

**Zu den Grenzen optischer Zulässigkeit der Totenköpfe (Klassen 6.1, 2.3, begaste Einheiten)**



Symbole sind als Teil des Gefahrzettels nach Kapitel 5.1 ADR in den dort abgebildeten Mustern geregelt. Die *Muss*-Vorschrift aus 5.2.2.2.1 i.Vb.m. 5.2.2.2.2 ADR lässt zunächst keinen Ermessensspielraum in der Gestaltung des Symbolen zu. Abweichungen der Symbole auf den Gefahrzettelmustern sind dennoch in bestimmten Grenzen zulässig, nämlich dann, wenn ein anderer Verkehrsträger im multimodalen Transport Gefahrzettel vorschreibt, die leicht von den abgebildeten Mustern abweichen. Dennoch kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Unsicherheiten und Beanstandungen durch Ordnungsbehörden betreffend der Zulässigkeit bestimmter Ausgestaltungen des Totenkopfs (z.B. „grinsender Totenkopf“, Bild 4). Eine exakte, aus den einschlägigen Vorschriften ableitbare Grenzziehung zwischen zulässigen und unzulässigen Totenköpfen erscheint zunächst nicht möglich. Dennoch ist aus dem Vergleich des internationalen Vorschriftengefüges ein Bereich ableitbar, in welchem ein Totenkopfsymbol (noch) zulässig ist. Dieser Bereich soll hier näher betrachtet werden und ein abschließendes Fazit zur Totenkopffrage gezogen werden. Im Nachfolgenden wird sich immer auf die Fundstelle im ADR bezogen; für das verkehrsträgerentsprechende Äquivalent wird auf untenstehende Tabelle verwiesen. Bildverweise beziehen sich auf die links abgebildeten Zeichen.

Verkehrsträger	ADR/RID	ADN	IMDG	IATA-DGR	UN-ModellV
Fundstelle	5.2.2.2.1	5.2.2.2.1	5.2.2.2.1 (5.2.2.2.2)	7.2.8 (7.2.2.3.1 Anm. 2)	5.2.2.2.1
Genauer Wortlaut	Die Gefahrzettel müssen den nachstehenden Vorschriften und hinsichtlich der Farbe, der Symbole und der allgemeinen Form den Gefahrzettelmustern in Absatz 5.2.2.2.2 entsprechen. <sup>1</sup> Entsprechende Muster, die für andere Verkehrsträger vorgeschrieben sind, mit geringfügigen Abweichungen, welche die offensichtliche Bedeutung des Gefahrzettels nicht beeinträchtigen, sind ebenfalls zugelassen. <sup>2</sup>	- identisch mit ADR/RID -	Die Gefahrzettel müssen den nachstehenden Vorschriften und hinsichtlich der Farbe, der Symbole und der allgemeinen Form den Gefahrzettelmustern in Absatz 5.2.2.2.2 entsprechen.  Entsprechende Muster, die für andere Verkehrsträger vorgeschrieben sind, mit geringfügigen Abweichungen, welche die offensichtliche Bedeutung des Gefahrzettels nicht beeinträchtigen, sind ebenfalls zugelassen.	Kennzeichen, die durch andere internationale oder nationale Transportvorschriften vorgeschrieben sein können sind zusätzlich zu den von diesen Vorschriften verlangten unter der Voraussetzung erlaubt, dass durch ihre Farbe, Form oder Darstellung keine Widersprüche oder Verwechslungen mit den von dieser Vorschrift verlangten Kennzeichen entstehen.  Kleinere Abweichungen bei der Gestaltung des Symbols auf den Kennzeichen oder andere Unterschiede, wie die Breite der vertikalen Striche auf den Kennzeichen, die in diesen oder anderen Bestimmungen abgebildet sind, sind annehmbar, wenn sie nicht die offensichtliche Bedeutung des Kennzeichens beeinflussen [...].	Labels shall satisfy the provisions of this section and conform, in terms of colour, symbols and general format, to the specimen labels shown in 5.2.2.2.2.
Terminologie	Gefahrzettel	Gefahrzettel	Gefahrzettel	Kennzeichen, Gefahrenkennzeichen	Labels

