

Königsberger Ladungssicherungskreis e.V.



Verantwortlichkeit im Unternehmen

Fachausschuss Gefahrgut

Königsberger Ladungssicherungskreis e.V.

Heisterbacher Straße 239, 53639 Königswinter
geschaeftsstelle@klsk.de

11-2021



Inhalt

I. Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG).....	2
II. Grundsätze der Rechtsprechung:.....	3
III a). § 130 Abs.1 Satz 1 OWiG – Aufsichtspflicht:	4
III b). § 130 Abs. 1 Satz 2 OWiG besagt:	4
III c). § 130 Abs. 3 OWiG – Aufsichtspflicht - besagt:	4
IV. Organisation des Ablaufes:	5
V. Die Kontrollorganisation:	5
VI. Fazit der Rechtsbetrachtung:	6
VII. Rechtsprechung zur „Aufsichtspflicht“ gem. OWiG:.....	6
VIII a). Verantwortlichkeit in einem Unternehmen:	7
VIII b.) Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut) – RSEB –	8
IX. Aus- und Weiterbildung von Personal:	8
KLSK-Fachausschuss Gefahrgut.....	9
I. Gefahrgutrechtliche Regelungen zur Verantwortung im Bereich der Ladungssicherung..	9
II. Sicherheitspflichten	10
III. Kontrollpflichten ADR (7.5.1.1 – 7.5.1.3 ADR)	14



Quellenangabe: Prof. Dr. Norbert Müller, Gefahrgut Profi 1/2019; zusammengestellt von Manfred Sommer, Frank Rex

Nachfolgend die notwendigen Elemente für den Aufbau einer Ablauf- und Kontrollorganisation zur Verteilung von Pflichten in einem Betrieb (z.B. **Verladerverantwortlichkeit**).

Die **Verantwortlichkeit** in einem Betrieb orientiert sich an verschiedenen Voraussetzungen. Zunächst wird das **verladende Unternehmen (Firmenleitung)** in der Verantwortung gesehen. Besteht die Firmenleitung (Geschäftsführung) oder der Vorstand eines Unternehmens aus **mehreren Personen**, muss, um eine Kollektivverantwortung auszuschließen, bestimmt werden, wer als der **verantwortlicher Unternehmer** oder **Betriebsinhaber** für bestimmte Bereiche im Betrieb zuständig ist. Diese Entscheidung ist in einen **Geschäftsverteilungsplan** aufzunehmen.

I. Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG)

Das OWiG regelt zu **Betriebsverantwortlichkeiten**:

§ 9 OWiG – Handeln für einen Anderen

- 1) *Handelt jemand als Vertreter eines Anderen ist eine Ahndung auf den Vertreter anzuwenden. Dies gilt auch, wenn die Tätigkeit selbst nicht durch ein wirksames Vertragsverhältnis ausgeübt wurde.*

Auch **Betriebs-** und **Abteilungsleiter** eines Unternehmens bedürfen keiner besonderen Beauftragung, weil sie aufgrund ihrer Leitungsstellung gem. § 9 Abs. 2 **Nr. 1** OWiG im Betrieb schon verantwortlich sind.

- 2) *Ist jemand von dem Inhaber eines Betriebes oder einem sonst dazu Befugten*
1. *beauftragt den Betrieb ganz oder zum Teil zu leiten, oder*
 2. *ausdrücklich beauftragt in eigener Verantwortung Aufgaben wahrzunehmen, die dem Inhaber des Betriebes obliegen,*
- und handelt er auf Grund dieses Auftrages, so ist ein Gesetz, nach dem besondere persönliche Merkmale die Möglichkeit der Ahndung begründen, auch auf den Beauftragten anzuwenden, wenn diese Merkmale zwar nicht ihm, aber bei dem Inhaber des Betriebes vorliegen.*

[Sollen jedoch **weitere Mitarbeiter** außerhalb der Betriebs- bzw. Abteilungsleiterenebene gem. § 9 Abs. 2 **Nr. 2** OWiG verantwortlich gemacht werden, bedarf dies einer **besonderen Beauftragung**.]



