

Ladungssicherung im Großraum- und Schwerverkehr



Ladungssicherung ist schon gemeinhin oftmals für den Frachtführer und Lkw-Lenker nicht einfach. Im Bereich der Großraum- und Schwertransporte sowie der Schwertransporte ab 100 t Gesamtgewicht ist es dagegen ein Buch mit 7 Siegeln. Von Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller, Kanzlei Dr. Saller & Kollegen

Dies beginnt schon allein damit, dass es bei Großraum- und Schwertransportfahrzeugen keinen genormten Code L- oder Code XL-Aufbau gibt und außerdem die Lastkurve des Fahrzeugs je nach Zustand und Konfiguration, zum Beispiel bei teleskopierbaren Sattelaufliegern, bei Klappverbreiterungen oder modular zusammengestellten Fahrzeugen individuell festgelegt werden muss. Hinzu kommt, dass oftmals geeignete Anschlagpunkte und ein Lashingplan fehlen, so dass der Frachtführer bei der Transportprozessplanung vor einem Rätsel steht, das nicht einfach zu lösen ist.

1. Lange Zeit erfolgte in Deutschland eine Berechnung von Ladungssicherungskräften allein nach der VDI-Richtlinie 2700, welche erstmals im Oktober 1975 verbindlich veröffentlicht und seither ständig weiterentwickelt wurde. Im Jahre 2010 folgte das Blatt 13 zur VDI-Richtlinie 2700 über die Ladungssicherung im Großraum- und Schwerverkehr. Als europäische Norm zur Berechnung von Zurrkräften kam dann im Jahr 2013 die DIN-EN 12195-1 (n.F.) hinzu, die seit April 2004 auch im deutschen Normenwerk verankert war.

Bei der VDI-Richtlinie 2700 Blatt 2 einerseits und der DIN-EN 12195-1 andererseits werden unterschiedliche Berechnungen und Zurrkräfte zugrunde gelegt. Die Polizei kontrolliert nach der TechKontrollVO entlang des Normenwerks der DIN-EN 12195-1. Demgegenüber verweist § 22 Abs. 1, S. 2 StVO seit der 41. Änderungsverordnung auf die anerkannten Regeln der Technik, dies sind die VDI-Richtlinien 2700 mit den einzelnen Teilblättern.

Dadurch scheint die Verwirrung schon perfekt und wird noch größer, wenn man in das Regelwerk einsteigt.

2. Das Bundesverkehrsministerium hat versucht, hier etwas Ordnung zu schaffen und hat mit der Verordnung über die technischen Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) vom 21.05.03 (zul. geändert am 08.08.17) mit Verordnung vom 08.05.18 aktualisiert (BGBl. 2018 Teil 1, S. 544). Die Änderungen gelten seit Mai 2018. Damit wird die ebenfalls seit Mai 2018 geltende EU-Richtlinie 2014/47 vom 03.04.14 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen berichtigt (ABL 2014, L197, S. 780 und ABL 2014, L127, S. 134). In der TechKontrollVO sind damit nun auch Vorgaben über die Kontrolle der Sicherung der auf den Fahrzeugen befindlichen Ladungen enthalten. Nach § 5 Abs. 4, Nr. 1 der EU-Richtlinie 2014/47 umfasst die Unterwegskontrolle nicht nur eine technische Prüfung des Fahrzeugs. Neben den technischen Mängeln am Fahrzeug, die in Anhang II zur EU-Richtlinie 2014/47 definiert und qualifiziert sind in geringe, erhebliche oder gefährliche Mängel, enthält der Anhang III einen Katalog von Ladungssicherungsmängeln sowie die Grundsätze zur Ladungssicherung. Auch hier wird jedoch erneut zur Berechnung der Zurrkräfte auf die DIN-EN 12195-1, die Zurrgurte aus Chemiefasern nach DIN-EN 12195-2, Zurrketten nach DIN-EN 12105-3, Zurrdrathseile nach DIN-EN 12195-4 und Zurrpunkte nach DIN-EN 12640 verwiesen. Das Kontrollverfahren ist eine Sichtprüfung. Die Bewertung der Mängel erfolgt nach Tabelle 1 zu Anhang III der EU-Richtlinie 2014/47, wobei bereits die Qualifizierung und Bewertung der Mängel nach Tabelle 1 A-D, nämlich: Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung, Ladungsteile sind nicht ordnungsgemäß positioniert, das Fahrzeug ist für die beförderte Ladung nicht geeignet oder es liegen offensichtliche Mängel der Fahrzeugaufbaus vor, jeweils in

das Ermessen des Prüfers gestellt werden. Alle übrigen Mängel über die Eignung des Fahrzeugs in Position 10 Tabelle 1 zu Anhang III EU-Richtlinie 2014/47 beziehen sich im Wesentlichen auf Schwächung der Bauteile durch Rostschäden und Verformungen oder andere Festigkeitsmängel des Aufbaus, Zustand und Festigkeitsmängel von Seitenwänden (Bordwänden), Rungen, Stirnwand und Rückwand, etc., die im Regelfall bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten eine unterordnete Rolle spielen, weil üblicherweise auf offenem Deck und unverplant, also ohne Verdeck, ohne Rungen und Spriegel sowie ohne Bordwände, befördert wird. Auch die übrigen Mängel in Pos. 20 über die Sicherungsarten, wie Verriegeln, Blockieren und Direktzurren sowie etwaiger Mängel an Verzurrschienen, Blockierbalken, Latten und Keilen kommen bei der Ladungssicherung von Großraum- und Schwertransporten kaum vor.