Tabelle 1: Vorschriftenübergreifender Wortlaut- und Fundstellenvergleich



### 1. Zulässigkeit von Abweichungen von Gefahrzettelmuster (ADR/RID/IMDG/ADN)

Die Zulässigkeit von Abweichungen der Gefahrzettel ist vorschriftenübergreifend nur an einer einzigen Stelle eröffnet: Werden durch andere Verkehrsträger von den ADR-Mustern abweichende Muster vorgeschrieben, welche aber die offensichtliche Bedeutung des Gefahrzettels nicht beeinträchtigen, so sind diese ebenfalls für den Verkehrsträger Straße zugelassen. Die Abweichung ist also zulässig, wenn:

- a) diese durch einen anderen Verkehrsträger vorgeschrieben wird (Eröffnung),
- b) diese Abweichung nur geringfügig ist (erste Bedingung) und
- c) die Abweichung die offensichtliche Bedeutung des Gefahrzettels nicht beeinträchtigt (zweite Bedingung).

In allen Vergleichsvorschriften sind die Bedingungen b) und c) erfüllt: Die Abweichenden Gefahrzettelmuster weichen in ihren Symbolen nur geringfügig ab und die offensichtliche Bedeutung des Gefahrzettels wird nicht beeinträchtigt. Jedoch muss die Abweichung erst durch einen anderen Verkehrsträger im multimodalen Transport eröffnet sein, ansonsten sind Abweichungen von den im jeweiligen Verkehrsträger abgebildeten Mustern grundsätzlich unzulässig.

### 2. Durch den Verkehrsträger vorgeschriebenes Symbol: Keine Einheitlichkeit beim Vergleich des internationalen Vorschriftengefüges innerhalb und außerhalb der Vorschriften des einschlägigen Verkehrsträgers

Ist ein anderes Symbol durch das Gefahrenzettelmuster eines anderen Verkehrsträgers vorgeschrieben, stellt sich die Frage, wie dieses auszusehen hat. Zunächst könnte man darauf abstellen, dass exakt jene Muster zu verwenden sind, wie sie in den Vorschriften abgebildet sind. Ein einzigartig zulässiges Symbol für den Totenkopf zu finden scheitert allerdings bereits beim Vergleich der einschlägigen, verkehrsträgerspezifischen Vorschriften. Der IMDG-Code (Printausgabe 2021, Verkehrsverlag Fischer) kennt nur den „grinsenden Totenkopf“ (4. Bild), während andere Printausgaben ausschließlich den „runden Totenkopf“ (ADR/RID und ADN 2021, Verkehrsverlag Fischer und IATA-DGR (Eigenverlag, Deutsche Version 2022 und englische Version 2020), 3. Bild (ADR Ecomed-Verlag, Ausgabe 2017, in abweichender Variante: 1. Bild) kennt. Diese Vorschriften weichen innerhalb, also bei demselben Verkehrsträger, wiederum von Onlineausgaben (z.B. Weka-Datenbank für den IMDG-Code, ADR/RID und ADN: 3. Bild) ab. Die UN-Modellvorschriften verwenden denselben Totenkopf, wie er auch durch das GHS bzw. die CLP-Verordnung verwendet wird (Bild 2). Ebenfalls weichen teilweise auch die Totenköpfe für begaste Einheiten ab (Bilder 7 und 8). Die Gefahrzettelmuster werden zudem wörtlich nur mit „Totenkopf mit gekreuzten Gebeinen“ beschrieben (z.B. in 5.2.2.2.2, Spalte 3).

