

18.11.96**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - AS - In - R - Uzu **Punkt** der 706. Sitzung des Bundesrates am 29. November 1996

Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende
Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen
(Gefahrgutverordnung Eisenbahn - GGVE)

A**Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),****der Rechtsausschuß (R) und****der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grund-
gesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

VP

1. Zu § 6 Nr. 8 Buchstabe c

In § 6 Nr. 8 Buchstabe c sind die Wörter

"Anhang XI"

durch die Wörter

"Anhänge X und XI, jeweils"

zu ersetzen.

Begründung:

Die amtlichen oder amtlich für Prüfungen von Anlagen nach dem Geräte-
sicherheitsgesetz, der Druckbehälterverordnung oder der Verordnung über
brennbare Flüssigkeiten anerkannten Sachverständigen sind für die Prüfung

Ausgeliefert am**19. NOV. 1996**

(noch Ziffer 1)

von Tanks der Anlage Anhang XI, Abschnitt 1.5 zuständig. Die Prüfungen für Tankcontainer nach Anlage Anhang X, Abschnitt 1.5 entsprechen den Prüfungen für Tanks nach dem Anhang XI. Diese Zuständigkeit nach Anhang X, Abschnitt 1.5 RID soll auf diese anerkannten Sachverständigen übertragen werden. Dies entspricht der derzeitigen Zuständigkeitenregelung.

U 2. Zu § 7 Satz 1

In § 7 Satz 1 erster Teilsatz ist das Wort "häufig" zu streichen.

Begründung:

Wie bei den übrigen Verkehrsträgern Schiff und Straßenfahrzeug muß für alle gefährlichen Güter ein Unfallmerkblatt beim Beförderer (i.d.R. Lokführer) bereitgehalten werden, damit bei einem Unfall sofort stoffbezogene angemessene und effektive Schutzmaßnahmen eingeleitet werden können. Hierdurch wird auch eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger erreicht.

U 3. Zu § 7 Satz 4 - neu -

In § 7 ist nach Satz 3 folgender Satz 4 - neu - anzufügen:

"Die Unfallmerkblätter sind so vorzuhalten, daß sie von den Gefahrenabwehrbehörden am Unfallort sofort eingesehen werden können."

Begründung:

Diese zentrale Forderung für ein leistungsfähiges Unfallmanagement muß in den Verordnungstext aufgenommen werden, so daß mit einer wirkungsvollen Schadensminderung umgehend begonnen werden kann.

VP 4. Zu § 9 Abs. 2 nach Nummer 9

In § 9 Abs. 2 ist nach Nummer 9 folgende Nummer 9a einzufügen:

"9a. darf Tanks nicht mit Stoffen, die gefährlich miteinander reagieren können, in nebeneinanderliegenden Tankabteilen nach Anlage Anhang XI Abs. 1.7.9 befüllen;"

(noch Ziffer 4)

Als Folge

ist in § 10 Abs. 1 Nr. 2 der Buchstabe f wie folgt zu fassen:

"f) Nr. 6 oder 9a einen Tank befüllt,"

Begründung:

In der Anlage zum RID Anhang XI (Vorschriften für Kesselwagen) wird mit der 6. Änderungsverordnung zum RID ein neuer Absatz 1.7.9 eingefügt. In diesem Absatz wird gefordert, daß in Kesselwagen keine Stoffe, die gefährlich miteinander reagieren können, in nebeneinanderliegenden Tankabteilen befördert werden dürfen. Zu dieser Verpflichtung muß eine Verantwortlichkeit beim Verlader geschaffen werden. Für den Tankcontainer nach Anhang X gibt es eine gleiche Verantwortlichkeit für den Befüller (§ 9 Abs. 4 Nr. 8).

Als Folge ist in § 10 ein Verstoß gegen diese neue Vorschrift als Ordnungswidrigkeit aufzunehmen.

VP

5. Zu § 9 Abs. 15 Nr. 2

In § 9 Abs. 15 Nr. 2 sind jeweils die Wörter "Satz 1" durch die Wörter "Satz 2" zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

Der angesprochene Sachverhalt ist jeweils nicht in Satz 1, sondern in Satz 2 geregelt.

R

6. Zu § 10 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe h

In § 10 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe h sind die Wörter "ungereinigte und nicht entgaste" durch die Wörter "ungereinigte oder nicht entgaste" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

VP 7. Zum Anhang nach Nummer 2

Im Anhang ist nach Nummer 2 folgende Nummer 3 - neu - anzufügen:

"3. Randnummer 17 Buchstabe b findet nur Anwendung auf Maschinen oder Geräte einschließlich der zu ihrem Betrieb erforderlichen Reservemenge gefährlicher Güter, soweit sie als technische Arbeitsmittel oder überwachungsbedürftige Anlage dem Gerätesicherheitsgesetz oder § 33 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 und 2422) unterliegen."

Begründung:

Die Randnummer 17 Buchstabe b sieht für Geräte und Maschinen, die gefährliche Güter enthalten, eine völlige Freistellung von den Gefahrgutvorschriften vor.