die zu erwartenden Sicherungskräfte aufzuführen, damit der Transporteur ein geeignetes Transportfahrzeug auch hinsichtlich der Zurrpunktbelastbarkeit zur Verfügung stellen kann. Dasselbe gilt für die Lastblöcke am Fahrzeug, auch hier müssen die zulässigen Sicherungskräfte durch den Fahrzeughersteller definiert werden. Sodann muss der Masseschwerpunkt der Ladung und gegebenenfalls auch unterschiedliche Höhenschwerpunkte bei nicht homogenem Ladegut angegeben werden. Hier ist der Absender in der Pflicht, die entsprechenden Daten dem Transporteur schon für die Transportplanung zu überlassen. Ist der Masseschwerpunkt nicht bekannt, wird der Transporteur zunächst von einer symmetrischen Schwerpunktlage ausgehen. Das kann im weiteren Verlauf, wenn der Schwerpunkt nicht symmetrisch ist, zu Komplikationen führen. Das fängt bei der Berechnung der Sicherungskräfte an, geht weiter über die Lastverteilung bis hin zur Achsweise Verwiegung der Fahrzeuge durch die Kontrollbehörde. Ein wichtiger Punkt ist auch die Statik des Ladegutes. Je nach zulässiger Beanspruchung des Ladegutes müssen zum Beispiel Träger eingesetzt werden, damit eine gleichmäßige Belastung auch auf dem Transportfahrzeug sichergestellt werden kann.

3. Erhebliche Bedeutung kommt dagegen Pos. 20.1.5.1 über die erforderlichen Sicherungskräfte bei der Direktverzurrung oder in Pos. 20.2 bei der kraftschlüssigen Sicherung zu. Werden Sicherungskräfte mit weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft nachgewiesen, gilt der Mangel als gefährlich, mit der Folge der Unterbindung der Weiterfahrt, weil nach der Klassifizierung der Mängel ein gefährlicher Mangel vorliegt, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar beeinträchtigt ist, oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden. Dies verstößt gegen die Ladungssicherungsvorschriften des § 22 Abs. 1, S. 1 StVO, wonach die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen so zu verstauen und zu sichern sind, dass sie selbst bei einer Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dasselbe gilt für den Fahrzeuglenker nach § 23 Abs. 1, S. 2 StVO, wonach derjenige, der ein Fahrzeug führt, dafür zu sorgen hat, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Beladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs oder die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Großraum- und Schwertransportunternehmer tun daher gut daran, die erforderlichen Zurrkräfte zur Sicherung des Schwerguts auf der Ladefläche des Transportfahrzeugs nachzuweisen, weil andernfalls die Unterbindung der Weiterfahrt droht, wenn der Prüfer einen gefährlichen Mangel attestiert, weil die Zurrkräfte weniger als 2/3 der notwendigen Sicherungskräfte betragen.
4. Im Übrigen ist eine Transportprozessplanung ohnehin in der VDI-Richtlinie 2700-Blatt 13 vorgesehen. Diese Transportprozessplanung sollte tunlichst im Fahrzeug mitgeführt werden, um bei der Unterwegskontrolle nachweisen zu können, dass Zurrwinkel, Zurrkräfte, Zurrpunkte am Fahrzeug sowie Befestigungspunkte an der Ladung ordnungsgemäß geplant und berechnet wurden. Jeder Frachtführer im Großraum- und Schwerverkehr tut daher gut daran, zunächst einmal mit dem Absender einen Ladungssicherungs-Plan für das Ladegut zu vereinbaren und in der Folge sich auch vorlegen zu lassen. In diesem Ladungssicherungsplan sind
5. Zur Seite hin ist ohnehin kaum Formschluss möglich, da regelmäßig überbreites Ladegut befördert wird. Im Regelfall verbleibt daher eine Ladungssicherung durch Niederzurren oder Diagonalzurren, unter Umständen noch ein Verklammern der Ladung durch Brackets. All dies muss zunächst im Rahmen der Transportprozessplanung geprüft und dann dokumentiert werden. Sodann muss der Schwerpunkt der Ladung mit dem Lastangriffspunkt der Ladefläche in Übereinstimmung gebracht werden. Dies erfolgt durch einen Lastverteilungsplan. Die Richtlinie VDI 2700

**Wir haben
Ihr Recht
im Griff !**



Rechtsanwälte - Fachanwälte
Dr. Saller & Kollegen
in Bürogemeinschaft



Büro Altötting
Burghäuser Str. 2/II
Tel.: 086 71 / 92 79 10 - 0
Büro Mühldorf a. Inn
Stadtplatz 63 · Tel.: 08631/1853 10
www.saller-kollegen.de

Blatt 4 „Lastverteilungsplan“ ist für Standardfahrzeuge gedacht, Schwertransporter sind hierbei gesondert zu betrachten. Das Zusammenstellen der Fahrzeuge beim Schwerlastverkehr und die dann noch zulässige Lastverteilung wird in der Regel mit Programmen erstellt, die nur der Fahrzeughersteller freigeben kann.

