

Hinweise zur Umsetzung gesetzlicher Security-Bestimmungen bei Beförderung und Lagerung gefährlicher Güter und Stoffe

Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN und Sicherheitsüberprüfungsgesetz / Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung

Überarbeitete Auflage

Stand: September 2017

Hinweise zur Umsetzung gesetzlicher Security-Bestimmungen bei Beförderung und Lagerung gefährlicher Güter und Stoffe

Stand: September 2017

Herausgeber:

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156
10117 Berlin
Deutschland

Telefon +49 (0) 30 4050228-0
Telefax +49 (0) 30 4050228-88

info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Kontakt:

Tatjana Kronenbürger
Leiterin Referat Gefahrgutlogistik und Umwelt
Leiterin Berufliche Bildung

Telefon +49 (0) 30 4050228-63
Telefax +49 (0) 30 4050228-963

TKronenbuerger@dslv.spediteure.de

Die in diesem Leitfaden bereitgestellten Informationen wurden sorgfältig recherchiert, geprüft und verarbeitet. Jedoch kann keine Garantie dafür übernommen werden, dass alle Angaben zu jeder Zeit vollständig, richtig und in letzter Aktualität dargestellt sind. Der DSLV weist ausdrücklich darauf hin, dass dieser Leitfaden nur allgemeine Informationen enthält und auf keinen Fall die rechtliche oder sonstige Beratung für Maßnahmen im Einzelfall ersetzt, die auf der Grundlage der in diesem Leitfaden enthaltenen Fachinformationen ergriffen werden. Soweit es sich nicht um vorsätzliche oder grob fahrlässige falsche Informationen handelt, ist eine Haftung des DSLV ausgeschlossen.

Die Inhalte dieses Leitfadens sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verfassers unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Mikroverfilmungen, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Inhaltsverzeichnis

1. Hinweise zur Umsetzung der Anforderungen nach Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN (Vorschriften für die Sicherung gefährlicher Güter)	4
2. Hinweise zur Umsetzung der Anforderungen SÜG sowie §§ 10 und 11 SÜFV	24
2.1 Einführung	24
2.2 Darstellung der Rechtslage	24
2.2.1 Gefahrgutbeförderung	25
2.2.2 Lagerung gefährlicher Stoffe	26
2.3 In Bezug auf die Umsetzung des SÜG und der SÜFV zu klärende Fragen	27
3. Umsetzungshinweise und Fazit	29

1. Hinweise zur Umsetzung der Anforderungen nach Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN (Vorschriften für die Sicherung gefährlicher Güter)

Die Umsetzungsempfehlungen des Teil 1 dieses Leitfadens wurden gemeinsam vom

Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)

Verband Chemiehandel e. V. (VCH)

Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI)

erarbeitet.

Einen vergleichbaren „Leitfaden für die Umsetzung des Kapitels 1.10 in Rheinland-Pfalz“ hat das Land Rheinland-Pfalz auf seiner Homepage* bereitgestellt.

* https://isim.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere_Themen/Verkehr/Dokumente/Leitfaden_Kapitel1_10_RLP.pdf

Nach den Ereignissen vom 11. September 2001 hielt es die internationale Gesetzgebung für erforderlich, auch für den Transport gefährlicher Güter mit den Landverkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschifffahrt Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche terroristische Gefahren zu entwickeln.

Auf Basis entsprechender UN-Empfehlungen wurden **Maßnahmen zur Sicherung** – im englischen beschrieben mit **Security**, im Unterschied zur klassischen **Safety (Sicherheit)** – in ein neues Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN aufgenommen.

Diese Vorschriften sind am 1. Januar 2005 in Kraft getreten. Das Ziel dieser Vorschriften wurde vom Gesetzgeber ausdrücklich dahingehend formuliert, das Risiko des Missbrauchs gefährlicher Güter für terroristische Zwecke, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, zu minimieren. Einen absoluten Schutz gibt es hier ebenso wenig wie bei den klassischen Risiken, die der Transport gefährlicher Güter mit sich bringt.

Maßnahmen zur Sicherung sollten in jedem an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Unternehmen Bestandteil des Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystems sein.

Der Vorschriftentext des neuen Kapitels 1.10 ist in diesem Leitfaden in *kursiver Schrift abgedruckt und eingerahmt* sowie den Erläuterungen jeweils abschnittsweise vorangestellt.

Die Erläuterungen zum Kapitel 1.10 ADR für den Straßenverkehr werden um Umsetzungsempfehlungen für den Schienenverkehr nach Kapitel 1.10 RID ergänzt, soweit dies für einzelne Abschnitte erforderlich ist.

Die einzelnen Erläuterungen sind nur im Zusammenhang mit dem jeweiligen Vorschriftentext verständlich. Da der Aufbau des Kapitels 1.10 nicht an allen Stellen logisch strukturiert ist, wird für dessen Erläuterung nicht in jedem Fall der fortlaufenden Nummerierung gefolgt, sondern eine systematischere Struktur gewählt.

Kapitel 1.10 Vorschriften für die Sicherung

Bemerkung: Für Zwecke dieses Kapitels versteht man unter „Sicherung“ die Maßnahmen oder Vorkehrungen, die zu treffen sind, um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, zu minimieren.

Aus systematischen Gründen wird zunächst der Anwendungsbereich des Kapitels 1.10 erläutert, den der Gesetzgeber nicht an den Beginn des Kapitels gestellt hat, sondern an dessen Ende.

1.10.4 Anwendungsbereich

ADR Mit Ausnahme der UN-Nummern 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 und 0500 und mit Ausnahme der UN-Nummern 2910 und 2911, sofern der Aktivitätswert den A₂-Wert überschreitet [...] gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 sowie des Unterabschnitts 8.1.2.1 d) nicht, wenn die in einer Beförderungseinheit in Versandstücken beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 genannten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 sowie des Unterabschnitts 8.1.2.1 d) nicht, wenn die mit einer Beförderungseinheit in Tanks oder in loser Schüttung beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 genannten Mengen nicht überschreiten.

RID Mit Ausnahme der UN-Nummern 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 und 0500 und mit Ausnahme der UN-Nummern 2910 und 2911, sofern der Aktivitätswert den A₂-Wert überschreitet, gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Großcontainer in Versandstücken beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2, und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Container in Tanks oder in loser Schüttung beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften dieses Kapitels nicht für die Beförderung von UN 2912 RADIOAKTIVE STOFFE MIT GERINGER SPEZIFISCHER AKTIVITÄT (LSA-I) und UN 2913 RADIOAKTIVE STOFFE, OBERFLÄCHEN KONTAMINIERTER GEGENSTÄNDE (SCO-I).

ADN Die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 gelten nicht, wenn die Mengen je Schiff nicht größer sind als die in Unterabschnitt 1.1.3.6.1 aufgeführten Mengen (außer für radioaktive Stoffe).

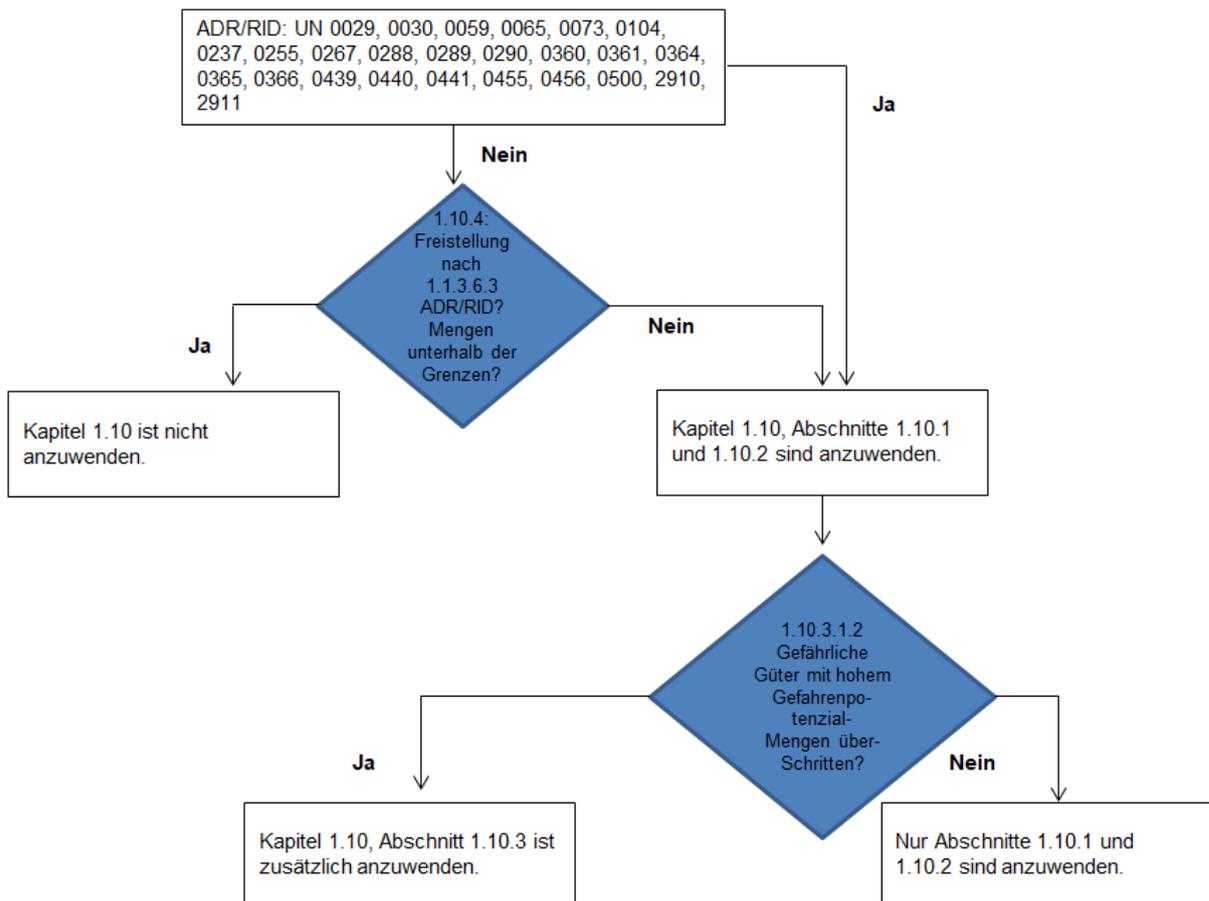
Die Vorschriften des Kapitels 1.10 sind nicht anzuwenden bei Beförderungen in Mengen unterhalb der Grenzen des Unterabschnitts 1.1.3.6. Letzteres gilt im Straßenverkehr auch für Tankbeförderungen. Diese Befreiung von der Anwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 gilt auch dann, wenn das zu befördernde Gut (z. B. Kaliumcyanid, UN 1680, Klasse 6.1, Verpackungsgruppe I) in Tabelle 1.10.3.1.2 als gefährliches Gut mit hohem Gefahrenpotenzial von 0 kg pro Versandstück aufgeführt wird. Die allgemeine Befreiung nach Abschnitt 1.10.4 geht der Tabelle 1.10.3.1.2 vor.