II. Grundsätze der Rechtsprechung:

„Generell muss die Beauftragung durch ein hierzu vertretungsberechtigtes Organ des Unternehmens erfolgen.“

OLG Bremen, Beschluss vom 20.01.2016, 1SsBs 57/15

„ausdrücklich“ bedeutet

„- unter hinreichender Unterrichtung über Art und Umfang der zu erfüllenden Pflichten“

BayObLG, Beschluss vom 10.10.1996, 3 ObOWi 103/96

„- der Auftrag muss zweifelsfrei erfolgen und ausreichend konkret sein, damit für den Beauftragten das Ausmaß der von ihm zu erfüllenden Pflichten eindeutig erkennbar ist.“

BGH, Beschluss vom 12.09.2012, 5 StR 363/12, Rn 13

BGH, Urteil vom 07.04.2016, 5StR 322/15, Rn 16

„in eigener Verantwortung“ bedeutet

„dem Betroffenen müssen umfassende Entscheidungskompetenzen zur Wahrnehmung der ihm erteilten Aufgaben eingeräumt werden“

OLG Bremen, Beschluss vom 20.01.2016, 1SsBs 57/15

*„Werden diese Grundsätze bei der Beauftragung **nicht** beachtet, ist die Delegation **unwirksam**“*

OLG Düsseldorf, Beschlüsse vom 15.06.1990 und 22.04.1994;

Bayer. OLG, Beschlüsse vom 21.09.1993 und 10.10.1996

„Die Verantwortung bleibt dann beim verantwortlichen Betriebs-/Abteilungsleiter.

Ist die Delegation aber **wirksam** erfolgt, ist der **Delegierte** - Leiter der Ladearbeit - anstelle des **Verantwortlichen** - Betriebsleiters- ordnungswidrigkeitenrechtlich und auch strafrechtlich verantwortlich.

Die Bestellung ist nicht mitbestimmungspflichtig gem. § 87 Abs. 1 BetrVG (Betriebsverfassungsgesetz). Eine Beteiligung des Betriebsrates bei der Auswahl und Bestellung der beauftragten Person kann aber sinnvoll sein, um unsachgemäße Pflichtenübertragungen zu vermeiden.“

Hierzu muss ein wirksames, jobspezifisches Beauftragungsschreiben mit Benennung der spezifischen Pflichten und Kompetenzen formuliert werden.

Die **Beauftragten** – z.B. Leiter der Ladearbeit - gem. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 OWiG müssen in den einschlägigen Ladungssicherungsvorschriften unterwiesen sein (z.B. Seminar gem. VDI 2700 a).



III a). § 130 Abs.1 Satz 1 OWiG – Aufsichtspflicht:

- (1) Wer als **Inhaber eines Betriebes oder Unternehmens vorsätzlich oder fahrlässig die Aufsichtsmaßnahmen unterlässt**, die erforderlich sind, um in dem Betrieb oder Unternehmen Zuwiderhandlungen gegen Pflichten zu verhindern, die den Inhaber als solchen treffen und deren Verletzung mit Strafe oder Geldbuße bedroht ist, handelt ordnungswidrig, wenn eine solche Zuwiderhandlung begangen wird, die durch gehörige Aufsicht verhindert oder wesentlich erschwert worden wäre.

Das bedeutet:

„Bei dem **Verantwortlichen** (Unternehmer) verbleibt, auch bei wirksamer Delegation seiner Pflichten **die Grundpflicht**, die tatsächliche Erfüllung der delegierten Pflichten durch den **Leiter der Ladearbeit** gem. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 OWiG zu beaufsichtigen.“

Diese Aufsicht muss „**gehörig**“ (angemessen) sein.

III b). § 130 Abs. 1 Satz 2 OWiG besagt:

Zu den **erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen** - des Unternehmers - gehören auch die Bestellung, sogfältige **Auswahl** und **Überwachung** von Aufsichtspersonen.

Jeder **Verantwortliche** ist aus den vorgenannten Gründen gut beraten, wenn er sein sogenanntes **Organisationsverschulden minimiert**.

Das bedeutet, dass er die Verantwortung für die ordnungsgemäße Verladung und Ladungssicherung konsequent wahrnimmt. Dies kann durch Bereitstellung von Verladeanweisungen und gleichzeitiger einschlägiger Schulung des sonstigen Verladepersonals erreicht werden.

Besonders wichtig ist hier deswegen die **regelmäßige Kontrolle (Aufsicht) der verladenden Mitarbeiter**.

III c). § 130 Abs. 3 OWiG – Aufsichtspflicht - besagt:

- (3) Diese Ordnungswidrigkeit kann, wenn die Pflichtverletzung mit
- **Strafe** bedroht ist, mit einer Geldbuße bis zu einer Million Euro geahndet werden
 - **Geldbuße** bedroht ist, bestimmt sich das Höchstmaß der Geldbuße wegen der Aufsichtspflichtverletzung nach dem für die Pflichtverletzung angedrohten Höchstmaß der Geldbuße.

Bei **Gefahrgutladungen** ist diese Pflichtverletzung sogar gem. **§ 328 Abs. 3 Nr. 2 StGB** wie nachfolgend mit Strafe bedroht:



Mit Freiheitsstrafe bis zu **5 Jahren** (bei Vorsatz) oder **3 Jahren** (bei Fahrlässigkeit) oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer unter Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten gefährliche Güter [...] **befördert**, versendet, verpackt, auspackt, **verlädt**, **entlädt**, entgegennimmt oder anderen überlässt und dadurch die Gesundheit eines anderen, Tiere, Pflanzen, Gewässer, die Luft, den Boden oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

Es kommt demnach nicht darauf an, ob jemand oder etwas geschädigt wurde, eine Gefährdung reicht für die Einleitung eines strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens aus. Ordnungswidrigkeitenrechtlich sind alle Pflichtverletzungen mit Geldbuße bedroht.

