

Verantwortung bei der Verladung

**Ordnungswidrigkeitenrechtliche und strafrechtliche
Verantwortlichkeiten von Frachtführer, Spediteur, Fahrer,
Halter, Absender und Verlader**

von

**Rechtsanwalt Detlef Neufang
Lengsdorfer Hauptstr. 73
53127 Bonn**

Stand: März 2004

Im Sinne dieser Darstellung ist

Absender der Auftraggeber des Frachtführers (vgl. § 407 HGB),

Versender der Auftraggeber des Spediteurs (vgl. § 453 HGB),

Verlader derjenige, der als unmittelbarer Besitzer das Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt (vgl. § 2 GGVS).

1. Ordnungswidrigkeitenrechtliche Ladungssicherungspflichten des Fahrzeugführers nach Straßenverkehrsordnung

§ 22 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) verlangt von den **Fahrzeugführern**, die Ladung, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen besonders zu sichern. Die Art der Verladung und Befestigung muß gewährleisten, daß das Gut gegen Umfallen, Herabfallen etc. im Rahmen eines normal verlaufenden Transportes, zu dem auch das Befahren schlechter Wegstrecken und das Meistern ungewöhnlicher Verkehrssituationen einschließlich plötzlicher Ausweichmanöver, Notbremsungen etc. gehört, gesichert ist.

Die VDI-Richtlinien 2700 "Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen" umfaßt die gegenwärtig technisch anerkannten Beladungsregeln. Kommt es zu Gerichtsverfahren wegen Ladungssicherungsverstößen, messen die Gerichte den Ist-Zustand mit den Soll-Vorgaben der VDI-Richtlinie 2700 (vergl. OLG Düsseldorf, VRS 77, 368).

Der Unternehmer bzw. sein Fahrer muß so verladen, daß das Fahrzeug mit der Ladung jeder Verkehrslage gewachsen ist (vgl. BGH, Versicherungsrecht 1970, 459, 460). Die Güter dürfen weder die Stabilität des Fahrzeugs, noch dessen Bremsfähigkeit unzulässig beeinträchtigen. Insbesondere müssen die höchstzulässigen Maße und Gewichte des Fahrzeuges eingehalten werden. Der Unternehmer muß sich deshalb nach Gewicht und Abmessungen des Gutes erkundigen.

Schließlich muß er auch die Befestigungen kontrollieren, sofern die Gefahr besteht, daß das Kfz durch Gewichtsschwankungen oder Verrutschen des Gutes in seiner Betriebssicherheit beeinträchtigt wird (vgl. BGH, Versicherungsrecht 1970, 459, 460, BGH NJW 1985, 2092).

Der Fahrzeugführer ist auch dann für die Betriebssicherheit der Ladung verantwortlich, wenn andere, die er nicht beaufsichtigt hat, das Fahrzeug beladen oder wenn er das Fahrzeug nach einem Fahrerwechsel zur Weiterfahrt übernimmt. Der Fahrer haftet insoweit für Mängel, die sich aufdrängen und für solche, die bei hinreichender Sorgfalt ohne spezielle Verladererfahrung erkennbar sind.

An die Sorgfalt des Fahrers sind hierbei strenge Anforderungen zu stellen. Wird bei einer Kontrolle ein Verstoß gegen § 22 StVO - und eine damit verbundene Gefährdung Dritter - entdeckt, kann dies ein Bußgeld bis zu 75 € und mehr sowie eine Eintragung von 3 Punkten im Verkehrszentralregister nach sich ziehen.

2. Ordnungswidrigkeitenrechtliche Ladungssicherungspflichten des Fahrzeughalters nach Straßenverkehrszulassungsordnung

Der **Fahrzeughalter** ist ebenfalls Adressat einer Bußgeldvorschrift. Nach § 31 Abs. 2 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) darf der Halter die Inbetriebnahme seines Fahrzeuges nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm - unter anderem - bekannt ist oder bekannt sein muß, daß die Ladung nicht vorschriftsmäßig ist und die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung leidet. Bei Verstößen drohen Bußgelder bis zu 150 € und 3 Punkte im Verkehrszentralregister.