Aufgrund dieser Vielfalt privater Verlage bietet sich die Eingrenzung auf die Muster, welche aus einer „offiziellen“ Quelle stammen, an (z.B. über [www.unece.org](http://www.unece.org) als internationale Quelle oder den Bundesanzeiger als deutsche, nationale Quelle). Allerdings kollidieren bereits hier die Abbildungen je nach Rechtsquelle (UNECE: Totenkopf nach Bild 2<sup>1</sup>, Bundesanzeiger (DEU): Bild 3<sup>2</sup>). In der Praxis werden durch Unternehmen zudem die Printausgaben, aber auch Onlineausgaben (z.B. WEKA-Datenbank) herangezogen und die Bezeichnungen nach den jeweils individuell vorliegendem Material durchgeführt. Eine Unzulässigkeitserklärung nach dem Kriterium der „offiziellen Quelle“ würde einen erheblichen Mehraufwand für alle wirtschaftsbeteiligten, die Gefahrzettel der Klasse 2.3 und 6.1 bzw.

<sup>1</sup> [https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ADR2021\\_Vol2e.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ADR2021_Vol2e.pdf), abgerufen am 17.07.2022 (22:41 Uhr)

<sup>2</sup> [https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#\\_\\_bgbl\\_\\_%2F%2F\\*%5B%40attr\\_id%3D%27bgbl221024\\_Anlageband.pdf%27%5D\\_\\_1658090598911](https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl221024_Anlageband.pdf%27%5D__1658090598911), abgerufen am 17.07.2022 (22:44 Uhr)

das Kennzeichen für begaste Einheiten nutzen, ohne nennenswerter Steigerung der Erkennbarkeit der Gefahr bzw. des Warnzweckes der Vorschrift, verursachen.

Das Abstellen auf die abgedruckten Muster bzw. der „Vorschrift durch einen anderen Verkehrsträger“ im multimodalen Transport nach 5.2.2.2.1 ADR kann daher aufgrund der Vielfalt unterschiedlicher Symbole kein abschließendes Kriterium für die Auswahl des zutreffenden Symbols und dem Ausscheiden des unzutreffenden Symbols sein: Es stehen alle von den Verkehrsträgern verwendete Totenkopfsymbole zur Auswahl.

### 3. Sonderfall IATA-DGR

Die IATA-DGR behält ihre Gefahrenkennzeichen und lässt Kennzeichen, welche durch einen anderen Verkehrsträger vorgeschrieben sind, nur zu, wenn diese neben den eigenen zusätzlich angebracht werden und keinerlei Probleme hinsichtlich Erkennbarkeit oder Verwechslung mit den von den IATA-DGR vorgeschriebenen Kennzeichen verursachen. Auf Abweichungen von Symbolen wurde erstmals 2005 durch die ICAO in einem Arbeitspapier<sup>3</sup> eingegangen. Dort wurden die Beanstandungen durch Behörden thematisiert und eine Lösung ausgearbeitet. Dabei fielen zunächst nur die Symbole der Klassen 4.1, 8 und 9 auf. Der Totenkopf fand aber auch Erwähnung (Kapitel 1.6 des Arbeitspapiers). Es wurde auf den Sicherheitsaspekt der Gefahrenkennzeichnungen abgestellt und geringfügige Abweichungen von den Abbildungen der Vorschrift als Akzeptabel gewertet. Unterabsatz 7.2.2.3.1 Anmerkung 2 der IATA-DGR sind seitdem Ausfluss davon.

Die IATA-DGR sind daher für Abweichungen der Totenkopfsymbole offen, 7.2.2.3.1 Anm. 2 IATA-DGR.

### 4. Grenzen gestalterisch zulässiger Variationen

Fraglich ist nur noch, in welchem Rahmen sich die Totenköpfe gestalterisch aufhalten dürfen und wann dieser überschritten ist. Unter „Totenkopf mit gekreuzten Beinen“ (5.2.2.2.2, Spalte 3 ADR/RID/ADN/IMDG bzw. 7.3.7 und 7.3.14 IATA-DGR: „Schädel mit gekreuzten Knochen“) und der „Erkennbarkeit“ von der zu warnenden Gefahr öffnet sich die Vorschrift für eine große Vielfalt von Variationen. Eine Auswahl dieser Vielfalt ist nachfolgend dargestellt:



Gefahrenzettel  
von dh-Labels<sup>4</sup>

Gefahrenzettel  
von Fedex<sup>5</sup>

Zwar erfüllen diese Symbole die formelle Anforderung „Totenkopf mit gekreuzten Gebeinen“ (bzw. „Schädel [...]“, IATA-DGR). Die Erkennbarkeit einer ernsthaften Gefahr ist jedoch teilweise durch das Übermaß stilistischer Anpassungen nicht mehr zweifelsfrei gegeben; sie wirken unseriös. Eine Gemeinsamkeit, den man als Anknüpfungspunkt für die Auswahl des zulässigen Symbols heranziehen kann, ist, dass keines dieser Symbole durch einen Vorschriftengeber offiziell eingeführt wurde.