Somit ist mindestens eine Aufsichtsperson sorgfältig auszuwählen, zu bestellen und zu überwachen. Die Bestellung muss die Pflichten der Aufsichtsperson(en) enthalten.

IV. Organisation des Ablaufes:

Im Rahmen der Delegation von Pflichten ist es unbedingt erforderlich eine **Matrix** über Aufgaben und Pflichten der Mitarbeiter zu erstellen.

Darin sollten die spezifischen **Aufgaben und Pflichten** für die Mitarbeiter beschrieben sein und auch welche Vorschriften er aus den Regelwerken für die Erfüllung der speziellen Pflichten kennen muss. Es ist nicht Aufgabe des Mitarbeiters selbst herauszufinden, was von ihm beachtet werden soll.

Bei Vorschriftenänderungen sind die Arbeitsanweisungen auf Änderungsbedarf hin zu prüfen.

Anhand der Matrix sind die jobspezifischen Vorschriften zu **unterweisen**. Die dazu erforderlichen Schulungsunterlagen sind ebenfalls zu erstellen.

Bei Vorschriftenänderungen sind auch die Schulungsunterlagen auf Änderungsbedarf fortlaufend zu **prüfen**.

V. Die Kontrollorganisation:

Der **§ 130 Abs. 1 Satz 2 OWiG** setzt die **Bestellung einer Person** durch den Unternehmer voraus, die die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften für den Unternehmer beaufsichtigt. Diese „**Aufsichtsperson**“ muss sachkundig sein um beurteilen zu können, ob die von den Mitarbeitern des Unternehmens jobspezifisch zu beachtenden Vorschriften in der Praxis auch tatsächlich eingehalten werden.

Dazu hat die Aufsichtsperson jobspezifische Checklisten zu erstellen. Anhand dieser Checklisten hat sie in einer vom verantwortlichen Unternehmer zu bestimmenden Frequenz



Audits (Systematische und objektive Untersuchung zur Ermittlung des Erfüllungsgrades von vereinbarten Anforderungen) vor Ort durchzuführen und die Ergebnisse schriftlich zu fixieren.

Wenn nötig, sind auch Vorschläge der Aufsichtsperson für die Beseitigung festgestellter Abweichungen und Mängel zu erstellen und dem verantwortlichen Unternehmer zur Kenntnis zu bringen.

VI. Fazit der Rechtsbetrachtung:

es gilt also...

...wenn Verantwortung delegiert wird, ... dann muss kontrolliert werden!

Jegliche Form der Überwachung sollte dokumentiert werden!

Hinsichtlich der Überwachung (Kontrolle) ist nicht die **übliche**, sondern die **erforderliche** Sorgfalt walten zu lassen!

Dies ergibt sich auch aus den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und dazu ergangener Rechtsprechung.

VII. Rechtsprechung zur „Aufsichtspflicht“ gem. OWiG:

Anmerkung § 130 OWiG

„Die Aufsichtspflicht wird erfüllt durch

- Schaffung einer geeigneten Betriebsorganisation durch Aufgabendefinition
- Aufgabenübertragung auf geeignete Personen
- ordnungsgemäße Anleitung des Weisungsempfängers
- angemessene Verlaufskontrolle und
- Überwachung der Delegationsempfänger

„**Alle Schritte** einschließlich der Überwachung **sind zu dokumentieren**, um dem Betroffenen und seinem Verteidiger die Nachweisführung zu erleichtern.“

(Beschluss des OLG Jena vom 02. November 2005 – 1 Ss 242/05)

„Man genügt seiner Überwachungs- und Kontrollfunktion nicht schon dadurch, dass man gelegentlich die Betriebsangehörigen aufsucht und die Betriebsvorgänge beobachtet.“

Umfang und Art der Überwachung hängen von den Umständen des Einzelfalles ab, wobei sämtliche Umstände zu beachten sind.



In der Regel reicht eine wiederholte, planmäßige Überwachung durch unerwartete Sichtkontrollen.“

„Wenn in einem Unternehmen etwa ein halbes Jahr etwas gleichbleibend falsch läuft, besteht die unwiderlegliche Vermutung, dass die Aufsicht nicht ausreicht. (BGH)“

VIII a). Verantwortlichkeit in einem Unternehmen:

Wird die Ladung jedoch durch den Fahrer gesichert, hat der **Leiter der Ladearbeit** trotzdem die ordnungsgemäße Ladungssicherung zu **überprüfen**. Werden hierbei Mängel festgestellt, müssen dem Fahrer **Anweisungen** zur richtigen Ladungs-sicherung gegeben werden.

