

Ermittlungen nach der Kontrolle

Um Bußgeldbescheide korrekt zu adressieren, müssen die verantwortlichen Personen bekannt sein. Das kann vertrackt sein.

Mehr auf Seite 5

RID/ADR 2015

Um Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen und Tanks in der Folge 6/2.

Mehr auf Seite 8



der gefahrgutbeauftragte

04

www.dergefahrgutbeauftragte.de

April 2015 | C 20539 E

Stark
HAMBURG



Roland Meinecke 2014 (Creative-Commons)

Auch 2014 waren die Mitarbeiter des Straßenverkehrsamtes der Stadt Frankfurt am Main, unterstützt von anderen Behörden und Organisationen, in der Metropole unterwegs und haben u.a. Gefahrguttransporte kontrolliert. Das Ergebnis ist teilweise erfreulich und teilweise unerfreulich - je nach Blickwinkel. Unser Bild ist eindeutiger: Es zeigt die Skyline von „Mainhattan“ aus der Perspektive der Deutschherrnbrücke.

Kontrollen

Frankfurter Bilanz

Uwe G.W. Rainer, Hamburg

In dem Jahresbericht „Nutzfahrzeugkontrollen im Straßenverkehr 2014“ des Straßenverkehrsamtes der Stadt Frankfurt am Main zeigt sich erneut ein positiver Trend: Die Mängelquote bei Gefahrguttransporten fällt etwas geringer aus als ein Jahr zuvor. Dennoch besteht kein Grund zur Freude.

Für zwei Gefahrgutfahrer endete ihre Tour früher als sonst. Pech. Weil sie in Frankfurt in eine Straßenkontrolle hineinfuhren. Oder Glück. Weil sie nicht mehr ihre Gesundheit und ihr Leben

noch die Gesundheit und das Leben der anderen Verkehrsteilnehmer aufs Spiel setzen mussten. Auch wenn ihre Chefs das möglicherweise ganz anders sehen. Die Kontrolleure entdeckten in diesen

beiden Fällen so schwerwiegende Mängel, dass eine Weiterfahrt untersagt wurde und die – wie es die Behörden nennen – Beförderungseinheiten stillgelegt wurden. So geschehen im letzten Jahr. Im Jahr 2013 kamen 24 Gefahrgutfahrer in den amtlich verordneten Genuss eines vorgezogenen Feierabends. Also – im Vergleich zu 2014 – zwölfmal so viele Gefahrgut-Beförderungseinheiten, die bei Frankfurter Straßenverkehrskontrollen aufgrund gravierender Mängel aus dem Verkehr gezogen wurden. Zufall, dass im letzten Jahr nur zwei „dicke Brocken“ erwischt wurden? Eher nicht – 2014 wurden 231 gegenüber 228 (im Jahr 2013) mit Gefahrgut beladene Fahrzeuge in Frankfurt kontrolliert. Die Stichprobe ist somit in beiden Jahren etwa gleich groß.

Sinkende Mängelquoten

Wurden 2013 noch 43 Prozent der Nutzfahrzeuge mit einer Gefahrgutladung beanstandet, waren es bei den Kontrollen ein Jahr später 36 Prozent – ein Rückgang um sieben Prozentpunkte. Sogar bei der Ladungssicherung – seit Jahren unter den festgestellten Mängeln unangefochten auf Platz 1, sind die Zahlen leicht rückläufig: Wurde 2013 noch bei jedem dritten Fahrzeug (33 Prozent) eine mangelhafte Ladungssicherung festgestellt, sank 2014 hier der Anteil um drei Prozentpunkte. Gewiss, das ist scheinbar nicht viel. Aber deshalb erwähnenswert, weil die Entwicklung in den letzten Jahren nur eine Richtung kannte: nach oben. Ob sich in diesem Problemfeld tatsächlich eine stabile Trendwende abzeichnet? Es wird sich in naher Zukunft zeigen. Ladungssicherung, dies sei an dieser Stelle gesagt, ist kein spezifisches Problem der Gefahrgutbeförderung, sondern be-

Gefahrgut Straßenkontrollen in Frankfurt am Main 2013/2014

Sortiert nach prozentualer Häufigkeit 2014

Rang	Art und Anzahl der Verstöße	2013*	2014**	Veränderung in Prozentpunkten
1	Ladungssicherung	33 Prozent	30 Prozent	minus 3 ■
2	Beförderungspapier / Schriftliche Weisung	13 Prozent	22 Prozent	plus 9 ■
3	Technische Mängel / Sonstige Mängel	18 Prozent	21 Prozent	plus 3 ■
4	Ausrüstung	15 Prozent	10 Prozent	minus 5 ■
5	Kennzeichnung und Bezettelung	7 Prozent	8 Prozent	plus 1 ■
6	Zulassungsbescheinigung für Fahrzeuge	11 Prozent	7 Prozent	minus 4 ■
7	Kennzeichnungs- u. Prüfvorschriften für Tanks, Batteriefahrzeuge und MEGC	15 Prozent	10 Prozent	minus 5 ■
8	Schulung der Fahrzeugführer	0	0	unverändert ■

