

66.44

Rechtliche Prüfung zur Verantwortung bei der Verladung von Klärschlamm
Auftrag aus dem AUKB in Zusammenhang mit der Vorlage zur Installation einer Waage auf der HKA

In diesem Zusammenhang sind 2 Haftungsebenen zu unterscheiden:

Ebene 1 betrifft die sog. Außenhaftung. D.h. die straf- und bußgeldrechtliche Haftung, wenn eine Überladung des Lkws erfolgt und, wenn ggfls aufgrund dessen ein Verkehrsunfall mit Personen- oder Sachschaden eintritt.

Ebene 2 betrifft die sog. Rückgriffshaftung. D.h. die Frage, ob sich derjenige, der aufgrund der Außenhaftung auf Zahlung von Schadenersatz in Anspruch genommen wurde, im Innenverhältnis (zum Auftraggeber) ganz oder teilweise aufgrund von „Mitverschulden“ schadlos halten kann (finanzielle Beteiligung).

Zur Außenhaftung:

Wenn ein Fahrzeug aufgrund der Zuladung das individuell zulässige Gesamtgewicht überschreitet, und es dennoch im öffentlichen Straßenraum bewegt wird, dann stellt dies einen Verstoß gegen das Überladungsverbot des § 34 III 3 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) dar.

§ 34 III 3 StVZO lautet:

„Das zulässige Gesamtgewicht ist bei Betrieb des Fahrzeugs und der Fahrzeugkombination einzuhalten.“

Gem. § 69a III Nr.4 StVZO, 24 Straßenverkehrsgesetz (StVG) handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig ein Kfz oder ein Kfz mit Anhänger unter Verstoß gegen § 34 III 3 StVZO in Betrieb nimmt. Der Verstoß ist damit bußgeldbewehrt (max. 2000 €).

Wenn allgemein bei dem Betrieb eines Fahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird, so ist der Halter des Kfz verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen (§ 7 StVG). Dieselbe Haftung trifft parallel den Kfz-Führer, § 18 StVG. Zwar wird die Betriebsgefahr des „gegnerischen“ Fahrzeugs ggfls mit einem gewissen Prozentanteil an der Schadenhöhe berücksichtigt, im Falle der Überladung und dadurch mitverursachten Schadens (z.B. verlängerter Bremsweg) wird dieser Prozentanteil aber bis auf Null zurückgedrängt.

Diese Haftung trifft ausschließlich diejenigen Personen, die in den Normen genannt sind, also Halter und Führer bzw. derjenige, der „in Betrieb nimmt“.

In Zusammenhang mit dem bußgeldbewehrten Überladungsverbot des § 34 III 3 StVZO ist abgesichert, dass die entsprechende Überprüfungspflicht uneingeschränkt für den Fahrzeugführer gilt, der diese Eigenschaft im Zeitpunkt der Beladung des Fahrzeugs hat, also derjenige, der als erster mit dem neu beladenen Fahrzeug losfährt.

Lediglich dann, wenn er eine Ladung übernimmt (z.B. Fahrerwechsel oder bereits vom Verlader vorbeladenes Kfz) muss er das Gewicht der Ladung nicht selbständig ermitteln, sondern darf sich grundsätzlich auf die Gewichtsangaben des Beladers verlassen (so schon Bayerisches Oberstes Landesgericht, B.v.16.3.1973, RReg 5 ST 649/72 OWi, Rdz. 5).

Vorliegend belädt der Kfz-Führer sein Kfz jedoch selbst.

Ein Mitverschulden ist nur im Falle eines Schadenseintritts gesetzlich zu prüfen, § 9 StVG. Als Personen, denen theoretisch ein Mitverschulden angelastet werden kann, kommen aber nicht z.B. der Belader oder andere Personen aus „dem Hintergrund“ in Betracht, sondern ausschließlich die Verletzten selbst, § 9 StVG.

Wenn ein Fahrzeugführer mit einem überladenen Fahrzeug auf der Straße angehalten wird und er nicht glaubhaft machen kann, dass das zugelassene Gesamtgewicht eingehalten ist, ist er gem. § 31c StVZO verpflichtet, nach Weisung (der Polizei) auf eine Waage oder einen Achslastmesser zu fahren. Die Kosten der Wägung fallen (bei negativem Ergebnis) dem Halter zur Last. Die Polizei kann dann verlangen, dass der Fahrzeugführer eine der Überlastung entsprechende Um- oder Entladung vornimmt, dessen Kosten wiederum der Halter zu tragen hat, § 31c StVZO.

D.h. der Führer ist bei dem Beladungsvorgang vollständig auf sich selbst und seine Erfahrung / Einschätzung gestellt. Bei der ersten Berührung des von ihm dann geführten Kfz mit öffentlicher Verkehrsfläche gelten die o.g. Normen. Er muss Überlegungen über das Gewicht der Ladung anstellen.

Im Zusammenhang mit einem überladenen Holztransport ist vom OLG Karlsruhe mit Urteil v. 3.7.1969 – 1 Ss 67/69 – entschieden worden, dass ein erfahrener Holzlastfahrer verpflichtet ist, sich mit der Tatsache vertraut zu machen, dass das Gewicht von Holz entscheidend durch den Feuchtigkeitsgehalt beeinflusst wird. Er ist ferner verpflichtet, sich im Einzelfall über den Feuchtigkeitsgehalt des Holzes selbst zu vergewissern, zumindest sich zu erkundigen. Dieser Grundsatz ist verallgemeinerbar, damit auch auf das spezifisch evtl. schwierig festzustellende Gewicht von Klärschlamm zu übertragen.