Die Mengen, die zur Befreiung nach Abschnitt 1.10.4 führen, beziehen sich auf die Beförderungseinheit/den Wagen. Dem steht nicht entgegen, dass die Gesamtmenge der pro Jahr von einem Unternehmen beförderten oder zur Beförderung übergebenen Güter erheblich darüber liegen kann. Dies macht auch insoweit Sinn, als sich der Missbrauch auf den einzelnen Beförderungsfall beziehen würde.

Werden die Mengengrenzen überschritten, greifen die Vorschriften. Es sind die Abschnitte 1.10.1 und 1.10.2 anzuwenden. Handelt es sich um gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial, ist darüber hinaus der Abschnitt 1.10.3 anzuwenden.

Mit dem Abschnitt 1.10.3 wird als Steigerung der allgemeinen Zweckbestimmung des neuen Kapitels eine Spezialregelung für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial eingeführt, bei denen es nicht nur um allgemeinen Missbrauch und die damit verbundene Gefährdung sondern konkret um den Missbrauch zu terroristischen Zwecken und den damit verbundenen schwerwiegenden Folgen geht.

Das folgende Flussdiagramm gibt einen schematischen Überblick über die vorzunehmenden Entscheidungsschritte:



Das Kapitel 1.10 findet keine Anwendung bei freigestellten Beförderungen auf Grund von Abschnitt 1.1.3 ADR/RID/ADN.

1.10.1	Allgemeine Vorschriften
1.10.1.1	<i>Alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen müssen entsprechend ihren Verantwortlichkeiten die in diesem Kapitel aufgeführten Vorschriften für die Sicherung beachten.</i>

Jeder beteiligten Person sollte das Missbrauchspotenzial gefährlicher Güter bewusst sein. Entsprechend ihrer betrieblichen Verantwortlichkeit sind von jeder Person die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten.

1.10.1.2 *Gefährliche Güter dürfen nur Beförderern zur Beförderung übergeben werden, deren Identität in geeigneter Weise festgestellt wurde.*

Kein Handlungsbedarf besteht, wenn mit dem Beförderer regelmäßige Geschäftsbeziehungen bestehen, da hier die Identität des Vertragspartners bekannt ist.

Bei der Neuaufnahme von Geschäftsbeziehungen sollte sich jedes betroffene Unternehmen über die Zuverlässigkeit des Vertragspartners vergewissern. Hierfür können bereits etablierte Auswahlverfahren oder Anforderungsprofile (z. B. VCI-Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr; VCI-Anforderungsprofil für Transporte im Schienengüterverkehr) sowie Maßnahmen, die durch betriebliche Qualitätsmanagement-Systeme bereits eingeführt sind, zu Grunde gelegt werden. Schwieriger dürfte sich die Umsetzung bei der Transportvergabe auf Spot-Märkten gestalten. Auch hier sollte nach Möglichkeit auf einen bekannten Pool von Frachtführern zurückgegriffen werden.

Eine Übergabe der Güter zur Beförderung darf nur erfolgen, wenn durch angemessene Maßnahmen die Berechtigung zur Abholung nachgewiesen ist.

Diese Anforderung sollte auch auf den Umschlag gefährlicher Güter auf oder von Straßenfahrzeugen im Rahmen des kombinierten Verkehrs angewendet werden.

ADR/RID

1.10.1.3 *Bereiche innerhalb von Terminals für das zeitweilige Abstellen, Plätzen für das zeitweilige Abstellen, Fahrzeugdepots und Rangierbahnhöfen, die für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, müssen ordnungsgemäß gesichert, gut beleuchtet und, soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich sein.*

ADN

1.10.1.3 *Liegeplätze im Bereich von Umschlagsanlagen für gefährliche Güter müssen ordnungsgemäß gesichert, gut beleuchtet und, soweit möglich, angemessen für die Öffentlichkeit unzugänglich sein.*

Unter „*Bereichen für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung*“ sind solche zu verstehen, auf denen es regelmäßig und beabsichtigt zu einer Unterbrechung im Verlauf der Beförderung kommt (z. B. wegen des Wechsels der Beförderungsart). Unterbrechung in diesem Sinne sind nicht das Halten oder Parken z. B. an einer Raststätte oder die Zugbildung in einem Rangierbahnhof.

„*Ordnungsgemäß gesichert*“ sind diese Bereiche, wenn durch angemessene technische oder organisatorische Maßnahmen der Zugang geregelt ist (z. B. bestehen eindeutige Zugangsregelungen, mit denen der Zugang/der Aufenthalt von Unbefugten untersagt wird).

Als „*gut beleuchtet*“ gelten diese Bereiche insbesondere dann, wenn bereits die Verpflichtung zur Beleuchtung auf Grund von arbeitsschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt wird. Unbenommen bleibt der Einsatz gleichwertiger technischer Überwachungssysteme (z. B. Infrarot-Überwachung).

„*Soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich*“ bedeutet, dass ein solcher Zugang vor allem durch organisatorische Maßnahmen verhindert wird (z. B. Zugangsregelungen für Personen und Fahrzeuge – auch über die Schiene – keine öffentlichen Zugangswege). Bauliche Maßnahmen (z. B. Zaun) und Bestreifung sind nicht grundsätzlich erforderlich,

wenn auf Grund anderer Maßnahmen unberechtigte Dritte eindeutig erkennbar und ausgrenzbar sind.

Für den **Schieneverkehr** sollte im Einzelnen bei der Nutzung von Bereichen für das zeitweilige Abstellen berücksichtigt werden:

- Abstand zu besonderen Gefahrenpunkten und schutzbedürftigen Objekten
- gut beleuchtet und frei von Aufwuchs
- im Sichtbereich örtlich besetzter Stellen
- Gefahr der Einwirkung durch Dritte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglichst gering

In örtlichen Regeln ist festzulegen

- in welchen Gleisen Gefahrgutzüge oder -wagen abgestellt werden können,
- wer das Vorhandensein von Gefahrgutwagen feststellt und wem meldet,
- welche Stelle für das Einleiten der Überwachungsmaßnahmen verantwortlich ist und wer ggf. wie zu verständigen ist,
- wie die Überwachung nachgewiesen werden soll,
- wer bei unbefugten Eingriffen oder Verdacht auf solche Eingriffe zu verständigen ist.

Folgende Überwachungsmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht:

Beaufsichtigung: Örtlich besetzte Stellen beaufsichtigen Gefahrgutwagen im Sichtbereich. Dabei ist insbesondere auf Eingriffe Betriebsfremder sowie auf andere Unregelmäßigkeiten zu achten. Alternativ ist eine technische Überwachung, z. B. durch Kamera oder Bewegungsmelder, zulässig.

Besichtigung: Ist eine Beaufsichtigung nicht möglich, sind regelmäßige Besichtigungen durchzuführen. Bei der Besichtigung muss insbesondere geprüft werden:

- Sind die Türen und Luken geschlossen?
- Tritt Ladegut aus?
- Liegen Hinweise auf Eingriffe Unbefugter sowie auf andere Unregelmäßigkeiten vor?

Unabhängig von der Frage der Sicherung der Bereiche für das zeitweilige Abstellen wird – soweit **Straßenfahrzeuge** betroffen sind – ergänzend auf Anhang 2, 3.3 GGVSEB sowie Kapitel 8.4 ADR (Überwachung der Fahrzeuge) verwiesen.

ADR/RID

1.10.1.4 *Jedes Mitglied der Besatzung eines Zuges/eines Fahrzeugs, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung einen Lichtbildausweis mit sich führen.*

ADN

1.10.1.4 *Für jedes Mitglied der Besatzung eines Schiffes, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung ein Lichtbildausweis an Bord sein.*

Gemäß RSEB 1-31 ist ein Lichtbildausweis ein amtlicher Ausweis, z. B. ein Personalausweis, Pass, Führerschein, Fahrerkarte für das digitale Kontrollgerät oder eine ADR-Schulungsbescheinigung mit Lichtbild.

