

Ladungssicherung (Teil 1)

Sicher unterwegs



Foto: GIG Gesellschaft für Gefahrgut, Baden (CH)

Ladungssicherung ist keine „lästige Pflichtübung“, sondern kann über Leben und Tod entscheiden. In der ersten Folge der zweiteiligen Serie geht es um rechtliche Hintergründe und Verantwortlichkeiten.

Ladungssicherung ist ein wichtiges Thema – und zwar nicht nur, weil dies in einigen Rechtsvorschriften verlangt wird und Verstöße mit Bußgeld geahndet werden können. Sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich wird Ladung transportiert, die vor Beschädigung oder Verlust geschützt werden muss. Ungesicherte Ladung kann außerdem Menschen verletzen oder sogar töten. Durch nicht oder mangelhaft gesichertes Gefahrgut kommt es auch immer wieder zu Umweltschäden.

Rechtliche Verantwortung

Allgemeine Hinweise zur Ladungssicherung finden sich in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). In § 30 Abs. 1 StVZO wird die Anforderung gestellt, dass Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt. Der Halter hat laut § 31 Abs. 2 StVZO eine besondere Verantwortung: Er darf die Inbetriebnahme nur zulassen, wenn die Verkehrssicherheit durch die Ladung nicht leidet. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVZO) widmet dem Thema Ladungssicherheit sogar einen eigenen Paragraphen: § 22 regelt, inwieweit die Ladung zu sichern ist und ob die

Ladung über das Fahrzeug hinausragen darf. In § 22 Abs. 1 heißt es: „Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und her rollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.“¹ In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) finden sich dazu weitere Ausführungen. Unter der Überschrift „Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers“ wird in § 23 StVO auf die besondere Verantwortung des Fahrers für die Sicherung der Ladung hingewiesen. Auch das Handelsgesetzbuch (HGB) verpflichtet in § 412 Abs. 1 den Absender, die Ladung „(...) beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.“²

Die zuständige Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) hat die Unfallverhütungsvorschrift BGV D 29 „Fahrzeuge“ erlassen. Unter der Überschrift „Fahrzeugaufbauten, Aufbautteile, Einrichtungen und Hilfsmittel zur Ladungssicherung“ wird in



§ 22 eine wirksame Ladungssicherung gefordert; § 37 befasst sich mit der Sicherung der Ladung beim Be- und Entladen. Auch aus § 9 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) kann die Verantwortung einer beauftragten Person für die Sicherheit beim Transport abgeleitet werden.

Im Gefahrgutrecht werden die genannten Anforderungen teilweise wiederholt. Damit wird verdeutlicht, wie wichtig die Ladungssicherung insbesondere beim Transport gefährlicher Güter ist. Die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB) fordert in § 19 Pkt. 15, dass der Beförderer „(...) dem Fahrzeugführer die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung zu übergeben [hat].“³ Auch das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) beschäftigt sich mit dem Thema Ladungssicherung: Kapitel 7.5 fasst die „Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung“ zusammen. Unter der Überschrift „Ladungssicherung Versandstücke“ werden dem Fahrzeugführer und dem Verlader in Pkt. 7.5.7.1 besondere Pflichten auferlegt.