*) 2013: Kontrollierte Nutzfahrzeuge insgesamt: 620 (100 Prozent); davon kontrollierte Nutzfahrzeuge beladen mit Gefahrgut: 228 (37 Prozent); davon beanstandete Nutzfahrzeuge mit Gefahrgut beladen: 97 (43 Prozent).

**) 2014: Kontrollierte Nutzfahrzeuge insgesamt: 687 (100 Prozent); davon kontrollierte Nutzfahrzeuge beladen mit Gefahrgut: 231 (34 Prozent); davon beanstandete Nutzfahrzeuge mit Gefahrgut beladen: 84 (36 Prozent).

Quelle: Verkehrsdezernat der Stadt Frankfurt am Main – Straßenverkehrsamt – "Nutzfahrzeugkontrollen im Straßenverkehr 2014"

GGT ▶ GEFAHRGUT-SEMINARE

Grundschulung Straße/Schiene

mit IHK-Prüfung vor Ort

G 4/2015	04.05.-08.05.2015
G 5/2015	08.06.-12.06.2015
G 6/2015	13.07.-17.07.2015

Grundschulung Seeverkehr

mit IHK-Prüfung vor Ort

S 4/2015	26.05.-29.05.2015
S 5/2015	29.06.-02.07.2015
S 6/2015	20.07.-23.07.2015

Grundschulung Binnenschifffahrt

mit IHK-Prüfung vor Ort

B 1/2015	27.04.-30.04.2015
----------	-------------------

Grundschulung Luftverkehr/ICAO (Personalkategorie 6)

mit LBA-Prüfung vor Ort

L 3/2015	18.05.-22.05.2015
L 4/2015	06.07.-10.07.2015
L 5/2015	28.09.-02.10.2015

Grundschulung Luftverkehr/ICAO für Versender (Pk 1)

mit LBA-Prüfung vor Ort

LR 4/2015	22.06.-24.06.2015
LR 5/2015	07.09.-09.09.2015

Grundschulung Luftverkehr/ICAO für Verpacker (Pk 2)

mit LBA-Prüfung vor Ort

LV 3/2015	08.06.-09.06.2015
LV 4/2015	21.09.-22.09.2015

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Straße/Schiene

mit IHK-Prüfung vor Ort

GF 4/2015	18.05.-19.05.2015
GF 5/2015	15.06.-16.06.2015
GF 6/2015	07.09.-08.09.2015

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Seeverkehr

mit IHK-Prüfung vor Ort

SF 2/2015	27.04.-28.04.2015
SF 3/2015	06.07.-07.07.2015

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Straße/Schiene/Seeverkehr

mit IHK-Prüfung vor Ort

GS 2/2015	15.06.-17.06.2015
-----------	-------------------

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Binnenschifffahrt

mit IHK-Prüfung vor Ort

BF 2/2015	21.09.-22.09.2015
-----------	-------------------

Fortbildungsschulung Luftverkehr/ICAO (Pk 6)

mit LBA-Prüfung vor Ort

LW 3/2015	01.06.-03.06.2015
LW 4/2015	14.09.-16.09.2015

Fortbildungsschulung Luftverkehr/ICAO für Versender (Pk 1)

mit LBA-Prüfung vor Ort

LR 4/2015	22.06.-24.06.2015
LR 5/2015	07.09.-09.09.2015

Fortbildungsschulung Luftverkehr/ICAO für Verpacker (Pk 2)

mit LBA-Prüfung vor Ort

LV 3/2015	08.06.-09.06.2015
LV 4/2015	21.09.-22.09.2015

Unterweisung von Personen gemäß Kapitel 1.3 ADR/RID (Straße/Schiene)

BP 4/2015	22.06.-24.06.2015
BP 5/2015	07.09.-09.09.2015

Unterweisung von Personen gemäß Kapitel 1.3 IMDG-Code (Seeverkehr)

LP 2/2015	04.05.-05.05.2015
LP 3/2015	13.07.-14.07.2015

Verpackung gefährlicher Güter

V 2/2015	11.05.-13.05.2015
----------	-------------------

Klassifizierung

K 2/2015	15.06.-17.06.2015
K 3/2015	14.09.-16.09.2015

Ladungssicherung nach VDI-Richtlinie 2700a und CTU-Packrichtlinien

T 2/2015	29.06.-30.06.2015
T 3/2015	28.09.-29.09.2015

US-Gefahrgutvorschriften (CFR 49)