Damit lässt sich eine Grenze in der Gestaltung ziehen: Symbole, die von keinem einschlägigen Vorschriftengeber eingeführt wurden, sind unzulässig.

<sup>3</sup> DGP/20-WP/65

<sup>4</sup> [https://www.dhlabels.com/148-large\\_default/gefahr Gutaufkleber-300-x-300mm-61-giftige-substanzen-300x300mm.jpg](https://www.dhlabels.com/148-large_default/gefahr Gutaufkleber-300-x-300mm-61-giftige-substanzen-300x300mm.jpg), abgerufen am 19.07.2022 um 14:03 Uhr

<sup>5</sup> <https://www.fedex.com/de-de/shipping/dangerous-goods.html>, abg. am 19.07.2022

## 5. Fazit

**Jeder Totenkopf, der sich gestalterisch innerhalb des internationalen Vorschriftengefüges (ADR/RID/ADN/IMDG/IATA-DGR/ICAO-TI/UN-ModelV) aufhält, ist zulässig.**

Die Variationen sind derart vielfältig und uneinheitlich geregelt, dass sich keine eindeutige Abgrenzung innerhalb des intl. Vorschriftengefüge feststellen lässt. Es gibt aus der Praxis gewisse Trends und abweichende Ansichten zur Zulässigkeit bestimmter Symbole, welche aber formell nicht durchgreifen. Mittlerweile ist auch ein Trend erkennbar: Die UN-Modellvorschriften, aus denen sich die Vorschriften der Verkehrsträger ableiten, verwenden aktuell dasselbe Totenkopfsymbol, wie ihn auch das GHS verwendet. Damit könnte in Zukunft eine Harmonisierung des Symbols erfolgen, sofern die Verlage und ausgebenden Stellen ihrerseits diese Anpassung übernehmen.

- Zulässig -			
			
IMDG/ADR/RID/ ADN/IATA	UN-ModelIV, GHS	ICAO, IMDG	IMDG (Fischer)
			
In den intl. Vorschriften am häufigsten vertreten	Harmonisierte Version	Teilweise in offiziellen Veröffentlichungen verwendet	Formell zulässig, stellenweise umstritten

Tabelle 2: Einschätzung zur "sichersten" (bzw. unkritischsten) Version des Totenkopfes

Anhang: Verwendete Quellen

Für die Tabelle 2 lagen folgende Grundlagenwerke vor:

DE-VkBl – Veröffentlichung durch das Verkehrsblatt des Bundesministeriums für Verkehr [...]

Fischer – Printausgabe vom Verkehrsverlag J. Fischer GmbH & Co. KG

BGBl II – Bundesgesetzblatt Teil Zwei (Onlineausgabe)

Ecomed – Printausgabe ecomed Sicherheit, ecomed-Storck GmbH

IATA-DGR – Gefahrgutvorschriften der IATA im Eigenverlag

ICAO-TI – „Technical Instructions“ der ICAO

UN-ModellV – UN-Model Regulations, Volume II, 22. Edition 2021 (Onlineausgabe)

Die WEKA-Rechtsdatenbank verwendete regelmäßig den Totenkopf nach Bild 3.

Die Nummern beziehen sich auf die auf Seite 1 nummerierten Symbole.

Ausgabe	IMDG-Code		ADR/RID			ADN	IATA-DGR	ICAO-TI	UN-ModellV
	DE - VkBl	Fischer	BGBl II	Ecomed	Fischer	Fischer			
2001			3						
2003								1	
2016	3							1	
2017				1					
2018	3								
2019			3						
2020	1						3		
2021		4	3		3	3			2
2022							3		