

# Die Pflichten des Tankwagenfahrers

Der Tankwagenfahrer ist in erster Linie dafür ausgebildet, wassergefährdende Stoffe von A nach B zu bringen. Zu seinen Aufgaben gehört aber ebenso die Befüllung von Verbrauchertankanlagen. Dafür ist er aber nur in geringem Maße geschult, woraus sich in der Praxis zuweilen Probleme ergeben können. Um hier gegenzusteuern, empfiehlt sich die unternehmensinterne Weiterbildung mit jährlicher Auffrischung der Fahrerpflichten.

## **Nicht für alles zuständig**

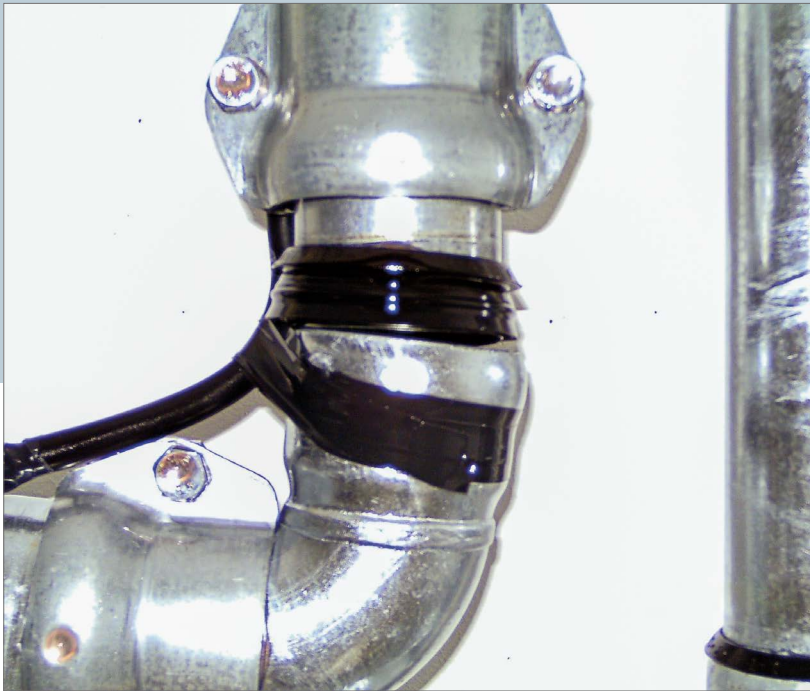
Aufgrund des weit verbreiteten Irrtums, der Fahrer sei – ohne Wenn und Aber – auch der Fachmann auf dem Gebiet der Heizölverbraucheranlage, landen fast alle einschlägigen Schadensfälle vor Gericht. Die Rechtsprechung weist dem Fahrer seit Jahrzehnten Pflichten und Verantwortung zu. Diese zu beachten, ist seine Aufgabe und ist eigentlich nicht besonders aufwändig. Gleichwohl ist der Fahrer nicht für alles zuständig. Gewisse Mängel der Anlage und Gefahren muss oder kann er nicht erkennen. Denn der Fahrer ist kein Fachbetrieb oder Sachverständiger. Dies wird auch in aktuellen Urteilen zum Ausdruck gebracht.

## **Das ist zu beachten**

Einige grundlegende Dinge sind jedoch zu beachten. Seit 1983 – also seit fast 40 Jahren – hat die höchstrichterliche Rechtsprechung die Aufgaben des Fahrers bei der Befüllung definiert. Geändert hat sich daran nicht viel. Diese alten Pflichten werden immer nur neu beschrieben. Das gilt auch für die aktuelle Regelung in der TRwS 791 Teil 1 mit ihrem Anhang C. Aber leider werden diese Pflichten häufig immer noch nicht eingehalten. Das führt zu Schäden, zu Kosten für den Betrieb, zu Strafen und Bußgeldern gegen die Fahrer persönlich – und: zur Diskreditierung des Systems Ölheizung. Unnötigerweise.

Lassen Sie uns aus dieser rechtlichen Sicht einen Blick auf die Pflichten werfen:

1. Vor der Befüllung ist das Fassungsvermögen der Tanks für die bestellte Menge zu prüfen. Man muss in den Tankraum. Da alte Anlagen nicht mehr transluzent sind, ist die Verwendung einer starken Halogenlampe von Vorteil. So kann ermittelt werden, wie viel Öl in die Tanks geht. Auf Tankuhren darf – und muss – man sich zwar verlassen. Aber bei Batterietankanlagen ist die Aussagekraft gering. Deshalb muss man den Füllstand in allen Batterietanks prüfen. Bei allen Anlagen ist das Befüllen gegen den Grenzwertgeber absolut unzulässig.
2. Der Fahrer muss die Sicherheitseinrichtungen der Anlage einer Sichtprüfung unterwerfen. Allein deshalb muss er in den Tankraum und kann gleich den Füllstand ermitteln. Es muss ein Grenzwertgeber vorhanden sein. Sofern Tanks nicht doppelwandig sind, muss ein Auffangraum bestehen (nicht bei alten GFK-Tanks). Dieser Auffangraum muss einen entsprechenden Schutzanstrich haben. Bei Erdtanks gehört zur Prüfung auch die Vakuum-Leckanzeige. Die Existenz und möglichst auch der Ausgang des Entlüftungsrohrs sollten beachtet werden. Offensichtliche Defekte müssen gesehen werden.  
Details der Rohrleitungen (selbst LORO-X-Sicherungsschellen), der Aufhängung des Füllstutzens, des Einbaumaßes des Grenzwertgebers oder ob es sich um einen Grenzwertgeber alter oder neuer Bauart handelt, muss man nicht erkennen.  
Diese Pflichten sind einfach und schnell zu erfüllen. Wer anschließt, die Befüllung startet und danach erst in den Tankraum geht (um oft genug dann zu erkennen, dass da gar kein Tank mehr ist), dem ist nicht zu helfen.
3. Während der Befüllung müssen Kontrollgänge vorgenommen werden – mindestens alle fünf Minuten. Bei der heute durchschnittlichen Menge von unter 2.500 Liter kann man nicht so lange warten. Kontrollgänge umfassen den Tankraum, den Schlauch und das



Fahrzeug. Gelangweilt im Fahrerhaus sitzen ist gefährlich und macht auch auf den Kunden keinen positiven Eindruck.

4. Bei der Befüllung von Erdtanks muss am Ende die Befüllgeschwindigkeit und damit der Druck gedrosselt werden.
5. Nach dem Abschluss der Befüllung muss man noch mal in den Keller/ Tankraum gehen und schauen, ob alles gut gegangen ist.

Würden diese fünf Punkte eingehalten, gäbe es die Hälfte aller Ölunfälle wahrscheinlich nicht. Wenn Fahrer in Schulungen immer wieder behaupten, dass sie bei Einhaltung der Regeln bei jeder zweiten Befüllung nach Hause fahren müssten, so dürfte das eine Schutzbehauptung sein. Auch gibt es Möglichkeiten, dem Kunden ohne Risiko zu helfen. Fehlt beispielsweise der Grenzwertgeber und ist ein ausreichend mögliches Volumen für die Lieferung zweifelsfrei erkennbar, kann dem Kunden mit 500 Liter geholfen werden und die weiteren bestellten 3.500 Liter werden dann erst geliefert, wenn die Anlage in Ordnung ist. Kann man den Ausgang der Entlüftung nicht einsehen, weil er eventuell hinter dem Haus ist, so kann man den Kunden bitten, sich dort hinzustellen und ihn zu beobachten (denn diese Beobachtung dient sowieso nur der Schadensminderung).

Viele Verbrauchertankanlagen sind alt. Sie werden nicht besser. Die Materialermüdung tut das ihre. Das fehlende Verständnis der Anlagenbetreiber, dass und in welchem Maße man sich um seine Anlage kümmern muss, kommt erschwerend hinzu.

Erkennt man gravierende Mängel, dann darf man eben nicht befüllen, auch wenn es die Konkurrenz skrupellos tut. Aber ein Kunde mit einem

Ölschaden wird genauso ein verlorener Kunde sein.

Wenn es im Rahmen der Befüllung zu einem Produktaustritt kommt, werden Fahrer und Händler mit Schadenersatzansprüchen konfrontiert. Eine Klage richtet sich – zumindest auch – gegen den KFZ-Haftpflichtversicherer – mit der Folge von Prämienerrhöhungen. Deshalb sollte der Versicherer sofort ins Boot geholt werden, um bestmöglich bei der Feststellung der Schadensursache zu helfen und die Ansprüche abzuwehren. Händler und Fahrer sind finanziell durch die Versicherung abgesichert.

Hat der Fahrer seine Pflichten erfüllt, kann ein Anwalt solche Ansprüche abwehren und Probleme lösen.

Der Fahrer persönlich kann sich zusätzlich mit einem Ordnungswidrigkeiten- oder gar Strafverfahren konfrontiert sehen, das wegen Gewässer- oder Bodenverunreinigung eröffnet wird. Hier steht er alleine. Hier hat er keine finanzielle Rückdeckung durch eine Versicherung. Bußgeld und Geldstrafe treffen ihn.

Hat sich der Fahrer aber an die oben beschriebenen Verpflichtungen gehalten, kann er auch in diesen Verfahren gut und erfolgreich verteidigt werden. Sorgen wir gemeinsam dafür, dass die Probleme beim Kunden nicht durch Fahrer und Energiehandel vergrößert werden.

Tanja Christofzik/Marcus Schäfer



Da hier die Punkte nur angerissen werden konnten, führt Sie dieser QR-Code zu vertiefenden Ausführungen.

[www.schaefer-valerio.de/probleme-bei-ueberfuellschaeden.php](http://www.schaefer-valerio.de/probleme-bei-ueberfuellschaeden.php)