- Tipps zur Erstellung eines Lastverteilungsplans: Es wäre zu begrüßen, wenn Fahrzeug- und Aufbauhersteller nicht nur auf ausdrücklichen Kundenwunsch, sondern serienmäßig für alle Fahrzeuge, bei denen es erforderlich ist, einen Lastverteilungsplan mitliefern würden. Nachträgliche Erstellungen sind auch durch Sachverständigenorganisationen möglich. Es sind aber auch schon Computerprogramme erhältlich, mit deren Hilfe sich die Lastverteilungspläne für alle Fahrzeuge des Fuhrparks nachträglich erstellen lassen. Das sollte man jedoch tunlichst nur in Absprache mit dem Fahrzeughersteller machen. Die Berufsgenossenschaft Verkehr bietet ein entsprechendes Programm auf einer CD-ROM an. Für übliche Lkw, Deichselanhänger, Starrdeichselanhänger und Sattelanhänger lassen sich die Lastverteilungspläne hiermit erstellen. Es ist auch möglich, die Fahrzeuge mit Ladegütern zu beladen, um zum Beispiel den Gesamtschwerpunkt einer kompletten Ladung zu ermitteln. Nicht unbedingt erforderlich ist ein Lastverteilungsplan bei Fahrzeugen für den reinen Schüttguttransport wie zum Beispiel für einen 40 t-Kipp-sattelzug. Noch besser wäre es, dem Fahrzeugführenden die tatsächlichen Achslasten im Fahrerhaus anzuzeigen. Die technischen Lösungen sind bekannt und werden auch schon genutzt. Dies würde es dem Fahrer erheblich erleichtern, den Verpflichtungen zu einer „nicht die Verkehrs- und Betriebssicherheit bzw. das Fahrverhalten des Fahrzeuges beeinträchtigenden Verteilung der Ladung“ gemäß den genannten Vorschriften nachzukommen.
- Für Großraum- und Schwertransportfahrzeuge gibt es entsprechende Software-Lösungen einzelner Hersteller, so zum Beispiel GOLDHOFER easyLOAD oder SCHEUERLE-SALSAPlus. Diese Programme ermöglichen die Simulation und Lastfallberechnung eines Schwertransports. So können das Transportvorhaben und insbesondere die Ladungssicherung bereits vor Durchführung des

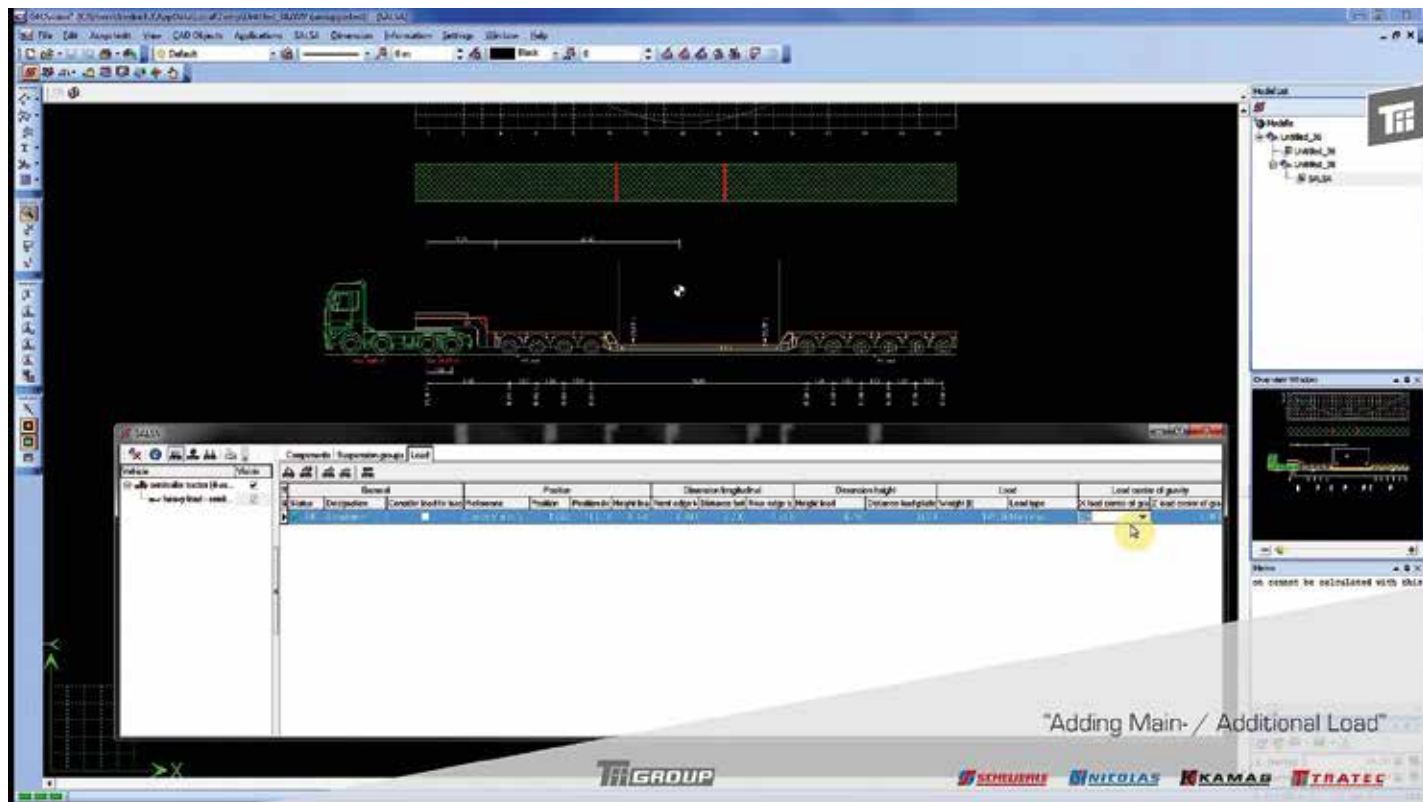
Transports schnell und effizient geplant und simuliert werden. Ist solchermaßen ein geeignetes Fahrzeug für die Ladung festgelegt und zusammengestellt, die Lenkradien, Kurvenlaufeigenschaften, Biegemomente, etc. festgelegt sowie die Achslastverteilung und die Sattellast berechnet, bleibt nichts anderes, als die Zurrkräfte beziehungsweise die Ladungssicherung insgesamt zu berechnen. Hier stoßen viele Ladungssicherungshandbücher, aber auch manche Experten an ihre Grenzen.