Das gleiche gilt auch bei der Verwendung unzureichender oder mangelhafter (ablegereifer) Sicherungsmittel durch den Fahrer.

Nach Abschluss der ordnungsgemäßen Verladung sollte diese durch den Verlader **beweissicher dokumentiert** werden. Dies kann anhand von **Fotos** aus verschiedenen Blickrichtungen oder durch Erstellung eines **Verladeprotokolls (Checkliste)** erreicht werden.

PKW (bis zu 7,5 t) überladen, Anhänger (bis zu 2 t) überladen		
Verstoß	Bußgeld	Punkte
> 5 %	10 €	
> 10 %	30€	
> 20 %	95 €	1
> 30 %	235 €	1

LKW überladen, dessen Anhänger (über 2 t) überladen		
Verstoß	Bußgeld	Punkte
2 – 5 %	30 €	
> 5 %	80 €	1
> 10 %	110€	1
> 20 %	190 €	1
> 30 %	380 €	1

Zulassen durch Halter: LKW überladen, dessen Anhänger (über 2 t) überladen		
Verstoß	Bußgeld	Punkte
2 – 5 %	35 €	
> 5 %	140 €	1
> 10 %	235€	1
> 20 %	380 €	1
> 30 %	425 €	1



VIII b.) Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut) – RSEB –

Ergänzend ergibt sich eine Klarstellung zum „**tatsächlichen Verlader**“ und dem „**Leiter der Ladearbeiten**“ aus der **RSEB 2021, Anlage 7 a (Auszug)**:

Der in Nummer 3.6.1 der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführte Begriff „**tatsächlicher Verlader**“ meint den für die Ladungssicherung im Sinne des § 22 Absatz 1 StVO verpflichteten Verlader. Im Falle eines Verstoßes ist das die für das verladende Unternehmen verantwortlich handelnde Person nach § 9 OWiG, die einen Ladungssicherungsverstoß nach den Gefahrgutvorschriften und Tateinheitlich nach der StVO zu verantworten hat. Dies ist in der Regel der Verantwortliche für die Ladearbeiten und nicht der ausführende Gabelstaplerfahrer oder Lagerarbeiter.

Für die Auslegung des Begriffs „**tatsächlicher Verlader**“ ist die Begriffsbestimmung zum Verlader nach § 2 Nummer 3 GGVSEB nicht heranzuziehen. Für den Eintrag von Punkten wird ausschließlich die Verantwortlichkeit nach der StVO berücksichtigt, da nur dann ein Punkteeintrag gewollt ist, wenn eine Verfolgung des Verstoßes auch bei der Beförderung von nicht gefährlichen Gütern zu einem Bußgeld nach der StVO für den Verlader führen würde.

IX. Aus- und Weiterbildung von Personal:

Die **VDI-Rili 2700 Blatt 1**, "Lasi auf Straßenfahrzeugen - Ausbildung und Ausbildungsinhalte" weist auf die Bedeutung der Ladungssicherung für die Sicherheit im Straßenverkehr hin. Hervorgehoben wird die Notwendigkeit einer **Qualifikation** des **verantwortlichen Fahr- und Verladepersonals**.

Gemäß **VDI-Rili 2700 Blatt 5**, "Lasi auf Straßenfahrzeugen – Qualitätsmanagement Systeme" ist eine ordnungsgemäße Ladungssicherung ein wichtiges Qualitätsmerkmal des Gütertransportes.

Bezüglich der Personalschulung wird unter **Punkt 5.4.2** festgestellt:

"Der Unternehmer veranlasst nach Bedarf, mindestens jedoch einmal alle drei Jahre, die regelmäßige Schulung von Personen, die mit Ladungssicherungsaufgaben betraut sind. "

Die Ausbildungsinhalte sind abhängig

- vom Bildungsstand der mit der Ladungssicherung beauftragten Mitarbeiter,
- von der Art der zu sichernden Ladung,



- den angewandten Methoden zu Ladungssicherung usw.

[**Hinweis:** Nach § 4 der Unfallverhütungsvorschrift (DGUV-Vorschrift 1 Grundsätze der Prävention) sind die Unterweisungen mindestens einmal jährlich durchzuführen.]