US 2/2015	14.10.-15.10.2015
-----------	-------------------

Radioaktive Stoffe – Beförderung im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr

R 2/2015	14.10.2015
----------	------------

Abfälle – Beförderung nach den Gefahrgutvorschriften im Straßenverkehr

A 2/2015	14.10.2015
----------	------------

GEFAHRSTOFFE:

Kennzeichnung und sicherer Umgang, innerbetrieblicher Transport und Lagerung

LS 2/2015	05.05.2015
LS 3/2015	30.09.2015
LS 4/2015	09.12.2015

Lithiumbatterien / Akkus

LA 2/2015	20.05.2015
LA 3/2015	30.09.2015
LA 4/2015	09.12.2015



Gesellschaft für Gefahrguttraining mbH
Postfach 12 27
65368 Oestrich-Winkel
Telefon: 0 67 23/50 56
Telefax: 0 67 23/71 05
ggt@gefahrguttraining.de
www.ggt.info



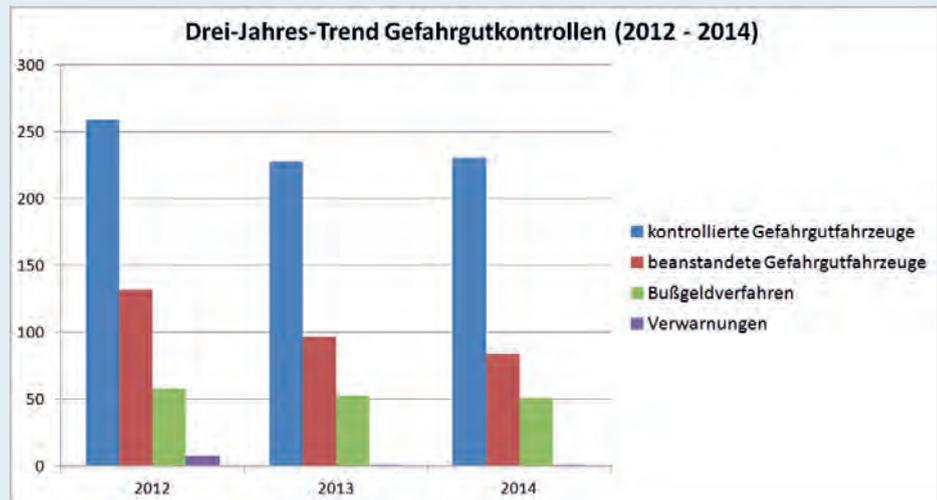
Aus der Praxis – für die Praxis

trifft den Straßentransport insgesamt: Bei Nutzfahrzeugen, die nicht mit Gefahrgut beladen waren, war mangelhafte Ladungssicherung bei den Frankfurter Kontrollen ebenso eine der häufigsten Beanstandungen. Aber zunächst weiter mit der Mängelhitliste bei den Gefahrguttransporten. Auf Platz 2: Beförderungspapiere / Schriftliche Weisungen, die gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent zugelegt haben. Auf Platz 3 rangieren technische Mängel / sonstige Mängel, die gegenüber 2013 leicht zugenommen haben.

Die Kategorie technische Mängel, die insgesamt zwölf Merkmale ausweist, erfasst den Zustand der Fahrzeugtechnik, wie etwa Bremsen, Lenkanlage, Räder/Reifen, Austritt von Kraftstoff/Öl, aber auch Einbauten wie Fahrtenstreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer. Von den insgesamt 687 überprüften Nutzfahrzeugen (mit und ohne Gefahrgutladung) wurden 189 beanstandet, bei mehr als die Hälfte davon die Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen. Auf den Plätzen zwei und drei der häufigsten Mängel: Sichtbare Mängel am Fahrgestell und Bremsanlagen und deren Bestandteile. Im Vergleich: Von den 456 Nutzfahrzeugen ohne Gefahrgutladung hatte jedes Dritte (166) technische Mängel, bei den 231 kontrollierten Gefahrguttransportern wurde dies bei 23 Fahrzeugen festgestellt. Welche Bilanz kann aus den Frankfurter Gefahrgutkontrollen gezogen werden? Wie sind die Ergebnisse zu werten? Und wie gefährlich sind diese im Einzelnen?

