

# Erkennbarkeit oder Vermeidbarkeit der Überladung



Ilan Balta – stock.adobe.com

Durch Gefahren, die bei einer Überschreitung der zulässigen Gewichtsgrenzen bei LKWs entstehen können, gelten inzwischen sehr hohe Maßstäbe an die Sorgfaltspflicht. Doch wer haftet bei einem Unfall oder Schäden? Um ein fahrlässiges Handeln bei Unfällen auszuschließen, muss sich der Fahrer vor Fahrtantritt vergewissern, dass keine Überladung des LKWs vorliegt. Das gilt aufgrund des hohen Gefahrenpotenzials insbesondere auch für Großraum- und Schwertransporte.

Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport und Speditionsrecht, Altötting

**D**er Fahrzeugführer haftet bei Überladung neben dem Fahrzeughalter und dem Verloader, da er die Pflicht hat, vor Fahrtantritt die Verkehrssicherheit zu prüfen und die Ladung vorschriftsmäßig zu sichern; bei Unfällen drohen Bußgelder, Punkte und zivilrechtliche Haftung, auch der Versicherungsschutz kann gefährdet sein. Bei vorsätzlicher oder leichtfertiger Überladung entfallen Haftungsbeschränkungen im Güterverkehr, was zu erheblichen Konsequenzen führen kann, da die Verantwortung für die Kontrolle der Ladung beim Fahrer liegt, auch bei landwirtschaftlichen Transporten, und erst recht bei Großraum- und Schwertransporten. Es wird in den einschlägigen Berufs- und Wirtschaftskreisen von den Gerichten als heute allgemein bekannt vorausgesetzt, dass aufgrund der technischen Beschaffenheit von schweren Lastkraftwagen moderner Bauart typische Anzeichen einer sich im unteren und mittleren Bereich bewegenden Überschreitung des

(in Deutschland) zulässigen Gesamtgewichts nicht (mehr) wahrnehmen lassen. Dennoch bleibt auch der Fahrzeugführer grundsätzlich verpflichtet, (auch) solche Gewichtüberschreitungen zu vermeiden. Es ist dabei ferner Sache der beteiligten Berufs- und Wirtschaftskreise, die hierfür bestehenden – ggf. zu schaffenden – technischen Möglichkeiten zu nutzen, und, falls dieser Obliegenheit nicht nachgekommen wird, auf so viel Zuladung zu verzichten, dass eine Überladung schlechthin ausgeschlossen ist!!! (vgl. OLG Koblenz, Beschl. v. 02.12.1996, DAR 1997, S. 118).

Die Rspr. wandelt sich seither zusehends von der sog. Erkennbarkeits- zur Vermeidbarkeitsbetrachtung.

Ein Verschulden des Fahrzeuglenkers bei festgestellter Überladung darf dennoch nicht einfach unterstellt werden. Verschulden setzt nämlich voraus, dass der Fahrer die Überladung kannte oder bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätte vermeiden können. Polizei,

Verwaltungsbehörden und die Gerichte, auch solche des höheren Rechtszuges, sprechen sich noch heute bisweilen dafür aus, dass die Überladung an äußeren Umständen des Transportfahrzeuges erkennbar wäre, z.B. der Durchbiegung der Federn, an der Schwergängigkeit der Lenkung, einem Ausbauchen der Reifen oder einem verminderten Anzugsvermögen der Zugmaschine. Erfahrene Praktiker wissen dagegen längst, dass luftgefederte Fahrzeuge, Fahrzeuge mit hydraulischen Federungssystemen und schließlich Schwertransportfahrzeuge mit verstärkten Federpaketen, spezielle Reifen für sog. Heavy-Duty-Beanspruchung, eine Servolenkung und eine ausreichend hohe Motorleistung von PS-starken Dieselmotoren sowie automatische Kraftwandlergetriebe heute eine geringe oder selbst bedeutendere Überladungen kaum mehr wahrnehmbar machen. Entsprechende Praxistests haben bereits bewiesen, dass selbst „erfahrene“ Polizeibeamte bei zwei nebeneinander stehenden Dreiachs-Kippfahr-