Knüpft die Verantwortlichkeit an bestimmte persönliche Merkmale wie die Haltereigenschaft oder die Stellung als Verlader an, kommt auch eine Verantwortlichkeit durch "Handeln für andere" in Betracht. Der Unternehmer bzw. das vertretungsberechtigte Organ einer juristischen Person wird regelmäßig die Verantwortung für den Einsatz der Fahrzeuge auf einen Mitarbeiter delegiert haben.

Dann greift § 9 Abs. 2 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) ein. Ist nämlich ein Mitarbeiter von dem Betriebsinhaber oder ein sonst dazu Befugter beauftragt, in eigener Verantwortung Aufgaben wahrzunehmen, die dem Inhaber des Betriebes - bzw. der juristischen Person - obliegen, und handelt er aufgrund dieses Auftrages, so ist er für Verstöße gegen Pflichten, die eigentlich den Betrieb oder Betriebsinhaber betreffen, ordnungswidrigkeitenrechtlich verantwortlich. Verantwortliche in diesem Sinne können Fuhrparkleiter, Disponent, Lademeister oder sonstige im Unternehmen mit der Ladungssicherung beauftragte Personen sein.

Der Betriebsinhaber oder Geschäftsführer kann allerdings selbst wegen einer Aufsichtspflichtverletzung nach § 130 OWiG bußgeldrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.

3. Ordnungswidrigkeitenrechtliche Ladungssicherungspflichten des Absenders und des Verladers

Gerade in jüngerer Zeit sind in verstärktem Maße verantwortliche Mitarbeiter der Verlader mit Bußgeldern wegen angeblicher Ladungssicherungsverstöße belegt worden. Es fragt sich indessen, ob eine generelle ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung des Verladers angenommen werden kann, oder ob eine solche nur besteht, wenn der Verlader Partei des Frachtvertrages, also gleichzeitig Absender ist.

Das Bestehen einer prinzipiellen ordnungswidrigkeitenrechtlichen Verantwortung der für den Verlader handelnden Personen ist in verschiedenen Veröffentlichungen und Presseberichten der Verkehrswirtschaft in jüngerer Vergangenheit immer wieder behauptet worden (vgl. u.a. DVZ, 31.Juli 2000). In diesen Veröffentlichungen, die häufig von juristischen Laien, teilweise von Angehörigen des Polizeidienstes, verfasst wurden, wird als „Grundlage“ für eine bußgeldrechtliche Verladerverantwortlichkeit häufig § 412 HGB zitiert. Dies verkennt zum einen, dass eine Vorschrift aus dem HGB isoliert betrachtet nicht Grundlage eines Bußgeldbescheides sein kann; eine Verletzung von § 412 HGB ist natürlich nicht bußgeldbewehrt, sondern vermag höchstens zivilrechtliche Folgen zwischen den Vertragsparteien auszulösen, sollte es zu einem Schaden kommen; ein Fehlen der Beförderungssicherheit der Verladung ist im übrigen nicht automatisch mit der fehlenden Betriebs- und Verkehrssicherheit gleichzusetzen: In einem Fahrzeug mit geschlossenem Aufbau kann die fehlende Fixierung eines leichten, auch im Falle einer Vollbremsung von den Bordwänden gehaltenen Gutes durchaus einen Absenderfehler mit der Folge der Haftungsbefreiung des Frachtführers auslösen; in diesem Fall wäre die Betriebssicherheit im Sinne des § 412 HGB und damit auch die Verkehrssicherheit im Sinne der §§ 22, 23 StVO gleichwohl gegeben. Diese Ansicht verkennt ferner, dass der Verlader nicht Partei des Frachtvertrages ist, insoweit also auch von der Pflichtenregelung in § 412 HGB gar nicht erfasst werden kann. Gleichwohl wird § 412 HGB regelmäßig in den gegen Verlader erlassenen Bußgeldbescheiden mitzitiert.

In den Bußgeldbescheiden wird ferner ständig der die Halterverantwortung regelnde § 31 Abs.2 StVZO als verletzte Vorschrift zitiert. Auch dies ist schlichtweg unsinnig: Der Verlader eines Gutes wird – ebenso wie der Absender bzw. Versender, also der Auftraggeber von Frachtführern bzw. Spediteuren – niemals durch die Tatsache der Übergabe des Gutes bzw. der Beauftragung zum Halter des Kraftfahrzeugs. Die Haltereigenschaft des Verladers und Absenders verneinte bereits das OLG Stuttgart in einer ansonsten missglückten Entscheidung vom 27.12.82 (VRS 64,308,309).