Antworten auf diese Fragen liefert die Anlage 3 der Gefahrgutkontrollverordnung (GGKontrollV), nach der die bei Kontrollen festgestellten Befunde einer von insgesamt drei Gefahrenkategorien zugeordnet werden. In die höchste Gefahrenkategorie I fallen Verstöße, die „... mit einer hohen Lebensgefahr bzw. der Gefahr schwerer gesundheitlicher Schäden oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt verbunden“ verbunden sind. Die Verordnung nennt dazu 19 einzelne Mängel, wie etwa das Austreten gefährlicher Stoffe, eine nicht zulässige Verpackung, das Nichtbeachten von Zusammenladeverboten, fehlende Dokumente, Bezettelung, Kennzeichnung, Placards und weitere. Explizit aufgeführt sind unter Punkt 10 „die Regeln für die Sicherung der Ladung“, die nicht eingehalten wurden.

2014 haben sich gegenüber 2013 die nach Gefahrenkategorie I eingestufte



Im Drei-Jahres-Vergleich sinkt die Anzahl der bei Straßenkontrollen in Frankfurt am Main beanstandeten Gefahrgutfahrzeuge. 2012 hatte jedes zweite mit Gefahrgut beladene Nutzfahrzeug Mängel. In absoluten Zahlen: Von 259 kontrollierten Gefahrgutfahrzeugen wurden 132 beanstandet. 2013 sank die Quote um gerundet sieben Prozentpunkte auf 43 Prozent (228 kontrollierte Gefahrgutfahrzeuge insgesamt, davon 97 mit Mängeln). 2014 sank die Mängelquote weiter auf 36 Prozent. Eine Entwicklung, die sich auch auf die verhängten Bußgeldverfahren auswirkte und die Anzahl der Verfahren von 58 (2012) über 53 (2013) auf 51 im Jahr 2014 sinken ließ. Ebenfalls rückläufig: Die Zahl der Verwarnungen, die 2013 noch bei acht lagen und seit 2013/2014 mit jeweils einer Verwarnung konstant geblieben sind.

Verstöße von 17 auf 32 erhöht und damit fast verdoppelt. In die Gefahrenkategorie II (Gefahr schwerer Verletzungen oder erheblicher Gefährdung der Umwelt) wurden die Befunde in acht Fällen einsortiert – 19 Fälle weniger als im Jahr 2013. Unter die Gefahrenkategorie II fallen beispielsweise funktionsunfähige Feuerlöscher, Versandstücke mit beschädigter Verpackung, falsche Kennzeichnung, Bezettelung, falsches Anbringen von Placards, Fehlen von Schriftlichen Weisungen und anderes. Verstöße mit einer geringen Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt sind in der Gefahrenkategorie III zusammengefasst. Hat der Fahrer beispielsweise seine Schulungsbescheinigung nicht an Bord des Fahrzeugs, kann aber den Nachweis führen, dass er eine besitzt, dann fällt dieser Verstoß in die Gefahrenkategorie III. 2013 werden für diese Gefahrenkategorie 14 Fälle beziffert, ein Jahr später sind es elf. Insgesamt muss bei der Statistik jedoch berücksichtigt werden, dass, wie in der GGKontrollV festgelegt, in der Berichterstattung bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit nur die schwerwiegendste Gefahrenkategorie angewandt wird. Eine Vorgabe, an die sich die Mitarbeiter des Frank-

furter Straßenverkehrsamtes halten und darauf auch in ihrem Bericht in einer Fußnote hinweisen.

Somit bleibt festzuhalten: Auch wenn die Mängelquote bei Gefahrgutfahrzeugen 2014 gegenüber dem Vorjahr etwas geringer ausfallen, sind deutlich mehr Verstöße nach der höchsten Gefahrenkategorie I bei Gefahrgut-Straßenverkehrskontrollen in Frankfurt 2014 festgestellt worden. Die Konsequenz für die Fahrer spricht der Bericht des Frankfurter Straßenverkehrsamtes nüchtern aus: „Auch der Trend von durchschnittlich längerer Standzeit aufgrund der Schwere der Mängel hat sich je Beförderungseinheit fortgesetzt.“ Und wie schon 2013 fiel den Kontrolleuren eine Gruppe besonders auf: „(...) Fahrzeuge, die im Nahverkehrs gefährliche Güter in Versandstücken verteilen oder zur Reparatur- und Wartungszwecken befördern (...)“ wie auch „Fahrzeuge beladen mit begrenzten Mengen oder solche, die die Handwerkerregelung aus den Gefahrgutvorschriften anwenden (...)“. Hier haben somit einige Verbände weiterhin eine Aufgabe, um mit guten Ideen und effektiven Konzepten diesem Trend entgegen zu steuern und aktiv zu mehr Verkehrssicherheit beizutragen.