Es wird empfohlen, die Identität der Fahrzeugbesatzung nicht nur festzustellen, sondern zumindest deren Namen auch festzuhalten. Dies kann beispielsweise durch Aufnahme der erforderlichen Daten in betriebliche Checklisten zur Umsetzung des Abschnitts 7.5.1 ADR erfolgen (vgl. auch Ausführungen zu 1.10.1.5). Diese Maßnahme soll in erster Linie dazu dienen, dafür zu sorgen, dass kein Unberechtigter die gefährlichen Güter abholt.

1.10.1.5 *Sicherheitsüberprüfungen gemäß Abschnitt 1.8.1 und Unterabschnitt 7.5.1.1 (nur ADR) müssen sich auch auf angemessene Maßnahmen für die Sicherung erstrecken.*

Die Pflichten nach Abschnitt 7.5.1 ADR werden hiernach erweitert um Aspekte der Sicherung. Angemessene Maßnahmen der Unternehmen für Sicherungsüberprüfungen bei eingehenden Fahrzeugen vor dem Befahren des Werksgeländes können sein:

- Gebrauch einheitlicher Ordnernummern für das Be- und Entladen
- Identifizierung der Fahrzeugbesatzung durch einen amtlichen Lichtbildausweis. In diesem Zusammenhang wird ausdrücklich auf die Notwendigkeit der konsequenten Einhaltung der Vorschrift nach Abschnitt 8.3.1 ADR (Verbot der Mitnahme von Fahrgästen) hingewiesen
- Überprüfung der Fahrerbescheinigung nach §§ 7b, 7c Güterkraftverkehrsgesetz (wo zutreffend)
- Identifizierung des Fahrzeuges durch die Fahrzeugpapiere
- Überprüfung der Be- oder Entladedokumente und der Empfangsadresse
- Registrierung von Fahrzeugbesatzung, Fahrzeug, Ladung und Ziel

Mit diesen Maßnahmen soll ebenfalls dazu beigetragen werden, dass kein Unberechtigter gefährliche Güter übernimmt.

Die Auswirkungen des Kapitels 1.10 auf Sicherungsüberprüfungen (Gefahrgutkontrollen) gemäß Abschnitt 1.8.1 ADR/RID sollen an dieser Stelle nicht erläutert werden, da es sich dabei um behördliche Sicherungsüberprüfungen handelt.

1.10.1.6 *Die zuständige Behörde muss auf dem neuesten Stand befindliche Verzeichnisse über alle gültigen Schulungsbescheinigungen über Fahrzeugführer gemäß Abschnitt 8.2.1 führen, die durch sie oder andere anerkannte Stellen ausgestellt wurden.*

Keine weitere Erläuterung erforderlich, da hier eine Pflicht der Behörden behandelt wird. Die Umsetzung wird in Deutschland durch die Industrie- und Handelskammern geschehen.

1.10.2 ***Unterweisung im Bereich der Sicherung***

1.10.2.1 *Die in Kapitel 1.3 festgelegte erstmalige Unterweisung und Auffrischungsunterweisung muss auch Bestandteile beinhalten, die der Sensibilisierung gegenüber der Sicherung dienen. Die Auffrischungsunterweisung im Bereich der Sicherung muss nicht unbedingt nur mit Änderungen der Vorschriften zusammenhängen.*

1.10.2.2 *Die Unterweisung zur Sensibilisierung gegenüber der Sicherung muss sich auf die Art der Sicherungsrisiken, deren Erkennung und die Verfahren zur Verringerung dieser Risiken sowie die bei Beeinträchtigung der Sicherung zu ergreifenden Maßnahmen beziehen. Sie muss Kenntnisse über eventuelle Sicherungspläne entsprechend dem Arbeits- und Verantwortungsbereich des Einzelnen und dessen Rolle bei der Umsetzung dieser Pläne vermitteln.*

Jede Person, die nach Kapitel 1.3 unterwiesen werden muss, ist für ergänzende Sicherheitsaspekte zu sensibilisieren. Kapitel 1.3 ist entsprechend ergänzt worden. Obwohl Fahrzeugführer durch Kapitel 1.3 nicht ausdrücklich erfasst sind, sollten diese besonders bezüglich möglicher Gefahren während der Beförderung sensibilisiert und unterwiesen werden.

Im Rahmen dieser Unterweisung soll bewusst gemacht werden, dass die gefährlichen Güter nicht nur ein stoffliches Gefahrenpotenzial haben, sondern auch missbräuchlich eingesetzt werden können.

Darüber hinaus muss bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial eine detaillierte Unterweisung gemäß Unterabschnitt 1.10.3.2.2. d) 1. Spiegelstrich erfolgen.

In der Dokumentation über die Unterweisung (vgl. Abschnitt 1.3.3 ADR) sind auch Sicherheitsaspekte zu beschreiben.

1.10.3 *Vorschriften für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial*

1.10.3.1 *Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial sind solche, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben und massive Zerstörungen oder, insbesondere im Fall der Klasse 7, tiefgreifende sozioökonomische Veränderungen, besteht. Die Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial ist in Tabelle 1.10.3.1.2 enthalten.*

Für einige gefährliche Güter sieht der Gesetzgeber ein erhöhtes Gefährdungspotenzial und ein daraus resultierendes Missbrauchsrisiko. Diese Güter sind in Tabelle 1.10.3.1.2 gelistet.

1.10.3.1.2		<i>Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten gefährlichen Güter sind, sofern sie in Mengen befördert werden, welche die in der Tabelle angegebenen Mengen überschreiten, gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial.</i>			
		Tabelle: 1.10.3.1.2	Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial		
Klasse	Unter- klasse	Stoff oder Gegenstand	Menge		
			Tank (Liter) ^{c)}	lose Schüt- tung (kg) ^{d)}	Versandstück (kg)
1	1.1	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	^{a)}	^{a)}	0
	1.2	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	^{a)}	^{a)}	0
	1.3	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Verträglichkeitsgruppe C	^{a)}	^{a)}	0
	1.4	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der UN-Nummern 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 und 0500	^{a)}	^{a)}	0
	1.5	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	0	^{a)}	0
2		entzündbare Gase (Klassifizierungs-codes, die nur den Buchstaben F enthalten)	3000	^{a)}	^{b)}
		giftige Gase (Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten) mit Ausnahme von Druckgaspackungen	0	^{a)}	0
3		entzündbare flüssige Stoffe der Verpackungsgruppen I und II	3000	^{a)}	^{b)}
		desensibilisierte explosive flüssige Stoffe	0	^{a)}	0
4.1		desensibilisierte explosive Stoffe	^{a)}	^{a)}	0
4.2		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	^{a)}	^{b)}
4.3		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	^{a)}	^{b)}
5.1		entzündend (oxidierend) wirkende flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	^{a)}	^{b)}

		<i>Perchlorate, Ammoniumnitrat und ammoniumnitrat-haltige Düngemittel und Ammoniumnitrat-Emulsionen oder – Suspensionen oder -Gele</i>	3000	3000	^{b)}
6.1		<i>giftige Stoffe der Verpackungsgruppe I</i>	0	^{a)}	0
6.2		<i>ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A (UN-Nummern 2814 und 2900 mit Ausnahme von tierischen Stoffen)</i>	^{a)}	0	0
8		<i>ätzende Stoffe der Verpackungsgruppe I</i>	3000	^{a)}	^{b)}
^{a)} <i>gegenstandslos</i>					
^{b)} <i>Unabhängig von der Menge gelten die Vorschriften des Abschnitts 1.10.3 nicht.</i>					
^{c)} <i>Ein in dieser Spalte angegebener Wert gilt nur, wenn die Beförderung in Tanks gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10 oder 12 zugelassen ist. Für Stoffe, die nicht zur Beförderung in Tanks zugelassen sind, ist die Angabe in dieser Spalte gegenstandslos.</i>					
^{d)} <i>Ein in dieser Spalte angegebener Wert gilt nur, wenn die Beförderung in loser Schüttung gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10 oder 17 zugelassen ist. Für Stoffe, die nicht zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen sind, ist die Angabe in dieser Spalte gegenstandslos.</i>					

Um das erhöhte Risiko zu reduzieren, sind von den betroffenen Unternehmen zusätzliche Maßnahmen zu treffen:

1.10.3.2 Sicherungspläne

Wesentliche zusätzliche Maßnahmen sind das Erstellen und Umsetzen von Sicherungsplänen.

Bei der Erstellung eines Sicherungsplans ist eine grundsätzliche Beurteilung der Unternehmenssituation, aber keine Einzelbetrachtung von Transportvorgängen vorzunehmen.

Soweit Elemente des Sicherungsplans bereits aufgrund anderer Rechtsverpflichtungen oder Qualitätssicherungssystemen im Unternehmen vorliegen, kann im Sicherungsplan darauf verwiesen werden.

Der Aufgabenkatalog des Gefahrgutbeauftragten in Unterabschnitt 1.8.3.3 wird ergänzt; zu seinen Pflichten gehört auch die Überprüfung, ob ein Sicherungsplan existiert.

1.10.3.2.1 *Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.10.3.1.2) oder radioaktiver Stoffe mit hohem Gefahrenpotenzial (1.10.3.1.3) beteiligten Beförderer und Absender sowie andere Beteiligte gemäß den Abschnitten 1.4.2 und 1.4.3 müssen Sicherungspläne, die mindestens die in Absatz 1.10.3.2.2 aufgeführten Elemente beinhalten, einführen und tatsächlich anwenden.*

Hierzu muss betont werden, dass sämtliche in Kapitel 1.4.2 und 1.4.3 ADR/RID genannte Beteiligte Sicherungspläne zu erstellen haben. Dabei können die einzelnen Elemente des Sicherungsplans nur die jeweiligen Tätigkeiten des betroffenen Unternehmens widerspiegeln. Ein Unternehmen, das als Beteiligter in den Abschnitten 1.4.2. und 1.4.3 zwar genannt ist, doch keine physische Verfügungsgewalt über ein gefährliches Gut mit hohem Gefährdungspotenzial ausübt (z. B. Spediteur ohne Selbsteintritt, Chemikalienhändler ohne eigenes Lager) kann und muss die Umsetzung dieser Verpflichtung nur auf organisatorische Maßnahmen beschränken.