In der vorzitierten Entscheidung des OLG Stuttgart wird allerdings eine Verladerverantwortlichkeit auf § 22 StVO gestützt. Die Vorschrift, so das OLG Stuttgart, richte sich an Jedermann, der für die Verladung verantwortlich sei, also nicht an den Halter oder Führer des Fahrzeugs, sondern auch an den Leiter der Ladearbeit. Dies entspreche der überwiegenden Meinung (vom BGH freilich noch offengelassen in VRS 46, 116). Die Stuttgarter Entscheidung wird von allen Befürwortern einer ordnungswidrigkeitenrechtlichen Verantwortlichkeit des Verladers für die Ladungssicherung nach § 22 StVO zitiert. Diese Ansicht ist freilich zu undifferenziert: Das OLG Stuttgart hatte über die Verurteilung eines Betroffenen zu entscheiden, der als Werkmeister eines Maschinenherstellers für die Verladung der Güter verantwortlich war. Unter seiner Verantwortung waren zwei Kammerfilterpressen von 4 x 1, 6 x 2 Metern, die kopflastig waren, fehlerhaft beladen worden; später waren die kopflastigen Pressen – und mit ihnen auch der Anhänger – umgekippt.

In diesem Fall war indessen die verladende Herstellerin auch gleichzeitig Absenderin. Im Hinblick auf die ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung muss deshalb danach differenziert werden, ob der Verloader gleichzeitig Absender ist oder nicht.

a) Die ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung des Absenders

Auch vor Inkrafttreten des Transportrechts-Reformgesetzes war der Absender – zivilrechtlich – für die beförderungssichere Verladung verantwortlich. Diese sich etwa in § 17 KVO wiederfindende Wertung hatte insoweit einen Reflex ins Bußgeldrecht: Wer die Ladungssicherung unterließ, obwohl er aufgrund Vertrag zu deren Herstellung verpflichtet war, macht sich einer Tatbegehung durch Unterlassen nach § 8 OWiG, 22 StVO einer Ordnungswidrigkeit schuldig. Hier entfaltete nach Inkrafttreten des TRG § 412 Abs. 1 HGB die identische Wirkung; durch die Vorschrift wurde eine Garantenstellung des Absenders für die Herstellung der Ladungssicherung getroffen. Umgekehrt wäre es dann freilich auch konsequent, bei einer Abbedingung der gesetzlichen Ladungssicherungspflicht des § 412 und einer vertraglichen Abwälzung dieser Pflicht auf den Frachtführer eine bußgeldrechtliche Verantwortung des Absenders zu verneinen. Es bleibt abzuwarten, ob eine entsprechende Entscheidung von den Instanzgerichten hierzu noch getroffen wird; bislang liegt – soweit ersichtlich – hierzu noch keine Rechtsprechung vor.

b) Die ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung des Verladers

Eine ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung des Verladers, der nicht Absender ist, ist nach diesseitiger Rechtsansicht allerdings allenfalls unter dem Gesichtspunkt des Einheitstäterprinzips nach § 14 OWiG bei vorsätzlichem Handeln von Fahrer und der für den Verloader handelnden Person denkbar. Handelt nur einer von beiden fahrlässig, muss eine Tatbeteiligung ausscheiden.

Nimmt der Verloader, der nicht gleichzeitig Absender ist, (bzw. die für ihn handelnde natürlich Person) die Platzierung des Gutes auf dem Fahrzeug selbst vor, ohne hiernach für die weitere Sicherung auf dem Fahrzeug zu sorgen, weil er der Ansicht ist, dass dies Sache des Fahrzeugführers sei, wird eine ordnungswidrige Handlung nicht anzunehmen sein. Es fehlt an einem Handeln durch positives Tun.