- Aufgrund der Vielschichtigkeit der Transportplanung in Verbindung mit der Ladungssicherung insgesamt soll die Gesamthematik in einem Seminar behandelt werden. Ziel ist es, die Verantwortlichen und die Interessierten Fortzubilden und die Lage zu versetzen, weitgehend eigenständig das erlangte Fachwissen einsetzen und im Betrieb weitergeben zu können.

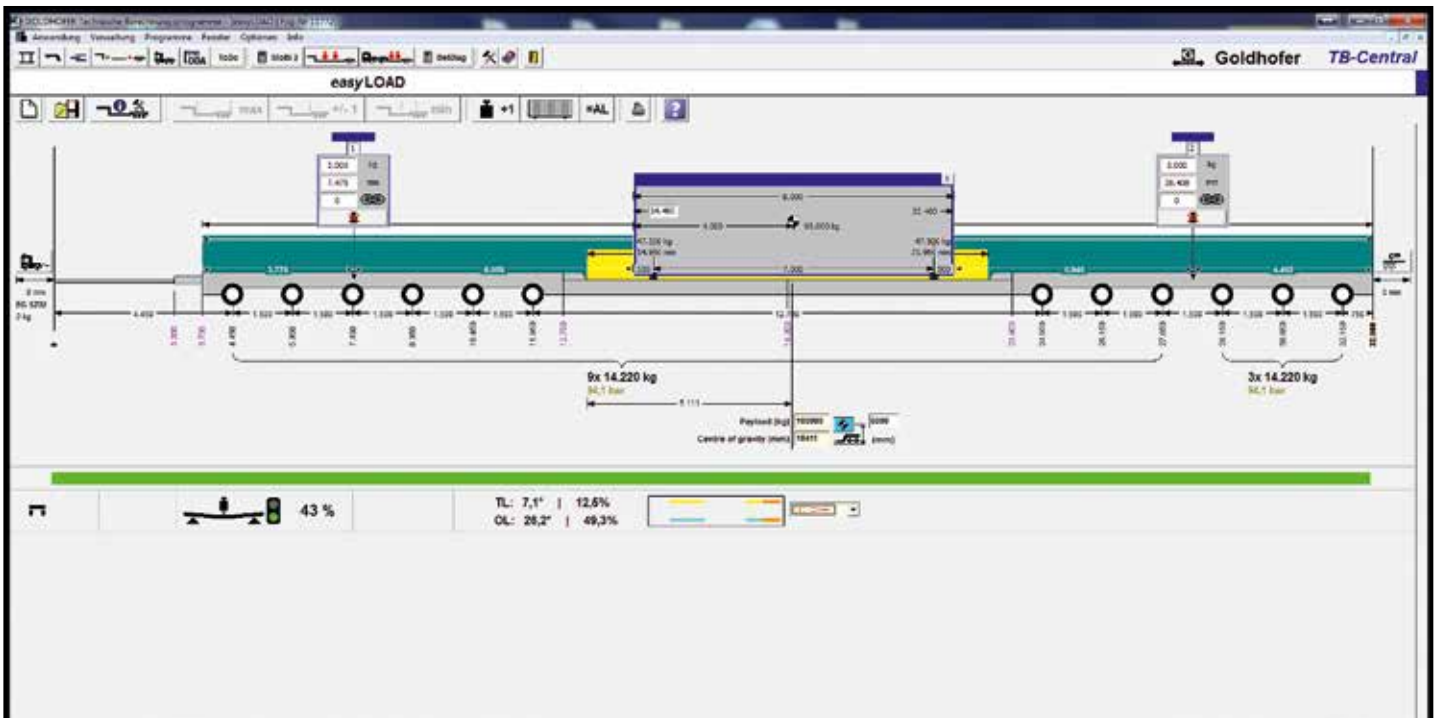
Grundsatzurteil zum Fahrerverstoß, OLG Koblenz, Beschl. v. 6. 9. 1991

Zum Sachverhalt: Der Betroffene – ein Berufskraftfahrer – führte mit einem Lastzug einen Transport von Mauersteinen (Bimssteinen) durch. Die Zugmaschine ließ er mit 8 Paletten Mauersteinen beladen, wobei 2 Lagen der in 5 Lagen im Verbund aufgesetzten Steine die Bordwände des Fahrzeugs überragten. Die Paletten wurden jeweils zur Mitte der Ladefläche aneinander gesetzt, so dass ein Freiraum zur Ladebegrenzung beidseits und nach hinten blieb. Die oberste Lage der Steine war durch ein Verpackungsband horizontal umreifert. Eine Verbindung der Steine mit der Palette durch vertikale Bänder erfolgte nicht.

