

---

**Datum:** 07.01.2008  
**Gericht:** Oberlandesgericht Düsseldorf  
**Spruchkörper:** 3. Senat für Straf, - und Bußgeldsachen  
**Entscheidungsart:** Beschluss  
**Aktenzeichen:** IV-2 Ss (OWi) 50/07 - (OWi) 79/07 III  
**ECLI:** ECLI:DE:OLGD:2008:0107.IV2SS.OWI50.07OWI.00

---

**Leitsätze:**

Leitsatz

GGVSE § 2 Nr. 4 Satz 2, § 9 Abs. 12 Nr. 7, § 10 Nr. 16 lit. e

1. Der Halter und der Beförderer erfüllen ihre Verpflichtung aus § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE, im Straßenverkehr dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugführer über die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung verfügt, wenn sie die im Einzelfall benötigten Sicherungsmittel in ausreichender Anzahl an einem Standort, von dem der Fahrzeugführer seine Fahrt antritt, lagermäßig vorrätig halten und sich der Fahrzeugführer ihrer ohne Schwierigkeiten bedienen kann. Eine Verantwortlichkeit des Halters und des Beförderers für die tatsächliche Benutzung der bereitgestellten Sicherungsmittel besteht im Rahmen des § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE nicht.

2. Die Regelung des § 2 Nr. 4 Satz 2 GGVSE, wonach Verlader auch das Unternehmen ist, das als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert, bezieht sich auf die Besitzlage vor der Verladung. Der Beförderer, der das gefährliche Gut nach der Verladung als unmittelbarer Besitzer selbst befördert, ist nicht aus diesem Grund auch Verlader.

OLG Düsseldorf, 3. Senat für Bußgeldsachen

**Tenor:**

Der mitunterzeichnende Einzelrichter überträgt die Sache dem Senat in der Besetzung mit drei Richtern.

Das angefochtene Urteil wird mit den Feststellungen aufgehoben.

Ausgenommen sind die Feststellungen zum äußeren Tatbestand, die aufrechterhalten bleiben; insoweit wird die weitergehende Rechtsbeschwerde als unbegründet verworfen.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Rechtsbeschwerde, an das Amtsgericht zurückverwiesen.

---

**Gründe:**

1

**I.**

2

Das Amtsgericht hat den Betroffenen "wegen fahrlässigen Unterlassens der Zurverfügungstellung von Ladungssicherungsmitteln als Beförderer von Gefahrgut" (§§ 9 Abs. 12 Nr. 7, 10 Nr. 16 lit. e GGVSE) zu einer Geldbuße von 750 Euro verurteilt. Hiergegen wendet sich der Betroffene mit der Rechtsbeschwerde, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

3

**II.**

4

Der mitunterzeichnende Einzelrichter überträgt die Sache gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Senat in der Besetzung mit drei Richtern, da es geboten ist, das angefochtene Urteil zur Fortbildung des Rechts nachzuprüfen. Es bedarf vorliegend der grundsätzlichen Klärung, in welchem Umfang der Halter und Beförderer nach § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE für die Ladungssicherung verantwortlich ist.

5

**III.**

6

Die Rechtsbeschwerde hat (vorläufigen) Erfolg, weil die tatrichterlichen Feststellungen den Schuldspruch "wegen fahrlässigen Unterlassens der Zurverfügungstellung von Ladungssicherungsmitteln als Beförderer von Gefahrgut" nicht tragen.

7

Das Amtsgericht hat hierzu folgende Feststellungen getroffen:

8

"Der Zeuge K. befuhr am 22.02.2005 gegen 9.15 Uhr in L. die BAB A 3 in Fahrtrichtung Köln als Führer des Lkw mit Anhänger mit dem amtlichen Kennzeichen ..... bzw. .... Auf der Ladefläche befand sich ein 1.000 Liter ICB, der mit 1.000 kg eines Beizmittels gefüllt war. Bei diesem Stoff handelt es sich um ein Gefahrgut der Klasse 9, III, UN Nr. 3082. Den