1.10.3.2.2 *Jeder Sicherungsplan muss mindestens folgende Elemente beinhalten:*

- a) *spezifische Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherung an Personen, welche über die erforderlichen Kompetenzen und Qualifikationen verfügen und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sind;*

Dem betroffenen Mitarbeiter / den Mitarbeitern (und ggf. Externen) muss deren Verantwortung eindeutig durch die Geschäftsleitung zugewiesen werden (die Organisationsverpflichtung, die in Deutschland nach §§ 9, 130 Ordnungswidrigkeitengesetz ohnehin besteht, wird auf ADR/RID-Ebene an dieser Stelle zusätzlich beschrieben).

Verantwortlichkeiten und Befugnisse für Sicherungsvorkehrungen werden je nach der Rolle des einzelnen Mitarbeiters stark variieren. Eine grundlegende Schlüsselanforderung ist die Aufmerksamkeit für ungewöhnliche Vorkommnisse und das Wissen darum, welche Schritte gegebenenfalls einzuleiten sind.

- b) *Verzeichnis der betroffenen gefährlichen Güter oder der Art der betroffenen gefährlichen Güter;*

Ein Verzeichnis über die Art der beförderten gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (z. B. in Anlehnung an Tabelle 1.10.3.1.2) ist zu führen, ohne dass Mengenangaben zwingend erforderlich sind.

- c) *Bewertung der üblichen Vorgänge und den sich daraus ergebenden Sicherheitsrisiken, einschließlich der transportbedingten Aufenthalte, des verkehrsbedingten Verweilens der Güter in den Fahrzeugen, Wagen, Tanks oder Containern vor, während und nach der Ortsveränderung und des zeitweiligen Abstellens gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag), soweit angemessen.*

Es ist eine Bestandsaufnahme der üblichen Vorgänge, wie z. B. Verpacken, Kennzeichnen, Beladen, Entladen, d.h. der normalen Abläufe, vorzunehmen. Im Rahmen des Möglichen ist eine Risikobewertung vorzunehmen und es sind Risikominimierungspotenziale aufzuzeigen (z. B. die Frage, ob das Fahrzeug abends noch beladen und dann über Nacht abgestellt werden kann bzw. unter welchen Sicherheitsbedingungen dies möglich sein soll). Dies sollte – sofern vorhanden – gemeinsam mit Stellen wie Werkschutz und Anlagensicherheit erfolgen, da dort gegebenenfalls bereits Alarm- und Gefahrenabwehrpläne, z. B. nach der Störfallverordnung, vorliegen. Auch vorhandene Betriebsanweisungen sind zu sichten und eventuell zu ergänzen.

Im **Schieneverkehr** müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Infrastrukturbetreiber einvernehmlich entscheiden, wer über die Kompetenz verfügt, die Risiken zu bewerten, die sich für und durch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial auf dem Netz ergeben. Dies kann beispielsweise von Fachleuten des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers vorgenommen werden. Ein wesentlicher Aspekt bei der Bewertung ist im Schienenverkehr die Minimierung der Beförderungszeit, insbesondere die Minimierung der Aufenthaltszeiten gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial unterwegs, z. B. zwischen Übernahme und Beginn des Transports, beim Rangieren und beim Personalwechsel sowie am Zielort zwischen Ankunft und Übergabe.

d) *klare Darstellung der Maßnahmen, die für die Verringerung der Sicherheitsrisiken entsprechend den Verantwortlichkeiten und Pflichten des Beteiligten zu ergreifen sind, einschließlich:*

- *Unterweisung;*

Die Unterweisung im Sinne einer Sensibilisierung für den möglichen Missbrauch gefährlicher Güter mit hohem Gefährdungspotenzial muss hier spezieller als in Abschnitt 1.10.2 erfolgen. Es sollte auch darauf eingegangen werden, welche Maßnahmen zur Verhinderung ergriffen werden können. Besonders Fahrzeugführer sollten unterwiesen werden. Die Unterweisung kann folgende Inhalte umfassen:

- Art der Gefährdung,
- deren Erkennung,
- Verfahren zur Verringerung dieser Gefährdung,
- bei Verletzung der firmenspezifischen Sicherheitsregeln zu ergreifende Maßnahmen,
- Kenntnisse über Sicherungspläne entsprechend den Verantwortlichkeiten,
- Rolle des Einzelnen bei der Anwendung dieser Pläne.

- *Sicherungspolitik (z. B. Maßnahmen bei erhöhter Bedrohung, Überprüfung bei Einstellung von Personal oder Versetzung von Personal auf bestimmte Stellen, usw.);*

Sollte das Unternehmen Hinweise auf eine erhöhte Bedrohung erhalten, sind insbesondere die Mitarbeiter unverzüglich zu informieren. Gegebenenfalls sind mit Lieferanten und Kunden geeignete Maßnahmen abzustimmen.

Im **Schieneverkehr** sind Vorkehrungen erforderlich,

- um Meldungen über konkrete Drohungen gegen eine bestimmte Einrichtung, einen Zug, einen Streckenabschnitt usw. entgegenzunehmen und darauf zu reagieren;
- zur Festlegung der Beziehungen und vereinbarten Kommunikationsverbindungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie anderen Stellen wie der Polizei und staatlichen Sicherheitsorganen.

Im Hinblick auf die Überprüfung bei der Einstellung von Personal sollte auf übliche Unterlagen wie Referenzen, Lebenslauf mit Nachweis über frühere Tätigkeiten, polizeiliches Führungszeugnis etc. zurückgegriffen werden. Für eine Sicherheitsüberprüfung von Mitarbeitern gibt es in Deutschland seit August 2003 erweiterte gesetzliche Grundlagen (Sicherheitsüberprüfungsgesetz/Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung SÜG / SÜFV – vgl. Teil 2 dieses Leitfadens). Hiervon können neben der Beförderung gefährlicher Güter auch andere Bereiche (z. B. Produktion, Lagerung gefährlicher Stoffe) betroffen sein.

- *Betriebsverfahren (z. B. Wahl und Nutzung von Strecken, sofern diese bekannt sind, Zugang zu gefährlichen Gütern während der Zwischenlagerung [wie in Absatz c) bestimmt], Nähe zu gefährdeten Infrastruktureinrichtungen, usw.);*

Im **Straßenverkehr** kann insbesondere in Ballungszentren in der Regel nicht nach festgelegten Routen gefahren werden, es sei denn nach der Listengutregelung (gem. § 35 GGVSEB) oder durch Verkehrsschilder wird Genaueres vorgeschrieben. Fahrzeugführer sollten ihrem Unternehmen und ggf. der Polizei jede Art von Unregelmäßigkeiten melden. Dies könnten Unregelmäßigkeiten oder Auffälligkeiten bei der Ladung, an Schlössern oder Siegeln, in Beförderungsdokumenten, ungewöhnliche Änderungen bezüglich Abholung und Empfang gefährlicher Güter oder Auffälligkeiten bei Personen oder Fahrzeugen sein.

Nach Störfallrecht bestehende Gefahrenabwehrpläne sind gegebenenfalls zu beachten. Mögliche Sicherungsmaßnahmen auf dem Werksgelände können sein:

- beschränkter und kontrollierter Zugang von Fahrzeugbesatzung und Fahrzeugen innerhalb von Werken und Lagerbereichen.
- Bericht über verdächtige Zwischenfälle an die unter a) betroffenen Verantwortlichen
- Interne Kommunikationssysteme, um die internen Sicherheitsverantwortlichen zu informieren.
- Angemessene Beleuchtung von Be- und Entladepunkten
- Standardisierte Be- und Entladeverfahren (kein Selbstladen/Beladen durch die Fahrer soweit nicht spezielle Vorsichtsmaßnahmen ergriffen worden sind, z. B. durch eine Kameraüberwachung)
- Verfahren zur Nachverfolgung der ein- und ausgehenden Güter
- Verfahren zur Feststellung von Gewichts-/Mengenabweichungen
- Getrennte Parkplätze für Pkw und Lkw
- Regelmäßige Überwachung der inneren und äußeren Bereiche aller relevanter Gebäude und um alle Lagertanks und sonstigen kritischen Bereiche
- System zur Identifizierung des Personals und der Besucher/Fremdarbeiter im Werk
- Vorgeschriebene Routen für Fahrzeuge im Werksgelände

Im **Schienerverkehr** sollte dokumentiert werden,

- wie die Übergabe/Übernahme von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotential abläuft und nach welchem Prozess die jeweiligen für einen bestimmten Transport notwendigen Sicherungsanforderungen festgelegt werden, wie zum Beispiel:
 - wie Transporte gesteuert und überwacht werden, um ihre Sicherung zu gewährleisten;
 - wie in Anlagen des kombinierten Verkehrs die Schnittstellen zum Straßenvor- und nachlauf gesteuert werden (siehe Unterabschnitt 1.10.1.2).

- für die Verringerung der Sicherheitsrisiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen;

Bezüglich der Ausrüstung und Ressourcen ist eine Bestandsaufnahme der ergriffenen Maßnahmen bzw. der eingesetzten Mittel vorzunehmen.

e) wirksame und aktualisierte Verfahren zur Meldung von und für das Verhalten bei Bedrohungen, Verletzungen der Sicherung oder damit zusammenhängenden Zwischenfällen;

Um den Anforderungen an die Meldeverfahren gerecht zu werden, kann auf vorhandene Alarm- und Notfallpläne zurückgegriffen werden.