KLSK-Fachausschuss Gefahrgut

KLSK-Praxishinweise:

1. Es sollte immer im Rahmen einer Meldekette eine schriftliche Bestellung einer verantwortlichen beauftragten Person (gem. § 9 OWiG) vorliegen, die immer aktuell, die Weisungsbefugnis an einer Ladestelle regelt.
2. Jedem Leiter der Ladearbeiten sollten zugänglich sein:
 - Aktuelle Rechtsvorschriften zur Ladungssicherung (VDI 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen mit entsprechenden Blättern)
 - Spezifische DIN-Normen bzw. DIN/EN-Normen
 - Aktuelle Checklisten (Sprache berücksichtigen)
 - Unternehmensspezifische Gefährdungsbeurteilung „Ladungssicherung“
 - Betriebsanweisung Ladungssicherung
 - Organisationsübersicht zu innerbetrieblichen Meldewegen und Verantwortlichkeiten
 - Arbeitsplatzspezifische ausführliche Arbeitsanweisungen (möglichst bebildert, aktuell, produkt- und/oder verpackungsspezifisch; siehe 1.8.3.3 ADR (als Aufgabe für beauftragte Personen)
 - Nachweise für regelmäßig durchzuführende Schulungen (DGUV A1- jährlich) bzw. Unterweisung vor Aufnahme der spezifischen Tätigkeiten (Kapitel 1.3 ADR) Ladungssicherung für alle Beteiligten an der Ladungssicherung, die auf unternehmensspezifische Belange ausgerichtet sind.
3. Verträge mit Spediteuren und Subunternehmern sollten auf spezifische Besonderheiten überprüft werden, inwieweit für Checks an der Ladestelle geeignetes Ladungssicherungsmaterial mitzuführen ist, um Grundvoraussetzungen für eine Beladung zu erfüllen.

I. Gefahrgutrechtliche Regelungen zur Verantwortung im Bereich der Ladungssicherung

Das Gefahrgutrecht kennt sogenannte „Allgemeine Sicherheitspflichten“, die sich seitens der Rechtstexte (GGVSEB)* national (innerstaatlich) und International (ADR) unterscheiden. Auf diese wird in diesem Beitrag näher eingegangen, wobei zusätzlich weitere Querverweise zu Auslegungen oder Ergänzungen beigelegt sind. Zielrichtung dieses Beitrages ist, die Zusammenhänge dieser Sicherheitspflichten zu dem Bereich der Ladungssicherung zu



verdeutlichen und auch zu berücksichtigen, inwieweit eine Bußgeld- oder Verwarnungsgeldandrohung infrage kommt.

Das ADR benennt im Abschnitt 1.4.1 sogenannte „Beteiligte“. Dieser Begriff bedarf jedoch einer Erläuterung, welche Personen als „Beteiligte“ anzusehen sind. Im nationalen Recht, dem § 2 der GGVSEB inkl. dazugehöriger Auslegungen zu finden ist.

Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt

(GGVSEB 26. März 2021 (BGBl. I S. 482))

§ GGVSEB	Beteiligte/-r	Quelle ADR 2021
(17)	Auftraggeber des Absenders	
(18)	Absender	1.4.2.1
(19)	Beförderer	1.4.2.2
(20)	Empfänger	1.4.2.3
(21)	Verlader	1.4.3.1
(22)	Verpacker	1.4.3.2
(23)	Befüller	1.4.3.3
(23a)	Entlader	1.4.3.7
(24)	Betreiber eines Tankcontainers, ortsbeweglichen Tanks, MEGC, SchüttgutContainers oder MEMU	1.4.3.4 Betreiber eines Tankcontainers, ortsbeweglichen Tanks
(25)	Hersteller, Wiederaufarbeiter und Rekonditionierer von Verpackungen, Hersteller u. Wiederaufarbeiter von IBC u. Stellen für Inspektionen u. Prüfungen von IBC	
(28)	Fahrzeugführer	
Aus den Paragraphen 26, 27 u. 29 der GGVSEB können sich für schon genannte Beteiligte weitere Verpflichtungen ergeben.		---

II. Sicherheitspflichten

ADR 2021 -Auszug-

1.4.1.1 Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten. Sie haben jedenfalls die für sie jeweils geltenden Bestimmungen des ADR einzuhalten.



1.4.1.2 Die Beteiligten haben im Fall einer möglichen unmittelbaren Gefahr für die öffentliche Sicherheit unverzüglich die Einsatz- und Sicherheitskräfte zu verständigen und mit den für den Einsatz notwendigen Informationen zu versehen.

Im **nationalen Recht** sind ähnliche Formulierungen vorhanden. Bei innerstaatlichen Beförderungen ist jedoch immer die **GGVSEB** auf der Grundlage des **§ 3 Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG)** heranzuziehen.