Verantwortlichkeiten und Bußgelder

Ermittlungen nach der Kontrolle*

Verena Heil, Frankfurt

Um Bußgeldbescheide korrekt zu adressieren, müssen die verantwortlichen Personen bekannt sein. Und das ist so eine Sache: Was auf den ersten Blick klar zu sein scheint, stellt sich nach weitergehenden Ermittlungen ganz anders dar.

Bei einer Nutzfahrzeugkontrolle in Frankfurt am Main wurde eine mit Gefahrgut beladene Beförderungseinheit – Sattelzugmaschine und Auflieger – gemäß StVO, GGVSEB und ADR überprüft.

An der Stirnwand war der Auflieger mit zehn Kombinations-IBC, befüllt mit Gefahrgut UN 1866, Harzlösung, Gefahrezettel 3, Verpackungsgruppe II, Tunnelcode D/E, in einer Netto-Gesamtmenge von 8.844 kg beladen. Angrenzend an die Kombinations-IBC befanden sich mehrere Kisten aus Pappe und leere, ungesicherte Holzpaletten im hinteren Bereich des Aufliegers.

Bei der Kontrolle stellten sowohl die Überwachungsbehörde als auch der anwesende unabhängige Sachverständige fest, dass mit der vorgefundenen Ladungssicherungsausstattung bzw. den Ladehilfsmitteln die Ladung unzureichend gesichert war.

Beweissicherung am Kontrollort

Zur Ahndung von Verstößen gilt es nun, die entsprechenden Verantwortlichen zu ermitteln. Der Unternehmens- oder Betriebsleiter muss die vorgeschriebenen Pflichten nicht alle persönlich erfüllen, sondern ist per Gesetz dazu ermächtigt, die Wahrnehmung seiner Aufgaben anderen Personen zu übertragen. Gemäß § 9 II S. 1 OwiG handeln Personen eigenverantwortlich, denen Aufgaben aufgrund ihrer Leitungsfunktion oder aufgrund einer ausdrücklichen Beauftragung obliegen. Damit kommt der Stein ins Rollen: Die Kontrolleure erfassen am Kontrollort Daten und Unterlagen zur Beweissicherung. Um die verantwortlichen Perso-

nen für die ungeeignete Ausstattung an Ladungssicherungshilfsmitteln sowie die unzureichende Ladungssicherung gemäß GGVSEB ermitteln zu können, fertigen sie zunächst Kopien der mitgeführten Begleitpapiere an. Aus diesen können sie dann u.a. erste Erkenntnisse über gefahrgutrechtliche Daten, den Absender und den Empfänger der Güter entnehmen. Ferner erfahren die Behörden-Mitarbeiter Fahrzeughalterinformationen sowie persönliche Daten des Fahrzeugführers und machen zu weiteren Beweis Zwecken Fotos. Hierzu empfiehlt es sich, Aufnahmen sowohl von der Vorderseite als auch der Rückseite der Beförderungseinheit mit jeweils amtlichem Kennzeichen sowie der festgestellten Mängel oder Verstöße, im vorliegenden Fall der unzureichenden Ladungssicherung, deutlich erkennbar anzufertigen. Zudem wird bei dem anwesenden Sachverständigen ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Wer ist verantwortlich?

Aus den mitgeführten Begleitpapieren ergeben sich im vorliegenden Fall folgende Informationen:

Laut den Angaben des von der Spedition „Auflieger AG“ erstellten Beförderungspapiers ist die Firma „Verkäufer AG“ der Absender und das Unternehmen „Käufer AG“ der Empfänger in der Transportkette. Aus den Zulassungsbescheinigungen Teil I der Beförderungseinheit, d.h. Fahrzeugscheine von Sattelzugmaschine und Auflieger, geht jedoch hervor, dass die Fahrzeughalter voneinander abweichen: Fahrzeughalter der Sattelzugmaschine ist die Spedition „Sattelzug GmbH“, Fahr-

Kleiner Exkurs: Verantwortlichkeiten nach der GGVSEB

An der Beförderung von Gefahrgütern sind nach § 9 V GGBefG mehrere Verantwortliche beteiligt, denen Pflichten nach dem Gefahrgutrecht obliegen. Im Zusammenhang mit der Ladungssicherung sind hier insbesondere der sogenannte Beförderer, der Verloader und der Fahrzeugführer näher zu betrachten.

Beförderer ist nach 1.2.1 ADR das Unternehmen, das die Beförderung mit oder ohne Beförderungsvertrag durchführt. Dessen Aufgabe ist nach § 19 II Nr. 15 GGVSEB, dem Fahrzeugführer die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung zu übergeben.