- f) *Verfahren zur Bewertung und Erprobung der Sicherungspläne und Verfahren zur wiederkehrenden Überprüfung und Aktualisierung der Pläne;*

Die geforderten Verfahren sollten in vorhandene Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme einbezogen werden. Die vorhandenen Qualitätsmanagement-Verfahren sollten entsprechend erweitert werden.

- g) *Maßnahmen zur Gewährleistung der physischen Sicherung der im Sicherungsplan enthaltenen Beförderungsinformation und*
h) *Maßnahmen zur Gewährleistung, dass die Verbreitung der im Sicherungsplan enthaltenen Information betreffend den Beförderungsvorgang auf diejenigen Personen begrenzt ist, die diese Informationen benötigen. Diese Maßnahmen dürfen die an anderen Stellen des ADR/RID vorgeschriebene Bereitstellung von Informationen nicht ausschließen.*

Ein Sicherungsplan, der spezifische Gefährdungspotenziale aufzeigt, ist eine hochsensible Unterlage und darf nur eindeutig berechtigten Personen zugänglich gemacht werden. Hierfür sind besondere Vorkehrungen zu treffen, die auch im Sicherungsplan darzulegen sind. Dies umfasst auch die DV-Sicherheit.

Bemerkung: *Beförderer, Absender und Empfänger sollten untereinander und mit den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um Hinweise über eventuelle Bedrohungen auszutauschen, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen und auf Zwischenfälle, welche die Sicherung gefährden, zu reagieren.*

Sollten dem Unternehmen Hinweise vorliegen, sind mit Behörden, Lieferanten und Kunden geeignete Maßnahmen abzustimmen (vgl. auch 1.10.3.2.2 d)).

Der Sicherungsplan ist entsprechend der individuellen betrieblichen Verhältnisse zu erstellen. Ein Muster mit Mindestanforderungen ist im Folgenden abgedruckt.

Meldepflicht nach GGVSEB

Mit Überarbeitung der GGVSEB wurde zum 31.03.2017 eine bindende, mit Bußgeldern belegte Rechtspflicht (§ 27 Absatz 4a) hinzugefügt: „Die nach Absatz 4 an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial im Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie in der Binnenschifffahrt Beteiligten haben dafür zu sorgen, dass der zuständigen Polizeibehörde unverzüglich mitgeteilt wird, wenn ihnen Fahrzeuge, Wagen, Beförderungsmittel oder Container mit gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial oder diese Güter selbst abhandenkommen. Gleiches gilt im Fall des Wiederauffindens.“

In der Regel ist zwar davon auszugehen, dass jeder Diebstahl von Fahrzeugen und Gütern ohnehin der Polizei gemeldet wird, doch sollte bei einer entsprechenden Anzeige - um der Meldepflicht gerecht zu werden – ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass es sich um Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (im Hinblick auf terroristischen Missbrauch) handelt.

Sicherungsplan gemäß Unterabschnitt 1.10.3.2 ADR/RID

Mindestanforderungen / Muster

Firmenname und -anschrift:

Für die Sicherung bei der Beförderung gefährlicher Güter verantwortlich bestellter Mitarbeiter [1.10.3.2.2 a):

Frau/Herr: _____

(ggf. Zusatz: gleichzeitig Stelleninhaber nach § 11 Nr. 2 Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung -SÜFV)

Dieser Sicherungsplan ist von dem verantwortlich bestellten Mitarbeiter streng vertraulich zu behandeln. Die darin enthaltenen Informationen dürfen nur den Personen weitergegeben werden, die diese tatsächlich benötigen. [1.10.3.2.2 g), h)]

Verteiler/Berechtigte:

Stand:

Unterschrift Geschäftsleitung

Verzeichnis der Art der betroffenen gefährlichen Güter nach 1.10.3.2.2 b) ADR

Tabelle: 1.10.3.1.2		Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial			
Klasse	Unter- klasse	Stoff oder Gegenstand	Menge		
			Tank (Liter)c)	lose Schüt- tung (kg)d)	Versandstück (kg)
1	1.1	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
	1.2	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
	1.3	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Verträglichkeitsgruppe C	a)	a)	0
	1.4	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der UN-Nummern 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500	a)	a)	0
	1.5	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	0	a)	0
2		entzündbare Gase (Klassifizierungs-codes, die nur den Buchstaben F enthalten)	3000	a)	b)
		giftige Gase (Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten) mit Ausnahme von Druckgaspackungen	0	a)	0
3		entzündbare flüssige Stoffe der Verpackungsgruppen I und II	3000	a)	b)
		desensibilisierte explosive flüssige Stoffe	0	a)	0
4.1		desensibilisierte explosive Stoffe	a)	a)	0
4.2		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
4.3		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
5.1		entzündend (oxidierend) wirkende flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
		Perchlorate, Ammoniumnitrat und ammoniumnitrat-haltige Düngemittel und Ammoniumnitrat-Emulsionen oder – Suspensionen oder -Gele	3000	3000	b)
6.1		giftige Stoffe der Verpackungsgruppe I	0	a)	0
6.2		ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A (UN-Nummern 2814 und 2900 mit Ausnahme von tierischen Stoffen)	a)	0	0
8		ätzende Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
a) gegenstandslos					
b) Unabhängig von der Menge gelten die Vorschriften des Abschnitts 1.10.3 nicht.					
c) Ein in dieser Spalte angegebener Wert gilt nur, wenn die Beförderung in Tanks gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10 oder 12 zugelassen ist. Für Stoffe, die nicht zur Beförderung in Tanks zugelassen sind, ist die Angabe in dieser Spalte gegenstandslos.					
d) Ein in dieser Spalte angegebener Wert gilt nur, wenn die Beförderung in loser Schüttung gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10 oder 17 zugelassen ist. Für Stoffe, die nicht zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen sind, ist die Angabe in dieser Spalte gegenstandslos.					
Zutretendes bitte ankreuzen					

Bewertung der unternehmensüblichen Vorgänge/Tätigkeiten auf ihre möglichen Sicherungsrisiken nach 1.10.3.2.2 c) ADR

TÄTIGKEIT	BEWERTUNG
<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="162 602 608 636">■ Verpacken gefährlicher Güter <li data-bbox="162 770 472 804">■ Befüllen von Tanks <li data-bbox="162 938 549 972">■ Beladen von Fahrzeugen <li data-bbox="162 1106 671 1173">■ Kennzeichnen von Verpackungen/ Tanks/Fahrzeugen <li data-bbox="162 1308 376 1341">■ Disponieren <li data-bbox="162 1476 349 1509">■ Befördern <li data-bbox="162 1644 336 1677">■ Entladen <li data-bbox="162 1812 528 1845">■ Sonstige Tätigkeiten: ...	

Maßnahmen, die für eine Verringerung der Sicherungsrisiken entsprechend den Verantwortlichkeiten und Pflichten der Beteiligten zu ergreifen sind nach 1.10.3.2.2 d) ADR

- **Unterweisung**
 - regelmäßige Information aller betroffenen Mitarbeiter
 - regelmäßige Information Dritter (z. B. Logistikdienstleister)
 - ...
 - ...

- **Sicherungspolitik**
 - Maßnahmen im normalen Geschäftsbetrieb
 - Überprüfung bei Einstellung von Personal auf bestimmte Stellen
 - Maßnahmen bei erhöhter Bedrohung
 - ...
 - ...

- **Betriebsverfahren**
 - Wahl und Nutzung von Strecken (sofern bekannt, z. B. in Hinblick auf die Nähe zu gefährdeten Infrastruktureinrichtungen)
 - Zugang zu gefährlichen Gütern während des zeitweiligen Abstellens [wie in 1.10.3.2.2 c) bestimmt]
 - ...
 - ...

- **Für die Verringerung der Sicherungsrisiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen**
 - technische Ausrüstung
 - Dokumente, Informationsmaterial
 -
 -

Die vorliegenden Alarm- und Notfallpläne berücksichtigen Maßnahmen zur Meldung von / für das Verhalten bei Bedrohungen nach 1.10.3.2.2 e) ADR

- -----

(ggf. detaillierter erläutern)

Verfahren zur Bewertung und Erprobung der Sicherungspläne und Verfahren zur wiederkehrenden Überprüfung und Aktualisierung der Pläne sind in die vorhandenen Verfahrensanweisungen/Umwelt- und QM-Systeme einbezogen nach 1.10.3.2.2 f) ADR

- -----
(Referenzangabe)

1.10.3.3 *Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Verfahren zum Schutz gegen Diebstahl der Fahrzeuge, die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.10.3.1.2) befördern oder radioaktive Stoffe mit hohem Gefahrenpotenzial (Absatz 1.10.3.1.3) befördern und deren Ladung müssen verwendet werden, und es sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass diese jederzeit funktionsfähig und wirksam sind. Die Anwendung dieser Schutzmaßnahmen darf die Reaktion auf Notfälle nicht gefährden.*

ADR/RID

Bemerkung: *Sofern dies geeignet ist und die notwendigen Ausrüstungen bereits vorhanden sind, sollten Telemetriesysteme oder andere Methoden oder Vorrichtungen, die eine Transportverfolgung von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.10.3.1.2) oder von radioaktiven Stoffen mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Absatz 1.10.3.1.3) ermöglichen, eingesetzt werden.*

Zur Umsetzung dieser Vorschrift wird für Straßentransporte auf die konsequente Umsetzung des Kapitels 8.4 ADR (Vorschriften für die Überwachung der Fahrzeuge) verwiesen.