zeugen ein Fahrzeug als überladen bezeichnet haben, das ausweislich des Wiegescheines nicht überladen war, während das zweite Fahrzeug als nicht überladen angesehen wurde, tatsächlich aber überladen war. Ursache für die Fehleinschätzung der Beamten war, dass sich die Polizisten dadurch irreführen ließen, dass das nicht überladene Fahrzeug mit Material von einem geringeren spezifischen Gewicht beladen war und damit einen höheren Schüttkegel aufwies, als das tatsächlich überladene Fahrzeug. An der Bereifung, Federung oder Lenkbarkeit des Fahrzeuges konnte die Überladung jedenfalls nicht mehr erkannt und festgestellt werden. Ein deutliches Anzeichen dafür, dass es bei Transportfahrzeugen moderner Bauart keine objektivierbaren äußeren Beweisanzeichen mehr für eine Überladung gibt und daher eine tatsächliche Überladung eines Fahrzeuges nur durch exakte Verwiegung festgestellt werden kann.

Das OLG Düsseldorf hat dagegen mit einem Beschluss vom 06.08.1984 (VRS 67, S. 364) zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung die Rechtsbeschwerde gegen ein Urteil des erstinstanzlich zuständigen Amtsgerichtes zugelassen, das einen Kraftfahrer zu einer Geldbuße verurteilt hatte, ohne nähere Feststellungen darüber zu treffen, woran die Überladung des Fahrzeuges für den Fahrzeuglenker erkennbar gewesen sein soll. Zwar hat das OLG Düsseldorf in diesem Beschluss auf die strengen Anforderungen hingewiesen, die den Fahrzeugführer wegen der großen Gefahr, die die Führung überladener Fahrzeuge für die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Straßenverkehrs mit sich bringt, treffen, und hierzu weiter festgestellt, dass der Fahrzeugführer gehalten ist, unter Anwendung aller ihm zur Verfügung stehender Möglichkeiten eine Überladung seines Kraftfahrzeuges bzw. Anhängers zu vermeiden. Das bedingt u.U. auch, dass der Fahrzeugführer gehalten ist, die nächstgelegene Wiegemöglichkeit aufzusuchen, wenn am Verladeort keine Fahrzeugwaage vorhanden ist und sich das Gewicht des Ladegutes (z.B. Flussspat) wegen des durch die Witterungseinflüsse ständig wechselnden spezifischen Gewichts nur ungenau schätzen lässt (BayObLG Beschl. v. 18.08.1977, DAR 1978, S. 205). Jedoch, so das OLG Düsseldorf weiter, setzt die Annahme eines Verschuldens der fahrenden Person bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts (Anm. d. A.: und synonym der zulässigen Achslasten) die Feststellung besonderer auf die Überladung hindeutender Umstände voraus. Solche können nach Auffassung des OLG Düsseldorf u.a. sein: durchbiegende Federn, u.U. Erschwerung der Lenkung, geringere Wendigkeit. Auch Höhe, Umfang und Art der Ladung können, so das OLG Düsseldorf weiter, auf eine Überladung oder doch eine mögliche Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts hinweisen. Das erstinstanzlich zuständige

Amtsgericht hat solche Feststellungen nicht getroffen. Das OLG Düsseldorf hob das Urteil daher damals noch auf und hat die Sache an die Vorinstanz zurück verwiesen (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 06.08.1984, VRS Bd. 67, S. 364).

Hinsichtlich der Vorwerfbarkeit einer Überladung gegenüber dem Fahrzeuglenker kam es damals noch auf die äußerliche Erkennbarkeit anhand von besonderen Merkmalen der Ladung oder geänderten Fahreigenschaften des Fahrzeuges an, die auf eine mögliche Überladung und die Nichteinhaltung des höchstzulässigen Gesamtgewichts und/oder der Achslasten hindeuten (ebenso: OLG Düsseldorf, Beschl. v. 29.10.1985, VRS Bd. 75, S. 230). Fraglich blieb nach den damaligen technischen Erfahrungen in der Praxis, ob die vom OLG Düsseldorf genannten Umstände hierfür geeignet sind.