9

ICB hatte der Zeuge K. dergestalt verladen, dass dieser gegen die Stirnwand des stählernen Ladecontainers gesetzt und durch eine Querstange gegen ein Verrutschen nach hinten gesichert wurde. Gegen das Verrutschen zur Seite war das Behältnis nicht gesichert. Im Fahrzeug befanden sich keinerlei geeignete Sicherungsmittel, mit denen der Zeuge K. in der Lage gewesen wäre, das Verrutschen der Ladung zur Seite zu verhindern, insbesondere fehlte es im Fahrzeug an Leerpaletten, mit denen ein formschlüssiges Verstauen der Ladung möglich gewesen wäre. Eine Sicherung des ICB gegen das Verrutschen zur Seite wäre mit anderen Sicherungsmitteln wie etwa Gurte oder Klemmstangen nicht möglich gewesen, da sich im Stahlbehälter keinerlei Anschlagpunkte hierfür befanden. Der Betroffene ist Geschäftsführer der Firma K. GmbH in D., der Halterin des Lkw, als deren Angestellter der Zeuge K. den fraglichen Lkw führte."

1. Diese tatrichterlichen Feststellungen tragen den Schuldspruch nicht. Nach § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE (Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn) haben der Halter und der Beförderer im Straßenverkehr dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugführer über die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung nach Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR verfügt. Ein fahrlässiger oder vorsätzlicher Verstoß gegen dieses Gebot stellt eine Ordnungswidrigkeit nach § 10 Nr. 16 lit. e GGVSE dar. Dass sich der Betroffene ordnungswidrig im Sinne dieser Vorschriften verhalten hat, lässt sich den tatrichterlichen Feststellungen indes nicht entnehmen. 10

Zwar hat das Amtsgericht rechtsfehlerfrei festgestellt, dass der ICB (Intermediate Bulk Container) mit dem transportierten Gefahrgut nicht gegen seitliches Verrutschen gesichert war und sich auch keine geeigneten Sicherungsmittel (z.B. Leerpaletten) an Bord des Fahrzeugs befanden. Entgegen der Auffassung des Amtsgerichts können diese Mängel jedoch nicht dem Betroffenen in seiner Eigenschaft als Geschäftsführer des Transportunternehmens, das Fahrzeughalter und Beförderer war, angelastet werden. Der Halter und der Beförderer haben nach § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE im Straßenverkehr lediglich dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugführer über die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung nach Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR verfügt. Damit reicht die Verantwortlichkeit des Halters und des Beförderers nicht so weit wie diejenige des Verladers und des Fahrzeugführers, die gemäß § 9 Abs. 13 GGVSE im Straßenverkehr die Vorschriften über die Beladung und die Handhabung nach Kapitel 7.5 ADR zu beachten haben. Diese von § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE abweichende Formulierung macht deutlich, dass die Verantwortlichkeit des Halters und des Beförderers für die Durchführung der Ladungssicherung begrenzt ist. Während der Verloader und der Fahrzeugführer die volle Verantwortung für die Beachtung der Vorschriften über die Be- und Entladung und die Handhabung gefährlicher Güter nach Kapitel 7.5 ADR tragen, erschöpft sich die Verantwortlichkeit des Halters und des Beförderers für die Ladungssicherung darin, dem Fahrzeugführer die zur Durchführung der Ladungssicherung erforderliche Ausrüstung zur Verfügung zu stellen. Ein Verstoß gegen das Gebot des § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE liegt mithin nur dann vor, wenn der Halter bzw. der Beförderer dem Fahrzeugführer die im Einzelfall zur Ladungssicherung erforderlichen Ausrüstungsgegenstände nicht zur Verfügung stellt. Hat hingegen der Halter bzw. der Beförderer dafür gesorgt, dass dem Fahrzeugführer die im Einzelfall erforderlichen Sicherungsmittel zur Verfügung stehen, scheidet im Rahmen des § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE eine weitergehende Verantwortlichkeit des Halters und des Beförderers aus. Die tatsächliche Benutzung der zur Verfügung gestellten Sicherungsmittel ist, wie sich aus § 9 Abs. 13 GGVSE ergibt, allein Sache des Verladers und des Fahrzeugführers. Diesbezüglich obliegt dem Halter und dem Beförderer auch keine Kontroll- und Überwachungspflicht (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 26. Mai 2005, 1 Ss OWi 98/05, Quelle: juris; zum Teil abgedruckt in: VRR 2005, 356). 11