Der Schutz der Ladung und des Fahrzeugs kann nicht nur durch technische Vorrichtungen und Ausrüstungen (Wegfahrsperrern, Schlösser o. ä.) gewährleistet werden, sondern auch durch organisatorische Systeme oder konkrete Verfahrens- und Arbeitsanweisungen (Überwachungen durch den Fahrer, Routen-/Tourenplanungen o. ä.).

Für den **Straßenverkehr** sollte der Fahrer zumindest über Folgendes unterwiesen werden:

- Der Zündschlüssel sollte abgezogen, die Fahrerkabine und die Ladefläche abgeschlossen bzw. verschlossen werden, wann immer dies angebracht scheint – auch, wenn der Fahrzeugführer das Fahrzeug nur zum Bezahlen nach dem Tanken oder für kurze Auslieferungen verlässt. Wo vorhanden, sollten Alarmanlagen und Wegfahrsperrern eingeschaltet werden.
- Die Betankung des Fahrzeugs sollte, wenn möglich, vor Tourbeginn noch an der Betriebs-tankstelle erfolgen.
- Die Fenster sollten vor Verlassen des Fahrzeugs grundsätzlich geschlossen werden.
- Der Fahrzeugführer sollte Routinestopps für Zigaretten, Zeitungen etc. während der Fahrt vermeiden. Der Fahrer sollte sich möglichst vor Fahrtantritt mit den für ihn notwendigen Dingen versorgen.
- Wenn möglich sollten vorgeplante Übernacht-Stopps auf sicheren und bewährten Parkplätzen vorgenommen werden, eine Liste solcher Parkplätze sollte vom Unternehmen bereitgehalten werden.
- Das routinemäßige Parken auf unsicheren oder zufällig ausgewählten Parkplätzen sollte besonders vermieden werden.
- Falls der Fahrer im Fahrzeug übernachtet, sollten sämtliche Türen und Fenster fest verschlossen sein.
- Die Vorschrift nach Abschnitt 8.3.1 ADR (Verbot der Mitnahme von Fahrgästen) ist konsequent einzuhalten.
- Das Fahrzeug sollte, wenn möglich, in Sichtweite geparkt und nach dem Verlassen wieder schnell erreicht werden. Ein beladenes Fahrzeug sollte, wenn möglich, nicht an einer abgelegenen oder unbeleuchteten Stelle abgestellt werden.
- Das Fahrzeug sollte, nachdem es unbeaufsichtigt abgestellt wurde, vor erneutem Fahrtantritt vom Fahrer auf äußere Auffälligkeiten kontrolliert werden.
- Der Fahrzeugführer sollte bei Verzögerungen, Änderungen oder anderen Lieferschwierigkeiten Kontakt mit seinem Unternehmen aufnehmen. Falls eine Fahrtroute festgelegt wurde, sollte der Fahrer diese nur nach Rücksprache mit seinem Unternehmen ändern.

Im **Eisenbahnverkehr** kann durch systembedingte Voraussetzungen wie

- von außen gesteuert,
- Sicherheitsfahrerschaltung,
- punkt- und linienförmige Zugbeeinflussung,
- Signale, Weichen, Fahr- und Rangierstraßen und Flankenschutzeinrichtungen, sichergestellt werden, dass ein Diebstahl von Zügen und Wagen im Streckennetz einer Bahn nicht möglich ist.

Dies gilt insbesondere, wenn zusätzliche Organisationsverfahren wie

- Minimierung der Aufenthaltszeiten bei der Produktionsplanung,
- physischer Schutz von Stellwerke und Führerräumen abgestellter Triebfahrzeuge,
- ausschließliche Mitfahrt von berechtigten Personen im Führerraum von Triebfahrzeugen,
- Vorlage des Eisenbahnfahrzeug-Führerscheins bei der Ablösung/Übergabe eines Triebfahrzeugs an einen unbekanntem Triebfahrzeugführer und
- Meldung verdächtiger Aktivitäten und unbefugter Eingriffe

vorhanden sind.

Dem Diebstahl der Ladung und unbefugten Eingriffen wird auch durch die Umsetzung der Maßnahmen nach 1.10.1.3 entgegengewirkt.

Folgeänderungen weiterer Vorschriften:

Mitarbeiterunterweisung

1.3.1 *Die Unterweisung muss auch die in Kapitel 1.10 aufgeführten besonderen Vorschriften für die Sicherung von Beförderungen gefährlicher Güter beinhalten.*

Behördliche Kontrollen

1.8.1.1 *Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien können auf ihrem Hoheitsgebiet jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter einschließlich der Vorschriften nach Unterabschnitt 1.10.1.5 eingehalten sind.*

Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten

1.8.1.2 (...) - *Vorhandensein des Sicherungsplans nach Unterabschnitt 1.10.3.2 prüfen.*

2. Hinweise zur Umsetzung der Anforderungen SÜG sowie §§ 10 und 11 SÜFV

2.1 Einführung

Die Überprüfung von Mitarbeitern aus Gründen des vorbeugenden personellen Sabotageschutzes ist im öffentlichen Bereich und in Teilen des nicht-öffentlichen Bereichs (z. B.: Verkehrsflughäfen und Kernenergieanlagen) bereits seit langem gängige Praxis. Mit den Anschlägen des 11. September 2001 hat der Gesetzgeber den Kreis der potenziell gefährdeten Stellen im nicht-öffentlichen Bereich erweitert und die Möglichkeit für Sicherheitsüberprüfungen von Beschäftigten deutlich ausgedehnt. Aufgrund einer Ausweitung des Anwendungsbereichs des **Sicherheitsüberprüfungsgesetzes (SÜG)**, können auch Unternehmen, die gefährliche Güter befördern oder gefährliche Stoffe lagern, betroffen sein. Unternehmen sind demnach gesetzlich verpflichtet, an sicherheitsempfindlichen Stellen tätige Personen, einer behördlichen Sicherheitsüberprüfung unterziehen zu lassen (§ 2 Absatz 1 Satz 1 SÜG).

2.2 Darstellung der Rechtslage

Die **Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung (SÜFV)**¹ wurde am 8. August 2003 im BGBl. Teil I Nr. 39 verkündet. In Kraft getreten ist die SÜFV bereits am darauf folgenden Tag. Sie ist Teil eines Paketes gesetzlicher Maßnahmen zur Terrorismusbekämpfung in sensiblen Bereichen. Sie wurde im Jahr 2007 neugefasst und im Juni 2017 zuletzt geändert. Grundlage der SÜFV bildet das Sicherheitsüberprüfungsgesetz (SÜG) vom 28. April 1994 (BGBl. Teil I S. 867, zuletzt geändert am 18. Juli 2017, BGBl. Teil I Seite 2732), das in § 34 die Bundesregierung ermächtigt, durch Verordnung die Stellen zu definieren, in denen sicherheitsempfindliche Tätigkeiten ausgeübt werden. Mit dem Gesetz zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus (Terrorismusbekämpfungsgesetz) vom 9. Januar 2002 (BGBl. Teil I S. 361) wurde das SÜG um die Aufgabe des **vorbeugenden personellen Sabotageschutzes** erweitert. Sicherheitsempfindliche Stellen in lebens- und verteidigungswichtigen Einrichtungen sollen nicht nur im öffentlichen, sondern auch im nicht-öffentlichen Bereich vor so genannten Innentätern geschützt werden.

Unter **Innentäter** versteht man eine Person,

die als Mitarbeiter der zu schützenden Einrichtung die Möglichkeit besitzt, aufgrund ihrer Nähe zur Einrichtung einen Anschlag zu verüben oder Beihilfe zu einem Anschlag zu leisten.

Ziel der Novelle des SÜG war es also, Sabotageaktionen aus dem Kreis der Beschäftigten zu verhindern, indem Mitarbeiter, die in sicherheitsempfindlichen Bereichen derartiger Einrichtungen tätig sind oder werden sollen, ab August 2003 als Voraussetzung für ihre Tätigkeit einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden sollten. Die in SÜG und SÜFV festgelegten Maßnahmen sind **bis zum 10. Januar 2021 befristet**.

¹) Langfassung: Verordnung zur Feststellung der Behörden des Bundes mit Aufgaben von vergleichbarer Sicherheitsempfindlichkeit wie die der Nachrichtendienste des Bundes und zur Feststellung der öffentlichen Stellen des Bundes und der nichtöffentlichen Stellen mit lebens- oder verteidigungswichtigen Einrichtungen.

Ausgangspunkt ist der mit dem Terrorismusbekämpfungsgesetz geänderte § 1 SÜG. Nach Absatz 4 übt eine **sicherheitsempfindliche Tätigkeit** auch derjenige aus, der

„an einer sicherheitsempfindlichen Stelle innerhalb einer lebens- oder verteidigungswichtigen Einrichtung ... beschäftigt ist oder werden soll (vorbeugender personeller Sabotageschutz)“.

Sicherheitsempfindliche Stelle ist gemäß § 1 Abs. 5 SÜG

„die kleinste selbstständig handelnde Organisationseinheit innerhalb einer lebenswichtigen Einrichtung, die vor unberechtigtem Zugang geschützt ist und von der im Falle der Beeinträchtigung eine erhebliche Gefahr für die ... Schutzgüter ausgeht.“

Voraussetzung ist also, dass eine solche Einheit nach den unternehmensinternen Strukturen selbstständig entscheiden und handeln kann.

