

21.10.96**VP - AS - In - R - U****Verordnung****des Bundesministeriums für
Verkehr**

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

Umsetzung der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Schiene in deutsches Recht. Die Richtlinie hat zum Ziel, die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) nach dem Stand 1. Januar 1997 auch auf den innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Verkehr auszudehnen, um so gemeinschaftsweit die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen zu harmonisieren.

B. Lösung

Mit Umsetzung der Richtlinie 96/49/EG entfällt die bisherige Anlage der GGVE, die Verordnung verweist nunmehr auf die Vorschriften des RID nach dem am 1. Januar 1997 gültigen Stand. Damit werden die ab 1. Januar 1997 im RID in Kraft tretenden Änderungen auch für innerstaatliche Beförderungen in Kraft gesetzt. Bei den Änderungen handelt es sich insbesondere um

- die Neufassung der Klasse 2 (Gase),
- die Einführung einer neuen Kleinmengenregelung,
- die Anpassung der Vorschriften an die neueste Fassung der UN-Empfehlungen, insbesondere Vereinfachung der Verpackungsmethoden bei Klasse 1 (explosive Stoffe und Gegenstände) und
- die Anpassung der technischen Vorschriften in den Anhängen an den technischen Fortschritt.

Im übrigen erfolgt eine Anpassung der Gefahrgutverordnung Eisenbahn an die Richtlinie 96/49/EG; betroffen sind insbesondere die §§ 1 (Geltungsbereich), 2 (Begriffsbestimmungen) und 5 (Ausnahmen).

C. Alternativen

Keine

D. Kosten und Preiswirkungen

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte bei Bund, Ländern und Gemeinden sind nicht erkennbar.

Die in Umsetzung der Richtlinie 96/49/EG und Inkraftsetzung der RID-Vorschriften zu erlassende Verordnung kann im Einzelfall bei den Betroffenen zu höherer Kostenbelastung führen und tendenziell preisstiegender wirken, ohne daß sich die Preisanhebungen im voraus quantifizieren lassen. Dies ist aber im Interesse der Erhöhung der Sicherheit und unter besonderer Berücksichtigung des Schutzes der Allgemeinheit vor Gefahren, die mit dem Transport gefährlicher Güter mit der Eisenbahn verbunden sind, hinzunehmen. Eventuelle Preisanhebungen im Einzelfall dürften so gering sein, daß sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, daraus nicht ergeben. Die erwähnte Kostenbelastung entsteht wegen der Gleichheit der Anforderungen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gleichermaßen; den Betroffenen in Deutschland entstehen insofern keine Wettbewerbsnachteile.

21.10.96

VP - AS - In - R - U

Verordnung

**des Bundesministeriums für
Verkehr**

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

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 902 00 - Ge 11/96

Bonn, den 18. Oktober 1996

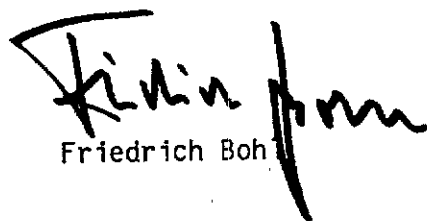
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

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

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.


Friedrich Boh

Verordnung
über die innerstaatliche und grenzüberschreitende
Beförderung
gefährlicher Güter mit Eisenbahnen
(Gefahrgutverordnung Eisenbahn - GGVE)¹⁾

Vom 1996

Auf Grund des § 3 Abs. 1, 2 und 5 in Verbindung mit § 4 Abs. 1, des § 5 Abs. 2, 3 und 5 und des § 10 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), § 3 Abs. 1 geändert durch Artikel 36 des Gesetzes vom 28. Juni 1990 (BGBl. I S. 1221), § 4 Abs. 1 und § 5 Abs. 2 geändert durch Artikel 8 § 4 des Gesetzes vom 24. Juni 1994 (BGBl. I S. 1416), in Verbindung mit Artikel 10 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) und § 1 der Verordnung zur Übertragung gefahrgutrechtlicher Ermächtigungen auf den Bundesminister für Verkehr vom 12. September 1985 (BGBl. I S. 1918) sowie § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), verordnet das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung von Sachverständigen:

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (ABl. EG Nr. L 235 S. 25) in deutsches Recht.