Das OLG Stuttgart hat hierzu gut 10 Jahre später mit Beschluss v. 01.04.1996, Az.: 2 Ss 141/96 ausgeführt, dass zur zuverlässigen Feststellung einer Überladung eines aus Zugmaschine und Nachläufer bestehenden Langholzfahrzeuges, das noch im Wald mit frisch geschlagenen Fichten- und Tannenstämmen beladen worden war, es ausreichend sei, wenn das Messergebnis der zur Gewichtsfeststellung des eingeschlagenen Holzes verwendeten Waage mitgeteilt wird und von diesem Messergebnis ein Toleranzabzug zum Ausgleich etwaiger Fehlerquellen (hier: 5 % der festgestellten Gewichtsüberschreitung) vorgenommen wird. Nach den Urteilsfeststellungen lag damit ein eindeutiges Indiz für die Überladung um 27 % vor, das ausreichte, um ein fahrlässiges Handeln des betroffenen Fahrzeugführers anzunehmen, darin, dass die geladenen Baumstämme auffällig über das Fahrerhaus des Zugfahrzeuges hinausragten, was nach der – zutreffenden – Einschätzung der kontrollierenden Polizeibeamten eine Überladung nach ihrer Erfahrung als „fast sicher“ erscheinen ließ. Solche sichtbaren äußeren Anzeichen konnte und musste auch der betroffene Fahrzeugführer wahrnehmen. Da somit ein Anzeichen für eine mögliche Überladung vorhanden war, war der betroffene Fahrzeugführer verpflichtet, sich zuverlässig zu vergewissern, dass das zulässige Gesamtgewicht seines Transportfahrzeuges nicht überschritten war. Seinen Sorgfaltspflichten sei der betroffenen Fahrzeugführer nicht dadurch gerecht geworden, dass er Federn, Bremsvermögen und Lenkverhalten des Lastzuges überprüft habe. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es dem Fahrzeugführer in diesen Fällen zuzumuten, dass er das Gesamtgewicht des Lastzuges durch ein Verwiegen auf der nächstgelegenen geeichten Fahrzeugwaage überprüfen lässt (OLG Stuttgart, Beschl. v. 01.04.1996, NVZ 1996, S. 417).

Allerdings gebietet die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung die Zulassung der Rechtsbeschwerde, weil sonst schwer erträgliche Unterschiede in der Rechtsprechung ent-

stehen würden (Göhler, a. a. O., § 80 Rn. N03). Dabei muss es sich bei dem angefochtenen Urteil nicht um eine Fehlentscheidung handeln. Vielmehr genügt es für die Zulassung zur Sicherung der Rechteinheitlichkeit, wenn das Obergericht durch eine klarstellende Entscheidung Fehlentscheidungen anderer Gerichte zu der zugrunde liegenden Rechtsfrage vermeiden kann (vgl. Göhler, a. a. O., § 80 Rn. 15a).

In der Rechtsmittelschrift weist der Verteidiger auf zwei Entscheidungen des Oberlandesgerichts Köln hin, nach denen Rechtsbeschwerden (vorläufig) Erfolg hatten, weil die Feststellungen zum Fahrlässigkeitsvorwurf in vergleichbaren Fällen für nicht ausreichend erachtet wurden. Es handelt sich hierbei um die Beschlüsse vom 12.02.2013 (III-1 RBs 34/13) und 25.03.2014 (III-1 RBs 64/14).