§ 4 GGVSEB (Auszug) „Allgemeine Sicherheitspflichten“

- (1) Die an der Beförderung gefährlicher Güter **Beteiligten** haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.
- (2) Bilden die beförderten gefährlichen Güter eine besondere Gefahr für andere, insbesondere soweit gefährliches Gut bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten austritt oder austreten kann, und kann diese nicht rasch beseitigt werden, hat
 1. der **Fahrzeugführer** im Straßenverkehr,
...
die dem Ort des Gefahren Eintritts nächstgelegenen zuständigen Behörden unverzüglich zu benachrichtigen oder benachrichtigen zu lassen und mit den notwendigen Informationen zu versehen oder versehen zu lassen. Im Eisenbahnverkehr hat der Beförderer unverzüglich den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmer zu benachrichtigen.
- (3) Beim Feststellen eines Verstoßes, der die Sicherheit der Beförderung beeinträchtigen könnte, hat
 1. der **Fahrzeugführer** im Straßenverkehr,
...
die Sendung möglichst rasch anzuhalten. Er darf die Beförderung erst fortsetzen, wenn die anzuwendenden Vorschriften erfüllt oder die Anweisungen oder Genehmigungen der zuständigen Behörden erteilt sind.

KLSK- Praxishinweis:

1. Diese Vorschrift ist zwar nicht bußgeldbewährt, wird sehr häufig in Gerichtsverfahren als Pflichtverletzung bezeichnet und wirkt sich bei Missachtung straf- oder ordnungswidrigkeitenverschärfend aus.
2. Weiterhin kann eine Nichterfüllung sich auch bei einer versicherungs- oder haftungsrechtlichen Bewertung eines Sachverhaltes negativ auswirken.

Die Begründung zur GGVSEB (Bundesrats-Drucksache 274/09 vom 27.03.2009 - Auszug) führt zu § 4 „Allgemeine Sicherheitspflichten“ Folgendes aus:



Die an der Beförderung gefährlicher Güter **Beteiligten** haben Schadensfälle zu verhindern. Nach Absatz 2 sind bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten die zuständigen Behörden durch den Fahrzeugführer, den Eisenbahninfrastrukturunternehmer oder den Schiffsführer zu benachrichtigen. Die Nichtbenachrichtigung ist mit einer Ordnungswidrigkeit belegt. Damit kann bei den einzelnen Betroffenen die Benennung dieser Pflicht entfallen (keine Doppelregelung). Nach Absatz 3 haben die jeweils Betroffenen eine Sendung anzuhalten, wenn beim Feststellen eines Verstoßes die Sicherheit der Beförderung beeinträchtigt sein könnte. Die Beförderung darf erst fortgesetzt werden, wenn die Vorschriften erfüllt sind. Eine vergleichbare Regelung enthält Absatz 1.4.2.2.4 ADR/RID. ...

Die innerstaatliche RSEB 2021 erläutert „§ 4 Allgemeine Sicherheitspflichten“ der GGVSEB wie folgt:

- 4.1** Ob und mit welchen Auswirkungen die Sicherheit der Beförderung beeinträchtigt ist, ist unter Berücksichtigung der Kriterien der Gefahrenkategorien nach der Anlage 3 zur GGKontrollV zu prüfen.

Mögliche Verstöße gegen das ADR/ die GGVSEB sind in der **Anlage 3** der **Gefahrgutkontrollverordnung (GGKontrollV)** hinsichtlich ihrer Sicherheitsrelevanz eingestuft. Der jeweiligen Kategorie sind beispielhaft Verstöße zugeordnet.

Werden Verstöße der **Gefahrenkategorie I** zugeordnet sieht die Rechtsvorschrift vor, dass die Weiterfahrt gemäß § 4 (3) GGVSEB untersagt werden kann.

**Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen (GGKontrollV);
hier Auszug „Anlage 3 mit Gefahrenkategorie I-III-Ausführungen“**

Anlage 3
(zu § 3 Abs. 7)

Verstöße

Für die Zwecke dieser Verordnung stellt die folgende, nicht erschöpfende Liste mit drei Gefahrenkategorien (wobei Kategorie I die schwerwiegendste ist) eine Leitlinie dafür dar, was als Verstoß einzustufen ist.

Die Bestimmung der angemessenen Gefahrenkategorie erfolgt unter Berücksichtigung der besonderen Umstände und liegt im Ermessen der vollziehenden Behörde bzw. des vollziehenden Beamten auf der Straße.

Nicht unter den Gefahrenkategorien aufgeführte Mängel werden entsprechend den Beschreibungen der Kategorien eingestuft.

Bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit wird bei der Berichterstattung (**Anlage 5** dieser Verordnung) nur die schwerwiegendste Gefahrenkategorie (wie unter **Nummer 32 der Anlage 1** dieser Verordnung angegeben) angewandt.



C. Gefahrenkategorie III

Wenn der Verstoß gegen die einschlägigen ADR-Bestimmungen mit einer geringen Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt verbunden ist und geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr nicht an der Straße ergriffen werden müssen, sondern zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Betriebsgelände getroffen werden können.