Ein Handeln durch Unterlassen liegt nicht vor, da es an der für das Eingreifen des § 8 OWiG erforderlichen Garantenstellung fehlt. Denn eine vertragliche Pflicht zur Ladungssicherung, wie in § 412 HGB für den Absender vorgesehen, greift hinsichtlich des „reinen Verladers“ nicht ein. Dieser verlädt regelmäßig Güter, die er an seine Kunden ab Werk verkauft hat.

Bei einem **Verkauf ab Werk** erfüllt der Verkäufer aber bereits seine vertraglichen Verpflichtung, wenn er die Güter zur Abholung durch den Käufer bereitstellt. Auf Anforderung, sofern der Käufer nicht Ladehilfsmittel wie zum Beispiel Einhängestapler mitführt, wird das ab Werk gekaufte Gut nach Weisung des Käufers bzw. des ihn insoweit vertretenden Frachtführers oder dessen Fahrers mit einem Kran oder einem Gabelstapler auf der Ladefläche des selbstabholenden Kunden plziert. Dies geschieht bereits auf Risiko und Gefahr des Käufers; die Mitarbeiter erfüllen mit der Beladung eine dem Käufer obliegende Pflicht und sind als dessen Erfüllungsgehilfen anzusehen. Hierzu heißt es in der Kommentierung der „ab-Werk-Klausel“ (vgl. Bredow/Seiffert, Incoterms 1990, 2. Auflage, EXW - ab Werk - Randziffer 15): „Nach A.4 hat der Verkäufer die Ware zur Verfügung zu stellen und der Käufer die Ware nach B.4 abzunehmen, das heißt im Regelfall abzuholen. Zur Verfügung stellen heißt lediglich, daß die Ware abholbereit sein muß, aber nicht, daß der Verkäufer die Ladung zu verladen hat, wenn das Transportmittel des Käufers zur Verfügung steht. In der Praxis wird dies allerdings häufig so gehandhabt werden, da nur der ortsansässige Verkäufer über die notwendigen Hilfsmittel zur Verladung verfügt. Bei EXW geschieht das Verladen auf Kosten und Risiko des Käufers, da mit der Zurverfügungstellung Gefahr und Kosten auf den Käufer übergegangen sind.“

Zwischen den Vertragsparteien besteht bei dieser ab-Werk-Klausel, die im übrigen im wesentlichen der bürgerlich-rechtlichen Holschuld entspricht, Einigkeit darüber, daß die Plazierung des Gutes, das regelmäßig allerdings in einem beförderungsfähigen Zustand zu sein hat, also gegebenenfalls beförderungssicher verpackt sein muß, auf Kosten und Risiko des Abholers verladen und gesichert werden muß. Der Verkauf ab Werk erfolgt gerade im Hinblick darauf, daß mit der Zurverfügungstellung des Gutes etwa an der Rampe der Verkäufer alles auch gesetzlich von ihm geforderte getan hat.

Der Verkäufer ist, anders als der den Transport steuernde Absender und der abholende Frachtführer selbst, regelmäßig auch kein LKW-Fachmann, und verfügt nicht über das für Ladungssicherungsfragen erforderliche Fachwissen, beherrscht also nicht typischerweise die sich aus der VDI-Richtlinie 2700 „Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen“ ergebenden technischen Grundsätze; auch sind ihm gemeinhin die Zurrpunkte am LKW und die dort zulässigerweise wirkenden Zurrkräfte, wie sie in den VDI-Richtlinien 2701, 2702, 2703 definiert sind, ebenso wenig bekannt wie die Gleitreibbeiwerte von Ladungsträger und Wagenboden oder die bei Beschleunigungen oder Verzögerungen auf die Ladung horizontal wirkenden Kräfte, noch die in Kilo-Newton oder DekaN-Newton ausgedrückten vertikalen Kräfte etc. . Gerade weil er sich mit diesen relativ komplizierten technischen Fragen nicht auseinandersetzen möchte, verkauft der Verkäufer ab Werk.

Damit kann festgehalten werden, dass sich aus Vertrag eine Handlungspflicht und damit eine Garantenstellung im Sinne des § 8 OWiG nicht herleiten lässt.

