

16.04.86

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

zur

**EntschlieÙung des Bundesrates zur Gefahrgutverordnung
Straße 1985**

Der Bundesminister für Verkehr
A 13/26.20.70-02-03/82 Va 86

Bonn, den 14. April 1986

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Dr. Ernst Albrecht

Sehr geehrter Herr Präsident!

Der Bundesrat hat am 05. Juli 1985 im Zusammenhang mit der Zustimmung zur Gefahrgutverordnung Straße eine EntschlieÙung angenommen. In der EntschlieÙung wird die Bundesregierung gebeten, spätestens bis zum Frühjahr 1986 zu prüfen, ob durch bestimmte Maßnahmen die Sicherheit der Gefahrguttransporte auf der Straße gesteigert werden kann.

Das Ergebnis der Überprüfung ist in dem beigefügten Bericht enthalten.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Werner Dollinger

Drs. 260/85 (Beschluß)

Bericht des Bundesministers für Verkehr
zur Entschließung des Bundesrates vom 05.07.1985
über Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit
der Gefahrguttransporte auf der Straße

Auftrag

Der Bundesrat hat am 05. Juli 1985 im Zusammenhang mit der Zustimmung zur Gefahrgutverordnung Straße die Bundesregierung gebeten, zu prüfen, ob durch nachfolgende Maßnahmen die Sicherheit der Gefahrguttransporte auf der Straße gesteigert werden kann:

1. Erweiterung der Schulung auf Fahrer von Lkw, die gefährliche Güter in Versandstücken geladen haben.
2. Einführung einer Schulungspflicht für Verlader bzw. deren Disponenten.
3. Beschleunigung der Einführung von Systemen zur Verhinderung des Blockierens von Rädern beim Bremsen als Zulassungsvoraussetzung für Straßenfahrzeuge, insbesondere für Fahrzeuge des Gefahrguttransports.
4. Aufnahme solcher Stoffe in das Gefahrguttransportrecht, die beim Brand giftige oder ätzende Reaktionen verursachen.
5. Verbesserung des hinteren und seitlichen Anfahrschutzes von Tankfahrzeugen.
6. Verlagerung weiterer Gefahrguttransporte von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße, insbesondere in Form des kombinierten Verkehrs.
7. Einführung des Fahrverbots für die Gefahrguttransporte bei Schnee- oder Eisglätte und bei geringen Sichtweiten in die Straßenverkehrs-Ordnung.
8. Öffnung von Informationsquellen im Bereich der gefährlichen Güter für die am Transport Beteiligten sowie für Polizei, Feuerwehr und andere Hilfskräfte bei der Unfallbekämpfung bzw. Einführung neuer Informationssysteme.

Vorbemerkung

Das Recht für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße ist im Hinblick auf die starke Verflechtung des Warenaustauschs in Europa in starkem Maße international geprägt. Wesentliche Rechtsgrundlage ist das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), das im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf vorbereitet wurde und in dieser Organisation auch fortentwickelt wird.

Aus Gründen der Rechtsharmonisierung und Rechtsvereinfachung ist eine wesentliche Zielsetzung des Gefahrguttransportrechts, eigenständige nationale Rechtsvorschriften nach Möglichkeit zu vermeiden und vorhandene nationale Sonderregelungen abzubauen, soweit nicht ganz wesentliche Sicherheitsinteressen entgegenstehen.

Dies bedeutet auch, daß bei neuen Sicherheitserkenntnissen zunächst zu versuchen ist, diese auf internationaler Ebene zu verwirklichen. Dies ist im Hinblick auf möglichst einheitliche Sicherheits- und Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßenverkehr erforderlich.

Dies vorausgeschickt, wird im einzelnen folgendes bemerkt:

Zu 1 (Fahrerschulung):

Die Bundesregierung ist aufgrund der Erfahrungen bei der Tankwagenfahrerschulung der Auffassung, daß die Erweiterung der Schulung auf Fahrer von Lkw, die gefährliche Güter in Versandstücken befördern, die Sicherheit erhöht. Sie hat deshalb einen entsprechenden Antrag bei dem für die Fortbildung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) zuständigen Gremium, das ist die ECE-Sachverständigengruppe GE.15, gestellt und diesen Antrag inzwischen in überarbeiteter Fassung neu vorgelegt. Wesentliche Zielsetzung des Antrags ist, daß für die Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken ab bestimmten, je nach Gefahrgutpotential unterschiedlichen Mindestmengen nur geschulte Fahrer zum Einsatz gelangen. Der Antrag wird voraussichtlich Anfang Mai dieses Jahres auf internationaler Ebene behandelt werden.