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung regelt die innerstaatliche und grenzüberschreitende einschließlich innergemeinschaftliche (von und nach Mitgliedstaaten der Europäischen Union) Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen in Deutschland, soweit nachfolgend nichts Abweichendes bestimmt ist.

(2) Es gelten für die in Absatz 1 genannten

1. innerstaatliche Beförderungen

a) die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) - Anlage I zu Anhang B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF-Übereinkommen) (BGBl. 1985 II S. 130) -, zuletzt geändert durch die 6. RID-Änderungsverordnung vom 1996 (BGBl. 1996 II S. ...) und

b) die im Anhang dieser Verordnung enthaltenen abweichenden Vorschriften,

2. grenzüberschreitenden einschließlich innergemeinschaftlichen Beförderungen die in Nummer 1 Buchstabe a genannten RID-Vorschriften.

(3) Die in dieser Verordnung angegebenen Randnummern und Anhänge sowie die Bezeichnung „Anlage“ beziehen sich auf das RID. Im RID tritt für innerstaatliche und innergemeinschaftliche Beförderungen an die Stelle der Wörter „Vertragspartei“ und „Staaten oder Eisenbahnen“ das Wort „Mitgliedstaat“.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung

1. sind gefährliche Güter die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung mit der Eisenbahn nach der Anlage verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;

2. sind Eisenbahnen Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen, der nach ihrer Bau- oder Betriebsweise diesen ähnlichen Bahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart;
3. ist Beförderer, wer das Fahrzeug für die Ortsveränderung des gefährlichen Gutes verwendet;
4. ist Absender, wer mit dem Beförderer einen Frachtvertrag abschließt; in Fällen, in denen der Beförderer für eigene Zwecke gefährliche Güter befördert, gilt er selbst als Absender; Absender im Sinne der Anlage Anhang X Absatz 1.7.5 Satz 4 ist der Befüller und im Sinne der Anlage Anhang XI Absatz 1.7.4 Satz 4 der Verlader;
5. ist Verlader, wer als unmittelbarer Besitzer das gefährliche Gut dem Beförderer zur Beförderung übergibt oder selbst befördert;
6. ist Befüller, wer als unmittelbarer Besitzer des gefährlichen Gutes dieses in einen Tankcontainer einbringt oder einbringen läßt;
7. sind Streitkräfte
 - a) die Bundeswehr, und
 - b) Truppen oder Truppenteile, die sich aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarungen in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten.

§ 3

Zulassung zur Beförderung

Gefährliche Güter dürfen mit Eisenbahnen nur befördert werden, wenn sie nach der Anlage Randnummer 1 Abs. 3 Satz 2 oder Abs. 4 zur Beförderung zugelassen und nicht nach der Anlage Randnummer 1 Abs. 3 Satz 1 oder Abs. 5, Randnummer 3 Abs. 1, 5 oder Anhang Nr. 1 von der Beförderung ausgeschlossen sind.

§ 4

Sicherheitspflichten

(1) Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

(2) Der Beförderer muß die dem Ort des Eintritts der Gefahr nächstgelegenen zuständigen Behörden unverzüglich benachrichtigen, wenn die beförderten gefährlichen Güter eine besondere Gefahr für andere bilden, insbesondere wenn gefährliches Gut bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten austritt oder austreten kann, und die Gefahr nicht rasch zu beseitigen ist.

(3) Der Empfänger kann mit einer Anweisung bestimmen, daß das Gut an einen Dritten ausgeliefert wird; in diesem Falle hat der Dritte die Pflichten des Empfängers zu erfüllen.

§ 5

Ausnahmen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr kann für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes, die nach Landesrecht zuständigen Behörden können für den Bereich der übrigen Eisenbahnen auf Antrag für Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller Abweichungen von der Anlage für Beförderungen innerhalb Deutschlands zulassen, soweit dies nach Artikel 6 Abs. 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12 erster Unterabsatz und 14 sowie Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (ABl. EG Nr. L 235 S. 25) zulässig ist. Die Ausnahmeentscheidungen nach Artikel 6 Abs. 12 erster Unterabsatz und die vorgesehenen Ausnahmen nach Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörden dem Bundesministerium für Verkehr mitzuteilen. Abweichungen sind ohne Diskriminierung insbesondere aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Absenders, des Transportunternehmers oder des Empfängers zu erteilen.