Die so genannten „**lebenswichtigen Einrichtungen**“ werden in § 1 Abs. 5 SÜG u. a. definiert als Einrichtungen,

„deren Beeinträchtigung auf Grund der ihnen anhaftenden betrieblichen Eigengefahr die Gesundheit oder das Leben großer Teile der Bevölkerung erheblich gefährden kann oder die für das Funktionieren des Gemeinwesens unverzichtbar sind und deren Beeinträchtigungen erhebliche Unruhe in großen Teilen der Bevölkerung und somit Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung entstehen lassen würde“.

Mit der auf dem SÜG fußenden Rechtsverordnung, der SÜFV, werden die lebenswichtigen Einrichtungen noch genauer beschrieben. Besonders relevant ist der zweite Abschnitt der SÜFV, der der Feststellung und Konkretisierung des nicht-öffentlichen Bereichs und der Ergänzung des § 1 Abs. 5 SÜG dient.

2.2.1 Gefahrgutbeförderung

Nach § 11 Nr. 2 SÜFV sind **lebenswichtige Einrichtungen** im Sinne des SÜG

„die Teile von Unternehmen, in denen Sicherungspläne verantwortlich erstellt werden oder die zu diesen vollständigen Sicherungsplänen Zugang haben:

a) Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 der Anlage A zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der Fassung der Bekanntmachung der Neufassung vom 17. April 2015 (BGBl. 2015 II S. 504 und Anlagenband),

b) Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 der Anlage der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) (Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)) vom 9. Mai 1980 in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Mai 2008 (BGBl. 2008 II S. 475, 899), die zuletzt durch die mit der 19. RID-Änderungsverordnung vom 31. Oktober 2014 veröffentlichten Änderungen vom 22. Mai 2014 (BGBl. 2014 II S. 890) geändert worden ist, und

c) Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 der Anlage zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) vom 26. Mai 2000 (BGBl. 2007 II S. 1906, 1908), die zuletzt durch die mit der 5. ADN-Änderungsverordnung vom 15. Dezember 2014 veröffentlichten Änderungen vom 31. Januar 2014 und 29. August 2014 (BGBl. 2014 II S. 1344) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.“

D.h., eine Mitarbeiterüberprüfung soll und darf nur in solchen Unternehmen erfolgen, die gefährlichen Güter gemäß Tabelle 1.10.3.1.2 in den dort genannten Mengen befördern.

Es ist im SÜG und der SÜFV nicht eindeutig geregelt, ob und in welchem Umfang beispielsweise Speditionen erfasst sind, die nicht im Selbsteintritt befördern und über keine eigenen Umschlags- oder Lageranlagen verfügen. Zwar könnte angenommen werden, dass sämtliche Unternehmen, die unter den erweiterten Beförderungsbegriff in Sinne des § 2 Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) einschließlich Vor- und Abschlusshandlungen fallen, erfasst sind, doch ginge diese Auslegung über die Zweckbestimmung des SÜG/SÜFV hinaus. Vielmehr kommt es hierbei auf eine physische Verfügbarkeit über gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial z. B. bei Verladern und Transportunternehmen an, die eine Missbrauchsmöglichkeit eröffnet. Dabei geht es hier zunächst um die Eingriffsmöglichkeit durch das Unternehmen, nicht durch die dem Unternehmen zugehörigen Mitarbeiter. Innerhalb des erfassten Unternehmens sind nur die Mitarbeiter betroffen, die für die Umsetzung von Sicherungsmaßnahmen bei der Gefahrgutbeförderung im Unternehmen verantwortlich sind. Also Mitarbeiter, die auf Grund ihrer ihnen zugeteilten Verantwortlichkeiten und Kompetenzen Maßnahmen dahingehend einleiten können, die das Risiko eines Missbrauchs senken bzw. eine missbräuchliche Verwendung gefährlicher Güter gegebenenfalls verhindern oder eben auch einen Missbrauch dadurch leichter ausüben können, dass sie auf Grund ihrer Stellung über spezielle Kenntnisse im Unternehmen verfügen. Wer dies ist, muss die Geschäftsleitung entscheiden. Ausdrücklich handelt es sich hierbei nicht zwingend um den Gefahrgutbeauftragten. Fahrzeugführer fallen nicht unter den Anwendungsbereich und können somit keiner Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden. In Kleinstunternehmen kann dies aber sogar der Inhaber/Unternehmer selbst sein, wobei die Umsetzung dieser gesetzlichen Bestimmung dann an ihre Grenzen stoßen dürfte.

2.2.2 Lagerung gefährlicher Stoffe

Erfasst werden können Logistikdienstleister auch über § 10 a SÜFV, der als **lebenswichtige Einrichtungen** die Teile von Unternehmen bezeichnet,

„1. die Teile von Unternehmen, die als Betriebsbereich in den Anwendungsbereich des § 1 Absatz 1 Satz 2 der Störfall-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2005 (BGBl. I S. 1598), die zuletzt durch Artikel 79 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, fallen, und

2. die Teile von Unternehmen, die nach § 1 Absatz 2 der Störfall-Verordnung Betriebsbereichen nach Nummer 1 gleichgestellt sind,

soweit der Betrieb nicht ausreichend durch organisatorische oder technische Maßnahmen gegen Eingriffe Unbefugter geschützt und dies im Sicherheitsbericht nach § 9 der Störfall-Verordnung dokumentiert ist.“

Betroffen sind somit Lageranlagen, die den erweiterten Pflichten der 12. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Störfall-Verordnung) unterliegen.

Anders als bei der Beförderung gefährlicher Güter wird der betroffene Mitarbeiterkreis hier nicht über seine Tätigkeit definiert, sondern über die Zutrittsmöglichkeit zu einem oder die Eingriffsmöglichkeit in einen bestimmten Betriebsteil, nämlich einer sicherheitsempfindlichen Stelle, für die die Kriterien „*kleinste selbstständige Organisationseinheit*“ und „*vor unberechtigtem Zugang geschützt*“ zutreffen. Und anders als bei der Beförderung gefährlicher Güter wird der Anwendungsbereich nicht durch eine zusätzliche Liste von Stoffen eingegrenzt. Vielmehr geschieht dies durch Bezug auf die Kombination aus Stoffeigenschaften und Mengen, die zur Umsetzung der erweiterten Pflichten nach Störfall-Verordnung führen. Wichtig ist aber festzuhalten, dass sich der Schutzzweck der SÜFV (Schutz der Anlage vor Innentätern) von dem der Störfall-Verordnung (Schutz der Umwelt vor Störfallereignissen innerhalb der Anlage) unterscheidet.

2.3 In Bezug auf die Umsetzung des SÜG und der SÜFV zu klärende Fragen

Im Hinblick auf den Vollzug des SÜG und der SÜFV können zahlreiche Fragen entstehen, die es zu klären gilt. Zunächst stellt sich die grundsätzliche Frage, ob Unternehmen, die gefährliche Güter befördern oder Lageranlagen, die Störfallbetriebe sind, trotz Erwähnung in der SÜFV überhaupt durch das SÜG erfasst sind als *"Einrichtungen, deren Beeinträchtigung ... die Gesundheit oder das Leben großer Teile der Bevölkerung erheblich gefährden kann oder für das Funktionieren des Gemeinwesens unverzichtbar sind und deren Beeinträchtigung erhebliche Unruhe in großen Teilen der Bevölkerung und somit Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung entstehen lassen würde"*. Mit Verkündung der Änderungen zur SÜFV hat der Gesetzgeber diese Frage aus seiner Sicht zwar bejaht, dennoch kann die Rechtmäßigkeit bezweifelt werden.

Von praktischer Relevanz ist **die entscheidende**

Frage: ***Sind die erfassten Unternehmen und Betriebe verpflichtet, eine Sicherheitsüberprüfung ihrer betroffenen Beschäftigten zu veranlassen oder handelt es sich um eine freiwillige Maßnahme? Und wie kann der Gesetzgeber den Vollzug des SÜG und der SÜFV in Unternehmen durchsetzen, wenn keine Sanktionsmaßnahmen drohen?***

Antwort: Ob die **Pflicht zur Sicherheitsüberprüfung** für Unternehmen rechtlich bindend ist, wurde intensiv diskutiert. Sowohl das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) haben in Anhörungen mehrfach bekannt gegeben, dass Ministerien und Behörden auf Grundlage der SÜFV weder aktiv werden und Sicherheitsüberprüfungen veranlassen und anordnen können, noch die betroffenen Unternehmen von sich aus zwingend Sicherheitsüberprüfungen der Mitarbeiter veranlassen müssen. Vielmehr sei die SÜFV Grundlage für freiwilliges Handeln der Unternehmen, eine Sicherheitsüberprüfung der Beschäftigten veranlassen zu können, und dies auch nur mit Einwilligung des Arbeitnehmers. Insofern sind derzeit keine Sanktionen für Betriebe zu erwarten, die keine Notwendigkeit zur Mitarbeiterüberprüfung erkennen können.

Eine schriftliche Stellungnahme hat das federführende Bundesministerium des Innern (BMI) an den DSLV im September 2004 abgegeben. Danach ist der **vorbeugende personelle Sabotageschutz ungeachtet fehlender staatlicher Sanktionsmöglichkeiten verpflichtend**. Denn aus dem gesamten Zusammenhang der Rechtsvorschriften (SÜG und SÜFV) ergibt sich, dass mit einer sicherheitsempfindlichen Tätigkeit nur betraut werden darf, wer zuvor einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen wurde. Das Argument, dass das Unterlassen einer Überprüfung keine bußgeld- oder strafrechtlichen Konsequenzen hat, kann ein Unternehmen sicherlich nicht in jedem Fall entlasten, wenn es Zentrum oder Teil eines terroristischen Anschlags mit gefährlichen Stoffen unter seiner Obhut war und Beschäftigte hierfür maßgeblich verantwortlich waren. Dies kann zumindest zum Vorwurf einer Obliegenheitsverletzung mit weit reichenden Haftungsfolgen führen. Auch wenn die Feststellung des BMI sicherlich zutreffend ist, bleibt nach wie vor unbeantwortet, was genau in einem expeditionell betriebenen Gefahrstofflager die sicherheitsempfindliche Stelle ist. Insofern ist die Entscheidung für oder gegen Sicherheitsüberprüfungen auf Grundlage der betrieblichen Verhältnisse, die auch das tatsächliche Risiko eines terroristisch motivierten Sabotageaktes berücksichtigen sollten, unternehmensindividuell vorzunehmen.