Das AG hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Fahrzeugs mit mangelhaft gesicherter Ladung (Ordnungswidrigkeit nach den §§ 22, 49 1 Nr. 21 StVO, § 24 StVG) zu einer Geldbuße von 100 DM verurteilt. Die antragsgemäß vom Senat zur Fortbildung des Rechts zugelassene Rechtsbeschwerde des Betroffenen hatte keinen Erfolg.



Transportsimulation und Planung: Scheuerle-SALSAPlus macht es möglich.



Unter der Bezeichnung EASYLOAD hält Goldhofer eine Software-Lösung bereit, mit der sich Transport und Ladungssicherung im Vorfeld planen lassen.

Aus den Gründen: Die Nachprüfung des angefochtenen Urteils auf Grund der Sachrüge lässt keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen erkennen.

1. Nach § 22 Abs. 1 StVO ist die Ladung verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern. Ein vorsätzlicher oder fahrlässiger Verstoß hiergegen stellt gem. § 49 I Nr. 21 StVO eine Ordnungswidrigkeit i. S. des § 24 StVG dar. Der Betroffene war als Fahrzeugführer für die Vorschriftsmäßigkeit der Ladung verantwortlich (§ 23 Abs. 1, S. 2 StVO). Er hat den objektiven Tatbestand der Bußgeldvorschrift erfüllt.

a) In § 22 Abs. 1 StVO ist zwar nicht ausdrücklich geregelt, welche Anforderungen erfüllt sein müssen, damit eine Ladung als verkehrssicher verstaut und als gegen ein Herabfallen besonders gesichert angesehen werden kann. Nach Sinn und Zweck der Vorschrift, Verkehrssicherheit im Straßenverkehr herbeizuführen und auch dem Verkehr benachbarte Personen und Gegenstände wie etwa Häuser, Brücken und Durchfahrten vor Gefahren zu schützen, sind jedoch Sicherungsmaßnahmen von der Art zu fordern, dass die Ladung nicht nur bei üblichem Transport mit Kurvenfahrt und normalem Bremsen, sondern auch bei starken Ausweichen, Bremsungen mit hohen Verzögerungen (sog. Vollbremsungen), Unebenheiten auf dem Fahrweg oder ähnlichen Gegebenheiten des Verkehrsablaufs nicht umkippt, verrutscht oder herunterfällt. Die Bestimmung der hiernach zu treffenden Sicherungsmaßnahmen hängt naturgemäß von der Art der Ladung und des verwendeten Transportmittels ab und ist daher nur im Einzelfall möglich. Hiervon ist auch der Verordnungsgeber ausgegangen. Nach seiner Vorstellung setzt eine sachgerechte Sicherung der Ladung ihr Verstauen nach den in der Praxis anerkannten Regeln des Speditions- und Fuhrbetriebes analog den Regeln der Baukunst in § 323 StGB voraus (vgl. Jagusch, StraßenverkehrsR, 21. Aufl., § 22 StVO Rdnr. 13). Die gegenwärtig anerkannten technischen Beladungsregeln sind in der VDI – Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ dargestellt; sie ist deshalb allgemein zu beachten (OLG Düsseldorf NZV 1990, 323 = VRS 77, 368, 370 = VerkMitt 1990, 15 = JMBINRW 1990, 34; Jagusch/Hentschel, StraßenverkehrsR. 31. Aufl., § 22 StVO Rdnr. 13; Mühlhaus/Janiszewski StVO, 12. Aufl., § 22 Rdnr. 4a).

b) Das AG ist von diesen Grundsätzen ausgegangen. Zur Beantwortung der Frage, ob eine Ladung ausreichend gesichert ist, hat es Nr. 1.3.2 (mit Unternummern) der VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ herangezogen. Der Betroffene macht demgegenüber geltend, dass das AG hierdurch gegen Art. 2 GG verstoßen habe. Das ist jedoch nicht der Fall. Richtig ist, dass die VDI-Richtlinien kein Gesetz sind und daher weder Art. 103 II GG noch § 3 OWiG genügen. Bei der Richtlinie VDI 2700 (wie auch bei den VDI-Richtlinien 2701 und 2702) handelt es sich vielmehr um ein technisches Regelwerk, das Hinweise enthält, die für die verkehrs- und betriebssichere Handhabung von Ladung auf Straßenfahrzeugen von Bedeutung sind (s. hierzu Hellmich/Algrimm, Sonderthema: Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen, in DEKRA-Fachschriftenreihe 37/88, S. 77, 79). Rechtlich ist dieses technische Regelwerk als „objektivierte Sachverständigengutachten“ zu qualifizieren (s. hierzu für den Bereich der VDI-Richtlinie 2058 OLG Celle, NJW 1988, 424 [426] und OLG Köln, VersR 1988, 804 [805] sowie für den Bereich des Lebensmittelrechts Senat, LRE 11, 135, 138; 19, 203, 213; 21, 40, 42; 22, 367, 373). Die Richtlinie VDI 2700 vom Verein Deutscher Ingenieure zuletzt herausgegeben im Mai 1990, erfüllt die hierfür erforderlichen Voraussetzungen, insbesondere die der Sachkunde, Neutralität und Unabhängigkeit (wegen der Einzelheiten s. Nicklisch, NJW 1983, 841, 844, 847, 850). Sie ist eine Gemeinschaftsarbeit von Fachleuten der Industrie, des Güterkraftverkehrs, der Berufsgenossenschaften, des TÜV sowie der Fahrzeug- und Aufbauhersteller. Bei dieser Zusammensetzung können gegen die Sachkunde, Neutralität und Unabhängigkeit keine begründeten Bedenken erhoben werden. Allerdings ist die Richtlinie VDI nicht schematisch anzuwenden. Sie unterliegt als „objektivierte Sachverständigengutachten“ der richterlichen Nachprüfung, erforderlichenfalls unter Anhörung eines Sachverständigen in der Hauptverhandlung. Hierbei ist vor allem auch darauf zu achten, dass die Richtlinie nur auf typische Fallkonstellationen ausgerichtet ist und jeder zu entscheidende Fall anders gelagert sein kann. Die tatrichterliche Aufgabe besteht deshalb darin, mit Blick auf den Aussagegehalt des Regelwerkes dessen Anwendbarkeit im Einzelfall zu bejahen oder zu verneinen und nachvollziehend zu überprüfen, ob die in das Regelwerk eingeflossenen Wertungen den normativen Vorgaben des § 221 StVO entsprechen. Dieser Aufga-