Dem Fahrzeugführer sowie dem Verloader obliegt gemäß § 29 I GGVSEB die Pflicht, die Vorschriften über die Handhabung und Verstaueung nach 7.5.7 ADR zu beachten. Demnach müssen Versandstücke, die gefährliche Güter enthalten, durch geeignete Mittel gesichert werden, um mögliche Beschädigungen zu verhindern. Als Verloader wird gemäß § 2 Nr. 3a GGVSEB das Unternehmen bezeichnet, das verpackte gefährliche Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf ein Fahrzeug (ADR) [...] verlädt. Verloader ist auch das Unternehmen, das als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert. Fahrzeugführer ist derjenige, der das Fahrzeug oder die Beförderungseinheit auch tatsächlich lenkt.

zeughalter des Aufliegers ist die Spedition „Auflieger AG“. Anhand dieser Daten scheinen die Verantwortlichkeiten zunächst wie in der Abbildung unten verteilt zu sein.

Aufgrund eines vorgezeigten amtlichen Lichtbildausweises ergeben sich folgende persönlichen Daten des Fahrzeugführers:

Herr Peter Fahr, geb. am 2. Februar 1960, wohnhaft in 12121 Mainz.

*) Der hier beschriebene Sachverhalt hat im Wesentlichen so stattgefunden; allerdings sind Namen und Adressen aus Datenschutzgründen anonymisiert.

Am Kontrollort vermutete Verantwortlichkeiten



Ermittlung I: Verantwortliche Person des Verladers

Um die in diesem Fall verantwortlichen Personen zu ermitteln, wendet sich die Überwachungsbehörde zunächst an das Unternehmen „Verkäufer AG“ als vermeintlichen Verloader. Das Unternehmen wird um eine schriftliche Stellungnahme zum festgestellten Sachverhalt gebeten. Im Rahmen der Auskunftspflicht nach § 9 II GGBefG wird weiterhin um Bekanntgabe der verantwortlichen Person des Verladers gebeten. Diesem Schreiben werden der Prüfbericht inkl. Fotomappe sowie das Gutachten des Sachverständigen als Anlagen beigefügt.

In ihrer Stellungnahme erklärt die Gefahrgutbeauftragte der „Verkäufer AG“, dass mit der Beförderung der Güter die Spedition „Auflieger AG“ per Speditionsauftrag beauftragt wurde. Gemäß § 453 HGB wird der Spediteur „Auflieger AG“ durch den Speditionsauftrag dazu verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen. Weiterhin führt sie aus, dass das Ladegut dem beauftragten Logistikdienstleister „Auflieger AG“ übergeben und nachweislich auf eine andere, als die beim Kontrollvorgang überprüfte Beförderungseinheit verladen wurde. Anhand von Bildern kann die Gefahrgutbeauftragte diese Aussage belegen. Daraus ergibt sich, dass das Ladegut noch einmal auf eine andere Beförderungseinheit umgeladen worden sein musste. Demzufolge tritt die „Verkäufer AG“ im vorliegenden Sachverhalt gemäß gefahrgutrechtlicher Definition nicht als Verloader auf.

Ermittlung II: Verlader, Beförderer und Absender

Aufgrund der Stellungnahme der Gefahrgutbeauftragten der „Verkäufer AG“ und den daraus gewonnenen Erkenntnissen, bittet die Überwachungsbehörde nun die Auflieger AG um Zusendung einer Stellungnahme und der Daten der verantwortlichen Person des Verladers, des Beförderers und des Absenders. Entsprechend dem vorigen Ermittlungsversuch werden auch in die-

sem Fall der Prüfbericht inkl. Fotomappe sowie das Gutachten des Sachverständigen als Anlagen beigefügt.

Auch von dem Gefahrgutbeauftragten der „Auflieger AG“ erhält die Überwachungsbehörde eine Stellungnahme. In dieser wird die Ausführung der „Verkäufer AG“ unterstützt, dass eine Umladung stattgefunden hat, da der bei der Straßenkontrolle überprüfte Auflieger auf dem Betriebsgelände der „Auflieger AG“ mit dem Ladegut beladen wurde. Somit bekennt sich die „Auflieger AG“ zu ihrer Verantwortung als Verloader und nennt als verantwortliche Person Herrn Marco Müller, geb. am 12. März 1975 in München, wohnhaft in 12121 Mainz, Ringstraße 78. In der Stellungnahme wurde allerdings gezeigt, dass für die Auslieferung des Sammelgutes die Spedition „Sattelzug GmbH“ beauftragt wurde. Zwischen der Spedition „Auflieger AG“ und „Sattelzug GmbH“ wurde somit ein Frachtvertrag gemäß § 407 HGB geschlossen, der den Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Demzufolge ergibt sich die Vermutung, dass die Spedition „Sattelzug GmbH“ zum Beförderer wird. Anhand des derzeitigen Kenntnisstandes ergeben sich die wie in der Abbildung unten dargestellten Verantwortlichkeiten.