Es gibt auch keinen „Streckenbonus“ etwa in der Art, dass er zunächst einmal aufladen und dann zur nächstgelegenen Waage fahren darf, um dann die Überladung ggfls noch zu korrigieren.

Wenn er die Ladung jedoch – mangels Waage – nicht gewogen hat, dann ist ein pauschaler Toleranzabzug von 5 % des ermittelten Bruttomessergebnisses zu seinen Gunsten zu berücksichtigen (OLG Stuttgart, Beschluss v.19.7.2011, 1 Ss 156/11, Rdz. 12,20). Bei einer zulässigen Nutzlast von z.B. 5 t dürfte er sich also um 250 kg „verschätzen“.

Sollte der Fahrzeugführer die (geeichte) Waage bei AWM benutzen können, wäre alternativ ein Toleranzabzug i.H.v. individuell für jene Waage ermittelte Verkehrsfehlergrenze in Abzug zu bringen (wird nach § 33 III, IV Eichordnung gebildet). Durchschnittlich beträgt diese zwischen 1,8 und 2,7 % (OLG Stuttgart, aaO, Rdz. 14,20).

Zwischenergebnis:

Die Stadt ist nicht in der sog. Außenhaftung.

Zur Rückgriffshaftung:

Die Stadt hat mit dem Unternehmen, welches den Klärschlamm abfährt, einen Vertrag abgeschlossen, der auf der Verdingungsordnung für Leistungen, Teil B (VOL/B) basiert.

Gemäß den vereinbarten Vertragsbedingungen gilt ergänzend das BGB.

Einschlägig sind hier die §§ 241 II, 242 BGB.

Demnach kann das „Schuldverhältnis nach seinem Inhalt jeden Teil zur Rücksicht auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des anderen Teils verpflichten“.

Beide Parteien haben sich bei Abwicklung des Schuldverhältnisses so zu verhalten, dass die Person, das Eigentum und die sonstigen Rechtsgüter des jeweils anderen nicht verletzt werden.

Die Hauptpflichten aus dem gegenseitigen Vertrag werden daher durch Nebenpflichten ergänzt. Diese sind im Gesetz nicht explizit genannt, sondern ergeben sich aus der Natur der Sache und flankieren die Leistungspflichten. Sie sorgen dafür, dass keiner der Vertragspartner geschädigt wird. Jeder hat Rücksicht auf die berechtigten Interessen des anderen zu nehmen und den anderen ggfls bei der Erbringung seiner Leistung zu unterstützen.

Diese Nebenpflicht gilt umso mehr, als die Vorkehrungsmöglichkeiten zum Schutz o.g. Interessen in der Sphäre bzw. im Einwirkungsbereich lediglich einer der Vertragsparteien liegen.

So liegt es hier:

Die Gefahr der Überladung kann selbst von einem erfahrenen Klärschlammtransportfahrer nicht sicher ausgeschlossen werden, weil das spezifische Gewicht des Klärschlammes schwankt und es objektiv nicht optisch erkennbar ist, wieviel Gewicht die Flüssigkeit hat.

Der Fahrer als Belader und Fahrzeugführer kann sich selbst nicht dadurch helfen, dass er Füllstandsanzeiger im Lkw benutzt, da diese eben nicht aussagekräftig sind. Er kann auch keine Messgeräte am Fahrzeug selbst nutzen, weil auch diese anerkanntermaßen nicht hinreichend genau und nicht geeicht sind. Er kann auch nicht bei evtl. Überladung das „Zuviel“ mal eben wieder entladen, weil Klärschlamm nirgendwo zwischenzulagern ist.

Er ist damit quasi gezwungen, „blind“ zu beladen und zu fahren oder jede Fahrt mit deutlicher Unterladung durchzuführen.

Die Entstehung von Mehrkosten durch die dadurch bedingten zusätzlichen Fahrten liegt auf der Hand. Gleiches gilt für die Haftungsgefahren für Halter und Fahrer (s.o.). Zu berücksichtigen ist auch, dass der Fahrzeugführer die Verantwortung für die Ladungsmenge eigentlich nur zufällig hat, weil die Stadt sie vertraglich auf das Unternehmen, für das er abfährt, „mit einem Federstrich“ überbürdet hat. Würde die Stadt selbst „den Beladungsknopf drücken“ (was vertraglich ebenso möglich wäre), läge ein Großteil der Verantwortung bei ihr.

Wenngleich ein solcher Fall gerichtlich noch nicht entschieden wurde, ist vor diesem Hintergrund davon auszugehen, dass die Stadt aus dem Vertrag mit dem Entsorgungsunternehmen gem. § 241 II BGB die Nebenpflicht trifft, ihren Teil zur Vermeidung der Risiken des Fahrers beizutragen. Dieser Beitrag besteht hier – mangels anderer Varianten - in der Zurverfügungstellung einer geeichten Waage, bevor das Fahrzeug in den öffentlichen Straßenraum gelangt.

Es ist somit von einer Rückgriffshaftung zum Nachteil der Stadt auszugehen.

Gez.

Lürbke