be ist das AG nachgekommen. Es konnte nach der Richtlinie VDI 2700 die Frage, inwieweit die aufgenommene Ladung von Bimssteinen bereits durch ihre Beschaffenheit und die einmalige horizontale Umreifung der obersten Steinlage den nach der Richtlinie VDI 2700 vorgegebenen Trägheitskräften standhalten kann, nicht selbst beantworten. Deshalb hat es ein Sachverständigengutachten eingeholt und den Sachverständigen in der Hauptverhandlung angehört. Auf dieses Gutachten hat es sein Urteil gestützt, nicht jedoch auf die Richtlinie VDI 2700). Daher fehlt dem Vorbringen der Rechtsbeschwerde, die Verurteilung beruhe auf der Richtlinie VDI 2700 und verstoße deshalb gegen Art. 10311 GG, bereits die Grundlage.

- c) Die Feststellungen des AG belegen, dass die Ladung entgegen § 22 Abs. 1 StVO nicht verkehrssicher verstaut und nicht gegen ein Herabfallen besonders gesichert war. Bei allen von dem Sachverständigen durchgeführten Fahrversuchen hat sich die Ladung verschoben. Bei Vollbremsungen auf Straßen war absolut mit herabfallenden Steinen zu rechnen. **Von der Ladung ging daher eine konkrete Gefahr aus. Sie hätte sich bei Notreaktionen wie Vollbremsungen realisieren können.** Diese Feststellungen des angefochtenen Urteils, gegen die mit der Rechtsbeschwerde keine Einwendungen erhoben werden, tragen den Schuldspruch in objektiver Hinsicht.
- 2. Die Feststellungen und Erwägungen des AG rechtfertigen auch in subjektiver Hinsicht den Schuldspruch. Sie werden mit der Rechtsbeschwerde nicht angegriffen und lassen einen den Betroffenen belastenden Rechtsfehler nicht erkennen (mitgeteilt von Ri-OLG H.-P. Züll, Koblenz). **Quelle: NZV 1992 Heft 4, S. 163**

Grundsatzurteil zum Verladerverstoß, OLG Stuttgart, Beschl. v. 27.12.1982

Zum Sachverhalt: Das AG hat den Betroffenen zu einer Geldbuße von DM 150,- wegen einer Zuwiderhandlung nach § 31 StVZO verurteilt. Nach den Urteilsfeststellungen stürzte der von der Zugmaschine einer Spedition gezogene Anhänger in einer scharfen Linkskurve bei einer Geschwindigkeit von 16 km/h um.

Der Anhänger war mit zwei Kammerfilterpressen von 4 x 1,6 x 2 Meter beladen, die kopflastig waren, gleichwohl aber nur mit Kant-hölzern gegen Verrutschen, nicht jedoch, was zur verkehrssicheren Verstauung erforderlich gewesen war, mit Gurten oder Drähten auch gegen Kippen gesichert waren. Die Pressen waren beim Hersteller von dem Betroffenen auf den Anhänger geladen worden; dort gehörte es zu seinen Aufgaben als Werkmeister, die in seiner Abteilung gefertigten Maschinen auch zu verladen. Die zugelassene Rechtsbeschwerde hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen: Das AG hat im Ergebnis zutreffend festgestellt, dass der Betroffene für die verkehrssichere Verstauung der Ladung verantwortlich war und aus Fahrlässigkeit nicht dafür gesorgt hat, dass die kopflastigen Pressen und mit ihnen der Anhänger nicht kippen konnten. Allerdings war der Halter des Fahrzeugs die Spedition. Dass sie die Herstellerin beauftragt hatte, die den Kraftfahrzeughalter treffenden Pflichten für die Ladung zu übernehmen, ist nicht ausreichend festgestellt; allein deshalb, weil sie die Absenderin des Speditionsguts war, trat sie noch nicht in die Pflichten der Spedition als Kraftfahrzeughalterin ein. Deshalb ist die Verurteilung des Betroffe-