Ermittlung III: Verantwortliche Person des Beförderers sowie des Fahrzeugführer

Aufgrund des geschlossenen Frachtvertrags, der die Spedition „Sattelzug GmbH“ dazu verpflichtet, das Sammelgut zum Bestimmungsort zu befördern, wird diese Beförderer gemäß 1.2.1 ADR. Um die verantwortliche Person des Beförderers innerhalb der Organisationsstruktur der Spedition „Sattelzug GmbH“ ermitteln zu können, fordert die Überwachungsbehörde auch die Geschäftsleitung der Spedition „Sattelzug GmbH“ zur Abgabe einer Stellungnahme, zur Bekanntgabe der verantwortlichen Person des Beförderers sowie zur Mitteilung der vollständigen Adresse des Fahrzeugführers auf.



So waren die Güter auf dem Auflieger verladen.

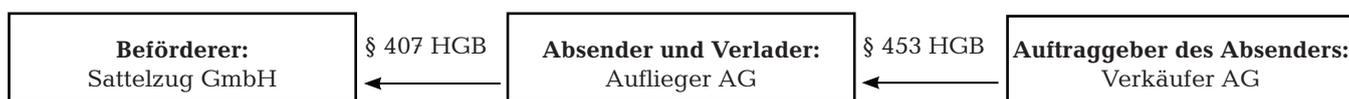


Freier Raum zwischen den einzelnen Pappkartons, sodass ein Verrutschen der Kisten möglich war. Antirutschmatten waren nicht untergelegt.



Das Gefahrgut: 10 IBC mit UN 1866 Harzlösung, Gefahrzettel 3, Verpackungsgruppe II, Tunnelcode D/E. Die außenstehenden IBC wurden durch die Zurrgurte am oberen Rand des Metallrahmens stark beschädigt, sodass ein Stapeln der IBC nicht mehr möglich und somit deren Baumusterzulassung nach den Gefahrgutvorschriften erloschen ist.

Nach ersten Recherchen vermutete Verantwortlichkeiten



In einer kurzen Ausführung teilt die Spedition „Sattelzug GmbH“ die Daten des Fahrzeugführers mit, die im Übrigen mit den Daten des kopierten Lichtbildausweises übereinstimmen, und setzt die Überwachungsbehörde darüber in Kenntnis, dass sie in ihren Dienstleistungen lediglich die Sattelzugmaschine stellen, um die vorbeladenen Trailer zu ziehen. Im Überlassungsvertrag zwischen den beiden Speditionen sei die Verantwortlichkeit so geregelt, dass die Spedition „Auflieger AG“ die Befördererpflichten wahrzunehmen habe. Dies bestätigt der Gefahrgutbeauftragte der Spedition „Auflieger AG“ in einem erneuten Schreiben. Die Konstellation hinsichtlich der wahrzunehmenden Pflichten im Zusammenhang mit Ladungssicherung zeigt die Abbildung auf dieser Seite oben.

Vorbereitung der Ordnungswidrigkeitenanzeigen

Nachdem die verantwortlichen Personen im Hinblick auf die zu obliegenden Pflichten im Bereich Ladungssicherung gemäß § 19 II Nr. 15 GGVSEB und § 29 I GGVSEB ermittelt wurden, können jetzt Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden.

Gemäß § 19 II Nr. 15 GGVSEB hat der Beförderer im Straßenverkehr dem Fahrzeugführer die erforderliche Ausrüstung zur Durchführung der Ladungssicherung zu übergeben.

Wie bereits ausgeführt, war die vorgefundene Ladungssicherungsausrüstung allerdings ungeeignet, sodass diese Befördererpflicht nicht gewissenhaft erfüllt wurde. § 37 I Nr. 21a GGVSEB besagt, dass ein Verstoß gegen § 19 II Nr. 15 GGVSEB eine ordnungswidrige Handlung im Sinne des § 10 I Nr. 1b GGBefG darstellt. Ferner hat die „Auflieger AG“ versäumt, ihrer Pflicht als Verloader nach § 29 I GGVSEB nachzukommen, indem die Vorschriften nach 7.5.7 ADR über die Beladung und Handhabung nicht ausreichend beachtet worden sind. Dieser Verstoß ist laut § 37 I Nr. 21a ebenfalls als ordnungswidrige Handlung einzustufen. Gemäß § 65 OWiG werden Ordnungswidrigkeiten durch Bußgeldbescheid geahndet.