Frage: *Wer ist für das Verfahren der Sicherheitsüberprüfung zuständig?*

Antwort: Für den Bereich der Beförderung gefährlicher Güter ist dies das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Referat G24, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin. Für die Störfallbetriebe ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Referat ZB1, Villemomblers Straße 76, 53123 Bonn, zuständig.

Frage: *Wie funktioniert das Verfahren zur Mitarbeiterüberprüfung?*

Antwort: Soll ein Mitarbeiter einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden, setzt dies zunächst das uneingeschränkte Einverständnis des Beschäftigten voraus. Im Anschluss wendet sich das Unternehmen an das zuständige Ministerium mit einem Antrag. Wie das im Zuständigkeitsbereich des BMWi geschieht, kann einem Leitfaden entnommen werden, der im Internet unter www.bmwi-sicherheitsforum.de herunterladbar ist. Einen entsprechenden Leitfaden gibt es derzeit vom BMVI nicht. Ein Antrag ist daher formlos an das BMVI, Referat Z15, zu richten. Das Ergebnis der Überprüfung, das teilweise mit Unterstützung der Geheimdienste erfolgt, wird dem Unternehmen ohne Begründung mitgeteilt. Der Mitarbeiter wird vom Ministerium mit Begründung unterrichtet.

Frage: *Sollten Unternehmen, die Mitarbeiter beschäftigen, die sowohl unter den Anwendungsbereich des § 10 a als auch den des § 11 fallen, diese dann zwei Sicherheitsüberprüfungen unterziehen?*

Antwort: Beschäftigte müssen nur einmal überprüft werden, wenn sie gleichzeitig an verantwortlicher Stelle für die Gefahrgutbeförderung arbeiten und Zutritt zu sicherheitsempfindlichen Stellen im Gefahrstofflager haben.

Frage: *Wie kann innerhalb speditionell betriebener Gefahrstofflager, die den erweiterten Pflichten der 12. BImSchV unterliegen, die "vor unberechtigtem Zugang geschützte sicherheitsempfindliche Stelle" sinnvollerweise und in Übereinstimmung mit den Zielen des SÜG eingegrenzt werden?*

Antwort: Dies ist höchst strittig. In einer Anhörung hat sich ein Vertreter des BMWi aber dahingehend festgelegt, dass, falls diese Feststellung objektiv nicht möglich ist, nicht die gesamte Lageranlage als sicherheitsempfindliche Stelle zu betrachten ist, sondern der Vollzug des SÜG und der SÜFV dann nicht möglich ist und deshalb auch keine Sicherheitsüberprüfung durchgeführt werden kann. Dem hat das BMI ausdrücklich widersprochen und in einer Stellungnahme den „unberechtigten Zugang“ sogar definitorisch ausgedehnt auf betriebsfremde Mitarbeiter und elektronische Eingriffsmöglichkeiten (z. B. Online-IT-Support). Gleichzeitig betont das BMI, dass „der Verordnungsgeber davon abgesehen hat, die sicherheitsempfindlichen Stellen innerhalb der ... lebenswichtigen Einrichtungen selbst zu bestimmen. Vielmehr identifizieren die Unternehmen ihre sicherheitsempfindlichen Stellen...“. Für die Umsetzung der Anforderungen aus § 10 a SÜFV wird also der betroffene Anlagenteil und damit der zu überprüfende Mitarbeiterkreis vom Betrieb selbst bestimmt.

Dieser Fragenkatalog ist natürlich nicht abschließend, zeigt aber anhand der wenigen Beispiele den großen Aufklärungsbedarf nicht nur bei der betroffenen Wirtschaft, sondern auch bei den zuständigen Bundesministerien und Behörden selbst.

3. Umsetzungshinweise und Fazit

Um die betroffenen Unternehmen in der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zumindest nach § 11 Nr. 2 (Gefahrgutbeförderung) soweit als möglich zu unterstützen, hat der DSLV gemeinsam mit anderen Verbänden ergänzende Hinweise erarbeitet (s. u.). Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass sich die meisten Unternehmen mit der Umsetzung der Gefahrenabwehrmaßnahmen nach Kapitel 1.10 ADR/RID befassen und – soweit gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial befördert werden – die „Stellen, die über die Sicherung entscheiden“ und für die Erstellung von Sicherungsplänen verantwortlich sind, benennen. Diese sind dann der oder die Mitarbeiter, die sicherheitsüberprüft werden müssen.

Hinweise zur Umsetzung des

§ 11 Nr. 2 Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung (SÜFV)

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)

Verband Chemiehandel e.V. (VCH)

Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)

1. § 11 SÜFV bestimmt als lebenswichtige Einrichtungen u. a. „die Stellen im Unternehmen“, die über die Sicherung bei der Beförderung der sog. „gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial“. Zur Festlegung, welche Stoffe im Zusammenhang mit der SÜFV unter die Definition für „gefährliche Güter“ fallen, wird auf die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSEB) verwiesen. Das bedeutet nicht, dass sich die SÜFV auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschifffahrt beschränkt. Vielmehr sind die Verkehrsträger Luft- und Seeverkehr ebenso betroffen.
2. Rechtssystematisch ist innerhalb einer lebenswichtigen Einrichtung die sicherheitsempfindliche Stelle nach § 1 Abs. 4 SÜG abzugrenzen. Für die – und nur für die – Mitarbeiter, die an einer solchen sicherheitsempfindlichen Stelle beschäftigt sind oder werden sollen, schafft § 11 SÜFV die rechtlichen Voraussetzungen, um sie einer Sicherheitsüberprüfung unterziehen zu lassen.
3. Praktisch wird man „sicherheitsempfindliche Stelle“ und „lebenswichtige Einrichtung“ gleichsetzen, da in der Regel – insbesondere in klein- und mittelständischen Unternehmen (KMUs) – ohnehin nur eine Person über die Sicherung bei der Beförderung der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial entscheiden wird.

4. Eine sicherheitsempfindliche Stelle ist eine, ggf. mehrere Personen, nicht aber eine räumlich abgegrenzte Organisationseinheit.
5. Über die Sicherung bei der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial entscheidet im Unternehmen der Mitarbeiter, dem vom Unternehmer ausdrücklich die Verantwortung für die Umsetzung der Vorschriften des Kapitels 1.10 ADR/RID/ADN, des Kapitels 1.4 IMDG-Code oder des Unterabschnitts 1.6 ICAO-TI mit Annex 17/Security Manual übertragen wurde. Diese Position kann auch von einem Externen wahrgenommen werden. Liegt keine ausdrückliche Beauftragung vor, liegt die Entscheidung über die Sicherung bei der Beförderung der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial beim Unternehmer.
6. Zwar könnte angenommen werden, dass sämtliche Unternehmen, die unter den erweiterten Beförderungsbegriff im Sinne des § 2 Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) fallen, erfasst sind, doch geht diese Auslegung über die Zweckbestimmung des SÜG/der SÜFV hinaus. Vielmehr kommt es auf die physische Verfügbarkeit über gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial an, die eine Missbrauchsmöglichkeit eröffnet. Demgemäß sind vor allem Unternehmen, die als Verlader, Befüller und Beförderer tätig sind, betroffen.
7. Die Durchführung der Sicherheitsüberprüfung sollte möglichst weder von dem zu überprüfenden Mitarbeiter selbst noch von dem Personalverantwortlichen im Unternehmen veranlasst werden. Dies lässt sich jedoch nicht vermeiden, wenn – wie z. B. in vielen Kleinunternehmen des Transportgewerbes – der Antragsteller, der für die Sicherung Verantwortliche und der Personalverantwortliche eine Person – vielfach der Unternehmer selbst – sind.
8. Gemäß SÜG wird eine Person im Unternehmen als „Sabotageschutzbeauftragter“ benannt und bestellt. Auch wenn dies in den betroffenen Unternehmen formal so geschehen sollte, sind damit durch den Stelleninhaber keine zusätzlichen Fähigkeiten zu erwerben, Leistungsnachweise zu erbringen oder gar Zulassungen notwendig. Letztlich muss sichergestellt werden, dass der Sabotageschutzbeauftragte, der im Unternehmen durchaus noch weitere Funktionen ausüben darf, genauso wie ein Personalchef/Personalsachbearbeiter integer und charakterlich geeignet ist, mit sensiblen Daten umzugehen und diese zu verwalten.

Den von der SÜFV erfassten Unternehmen kann nur empfohlen werden, zunächst nicht in blinden Aktionismus zu verfallen und die dargestellten Grundvoraussetzungen und den betrieblichen Bedarf für Sicherheitsüberprüfungen sorgfältig individuell zu klären.

Doch soll keinesfalls an dieser Stelle von der Umsetzung der SÜFV abgeraten werden, im Gegenteil: Wo immer die Voraussetzungen eindeutig sind und eine Spedition ein originäres Interesse an der Überprüfung seiner Mitarbeiter hat, sollte ein Antrag beim zuständigen Ministerium gestellt werden.