nen nach den §§ 31 Abs. 2 StVZO, 9 Abs. 2 Nr. 2 OWiG nicht begründet. Die Urteilsfeststellungen tragen jedoch eine Verurteilung des Betroffenen nach § 22 Abs. 1 StVO. Danach ist die Ladung verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern. Die Bestimmung, die im Gegensatz zu § 19 Abs. 1 Satz 1 StVO a. F. als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgebildet ist, beschränkt sich nicht auf die Regelung, wie die Ladung verstaut werden muss. Sie ist nach § 49 Abs. 1 Nr. 21 StVO selbst bußgeldbewehrt und richtet sich an jedermann, der für die Ladung verantwortlich ist, also nicht nur an den Halter oder Führer des Fahrzeugs, sondern auch an den Leiter der Ladearbeit. Das entspricht der überwiegenden Meinung (vgl. Mühlhaus/Janiszewski StVO 9. Aufl. § 22 Anm. 2; Krumme / Sanders / Mayr Straßenverkehrsrecht § 22 StVO Anm. VII 2; Lütkes / Meier / Wagner Straßenverkehrsrecht § 22 StVO Anm. 2; Full / Möhl / Rütth Straßenverkehrsrecht § 22 StVO Rdnr 7; offen gelassen in BGH VRS 46, 116). Wenn Jagusch, Straßenverkehrsrecht 22. Aufl. StVO § 22 Rdnr. 27, nur den Führer und den Halter des Fahrzeugs als verantwortlich anführt, so bleibt außer Betracht, dass diese ohnehin nach den §§ 23 Abs. 1, Satz 2, 49 Abs. 1, Nr. 22 StVO, §§ 31 Abs. 2, 69 a Abs. 5 Nr. 3 StVZO eine Ordnungswidrigkeit begehen, sofern die Ladung nicht vorschriftsmäßig ist, wenn darüber hinaus die Bestimmung des § 22 StVO selbst bußgeldbewehrt ist, kann dies nur bedeuten, dass nach dem Willen des Ordnungsgebers über den Pflichtenkreis des Führers und Halters hinaus die Vorschrift des § 22 StVO eine unmittelbare Verantwortlichkeit auch für andere Personen begründet. Dieser Auffassung war die Rechtsprechung schon für die Bestimmung des § 19 Abs. 1 StVO a. F. (BayObLG VRS 24, 300). Kein Grund besteht, davon nach der nunmehr getroffenen Regelung abzuweichen. **Da der Betroffene im Rahmen seiner Aufgaben als Werkmeister bei der Herstellerin das Fahrzeug für den Transport im öffentlichen Straßenverkehr beladen hat, war er verpflichtet, die Ladung verkehrssicher zu verstauen.** Das hat er schuldhaft nicht getan. Dazu bedarf es keiner weiteren Feststellungen (mitgeteilt vom 1. Strafsenat des OLG Stuttgart). **Quelle: VRS Bd. 64/83**

Grundsatzurteil zum Verladerverstoß, OLG Celle, Beschluss v. 28.02.2007

Tenor

Die Rechtsbeschwerde wird auf Kosten des Betroffenen mit der Maßgabe verworfen, dass

- a) der Betroffene wegen fahrlässigen Unterlassens einer Aufsichtsmaßnahme, die erforderlich ist, um in einem Unternehmen Zuwiderhandlungen gegen Pflichten zu verhindern, die den Inhaber des Unternehmens treffen, zu einer Geldbuße von 50 € verurteilt wird,
- b) die Liste der angewendeten Vorschriften lautet: §§ 9,130 OWiG, 22 Abs. 1 StVO, 24 StVG, 1 BKatV i. V. mit Nr. 120.1 BKat.

Gründe

- I. Der Betroffene ist Geschäftsführer eines Elektrostahlwerkes und dort für den Bereich der Ladungssicherung zuständig. Die betriebliche Organisation des Unternehmens sieht kein Personal für die Überprüfung der Verladetätigkeit von Mitarbeitern der Speditionen vor, durch die die Firma ihre Waren transportieren lässt.

Am 12. Juli 2005 wurde ein Lkw der Spedition mit Stahlteilen beladen. Die Sicherung der Stahlteile auf dem Lkw war unzulänglich. Die über 24 t schweren Stahlteile waren formschlüssig zur Stirnwand verladen, wobei diese Stirnwand nicht in der Lage war,



60 % des Ladungsgewichts zu halten. Die auf Kanthölzern abgelegte Ladung war lediglich mit sechs Zurrgurten festgezurt, die Weiterfahrt nach einer Polizeikontrolle wurde nur nach Anlage von 12 weiteren Zurrgurten gestattet. Antirutschmatten wurden nicht verwendet. Die vorhandene Sicherung reichte nicht aus, um die Stirnwand des Lkw ausreichend zu entlasten.

Das Amtsgericht hat den Betroffenen deshalb wegen fahrlässigen Zulassens der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs trotz wesentlich beeinträchtigter Verkehrssicherheit durch die Sicherung der Ladung zu einer Geldbuße von 75 € verurteilt. Gegen diese Verurteilung wendet sich der Betroffene mit seinem Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde. Er meint, für die Ladung eines Fahrzeuges seien nur dessen Fahrer und der Halter verantwortlich. Ob die Pflicht zur sicheren Verladung aus § 22 StVO daneben weitere Personen treffe, sei in der obergerichtlichen Rechtsprechung noch nicht geklärt und werde in der Kommentarliteratur unterschiedlich beantwortet.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde zuzulassen und die zugelassene Rechtsbeschwerde zu verwerfen.