Aus Sicherheitsgründen ist die Anwendung auf Geräte und Maschinen zu begrenzen, für die eine vergleichbare Sicherheit durch Anwendung anderer Sicherheitsvorschriften erzielt wird. Dieses Prinzip wurde bisher in Deutschland angewendet und soll auch zukünftig berücksichtigt werden.

Welche Geräte und Maschinen nach Prüfung dieser Kriterien als gleich sicher gelten können, wird nach Maßgabe der zwischen Bund und Ländern abgestimmten Anwendungshinweise vom 12. Januar 1996 (Verkehrsblatt Nr. 4, S. 102) in Richtlinien zur GGVS bzw. GGVE bekanntgemacht werden. Diese Richtlinien werden bei neu bekanntgewordenen Fällen dem Bedarf entsprechend nach fachlicher Prüfung ergänzt.

Bei der Eisenbahn kann sich diese Regelung z.B. auf folgende Einrichtungen beziehen:

Fahrzeuge für Wohn- und Aufenthaltzwecke, Gerätewagen mit Ausrüstung, Gleisbaumaschinen, Baustoffcontainer, Arbeitsmaschinen für Gleisbauarbeiten wie Stopfhammer, Schweißgeräte, Motorsensen sowie Notstromaggregate.

B

8. Der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik und der Ausschuß für Innere Angelegenheiten empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender EntschlieÙung:

9. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß im Hinblick auf Gefahrguttransporte Sicherheitsmängel bestehen und Handlungsbedarf gegeben ist.

Dies gilt insbesondere für Gefahrguttransporte auf der Schiene. So sind die Pflichten für Betreiber von Eisenbahnen bei Gefahrguttransporten im Vergleich zu den Pflichten der Betreiber von Anlagen, die der 12. BImSchV unterliegen, geradezu erschreckend gering und unscharf definiert. So fehlt den Vor-Ort-Behörden die Information, ob und welche Gefahrguttransporte durch ihr Gebiet erfolgen, so daß diese Transporte mit ihren speziellen Risiken keine ausreichende Berücksichtigung in den Gefahrenabwehrplänen und Schutzübungen finden können.

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

- die Regelungen über den Gefahrguttransport einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen und Vorschläge für Maßnahmen auszuarbeiten, die sicherstellen, daß die für Gefahrenabwehr und Katastrophenschutz zuständigen Behörden der Gebietskörperschaften, durch die Gefahrguttransporte auf der Schiene oder regelmäßig auf der Straße durchgeführt werden, vor der erstmaligen Aufnahme der Transporte über Art und maximale Menge der transportierten Stoffe, die möglichen Gefahren bei einem Unfall und die in diesem Falle erforderlichen Maßnahmen und Ausrüstungen zur Gefahrenabwehr informiert sind,
- sicherzustellen, daß die Gefahrguttransporte durch Leitstellen verfolgt werden, die im Falle eines Unfalls die Gefahrenabwehr- bzw. Katastrophenschutzbehörden über Art und Masse des transportierten Stoffes sofort informieren,
- zu prüfen, ob die rechtlichen Grundlagen vorhanden sind oder geschaffen werden können, damit Unternehmen, die Gefahrgut transportieren oder transportieren lassen, zur Übernahme von Kosten für das Vorhalten von Ausrüstungen zur Gefahrenabwehr bei den Kommunen verpflichtet werden können,

- sich dafür einzusetzen, daß die internationalen Anforderungen an den Transport von giftigen und sehr giftigen verflüssigten oder unter Druck stehenden Gasen entsprechend den technischen Möglichkeiten fortentwickelt werden,
- einen Forderungskatalog über bautechnische und administrativ-organisatorische Anforderungen zum sicheren Transport von Gefahrgütern zu erarbeiten und diese in einer entsprechenden Rechtsverordnung gemäß § 26 AEG verbindlich festzuschreiben.

10. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei Fortschreibung der Verordnung darauf hinzuwirken, daß

- eindeutige Zuweisungen der Verantwortungen und Pflichten aller am Beförderungsvorgang Beteiligten getroffen werden (§ 9 Verantwortlichkeiten, § 4 Sicherheitspflichten),
- klare Regelungen über die Zuständigkeiten getroffen werden, insbesondere die Vollziehbarkeit der in § 6 der Verordnung geregelten Zuständigkeiten für die Durchführung der Verordnung i.V.m. der in § 8 unter der Überschrift "Überwachung" vorgenommenen Regelung zu überprüfen,
- dem Eisenbahnbundesamt bereits in den Betrieben eine Kontrollbefugnis über die Gefahrguttransporte parallel zu den sonstigen zuständigen Behörden erteilt wird.

Die Überarbeitung ist sowohl rechtssystematisch wie auch fachlich erforderlich, um eindeutige, für die Adressaten verständliche Regelungen zu treffen, die vollzugstauglich sind.