Zu 2 (Schulungspflicht für Verlader/Disponenten):

In einem Arbeitskreis des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats wird gegenwärtig geprüft, wie die Qualifikation verantwortlicher Personen in Unternehmen, die mit der Beförderung gefährlicher Güter befaßt sind, verbessert werden kann. Ein wesentlicher Vorschlag zielt darauf ab, verkehrsträgerunabhängig in den Unternehmen eine "sachkundige Aufsichtsperson" zu bestellen. Die Festlegungen sollen so erfolgen, daß vorhandene Verantwortungsstrukturen in den Unternehmen ohne weiteres mit den erarbeiteten Anforderungen in Einklang gebracht werden können.

Der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat hat in seiner Sitzung vom 03.12. 1985 dem Arbeitskreis Anregungen für die weiteren Arbeiten gegeben. Der Beirat wird sich in seiner Sitzung am 01. Juli 1986 erneut mit den Arbeitsergebnissen des erwähnten Arbeitskreises befassen.

Zu 3 (Verhinderung des Blockierens von Rädern beim Bremsen):

Die Bundesrepublik Deutschland hat für die Anfang Mai dieses Jahres stattfindende Sitzung der ECE-Sachverständigengruppe GE.15 einen Antrag vorgelegt, durch den die Ausrüstung von Tankfahrzeugen und Spezial-Sprengstofffahrzeugen mit Blockierverhinderern vorgeschrieben werden soll. Der Sicherheitsgewinn einer solchen Ausrüstung wurde auch vom Gefahrgut-Verkehrs-Beirat unterstrichen.

Zu 4 (Stoffe, die beim Brand gefährliche Reaktionen verursachen):

Der Ausschuß Stoffe/Verpackungen des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats hat sich eingehend mit dieser Frage befaßt und nach weitergehenden Untersuchungen in der Bundesanstalt für Materialprüfung festgestellt, daß eine Ergänzung der Gefahrgutvorschriften durch Stoffe, die erst nach Verwicklung in einen Brand giftige, ätzende oder explosive Gase entwickeln, grundsätzlich nicht erforderlich ist.

Zweifel haben sich jedoch hinsichtlich der Behandlung bestimmter Düngemittelarten ergeben. Hier schlägt der Ausschuß vor, die internationalen Straßen- und Eisenbahnvorschriften in Anlehnung an andere internationale Gefahrgutvorschriften für den Seeverkehr in einer künftigen Klasse 9 so zu ergänzen, daß derartige Düngemittel nur noch bei Beachtung bestimmter sicherheitstechnischer Bedingungen auf Straße und Eisenbahn befördert werden dürfen.

Die Bundesregierung wird bei den zuständigen internationalen Gremien entsprechende Ergänzungsanträge für RID und ADR stellen.

Zu 5 (Anfahrschutz von Tankfahrzeugen):

Auch zu diesem Thema hat die Bundesrepublik Deutschland für die Anfang Mai dieses Jahres stattfindende Sitzung der ECE-Sachverständigengruppe GE.15 einen Antrag vorgelegt, durch

den die vom Ausschuß Tank/Technik des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats für notwendig gehaltenen Verbesserungen des hinteren und seitlichen Anfahrschutzes in die Rechtsvorschriften aufgenommen werden sollen.

Unabhängig von dem Ergebnis der internationalen Beratungen beabsichtigt der Bundesminister für Verkehr, die Regelung in die nächste Änderungsverordnung zur Gefahrgutverordnung Straße aufzunehmen, die voraussichtlich noch in diesem Jahr in Kraft treten wird.

Zu 6 (Verlagerung weiterer Gefahrguttransporte von der Straße auf die Schiene und Wasserstraßen):

In der Bundesrepublik Deutschland dürfen nach § 7 der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) bestimmte extrem gefährliche Güter von festgelegten Mengen an nur mit Erlaubnis der zuständigen Straßenverkehrsbehörde befördert werden. Für bestimmte extrem gefährliche Güter (Liste I zum Anhang B.8 der GGVS) darf die Erlaubnis für den Straßentransport nicht erteilt werden, wenn das gefährliche Gut in einem Gleis- oder Hafenschluß verladen und entladen werden kann.

Der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat hat in seiner Sitzung vom 03. 12.1985 keine Notwendigkeit gesehen, die in § 7 GGVS enthaltenen Regeln für die Durchführung von Transporten mit erlaubnispflichtigen Gütern im Grundsatz zu verändern. Er hat jedoch unter Berücksichtigung inzwischen vorliegender neuerer Erkenntnisse Vorschläge einer Ergänzung der Liste I zum Anhang B.8 der Gefahrgutverordnung Straße gebilligt. Es handelt sich dabei um neue Stoffe, die von ihrem Gefährdungspotential den bereits erfaßten Stoffen vergleichbar sind. Wasserstoffperoxid, Perchlorsäure und Hydrazin sollen nach Auffassung des Beirats aus der Liste II in die Liste I überführt werden.