II. Die gemäß § 80 Abs. 1 Nr. 1 OWiG zur Fortbildung des Rechts zugelassene Rechtsbeschwerde ist unbegründet.

1. Die Pflicht zur Sicherung der Ladung eines Kraftfahrzeuges gem. § 22 StVO trifft neben den Fahrer und den 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 (zustimmend Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., § 22 Rdnr. 27; ablehnend – ohne Begründung – Jagow in: Janiszewski u. a., Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., § 22 Rdnr. 3). Für dieses Ergebnis spricht bereits die Systematik der Vorschrift. Während

andere Normen der StVO eine Verantwortlichkeit an bestimmte Funktionen knüpfen – so richtet sich etwa § 23 StVO ausdrücklich an den Fahrzeugführer und verpflichtet ihn unter anderem zur Sorge für die Ladung des Fahrzeuges (dazu auch OLG Stuttgart a. a. O.) –, lässt § 22 StVO den Adressatenkreis offen. Daraus folgt, dass die Verpflichtung aus § 22 StVO alle Personen trifft, die mit dem Ladevorgang befasst sind. Dazu gehört auch der Versender des Ladegutes.

Diese Auslegung ergibt sich auch aus der Entstehungsgeschichte der Vorschrift. Das Bayerische Oberste Landesgericht (Beschluss vom 14.11.1962, VRS 24, 300, 302) hat im Hinblick auf § 19 der vormaligen Fassung der Straßenverkehrsordnung, der ebenfalls die Sicherung der Ladung eines Fahrzeuges betraf, ausgeführt, jene Vorschrift richte sich mangels einer einschränkenden Bestimmung des Adressatenkreises als Verhaltensnorm nicht nur an den Führer und den Halter eines Fahrzeuges, sondern an jeden, der für die ordnungsgemäße Verstaueung der Ladung verantwortlich ist. In Kenntnis dieser Rechtsprechung hat der Verordnungsgesetzgeber bei der Neufassung der Straßenverkehrsordnung im Jahre 1970 auch in § 22 StVO keine einschränkende Bestimmung des verantwortlichen Personenkreises aufgenommen. Daraus folgt, dass die mit dem Ladevorgang verbundenen Pflichten weiterhin jede der daran beteiligten Personen treffen sollte.

Dies entspricht auch dem Schutzzweck von § 22 StVO. Die Norm schützt andere Verkehrsteilnehmer sowie weitere Personen und Gegenstände, die durch die Beförderung der Ladung gefährdet, verletzt oder beschädigt werden können (vgl. Hentschel a. a. O. § 22 Rdnr. 12). 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.

Die Straßenverkehrsordnung gilt auch nicht nur für Vorgänge auf der Straße und richtet sich auch nicht nur an Halter und Fahrer von Kraftfahrzeugen, wie der Betroffene meint. Die StVO enthält etliche Regelungen, die andere Personen als Halter und Fahrer treffen. Dies gilt neben § 22 StVO etwa für §§ 28, 31, 32, 33 StVO, wodurch Personen in Anspruch genommen werden, die nicht oder jedenfalls nicht in der Eigenschaft als Fahrer oder Halter eines Kraftfahrzeuges am Straßenverkehr teilnehmen.

Soweit der Betroffene ausführt, er habe als Versender keinen Einfluss auf die Tätigkeit des Spediteurs oder dessen Fahrers, verkennt er seine Befugnisse aus dem Frachtvertrag. Zudem gibt ihm die Rechtsordnung bei groben Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen verschiedene Eingriffsrechte, etwa das Recht aus § 16 OWiG.

Im Übrigen dürfte den Versender in Fällen, in denen sich der Fahrer einer Spedition über seine Verpflichtungen aus § 22 StVO hinwegsetzt und sich dabei auch dem Einfluss des Versenders entzieht, jedenfalls in aller Regel kein Schuldvorwurf einer Ordnungswidrigkeit treffen.

2. Allerdings ist der Betroffene als Geschäftsführer innerhalb des Unternehmens ausweislich der Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht selbst für die Verladung zuständig, vielmehr ist er zuständig für die betriebliche Organisation im Zusammenhang mit

der Verladetätigkeit. In dieser Funktion hat er 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.

Eines Hinweises nach §§ 79 Abs. 3 OWiG, 265 Abs. 1 StPO bedurfte es nicht, weil nicht zu erkennen ist, dass der Betroffene sich gegen diesen Vorwurf anders hätte verteidigen können, als er dies bisher getan hat.

3. Die Höhe der Geldbuße wegen der Aufsichtspflichtverletzung richtet sich wesentlich nach der Bedeutung und Schwere der im Betrieb begangenen Zuwiderhandlung (vgl. Göhler, OWiG, 14. Aufl., § 130 Rdnr. 28 a). Für einen Verstoß gegen § 22 Abs. 1 StVO beträgt der Regelsatz nach der laufenden Nr. 102.1 der Bußgeldkatalogverordnung 50 €. Diese Geldbuße ist auch hier angemessen. Die in dem angefochtenen Urteil zugrunde gelegte laufende Nr. 189.3.2 der Bußgeldkatalogverordnung mit einer Regelgeldbuße von 75 € betrifft andere Fälle und gilt im Übrigen nur für Halter und Fahrer eines Kraftfahrzeuges.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 79 Abs. 3 OWiG, 473 Abs. 1 StPO. Trotz des Teilerfolgs war die Gebühr nicht zu ermäßigen, weil nicht anzunehmen ist, dass das Rechtsmittel nicht eingelegt worden wäre, wenn bereits das Amtsgericht nur auf eine Geldbuße von 50 € erkannt hätte (§ 473 Abs. 4 StPO).