In diesen Beschlüssen wurde entgegen der oben zitierten, neueren und vorzugswürdigen Rechtsprechung anderer Obergerichte noch auf die Erkennbarkeit der Überladung abgestellt. Dies birgt die Gefahr, dass andere Amtsgerichte, insbesondere solche im Bezirk des Oberlandesgerichts Köln, auf diese – veraltete – Rechtsprechung abstellen. Es handelt sich um Entscheidungen, die für Frage der Fahrlässigkeit auf eine Erkennbarkeit der Überladung für den Fahrzeugführer durch sich durchbiegende Federn, verändertes Lenkverhalten, verminderte Bremsleistung und Ähnlichem abstellen. Sie stehen damit in einer Reihe anderer, älterer obergerichtlicher Urteile (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 11.10.2000, 2 Ws (B) 472/00 OWiG; OLG Oldenburg, Beschluss vom 29.10.1999, Ss 356/99, juris; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 12.06.1992, 5 Ss (OWi) 169/92 - (OWi) 81/92 I, juris; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 18.08.1998, BeckRS 1998, 155188).

Eine Angleichung der Rechtsprechung, die andere Obergerichte bereits vorgenommen haben, hielt auch das OLG Köln mit Beschluss v. 27.04.2023, Az.: RBs 80/23 (=openjur 2023, 10510) für angemessen, um dieser Gefahr zu begegnen und dem technischen Fortschritt bezüglich der Bemessung von auf Lastkraftwagen transportierter Ladung Rechnung zu tragen.

Danach seien die Anforderungen, die an die Feststellung eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 34 Abs. 3 StVZO zu stellen sind, in der Rechtsprechung – auch hinsichtlich des subjektiven Tatbestandes – geklärt (vgl. SenE v. 10.08.2009, 82 Ss OWi 73/09; SenE v. 23.08.2013, III-1 RBs 240/13; SenE v. 05.11.2013, III-1 RBs 317/13; SenE v. 12.03.2014, III-1 RBs 56/14; OLG Düsseldorf, VRS 64, 462; OLG, Düsseldorf VRS 69, 468; OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2000, 275; Krumm in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl., § 34 StVZO Rdn. 30).

So entspricht es gefestigter Rechtsprechung, dass wegen der großen Gefahren, die von überladenen Fahrzeugen für die Sicherheit im

Straßenverkehr ausgehen, an die die fahrzeugführende Person treffenden Sorgfaltspflichten strenge Anforderungen zu stellen sind (SenE v. 23.08.2013, III-1 RBs 240/13; SenE v. 03.12.2013, III-1 RBs 340/13; SenE v. 25.03.2014, III-1 RBs 64/14; SenE v. 15.04.2014, III-1 RBs 103/14; OLG Koblenz, NZV 1997, 194; OLG Düsseldorf, NZV 1999, 218; OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2000, 275; Thüringer OLG, VRS 110, 136; OLG Frankfurt, NStZ-RR 2019, 323; Fromm, NZV 2009, 534). Die fahrzeugführende Person ist hiernach grundsätzlich gehalten, unter Anwendung aller ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten eine Überladung des Fahrzeugs zu vermeiden.

