geht es zum einen um die zivilrechtliche Verantwortung, also darum, ob und wem gegenüber sich der Händler bei einem Schaden ersatzpflichtig macht. Zum anderen geht es um die strafrechtliche und bußgeldrechtliche Haftung. Mit dieser Haftungsseite befasst sich der geschilderte Fall.

Haftungsrechtlicher Anknüpfungs- und Ausgangspunkt ist die Vorschrift des § 22 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Danach sind die Ladung einschließlich die Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

Das heißt zunächst: Verantwortlich für die Ladung und ihre Sicherung sind in erster Linie der Fahrer und Halter eines Lkw, denn sie sind primär mit dem Ladevorgang und daher auch mit der Ladungssicherung betraut.

Verantwortlich sind darüber hinaus aber auch alle Personen, die mit dem Ladevorgang in irgendeiner Weise befasst sind, so z.B. der „Leiter der Ladearbeiten“; diesen Begriff hat das OLG Stuttgart in einem Beschluss vom 27.12.1982 (Az.: 1 Ss 858/82) geprägt.

Jetzt – und das ist das eigentlich Neue – trifft die Verantwortung für ungesicherte Ladungen ganz allgemein auch den „Verlader“, also den Betrieb, in dem die Ware „verladen“ wird. Dabei spielt keine Rolle (mehr), wer tatsächlich und physisch die Rohrstangen, Träger, Bleche oder Matten auf den betreffenden Lkw verbracht hat: Selbst wenn feststeht, dass der Fahrer den betreffenden Stahl selbst und ohne Hilfe von Personal und Geräten des Händlers auf die Ladefläche des Lkw gehievt hat („Lass mal, ich mach’ das schon selbst!“), ist der Händler „dran“, zumindest wenn er wusste oder hätten wissen müssen (Fahrlässigkeit!), dass die Ladung nicht oder falsch gesichert war. Grund: Jeder Stahlhändler weiß am Besten (oder

sollte/müsste es jedenfalls; das erwarten die Gerichte von ihm), wie sein Material sicher verladen wird. Deshalb hilft es dem Händler, in dessen Betrieb ein Fahrer seinen Lkw eigenständig belädt, auch nichts, wenn er meint, er habe sich um die Beladung nicht zu kümmern und könne dies auch nicht. Mit diesen oder ähnlichen Ausreden wird der Händler als „Verlader“ im Zweifel bei Behörden und Gerichten keinen Erfolg (mehr) haben.

### **Haftungsrisiken vermeiden**

Und was muss der Händler/Verlader nun konkret veranlassen, um Haftungsrisiken aus nicht oder schlecht gesicherten Ladungen zu vermeiden ?

- Positiv darauf achten, dass alle Leute, die in seinem Betrieb an Verladevorgängen beteiligt sind, stets auf dem neuesten Stand der anerkannten Regeln zur Ladungssicherung sind. Um dieses Wissen zu vermitteln und zu stärken, gibt es interne und externe Schulungen zu den einschlägigen Richtlinien wie der VDI 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ oder dem Schulungshandbuch Ladungssicherung von Stückgut, herausgegeben u.a. von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM)
- Negativ verhindern, dass Fahrzeuge mit nicht oder falsch gesicherten Ladungen den Betrieb des Stahlhandels verlassen.

Und wie weit geht dieses „Verhindern“? Muss ich mich als Lademeister oder gar als Inhaber/Geschäftsführer notfalls vor den Lkw des Kunden werfen, um so zu verhindern, dass die ungesicherte Ladung in den öffentlichen Straßenverkehr gelangt? So weit geht die „Pflicht zum Einschreiten“ sicher nicht. Schließlich muss ich als Gastwirt ja meinen Gast auch nicht einsperren, wenn ich sehe, dass er sich ange- oder volltrunken in sein Fahrzeug begibt. Aber:

Wenn unzureichende Ladungssicherung erkannt wird, darf der Lkw-Fahrer nicht den Betrieb verlassen. Die Abfahrt ist ihm zu untersagen. Wenn möglich, muss die konkrete Abfahrt verhindert werden, sollte der Lkw-Fahrer versuchen, dennoch vom Hof zu fahren. Ob dabei die Halle / das Tor verschlossen oder dem Fahrer die Schlüssel abgenommen werden müssen, hängt von der konkreten Situation ab. Jedenfalls muss derjenige, der zu solchen Maßnahmen greift, nicht befürchten, strafrechtlich bspw. wegen Freiheitsberaubung o.ä. belangt zu werden. Denn sein Verhalten wäre im Zweifel nach § 16 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) gerechtfertigt, der bestimmte Handlungen zur Abwehr von Gefahren (hier zum Schutz von Personen und Sachen) gestattet. Sicherlich wird man vom „Verlader“ nicht ver-

langen können, den Fahrer unter Inkaufnahme eigener Verletzungen an der Weiterfahrt zu hindern. Aber „Tor zu“ geht schon.

Im Regelfall dürften aber die folgenden Mittel ausreichend und erforderlich sein, um den Konflikt zu lösen:

- Hinweis an den Fahrer, im Falle unzureichender Sicherung die Polizei zu verständigen;
- Warnung an den Spediteur/Frachtführer, im Falle unzureichender Sicherung seine Fahrzeuge zukünftig nicht mehr einzusetzen;
- Drohung, den Lkw nicht zu beladen oder ihn an der Beladung zu hindern, wenn das Fahrzeug nicht geeignet erscheint oder keine bzw. keine ausreichenden Ladungssicherungsmittel mitführt. Dabei hat sich die Methode in einigen Stahlhandlungen bewährt, Sicherungsmittel wie Antirutschmatten und Gurte zum Verkauf anzubieten, wobei allerdings nicht bekannt ist, ob die Margen aus diesen Geschäften inzwischen diejenigen des Stahlgeschäfts erreichen oder überschreiten!

Und zum Schluss die Frage: Wer haftet in dem Verladebetrieb?

Antwort:

- In erster Linie der Betrieb selbst. Gegen ihn kann nach § 30 OWiG ein selbständiges Bußgeld verhängt werden.
- Daneben oder statt dessen können Bußgelder nach § 9 OWiG gegen den „Vertreter“ des Betriebes, also gegen den/die Geschäftsführer, verhängt werden, aber auch gegen den-/diejenigen, die in dem Betrieb für die Einhaltung/Überwachung der betreffenden Tätigkeiten verantwortlich sind („Lademeister“).
- Dann aber kann ein Bußgeld zusätzlich noch gegen die Geschäftsführung wegen möglicher „Aufsichtspflichtverletzungen“ nach § 130 OWiG verhängt werden. Von dieser Möglichkeit machen die Behörden gerne dann Gebrauch, wenn sich die internen Zuständigkeiten nicht klären lassen oder aber feststeht, dass in dem betreffenden Betrieb z.B. nicht ausreichend aufgeklärt und geschult wurde und es deshalb zu dem Verstoß gekommen war.
- Das Bußgeld betrug im konkreten Fall zwar nur 75,00 bzw. 50,00 €. Es kann aber leicht in die Höhe schnellen (Obergrenze 1.000,00 €), wenn die ungesicherte Ladung Sachen beschädigt und/oder Personen verletzt. Im Extrem- und Straffall könnte der „Verlader“ sogar Gehilfe einer Körperverletzung oder

gar Tötung sein oder sich zumindest der fahrlässigen Körperverletzung oder Tötung schuldig machen! Und dann wird's richtig teuer!

**Fazit: Ladungssicherung nicht auf die leichte Schulter nehmen und lieber einmal mehr als zu wenig hingucken!**