Mängel sind:

1. die Größe der Großzettel (Placards) oder Zettel oder der Buchstaben, Zahlen oder Symbole auf den Großzetteln oder Zetteln entspricht nicht den Vorschriften,
2. weitere Angaben als die in **Gefahrenkategorie I Nr. 16** sind in den Beförderungsunterlagen nicht verfügbar oder
3. die Schulungsbescheinigung befindet sich nicht an Bord des Fahrzeugs, es gibt jedoch Belege dafür, dass der Fahrer sie besitzt.

A. Gefahrenkategorie I

Wenn der Verstoß gegen die einschlägigen ADR-Bestimmungen mit einer hohen Lebensgefahr bzw. der Gefahr schwerer gesundheitlicher Schäden oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt verbunden ist, so dass in der Regel unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden, z.B. Untersagung der Weiterfahrt, Stilllegung des Fahrzeugs.

Mängel sind:

1. die Beförderung der beförderten Gefahrgüter ist verboten,
2. Austreten von gefährlichen Stoffen,
3. Beförderung in einer verbotenen Beförderungsart oder einem ungeeigneten Beförderungsmittel,
4. Beförderung in loser Schüttung in einem in bautechnischer Hinsicht ungeeigneten Behälter,
5. Beförderung in einem Fahrzeug ohne entsprechende Zulassungsbescheinigung,
6. das Fahrzeug entspricht nicht mehr den Zulassungsbestimmungen und stellt eine unmittelbare Gefahr dar (sonst Gefahrenkategorie II),
7. nicht zulässige Verpackung,
8. Verpackung ist nicht mit den gültigen Verpackungsanweisungen konform,
9. die besonderen Bestimmungen für die Zusammenpackung wurden nicht eingehalten,
10. die Regeln für die Sicherung der Ladung wurden nicht eingehalten,
11. die Vorschriften für die Zusammenladung von Versandstücken wurden nicht eingehalten,
12. der zulässige Füllungsgrad von Tanks oder Versandstücken wurde nicht eingehalten,
13. die Vorschriften zur Begrenzung der in einer Beförderungseinheit beförderten Mengen wurden nicht eingehalten,
14. Beförderung von Gefahrgütern ohne Hinweis auf ihr Vorhandensein (z.B. Dokumente, Kennzeichnung und Bezeichnung der Versandstücke, Anbringen von Großzetteln (Placards) und Kennzeichnung am Fahrzeug),
15. Beförderung ohne Anbringen von Großzetteln (Placards) und Kennzeichnung von Containern, MEGC, Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und Fahrzeugen,
16. relevante Angaben zu dem beförderten Stoff, die die Feststellung eines Verstoßes der Gefahrenkategorie I ermöglichen, fehlen (z.B. UN-Nummer, offizielle Benennung, Verpackungsgruppe),
17. der Fahrer ist nicht Inhaber einer gültigen Schulungsbescheinigung,
18. Verwendung von Feuer oder offenem Licht oder
19. das Rauchverbot bei Ladearbeiten wird nicht beachtet.

RSEB 2021, Auszug Anlage 7; Bußgeld- u. Verwarnungsgeldkatalog

G	Lfd. Nr.	Ordnungswidrigkeit, die darin besteht, dass	GGVSEB § 37 Abs. 1	Euro	Kategorie [GGAV]
Fahrzeugführer					
	250.3	Handhabung und Verstaueung nicht beachtet		300,-	I
Verlader					



	124.3	Handhabung und Verstaung nicht beachtet		500,-	I
Beförderer					
	49.1	Bau -und Ausrüstungsvorschrift für Fahrzeug nicht entsprochen		800,-	I

KLSK-Praxistipp:

Gefahrgutrechtliche Ladungssicherungsdetailvorschriften sind im ADR unter dem **Abschnitt 7.5.7** zu finden, aus dem wiederum Verweise auf z.B. den **CTU-Code** hervorgehen.

III. Kontrollpflichten ADR (7.5.1.1 – 7.5.1.3 ADR)

7.5.1.1 Bei der Ankunft am Be- und Entladeort, einschließlich Container-Terminals, müssen das Fahrzeug und die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung sowie gegebenenfalls der (die) Container, Schüttgut-Container, MEGC, Tankcontainer oder ortsbewegliche(n) Tank(s) (insbesondere hinsichtlich der Sicherheit, der Sicherung, der Sauberkeit und der ordnungsgemäßen Funktion der bei der Be- und Entladung verwendeten Ausrüstung) den Rechtsvorschriften genügen.