Ebenso ist in der Rechtsprechung geklärt, dass der fahrzeugführenden Person eines überladenen Fahrzeugs nicht nur dann ein Fahrlässigkeitsvorwurf gemacht werden kann, wenn konkrete äußere Umstände – am Fahrzeug – auf eine Überladung hinweisen, wie das Durchbiegen der Federn, verändertes Lenkverhalten, geringere Wendigkeit, verlangsamtes Anzugs- und Steigungsvermögen, geminderte Bremsverzögerung o.ä. (sog. „Überlastungsindikatoren“, vgl. SenE v. 12.02.2013, III-1 RBs 34/13; SenE v. 03.12.2013, III-1 RBs 340/13; SenE v. 25.03.2014, III-1 RBs 64/14; SenE v. 15.04.2014, III-1 RBs 103/14; Rengier in Karlsruher Kommentar zum OWiG, 5. Aufl., § 10 Rdn. 42a; Krumm in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl., § 34 StVZO Rdn. 15). Vielmehr kann ein Überladungsverstoß auch dann auf Fahrlässigkeit beruhen, wenn für den Fahrer keine Überladungsindikatoren am Fahrzeug feststellbar sind, sich jedoch aus anderen Umständen – namentlich aus Höhe, Umfang und Art der Ladung – Hinweise auf eine Überladung ergeben (vgl. SenE v. 01.08.1986, Ss 435/86; SenE v. 25.03.1988, Ss 21/88; SenE v. 21.04.1989, Ss 137/89; SenE v. 26.05.2010, III-1 RBs 130/10; SenE v. 03.12.2013, III-1 RBs 340/13; SenE v. 12.03.2014, III-1 RBs 56/14; OLG Düsseldorf, NZV 1998, 474; OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2000, 275; Thüringer OLG, VRS 110, 136; OLG Stuttgart, NZV 2003, 541). So kann die Fahrlässigkeit daraus folgen, dass der Fahrer sein Fahrzeug mit einem Ladegut unbekanntes spezifisches Gewichts und unbekannter Menge beladen lässt und mit diesem Ladegut ohne vorherige Wägung abfährt (SenE v. 12.03.2014, III-1 RBs 56/14; OLG Stuttgart, NZV 2003, 541 AG Lüdinghausen, NZV 2010, 423; Krumm in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl., § 34 StVZO Rdn. 12). Insbesondere beim Transport von Holz können schon aus dem Volumen der Baumstämme Anzeichen einer Überladung zu gewinnen sein, zumal gerade ein erfahrener Holztransporteur weiß, dass das Gewicht von Holz entscheidend durch seinen Feuchtigkeitsgehalt bestimmt wird (vgl. SenE v. 26.05.2010, III-1 RBs 130/10; OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2000, 275; OLG Stuttgart, NZV 1996, 417).

In der Rechtsprechung ist inzwischen damit hinreichend geklärt, dass es für den Fahrlässigkeitsvorwurf nicht darauf ankommt, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern darauf, ob er sie hätte vermeiden können (vgl. OLG Koblenz NZV 1997, 194; OLG Frankfurt am Main NStZ-RR 2019, 323), so auch das OLG Düsseldorf in seiner Entscheidung vom 27.06.2022, Az.: RBs 85/22 =openjur 2022, 13389).

Die fahrzeugführende Person hat den fünfachsigen Sattelzug, der am 10. September 2021 im Herstellerwerk der Fa. T. in B. mit Steinpaletten (Gewicht: 23,751 t) beladen worden war, am 13. September 2021 zur Abfahrt übernommen. Das Leergewicht des Sattelzugs betrug ausweislich der beiden Zulassungsbescheinigungen Teil I insges. 15,713 t (8,573 t Sattelzugmaschine + 7,140 t Auflieger). Nach der Beladung reichte damit das Gesamtgewicht von 39,464 t nahe an das zulässige Gesamtgewicht von 40,00 t heran.

Bei dieser annähernden Ausschöpfung des zulässigen Gesamtgewichts bestand keine Gewähr dafür, dass auch die zulässigen Achslasten, hier insbesondere die für die Antriebsachse zulässige Achslast von 11,50 t (§ 34 Abs. 3 Satz 1, Abs. 4 Nr. 1 lit. b StVZO), eingehalten waren. Über ein bordeigenes Wiegesystem verfügte der Sattelzug nicht.

Der Betroffene hätte sich daher bei der Übernahme des Sattelzuges nicht mit der Information begnügen dürfen, dass das zulässige Gesamtgewicht von 40,00 t nicht überschritten war. Er hätte aufgrund seiner aktiven Prüfungspflicht vielmehr dafür Sorge tragen müssen, dass die Achslasten am Standort des Sattelzuges mit einer mobilen Achslastwaage festgestellt wurden, oder aber, falls eine solche Achslastwaage nicht zur Verfügung stand, dass die Ladung soweit verringert wurde, bis auch die Einhaltung der zulässigen Achslasten „auf der sicheren Seite“ gewährleistet war.