Die Vorschläge des Beirats werden in den Entwurf der nächsten GGVS-Änderungsverordnung aufgenommen werden.

Die Aufnahme des kombinierten Verkehrs (Großcontainer- und Huckepackverkehr) in § 7 Abs. 3 Satz 2 GGVS würde zur Verlagerung zusätzlicher Transporte auf die Schiene führen. Die Deutsche Bundesbahn ist der Ansicht, daß sich ihre Angebote im kombinierten Verkehr (Huckepack- und Containerverkehr) für die Abwicklung von Transporten mit gefährlichen Gütern eignen. Die Bundesbahn rechnet im Zuge der Weiterentwicklung ihres Leistungsangebots im kombinierten Ladungsverkehr in der Transportabwicklung nicht mit Schwierigkeiten, die einer Übernahme solcher Transporte entgegenstehen. Ebenso wenig rechnet sie mit derartigen Schwierigkeiten bei der Gestellung von Spezialcontainern, die aber weder die Deutsche Bundesbahn noch die TRANSFRACHT (als Verkaufsgesellschaft der Deutschen Bundesbahn für den Großcontainerverkehr) selbst vorhalten. Diese Sondercontainer stellen Vermietfirmen und Speditionen, die sich darauf spezialisiert haben, zur Verfügung. Sie werden daneben auch von der verladenden Wirtschaft selbst beschafft und vorgehalten. Die Zahl der bei der Bahn immatrikulierten Spezialcontainer hat nach Angaben der Deutschen Bundesbahn in den letzten Jahren erheblich zugenommen; diese Entwicklung hält unvermindert an. Bei weiter steigender Nachfrage nach Tankcontainern, vor allem, wenn eine Aussicht auf regelmäßige Beförderungsleistungen besteht, wird auch hier der Markt schnell reagieren und das Angebot entsprechend anpassen.

Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts wird die Frage der Aufnahme des kombinierten Verkehrs in § 7 Abs. 3 GGVS und die strengere Forderung nach Verladung in Tankcontainern im Rahmen der nächsten GGVS-Änderungsverordnung mit den Ländern und mit den Verkehrsträgern, Verbänden und Gesellschaften des kombinierten Verkehrs beraten werden.

Zu 7 (Fahrverbot für Gefahrguttransporte):

Die Frage eines Fahrverbots für Gefahrguttransporte bei Schnee- und Eisglätte und bei geringen Sichtweiten wurde am 27./28.11. 1985 mit den für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen Obersten Landesbehörden mit folgendem Ergebnis erörtert:

Im Grundsatz wird das Fahrverbot bei ungünstigen Wetterlagen unterstützt. Es werden aber erhebliche Schwierigkeiten bei der Durchführung und Überwachung eines derartigen Fahrverbots gesehen. Deshalb war noch keine klare Aussage zu diesem Problembereich möglich. Zur Entscheidung sind noch weitere Untersuchungen und Erörterungen erforderlich.

Zu 8 (Öffnung von Informationsquellen):

Bereits seit mehreren Jahren wird beim Umweltbundesamt (UBA) das Informationssystem für Umweltchemikalien, Chemieanlagen und Störfälle (INFUCHS) betrieben. Im Rahmen dieses Systems laufen Arbeiten, eine EDV-gestützte Schnellauskunft für umweltgefährdende Stoffe einzurichten. Die Schnellauskunft soll für ausgewählte Stoffgruppen relevante Informationen bereitstellen, die insbesondere von Bundesstellen beim Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen (z. B. bei der Überprüfung der Lagerung und des Transports umweltgefährdender Stoffe) sowie bei der Bekämpfung von Stör- und Unfällen mit umweltgefährdenden Stoffen benötigt werden. Im Herbst 1984 wurde eine Testversion der Schnellauskunft erprobt. Die Ergebnisse des Testlaufs werden gegenwärtig von den beteiligten Stellen beraten.

Das Bestreben des Bundesministers für Verkehr ist es, die Stoffdatenbank der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) und INFUCHS zusammenzuführen, um beide Datenbanken auch für Zwecke des Gefahrguttransportes nutzbar zu machen. Das Bundesverkehrsministerium wird die BAM-Gefahrgutdatenbank und die UBA-INFUCHS-Datenbank im bestehenden Zustand probeweise voraussichtlich für ein Jahr nutzen.

Nach Ablauf der Probephase soll entschieden werden, ob ein Datenverbund zwischen INFUCHS und BAM herbeigeführt werden soll und ob der Datenverbund für andere Stellen geöffnet werden kann.

P