Diese Auslegung des § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE wird dadurch bestätigt, dass die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn hinsichtlich des Beförderers auch solche Gebote kennt, die dessen eigene Verantwortlichkeit dafür begründen, dass der Fahrzeugführer bestimmte Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände erhält und bei der Beförderung mitführt. So hat der Beförderer nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 lit. f GGVSE im Straßenverkehr dafür sorgen, dass die dort näher bezeichneten Begleitpapiere und die Ausrüstung nach Abschnitt 8.1.5 lit. c ADR - hierbei handelt es sich um die nach den schriftlichen Weisungen im Einzelfall für zusätzliche und/oder besondere Maßnahmen erforderliche Sicherheitsausrüstung - dem Fahrzeugführer vor Beförderungsbeginn übergeben werden. In Abstufung dazu verlangt die im vorliegenden Fall maßgebliche Regelung des § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE von dem Halter und dem Beförderer lediglich, dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrzeugführer über die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung nach Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR (z.B. Befestigungsgurte, Schiebewände, verstellbare Halterungen, Stauhölzer zum Auffüllen von Hohlräumen) verfügt. Dementsprechend bestimmt auch Nr. 9.11 der GGVSE-Durchführungsrichtlinien, dass der Halter und der Beförderer nach § 9 Abs. 12 Nr. 7 GGVSE (lediglich) für die Bereitstellung der Mittel zur Ladungssicherung zu sorgen haben.

Für die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zur Durchführung der Ladungssicherung reicht es aus, dass dem Fahrzeugführer die hierfür benötigten Ausrüstungsgegenstände zur Verfügung stehen und er von diesen ohne Schwierigkeiten - in eigener Verantwortung - Gebrauch machen kann (vgl. OLG Hamm a.a.O., zur Ausrüstung mit Warntafeln: OLG Zweibrücken NZV 1989, 203; BayObLG NZV 2000, 509). Dies ist nicht nur dann der Fall, wenn sich die im Einzelfall benötigten Sicherungsmittel bei Fahrtantritt griffbereit im Fahrzeug befinden. Vielmehr stehen die zur Ladungssicherung erforderlichen Ausrüstungsgegenstände dem Fahrzeugführer auch dann - zur eigenverantwortlichen Benutzung - zur Verfügung, wenn der Halter bzw. der Beförderer solche Sicherungsmittel in ausreichender Anzahl an einem Standort, von dem aus der Fahrzeugführer seine Fahrt antritt, lagermäßig vorrätig hält und sich der Fahrzeugführer ihrer ohne Schwierigkeiten bedienen kann (vgl. OLG Hamm a.a.O.).

Das angefochtene Urteil beschränkt sich auf die Feststellung, dass das Gefahrgut bei dem Transport nicht gegen seitliches Verrutschen gesichert war und sich auch keine geeigneten Sicherungsmittel wie Leerpaletten an Bord des Fahrzeugs befanden. Allein hierauf kann die Verurteilung des Betroffenen aus den dargelegten Gründen indes nicht gestützt werden. Der Tatrichter hat keine Feststellungen dazu getroffen, ob die erforderlichen Sicherungsmittel auf dem Betriebsgelände lagermäßig zur Verfügung standen und der Fahrzeugführer sich ihrer unschwer hätte bedienen können. Nur wenn dies nicht der Fall gewesen sein sollte, könnte dem Betroffenen eine Ordnungswidrigkeit nach § 10 Nr. 16 lit. e GGVSE angelastet werden.

2. Auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen ist daher das amtsgerichtliche Urteil mit den Feststellungen aufzuheben (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 353 StPO). Die eingangs zitierten Feststellungen zum äußeren Tatbestand sind rechtsfehlerfrei getroffen worden und können bestehen bleiben (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 349 Abs. 2 StPO). Zur Beurteilung des Tatvorwurfs bedarf es jedoch ergänzender Feststellungen zur Frage der Bereitstellung der erforderlichen Sicherungsmittel auf dem Betriebsgelände und deren Verfügbarkeit für den Fahrzeugführer.

Ein Anlass, die Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurückzuverweisen, besteht nicht.