Im Übrigen erfordert die VDI-Richtlinie 2700 Blatt 4 einen Lastverteilungsplan und ist gem. § 22 Abs. 1, S 2. StVO als technische Regel der Verladung und Ladungssicherung anerkannt und beschreibt einen Lastverteilungsplan für das Beladen von Lastkraftwagen, Anhänger (Gelenkdeichsel- und Starrdeichselanhänger), Sattelkraftfahrzeuge (Sattelanhänger) sowie Spezialfahrzeuge, um eine Überschreitung der zulässigen Achslasten bzw. eine Unterschreitung der Mindestlenkachslast zu vermeiden und beim Transport die Sicherheit im Straßenverkehr nicht zu gefährden.

Das Vorbringen des Betroffenen, die für eine Teilentladung und Umladung erforderliche Ausrüstung sei am Standort des Sattelzuges nicht vorhanden gewesen, vermag ihn nicht zu entlasten. Der Sattelzug hätte mit der Überschreitung der für die Antriebsachse zulässigen Achslast (hier nach Toleranzabzug immer noch 12,925 t statt zulässiger 11,50 t) das Werksge-

lände des Versenders schon gar nicht verlassen dürfen. Geschah dies dennoch, waren die Beteiligten gehalten, an der Herstellung eines ordnungsgemäßen Zustands mitzuwirken. Die hierfür erforderliche Ausrüstung (ggf. Gabelstapler, zweiter Lkw) war für die Teilentladung und Umladung an den Standort des Sattelzuges zu verbringen. Dort war nach der Teilentladung eine neue Ladungssicherung vorzunehmen. In dem vorhandenen Überladungszustand durfte der Sattelzug ohne Ausnahmegenehmigung nicht mehr im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden.

Es trifft entgegen der Antragsbegründung auch nicht zu, dass Wiegesysteme für eine achsweise Verwiegung ausschließlich Kontrollbehörden zur Verfügung stehen. So kann etwa die eichfähige mobile Achslastwaage des Typs Haenni WL 104, die vorliegend geeicht von der Polizei Duisburg verwendet wurde, auch von Industrie- oder Transportunternehmen erworben und eingesetzt werden (vgl. dazu [www.haenniscales.com](http://www.haenniscales.com): "allinone-Waage" für jeden Anwendungsfall), so das OLG Düsseldorf. Außerdem können heute integrierte Achslastmesssysteme z.B. von GlobalTech jederzeit nachgerüstet werden. Solche Systeme können sowohl für Sattelzugmaschinen und für Sattelaufleger als auch auf Anhängerzügen installiert werden und sind für Fahrzeuge mit Achsen von 2 bis 6 und Anhängern mit Achsen von 1 bis 6 Achsen vorgesehen und können mit vorhandenen Trackern verbunden werden.

Ist eine mobile Achslastwaage oder ein integriertes Achslastmesssystem nicht vorhanden, bedarf es, so das OLG Düsseldorf in der vorstehend zitierten Entscheidung, der Reduzierung der Ladung bis zum Erreichen der „sicheren Seite“. Eine Unterladung war hierbei in Kauf zu nehmen (vgl. OLG Frankfurt am Main NStZ-RR 2019, 323). Mit einer mobilen Achslastwaage oder einem integrierten Achslastmesser wäre die Überschreitung der zulässigen Achslast an der Antriebsachse konkret feststellbar und eine genauere Anpassung der Ladung möglich gewesen. Will das Transportunternehmen eine Unterladung vermeiden, bedarf es der Investition in technische Hilfsmittel zur Bestimmung der Achslasten. Bei deren Bereitstellung und Verwendung kann im Übrigen eine Überladung von vornherein vermieden und dem Fahrzeugführer die Wahrnehmung seiner aktiven Prüfungspflicht erleichtert werden.

Das OLG Köln hat mit Beschluss v. 27.04.2023 Az. 1 RBs 80/23 auch die Rspr. zur Vermeidbarkeitsbetrachtung erneut bestätigt.