Rechtsprechung

Strittig ist dagegen immer wieder, ob der Verlader oder der Beförderer für die Ladungssicherung zuständig und damit auch verantwortlich ist. In der Praxis verständigen sich die beteiligten Unternehmen häufig darauf, dass der Beförderer diese Pflicht des Verladers übernimmt. Dies wird teilweise auch schriftlich fixiert. Ein Urteil des Oberlandesgerichts Thüringen aus dem Jahr 2005 (Az 1 Ss 34/05) zeigt jedoch, dass diese Vereinbarungen vor Gericht nicht unbedingt Bestand haben müssen. In dem konkreten Fall wurde der Disponent des Verladers wegen eines Verstoßes gegen die Ladungssicherung zur Zahlung eines Bußgeldes verurteilt, obwohl die beteiligten Firmen vereinbart hatten, dass der Beförderer für die Ladungssicherung verantwortlich sein soll. Das OLG Thüringen hat damit eine Entscheidung gegen die bis dahin geltende Rechtsauffassung getroffen, dass eine Übertragung der Pflichten der Normadressaten – also vom Verlader auf den Fahrzeugführer – den Verlader tatsächlich von seinen Pflichten entbindet. Obwohl es eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Unternehmen zur Übernahme der Pflicht zur Ladungssicherung durch den Fahrzeugführer gegeben hat, wird dieser zunächst vom Amtsgericht Weimar und später vom OLG Thüringen für die mangelhafte Ladungssicherung verantwortlich gemacht. Als beauftragte Person des Verladers hätte der Disponent durch einfache Sichtprüfung entweder selbst feststellen oder feststellen lassen können, dass die Ladung nicht ausreichend gegen Verrutschen gesichert war. Nach dem Urteil des OLG Thüringen haben sowohl der Verlader als auch der Fahrzeugführer die „Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung“ bei der Ladungssicherung gemäß Kapitel 7.5 ADR zu beachten. Dieser Sachverhalt geht auch aus § 21 GGVSEB (Pflichten des Verladers) und aus § 28 GGVSEB (Pflichten des Fahrzeugführers) hervor.⁴ Wer die „Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung“ gemäß Kapitel 7.5 ADR vorsätzlich oder fahrlässig nicht beachtet, begeht außerdem eine Ordnungswidrigkeit.

Kontrolle weiterhin nach „alter“ Norm

In diesem Zusammenhang soll noch kurz auf die technischen Normen verwiesen werden. Bisher wurden im Hinblick auf die Ladungssicherung die VDI-Richtlinien der Reihe 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ herangezogen. Die kürzlich veröffentlichte Euronorm EN 12195-1:2010 (in Deutschland EN 12195-1:2010) findet in Deutschland nach einem Beschluss der Bundesländer keine Anwendung, da führende Experten erhebliche Kritik an den darin dargestellten Sicherungsmethoden äußern. Die Schadenversicherer werden die Ladungssicherung daher künftig auch weiterhin nach den VDI-Richtlinien der Reihe 2700 bewerten. In der Praxis könnte also die Anwendung der Euronorm unter Umständen zur Ablehnung des Versicherungsschutzes führen.

Der zweite Teil der Artikelserie befasst sich mit technischen Hilfsmitteln und anderen praktischen Aspekten bei der Ladungssicherung.

Wolfgang Huesgen, Björn Noll

¹ Vgl. hierzu das Internetangebot des Bundesministeriums der Justiz unter www.gesetze-im-internet.de/stvo/.

² Vgl. ebd. unter www.gesetze-im-internet.de/hgb/

³ Vgl. ebd. unter www.gesetze-im-internet.de/ggvseb/index.html

⁴ Zurzeit des Urteils des OLG Thüringen ging dieser Sachverhalt aus § 9 Abs. 13 GGVSE hervor, Anm. d. Verf.

Kontakt:

Wolfgang Huesgen
Leiter der Fachgruppe Gefahrgut
Telefon: +49 7033 537523
E-Mail: wolfgang.huesgen@t-online.de
www.fg-gefahrengut.vdsi.de



Linktipps:

Download der StVZO unter www.gesetze-im-internet.de/stvzo

Download der StVO unter www.gesetze-im-internet.de/stvo/

Download der VwV-StVO unter www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm

Download des HGB unter www.gesetze-im-internet.de/hgb/

Download der BGV D 29 unter <http://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/d29.pdf>

Download des OWiG unter www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/

Download der GGVSEB unter www.gesetze-im-internet.de/ggvseb/index.html

Präventionskampagne der gesetzlichen Unfallversicherung zum sicheren Fahren und Transportieren: www.risiko-raus.de