Eine solche Pflicht ergibt sich auch nicht unmittelbar aus § 22 StVO: Diese Vorschrift verlangt die ordnungsgemäße Durchführung der Ladungssicherung nur von dem, der für die Ladung verantwortlich ist. Die StVO vermag insoweit nicht in bestehende Vertragsverhältnisse einzugreifen und, unabhängig von kaufvertraglichen Pflichten, zu den im BGB, im Vertrag und in den Incoterms geregelten Pflichtenkreisen und Gefahrtragungsklauseln weitere Pflichten zu konstituieren. § 22 StVO begründet kein originäres Ladungssicherungsgebot für jeden Dritten, also Personen, die weder Fahrer noch Kfz-Halter sind noch in sonstiger Weise im Hinblick auf den konkreten Beförderungsfall am Straßenverkehr teilnehmen, sondern gibt nur bußgeldbewehrte Vorgaben für die freilich nach anderen Kriterien zu ermittelnden Ladungssicherungspflichtigen.

Insoweit unterscheidet sie sich grundsätzlich von § 23 StVO, der eine originäre Pflicht des Kfz-Führers begründet. Schließlich haftet der Verloader bußgeldrechtlich auch nicht für den Verstoß des Fahrers gegen § 23 StVO: So wenig, wie der Fahrzeughalter für die von dem Fahrer begangenen Verkehrsordnungswidrigkeiten verantwortlich ist (vgl. etwa hierzu OLG Karlsruhe VRS 58, 272; OLG Hamm VRS 61, 131), so wenig ist auch der reine Verloader verantwortlich für die vom Fahrer zu ergreifenden Ladungssicherungspflichten.

Anders verhält es sich lediglich im Bereich des Gefahrguttransports: Nach §§ 9, 10 Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) muß der Verlader neben dem Beförderer und Fahrzeugführer die Vorschriften über Beladen, Zusammenladen und Handhabung der Güter nach den Randziffern 10 003, 10 414 ADR/GGVS beachten. Aus dieser Sonderregelung in den Gefahrgutvorschriften ergibt sich umgekehrt, daß dies ansonsten vom Verlader jedenfalls dann nicht verlangt wird, wenn er nicht ohnehin vertraglich entsprechend verpflichtet ist.

Anderenfalls würde dies bedeuten, daß typische Ab-Werk-Verkäufer wie z.B. die Firma IKEA für jeden Ladungssicherungsverstoß, der im Zusammenhang mit den von ihnen gehandelten und an Kunden übergebenen Gütern begangen wird, mit zur Verantwortung gezogen werden können, etwa wenn die auf einem Dachgepäckträger des Kunden-Pkw geladenen Güter nicht hinreichend befestigt sind (IKEA vermietet Dachgepäckträger; Mitarbeiter helfen im Einzelfall auch mit, große und unhandliche Packstücke auf dem Dachgepäckträger zu platzieren) und während der Fahrt vom Dach fallen oder herabzufallen drohen.

Ist aber der Verlader weder als (Ab-Werk-) Verkäufer, noch als Halter, noch als Fahrer für durch positives Tun herbeizuführende Ladungssicherung verantwortlich, kann ihm auch ein Unterlassen der Vornahme tatsächlich erforderlicher Handlungen nicht vorgeworfen werden.

Auch eine Rechtspflicht des Verladers, das Fahrzeug bei bestehender Ladungssicherungspflicht des Abholers im Hinblick auf die Einhaltung der VDI-Richtlinie 2700 ff. i.V.m. § 22 StVO zu überprüfen und bei festgestellten Mängeln gegebenenfalls an einem Verlassen des Betriebsgeländes zu hindern, läßt sich geltendem Recht nicht entnehmen. Ein entsprechendes Unterlassen kann mangels einer Garantenpflicht dem Betroffenen nicht zum Vorwurf gemacht werden.

Die an den Betriebsleiter des Verladers gestellten Anforderungen würden ansonsten vollkommen und in einer das Verhältnismäßigkeitsgebot missachtenden Weise überspannt. Wie im übrigen soll der Verkäufer eines Gutes sich verhalten, wenn der Käufer oder der Abholer, der selbst Fachmann mit dem Umgang von Lastkraftwagen ist, eine Ladungssicherungsmaßnahme durchführt und erklärt, diese sei ausreichend: Soll der Verlader dies gutachterlich prüfen lassen und gegebenenfalls den Fahrer, der als Besitzdiener des Käufers die Verfügungsrechte über das Gut erhalten hat, körperlich daran hindern, den Hof zu verlassen oder dem Kunden die bereits übereigneten Güter wieder abnehmen? Geschähe dies gegen den Widerstand des Kunden, läge, überspitzt formuliert, fast die Annahme der Strafbarkeit wegen Raubes nach § 249 StGB nahe.