Die Spedition „Auflieger AG“ kann für beide Pflichten die Beauftragung von Herrn Marco Müller als Leiter der Verladung vorweisen. Indem Herr Marco Müller zur Wahrnehmung der oben beschriebenen Aufgaben beauftragt wurde, handelt er dementsprechend eigen-

Tatsächliche Verantwortlichkeiten

Verlader und Beförderer:
Auflieger AG

Fahrzeugführer:
Peter Fahr

verantwortlich. Die Ahndung der Verstöße erfolgt somit gegen ihn als Normadressaten. Ein Organisationsverschulden ist nicht ersichtlich. Während die Pflichtverletzung in der Funktion als verantwortliche Person des Beförderers in Anlage 7, Nr. 47 RSEB aufgenommen und mit einem Regelsatz von 800 € zu ahnden ist, ist die zutreffende Pflichtverletzung in der Funktion als Verantwortlicher des Verladers in Anlage 7, Nr. 107.3 RSEB mit einem Regelsatz i.H.v. 500 € aufgeführt.

Herr Marco Müller hat beide Pflichtverletzungen in Personalunion zu vertreten. Indem beide Pflichtverletzungen in Tateinheit begangen wurden, sind diese nach § 19 II OWiG i.V.m. Erläuterungen zu § 37 GGVSEB (37.2, Satz 4) mit dem höchsten in Betracht kommenden Regelsatz zzgl. 25 Prozent des Regelsatzes der anderen Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Demzufolge beläuft sich der Bußgeldvorschlag seitens der Überwachungsbehörde im vorliegenden Sachverhalt auf insgesamt 925 €. Die durch das Gutachten des Sachverständigen verursachten Auslagen i.H.v. 149 € sind dem Betroffenen zusätzlich aufzuerlegen.

Der Fahrzeugführer hat gemäß § 29 I GGVSEB die Pflicht, zusammen mit dem Verloader, die Vorschriften über die Beladung und Handhabung nach 7.5.7 ADR zu beachten. Dieser Pflicht ist Herr Peter Fahr als Fahrzeugführer nicht nachgekommen. Entsprechend der Pflichtverletzung durch den Verantwortlichen des Verladers, stellt auch die Missachtung des § 29 I GGVSEB durch den Fahrzeugführer eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 37 I Nr. 21a GGVSEB dar. Laut der Anlage 7, 215.3 RSEB ist bei Erfüllung dieses Tatbestandes ein reguläres Bußgeld i.H.v. 300 € vorgeschlagen. Aufgrund des besonderen Umstandes, dass die verantwortliche Person des Verladers als Hauptschuldiger zu identifizieren war, hat die Überwachungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen einen Bußgeldvorschlag über lediglich 100 € gegen den Fahrzeugführer abgegeben.

Gegen das zu Beginn involvierte Unternehmen „Verkäufer AG“ wird das Ver-

fahren aufgrund ihrer abgegebenen Stellungnahme, in der belegt ist, dass die „Verkäufer AG“ keinen der begangenen Verstöße zu verantworten hat, nicht eröffnet.

Feststellungen nach GbV

Im Rahmen der Ermittlungsversuche hinsichtlich der verantwortlichen Personen stellt sich bei einem Telefonat zwischen der Überwachungsbehörde und der Spedition „Sattelzug GmbH“ heraus, dass die Spedition „Sattelzug GmbH“ keinen Gefahrgutbeauftragten bestellt und eingesetzt hat. Es ist zu prüfen, ob sie der Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten unterliegt.

Gemäß § 3 I GbV besteht für Unternehmen, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind, die Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten. Sofern die Spedition die Mengengrenzen der Tabelle 1.1.3.6.3 des ADR überschreitet und daher nicht die Befreiungen nach § 2 Nr. 1 GbV in Anwendung bringen kann, braucht die Spedition einen Gefahrgutbeauftragten, wenn das Unternehmen an der Beförderung beteiligt ist und Verantwortlichkeiten nach den rechtlichen Vorgaben des ADR bzw. der GGVSEB zu übernehmen hat. Ein Nichtbeachten dieser Regelung ist ein Verstoß gegen § 3 I i.V.m. § 10 Nr.1a GbV sowie § 9 II Nr. 1 i.V.m. § 10 Nr. 1d GbV.



Verena Heil, ist Inspektorenanwärterin und wird im Sommer 2015 ein duales Studium bei der Stadtverwaltung Frankfurt am Main mit dem Titel „Bachelor of Arts“ abschließen.