**IV.**

Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

1. Das Amtsgericht hat bisher keine Feststellungen dazu getroffen, durch wen das Gefahrgut auf den Lkw verladen worden ist. Dies wird zur Vervollständigung des tatrelevanten Sachverhaltes nachzuholen sein. Sollte die Verladung durch das Unternehmen des Betroffenen erfolgt sein, käme in dessen Person auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 10 Nr. 17 i.V.m. § 9 Abs. 13 GGVSE in Betracht. Den Urteilsgründen ist allerdings bei der Wiedergabe der Bekundungen des Fahrzeugführers K. zu entnehmen, dass das Gefahrgut in D., also nicht am Standort des Unternehmens des Betroffenen, verladen wurde. Sollte die Verladung in D. durch ein Drittunternehmen vorgenommen worden sein, wäre dieses und nicht das Unternehmen des Betroffenen der Verlader, der nach § 10 Nr. 17 i.V.m. § 9 Abs. 13 GGVSE ordnungswidrig gehandelt hat. Sofern der in dem Unternehmen des Betroffenen angestellte Fahrzeugführer bei der Verladung durch den Drittunternehmer mitgewirkt haben sollte, würde hierdurch das Unternehmen des Betroffenen nicht zu einem (zweiten) Verlader.

19

2. Durch den Umstand, dass das Unternehmen des Betroffenen das Gefahrgut nach dem Verladen als unmittelbarer Besitzer selbst befördert hat, kann dessen Eigenschaft als Verlader nicht begründet worden sein. Der Senat teilt insoweit nicht die Auffassung, die das OLG Hamm in dem bereits angeführten Beschluss vom 26. Mai 2005 (die dortige Aufhebungsentscheidung nicht tragend) zu § 2 Nr. 4 Satz 2 GGVSE geäußert hat. Nach dieser missverständlich formulierten Vorschrift ist Verlader im Sinne dieser Verordnung auch das Unternehmen, das als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert. Das Merkmal des unmittelbaren Besitzes knüpft bei der ersten Alternative (Übergabe zur Beförderung) eindeutig an die Besitzlage vor dem Verladen an. Es ist schon nach dem Sinnzusammenhang nicht plausibel, davon abweichend bei der zweiten Alternative (Selbst-Beförderung) allein oder auch auf die Besitzlage nach dem Verladen abzustellen. Die maßgebliche Besitzlage kann innerhalb derselben Vorschrift nur einheitlich beurteilt werden.

20

Durch § 2 Nr. 4 Satz 2 GGVSE sollen die Fälle erfasst werden, in denen das Unternehmen, das vor der Verladung den unmittelbaren Besitz innehatte, die eigentlich ihm selbst obliegende Verladung durch einen Dritten ausführen lässt. Durch die Einschaltung eines Dritten soll die Verantwortlichkeit als Verlader nicht abgewälzt werden können. Eine entsprechende Regelung enthält § 2 Nr. 5 Satz 2 GGVSE für den Verpacker, der gefährliche Güter von einem Dritten verpacken lässt.

21

Die auf die Besitzlage nach dem Verladen abstellende Auffassung des OLG Hamm führt zu dem unverständlichen Ergebnis, dass der Beförderer als unmittelbarer Besitzer des selbst beförderten Gefahrgutes regelmäßig zugleich auch (zweiter) Verlader wäre. Dies lässt sich mit der Abgrenzung der unterschiedlichen Verantwortungsbereiche von Verlader und Beförderer, die das ausgewogene und ineinander greifende Regelungswerk der GGVSE vorsieht, nicht in Einklang bringen. Insbesondere ist nicht ersichtlich, wie der Beförderer als zugleich (zweiter) Verlader in der Lage sein soll, den umfassenden Pflichtenkatalog des § 9 Abs. 4 GGVSE zu erfüllen.

22

Für die Auslegung, dass nur das Unternehmen, das vor der Verladung den unmittelbaren Besitz an dem Gefahrgut innehatte, durch § 2 Nr. 4 Satz 2 GGVSE dem Verlader gleichgestellt wird, spricht auch die Begründung des Bundesrates bei der Beschlussfassung über die Zustimmung zu der Verordnung (Bundesrat-Drucksache 846/01 vom 30. November 2001). Dort heißt es zu der Endfassung des § 2 Nr. 4 Satz 2 GGVSE, die gegenüber dem ursprünglichen Entwurf durch den Einschub "als unmittelbarer Besitzer" geändert wurde, ausdrücklich, es gäbe ohne die Änderung "für denselben Beförderungsvorgang zwei Verlader, was nicht gewollt ist". Dass die beschlossene Fassung missverständlich ist, ändert

23

nichts daran, dass der bei der Beschlussfassung über die Zustimmung (§ 80 Abs. 2 GG) geäußerte Wille des Bundesrates bei der Auslegung der Vorschrift wesentlich zu berücksichtigen ist.

---