Danach muss zwar die fahrzeugführende Person bei der Übernahme eines bereits beladenen Fahrzeugs dessen Gewicht nicht selbständig ermitteln, sondern darf sich auf die Gewichtsangaben des Verladeters verlassen, soweit keine Anhaltspunkte für eine Überladung vorliegen (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 07.09.1992, NVZ

1993, S. 80 = DAR 1993, S. 106). Wenn keine äußerlich erkennbaren Anzeichen auf Überladung eines Lkw feststellbar sind, kann nicht ohne Weiteres schuldhaftes Handeln des Fahrzeuglenkers angenommen werden. Allerdings ist der Vorwurf der Fahrlässigkeit u.U. gerechtfertigt, wenn es die fahrzeugführende Person unterlässt, anhand der ihm ausgehändigten Wiegekarten die Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts zu kontrollieren (vgl. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 26.05.1992, DAR 1993, S. 107). Fest steht auch, dass die fahrzeugführende Person die Möglichkeit der Überladung erkennen kann, wenn ihm Frachtpapiere zugänglich sind (z.B. Lieferscheine, Frachtbrief oder Transportauftrag etc.) aus denen sich ein höheres Rohgewicht der Ladung ergibt, als das Fahrzeug überhaupt Nutzlast hat, da dies mit einfachen Additionen des Leergewichts und des Rohgewichts der Ladung sowie etwaiger Ladehilfsmittel ermittelt werden kann. Hier kann sogar von einer vorsätzlichen Überladung ausgegangen werden. Dagegen muss ein Fahrzeugführer, der einen anderen Kollegen erst unterwegs ablöst, unter dessen Verantwortung das Fahrzeug beladen worden war, grundsätzlich nicht zur Prüfung, ob eine Überladung vorliegen könnte, die Fahrzeugpapiere durchsehen (so auch das BayObLG, Beschl. v. 24.03.1988, VRS Bd. 75, S. 230).

Jedenfalls aber ist die tatsächliche Überladung bei der Verurteilung wegen Überschreiten des zulässigen Gesamtgewichts eines Kfz. im Urteil anzugeben, ob das Fahrzeug mit einer geeichten Waage gewogen worden ist. Außerdem ist die berücksichtigte Messtoleranz anzugeben (vgl. OLG Celle, Beschl. v. 03.03.1998, VRS Bd. 95, S. 114). Aus diesem Grunde sind den polizeilichen Ermittlungsakten von Unterwegskontrollen heute stets ein Eichnachweis der Waage und ein Wiegeprotokoll der Fahrzeugwägung beigelegt, das bestimmten Anforderungen genügen muss. Zur Frage der Überladung eines Fahrzeuges kommt es dabei nicht auf das Gesamtgewicht des Zuges, sondern auf das der einzelnen Fahrzeuge an (vgl. OLG Düsseldorf v. 26.11.1964, VM 1965, S. 19). Zugmaschine und Anhänger sind daher getrennt zu verwiegen. Die „Vermeidbarkeit bei Überladung“ bezieht sich im Verkehrsrecht darauf, ob ein Fahrer eine Überladung hätte verhindern können (aktive Prüfungspflicht), nicht nur, ob er sie erkannt hat; Gerichte gehen daher inzwischen von Fahrlässigkeit aus, wenn die Überladung nicht durch eine plausible, sorgfältige Prüfung vermeidbar schien, was Bußgelder und Haftungsfragen nach sich zieht, wobei Toleranzgrenzen von ca. 5 % gelten.

Das OLG Oldenburg hat dies noch einmal mit Beschluss v. 08.10.2024, Az.: 2 ORbs 143/24(=TranspR 2025, S. 330) betätigt. Der Betroffene führte im dortigen Fall einen landwirtschaftlichen Anhängerzug mit Traktor und einem mit Kartoffeln beladenen Anhänger. Das



Gesamtgewicht des Anhängers betrug statt zulässiger 24 t, 30,24 t, die Überladung mithin über 25 %.