Im übrigen wird zu beachten sein, dass der Ladungssicherungsverstoß erst dann eine ordnungswidrigkeitenrechtliche Qualität entwickelt, wenn das Fahrzeug mit der ungesicherten Ladung im öffentlichen Straßenverkehr bewegt wird. Die

Straßenverkehrsordnung regelt und lenkt lediglich den öffentlichen Verkehr, wobei insoweit zu berücksichtigen sein wird, dass öffentlicher Verkehr auch auf nichtgewidmeten Straßen stattfindet, wenn diese mit Zustimmung oder unter Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein benutzt werden. Dagegen ist der Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht öffentlich, solange diese, z.B. wegen Bauarbeiten, durch Absperrschranken oder ähnliche wirksame Mittel für alle Verkehrsarten gesperrt sind (vgl. insoweit Allg. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, VwV zu § 1, Abschnitt A vom 14.11.1970, Verkehrsblatt 70, 758). Die unzureichende Ladungssicherung kann daher isoliert betrachtet keine Ordnungswidrigkeit darstellen, sondern erst im Zusammenhang mit dem nachfolgenden Führen des Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr. Im Falle eines von beiderseitigem Vorsatz getragenen Handelns käme eine Teilnahme der auf Seiten des Verladers verantwortlichen handelnden Person an der Tat des Fahrers im Sinne des § 23 StVO, § 14 OWiG in Betracht:

Der Verloader oder eine beim Verloader tätige Person, die die Fahrzeugbeladung faktisch durchführt, können dann nach dem Einheitstäterprinzip gemäß § 14 OWiG wegen Beteiligung an fremder Tat in einem Bußgeldverfahren verfolgt werden. Beteiligen sich mehrere an einer Ordnungswidrigkeit, so handelt gemäß § 14 OWiG jeder von ihnen ordnungswidrig. Dies gilt auch dann, wenn besondere persönliche Merkmale (§ 9 Abs. 1), welche die Möglichkeit der Ahndung begründen, nur bei einem Beteiligten vorliegen. Das Ordnungswidrigkeitenrecht unterscheidet nicht, wie das deutsche Strafrecht, zwischen (Haupt-) Täter, Gehilfen und Anstifter. Gehilfen und Anstifter werden vielmehr nach dem Einheitstäterprinzip ebenso wie der Haupttäter belangt. Allerdings finden die für Beihilfe und Anstiftung im Strafrecht entwickelten Grundsätze auch hier Anwendung. Die Vorschrift greift nur bei Vorliegen eines doppelten Vorsatzes ein. Erste Voraussetzung für die Anwendbarkeit des § 14 OWiG wegen Beteiligung an der Ordnungswidrigkeit eines anderen ist somit, daß dieser andere vorsätzlich gehandelt hat. Dies ist seit einer Grundsatzentscheidung des BGH aus dem Jahre 1982 auch für diesen Rechtsbereich geklärt (BGH St NJW 1983, 22 72). Ferner ist zur Anwendbarkeit des § 14 OWiG vorsätzliches Handeln auch auf der Seite des Sich-Beteiligenden erforderlich.

4. Strafrechtliche Sanktionen bei Ladungssicherungsmängeln

Kommt es infolge von Ladungssicherungsverstößen zu Personenschäden, greifen die Sanktionen des Strafrechts ein.

Wird etwa durch herabfallende Ladung eine Person verletzt, führt dies regelmäßig zu einer Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung. Diese kann nach § 229 des Strafgesetzbuches (StGB) mit Geldstrafe oder mit einer Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren geahndet werden. Obschon Körperverletzungsdelikte Antragsdelikte sind,

bejaht die Staatsanwaltschaft bei Körperverletzungen im Straßenverkehr regelmäßig das für die Strafverfolgung erforderliche öffentliche Interesse.