7.5.1.2 Sofern im ADR nichts anderes festgelegt ist, darf eine Beladung nicht erfolgen, wenn

- eine Kontrolle der Dokumente oder
- eine Sichtprüfung des Fahrzeugs oder gegebenenfalls der (des) Container(s), Schüttgut-Container(s),

MEGC, Tankcontainer(s) oder ortsbeweglichen Tanks sowie ihrer bei der Be- und Entladung verwendeten Ausrüstung zeigt, dass das Fahrzeug und die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung, ein Container, ein Schüttgut-Container, ein MEGC, ein Tankcontainer, ein ortsbeweglicher Tank oder ihre Ausrüstung den Rechtsvorschriften nicht genügt.

Vor dem Beladen muss das Fahrzeug oder der Container von innen und außen untersucht werden, um sicherzustellen, dass keine Beschädigungen vorliegen, welche die Unversehrtheit des Fahrzeugs oder Containers oder der zu verladenden Versandstücke beeinträchtigen könnten.

7.5.1.3 Sofern im ADR nichts anderes festgelegt ist, darf eine Entladung nicht erfolgen, wenn die vorgenannten Kontrollen Verstöße aufzeigen, die die Sicherheit oder die Sicherung bei der Entladung in Frage stellen können.

Auszug aus der RSEB 2021 zu „Kontrollpflichten gem. 7.5.1.1 – 7.5.1.3 ADR“



Zu Abschnitt 7.5.1 ADR/RID

7-5.2 Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die in Kapitel 1.4 in Verbindung mit Abschnitt 7.5.1 ADR/RID angestrebte Sicherheitswirkung nur mit einer hundertprozentigen Kontrolle erreichbar ist. Es können jedoch auch stichprobenartige Kontrollen akzeptiert werden, wenn eine gleichwertige Sicherheitswirkung erzielt wird. Sowohl das Vorgehen bei der Stichprobe als auch das zugrunde liegende Qualitätssicherungssystem sind schriftlich und nachvollziehbar zu dokumentieren. Diese Verfahren können durch die Überwachungsbehörden überprüft werden.

Zu Unterabschnitt 7.5.1.2 Satz 1 ADR/RID

7-7.1 Der Begriff „Rechtsvorschriften“ im Satz 1 umfasst ausschließlich gefahrgutrechtliche Rechtsvorschriften.

7-7.2 Die Verpflichtung zur Kontrolle der Dokumente erfolgt in Hinblick auf die Beurteilung, ob eine nachfolgende Beladung/Befüllung erfolgen darf. Daraus lässt sich keine Verpflichtung des Verladers / Befüllers zur Prüfung der inhaltlichen Richtigkeit und Vollständigkeit der Dokumente ableiten. Offensichtliche Unrichtigkeiten sind jedoch zu berücksichtigen und sind vor der Beladung/Befüllung zu beseitigen. Die originären Pflichten des Verladers und des Befüllers bleiben unberührt.

7-7.3 „Sichtprüfung des Fahrzeugs/Wagens“ bedeutet, dass dabei offensichtliche Mängel feststellbar sein sollen, ohne dass hierfür besondere technische Hilfsmittel eingesetzt werden und vertiefte fahrzeug-/wagentechnische Kenntnisse erforderlich sind.

7-7.4 Die „Sichtprüfung der Ausrüstung“ beschränkt sich auf die bei der Be- und Entladung verwendete Ausrüstung. Dazu gehören auch die Bestandteile der Ausrüstungen nach Abschnitt 8.1.4 und 8.1.5 ADR, die im Rahmen der schriftlichen Weisungen bei der Be- und Entladung ggf. einzusetzen sind. Auch in diesem Fall bedeutet „Sichtprüfung“ nur die Feststellung offensichtlicher Mängel.

KLSK-Praxishinweis:

- Die Sicht- und Funktionsprüfung der Ausrüstung bezieht sich auch auf geeignete und nicht ablegereife Ladungssicherungsmittel.
- Die **VDI 2700 Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen/Gebrauchsanweisung für Zurrmittel, Blatt 3.1§ 28 Pflichten des Fahrzeugführers [GGVSEB]**, beschreibt genau die Kriterien einer „Ablegereife“.

28.1 S Belädt der Fahrzeugführer nicht selbst, so bleibt er im Rahmen der zumutbaren Einwirkungsmöglichkeiten neben demjenigen, der tatsächlich belädt, verantwortlich. Von



dem Fahrzeugführer ist zu verlangen, dass er vor Abfahrt die Ladungssicherung durch äußere Besichtigung prüft und während der Fahrt erkennbare Störungen behebt oder beheben lässt.

Zu Unterabschnitt 7.5.1.2 Satz 2 ADR/RID

7- 8 Mit den Worten „keine Beschädigungen vorliegen, welche die Unversehrtheit des Fahrzeugs, des Wagens oder Containers oder der zu verladenden Versandstücke beeinträchtigen könnten“ sind allgemeine offensichtliche Mängel gemeint (z.B. Reifenschäden/fehlende Bremssohle und nicht nur gefahrgutrechtliche Mängel.