Mit seiner Rechtsbeschwerde gegen die verhängte Geldbuße machte der betroffene Lohnunternehmer erfolglos geltend, er habe die Überladung gar nicht erkennen können.

Das OLG Oldenburg führte hierzu aus, dass die Generalstaatsanwaltschaft zu Recht auf die strengen Anforderungen, die die obergerichtliche Rechtsprechung an die Prüfpflicht der fahrzeugführende Person inzwischen zu Recht stellt und die von äußeren Indikatoren unabhängig sind, hingewiesen (vgl. grundlegend OLG Frankfurt, NStZ-RR 2019, 323: „Im Hinblick auf den Fahrlässigkeitsvorwurf kommt es somit nicht (mehr) darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung ‚erkennen‘ konnte, sondern darauf, ob er sie hätte ‚vermeiden‘ können“). Es ist somit stets Sache der fahrzeugführenden Person, sich mit den Hilfsmitteln auszustatten und/oder die Fähigkeiten anzueignen, mit denen er eine Überladung vermeiden kann. Hier hätte der Betroffene einen Blick in den Anhänger werfen und das Gewicht der Kartoffeln damit überschlägig berechnen können. Auch wenn er kein Landwirt ist und damit nicht über Erfahrungswerte verfügt haben sollte, hätte er vor Antritt der Fahrt durch entsprechende Erkundigungen die Grundlagen für eine Gewichtsermittlung in Erfahrung bringen müssen und können, so das OLG Oldenburg weiter.

Das gilt insbesondere für Großraum- und Schwertransporte die ohnehin gem. Vorbem. 4.1 der Empfehlungen zu § 70 StVZO schon seit der Bundesrats- Drucksache 569/1/17 vom 11.09.17 in aller Regel mit Achslastmessern am Fahrzeug auszurüsten sind (alternativ: bei pneumatischen, hydraulischen oder

kombinierten Federungen auf Systemdrücken basierende erläuternde Umrechnungstabellen der Fahrzeughersteller). Außerdem fordert § 3 Abs. 2 BetrSichV i.V.m. TRSBS 2111.Teil 1 für alle Straßenfahrzeuge eine Gefährdungsbeurteilung und technische und organisatorische Maßnahmen, um eine Überladung bei Arbeitsmitteln und beim Transport zu vermeiden, wobei konstruktive Lösungen wie Abschiebeaufbauten (Papierrollen/Coils), Verriegelungen, Transportgestelle oder Kamera-Monitor-Systeme (360°), Zusatzspiegel, Beleuchtung und Personen-/Hinderniserkennung (Funk, RFID) zur Gefahrenminimierung eingesetzt werden müssen, um eine sichere Beladung und Bewegung zu gewährleisten. Bei Großraum- und Schwertransporten fordert die VDI Richtlinie 2700 Blatt 13 „Ladungssicherung bei Großraum- und Schwertransporten“ sogar eine geschlossene Transportprozessplanung (TPP). Diese TPP-GST ist ein umfassender Prozess, der die Detailplanung von Route, Fahrzeug und Genehmigungen beinhaltet, um die Einhaltung rechtlicher Vorgaben in der Transporterlaubnis und insbesondere Gesamtgewicht, Achslasten und Radstand sowie sonstige Abmessungen des Transports sicherzustellen und eine sichere, reibungslose Bewegung (Kurvenlauf etc.) zu gewährleisten. Aufgrund der hohen Gefahrenneigung solcher außergewöhnlicher und überdimensionierter Transporte werden heran besonders hohe Anforderungen gestellt. EDV-technische Hilfsmittel wie z.B. Goldhofer easy load oder Scheuerle Salsa, Faymonville MegaMax etc. geben brauchbare Hilfestellung, insbes. um Schwerpunkt, Lastverteilung und Achslasten virtuell zu ermitteln. Daran führt in Zukunft kein Weg mehr vorbei.