Hat der Ladungssicherungsverstoß gar den Tod einer Person zur Folge, führt dies zu einer Anklage wegen fahrlässiger Tötung. Der Verantwortliche kann gemäß § 222 StGB zu einer Geldstrafe oder einer Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren verurteilt werden.

Zu denken ist schließlich an den Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315 b StGB. Fallen aufgrund mangelhafter Ladungssicherung Ladungsteile auf die Fahrbahn und bilden dort ein die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigendes Hindernis, ist der Fahrer, soweit er den Ladungsverlust bemerkt, zur sofortigen Beseitigung des Hindernisses verpflichtet. Allerdings muß eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert eingetreten sein. Da der Fahrer wegen seines rechtswidrigen Vorverhaltens eine Garantenstellung inne hat, kommt eine Tatbegehung durch Unterlassen in Betracht. Auch hier kann eine Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren oder eine Geldstrafe verhängt werden.

Wird die Gefahr - bei ansonsten vorsätzlichem Handeln - fahrlässig verursacht, kann der Täter mit Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder mit Geldstrafe bestraft werden. Wer fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht, muß eine Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren oder Geldstrafe gegenwärtigen. Ein Absehen von Strafe bei tätiger Reue im Sinne des § 315 Abs. 6 StGB ist möglich. Zu den vorbezeichneten strafrechtlichen Sanktionen kommt ferner die Eintragung von 5 Punkten im Verkehrszentralregister.

Tipps für die Praxis:

- a) Treffen Sie in Speditions- und Frachtverträgen eindeutige Regelungen, wer die beförderungssichere Verladung durchzuführen hat.
- b) Schulen Sie Ihre Mitarbeiter über die technischen Grundlagen der Ladungssicherung.
- c) Soweit Sie für die Herstellung der beförderungssicheren Verladung verantwortlich sind, trifft Sie auch die Pflicht zur Stellung von Ladungssicherungshilfsmitteln (Gurte etc.). Sorgen Sie für die Vorhaltung von technisch geeigneten Ladungssicherungshilfsmitteln in ausreichender Zahl.
- d) Soweit die Pflicht zur beförderungssicheren Verladung bei Ihrem Unternehmen liegt, sollten Sie diesen Punkt in Ihre etwaig vorhandene Qualitäts-Management-Systeme implementieren.

- e) Führen Sie regelmäßig Kontrollen über die Ladungssicherungstätigkeit der hiermit beauftragten Mitarbeiter durch. Dokumentieren Sie dies in geeigneter Form.
- f) Im Rahmen der Dokumentation können – auch digitale – Fotos angefertigt werden, die in bestimmten zeitlichen Abständen abgespeichert und mit dem Speichermedium aufbewahrt werden.
- g) Soweit die beförderungssichere Verladung grundsätzlich vertraglich auf den Frachtführer oder auf den Käufer übertragen ist, kontrollieren Sie gleichwohl im Rahmen einer regelmäßig stattfindenden Sichtkontrolle das Vorhandensein der beförderungssicheren Verladung. Ergreifen Sie geeignete Maßnahmen, um zu verhindern, dass Fahrzeuge ohne ausreichende Ladungssicherung das Betriebsgelände verlassen. Problematisieren Sie diesen Punkt bei den Vertragsverhandlungen mit Ihren Kunden.
- h) Erstellen Sie eine „Ladungssicherungs-Jahresbilanz“. Erschließen Sie sich insoweit Optimierungspotentiale.

Kommt es zu Bußgeldverfahren wegen Ladungssicherungsverstößen, und können Sie die oben unter a) – g) dargestellten Abläufe ganz oder teilweise dem Gericht vorlegen, wird jedenfalls für den verantwortlichen Mitarbeiter eine Verfahrenseinstellung in Betracht kommen. Den unmittelbar mit der Ausführung der Ladungssicherung betrauten Mitarbeiter, der im fraglichen Falle den Fehler gemacht hat, hat hier durchweg schlechtere Aussichten. Allerdings wird insoweit auf die nach diesseitiger Rechtsansicht nur sehr eingeschränkte Verantwortung des Verladers verwiesen.

Rechtsanwalt

Detlef Neufang

Postfach 16 01 08, 53060 Bonn,

Tel.: 0228-9253534, Fax: 0228-250835,

E-Mail: RA.Neufang@gmx.de