(2) Ausnahmen nach Absatz 1 dürfen nur zugelassen werden, wenn

1. der technische Fortschritt dies rechtfertigt, das Gut sonst von der Beförderung ausgeschlossen wäre oder die Einhaltung einer Bestimmung unzumutbar ist und
2. sichergestellt ist, daß die Sicherheitsvorkehrungen, die nach den von dem Gut ausgehenden Gefahren erforderlich sind, dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen; entsprechen die Sicherheitsvorkehrungen nicht dem Stand von Wissenschaft und Technik, so muß die Zulassung der Ausnahme im Hinblick auf die verbleibenden Gefahren als vertretbar angesehen werden können.

(3) Über die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen ist bei Abweichungen von der Anlage vom Antragsteller ein Gutachten von Sachverständigen für gefährliche Güter, für Fahrzeug- und Behälterbau oder für andere mit der Beförderung gefährlicher Güter zusammenhängende Fragen vorzulegen. In den Fällen des Absatzes 2 Nr. 2 zweiter Halbsatz müssen in diesem Gutachten auch die verbleibenden Gefahren dargestellt werden; außerdem muß begründet werden, weshalb die Zulassung der Ausnahme im Hinblick auf die verbleibenden Gefahren als vertretbar angesehen wird. Die zuständige Stelle kann die Vorlage weiterer Gutachten auf Kosten des Antragstellers verlangen oder im Benehmen mit dem Antragsteller weitere Gutachten selbst anfordern.

(4) Werden Ausnahmen zugelassen, so sind diese schriftlich und unter dem Vorbehalt des Widerrufs für den Fall zu erteilen, daß sich die auferlegten Sicherheitsvorkehrungen als unzureichend zur Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren erweisen. Ausnahmen nach Artikel 6 Abs. 12 erster Unterabsatz der in Absatz 1 Satz 1 genannten Richtlinie dürfen längstens 5 Jahre zugelassen werden; eine Verlängerung ist nicht zulässig.

(5) Für die Streitkräfte (§ 2 Nr. 7) und die Vollzugspolizei des Bundes und der Länder sowie die Kampfmittelräumdienste der Länder sind Ausnahmen zuzulassen, soweit Gründe der Verteidigung, polizeiliche Aufgaben oder die Aufgaben der Kampfmittelräumung dies erfordern. Absatz 2 und Absatz 3 Satz 1 und 2 sind anzuwenden.

(6) Die für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes zugelassenen Ausnahmen gelten auch für den Bereich der übrigen Eisenbahnen; die von den Ländern zugelassenen Ausnahmen gelten im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr auch für den

Bereich der Eisenbahnen des Bundes, sofern das die Ausnahme erteilende Bundesland nicht etwas anderes bestimmt.

(7) Hat die Bundesrepublik Deutschland Vereinbarungen nach § 6 Nr. 2 abgeschlossen, dürfen, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, vom Zeitpunkt ihrer Verkündung im Bundesgesetzblatt bis zu ihrer Aufhebung innerstaatliche Beförderungen unter denselben Voraussetzungen und nach denselben Bestimmungen der Vereinbarung durchgeführt werden.

(8) Hat eine nach Absatz 1 zuständige Stelle eine Ausnahme nach Absatz 1 zugelassen, darf der Berechtigte, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, vom Zeitpunkt ihrer Zulassung bis zu ihrer Aufhebung die Beförderung auf der deutschen Teilstrecke einer innergemeinschaftlichen oder grenzüberschreitenden Beförderung unter denselben Voraussetzungen und nach denselben Bestimmungen durchführen, wie es in der Ausnahme vorgesehen ist.

§ 6

Zuständigkeiten

Für die Durchführung dieser Verordnung sind zuständig

1. soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, im Bereich der Eisenbahnen des Bundes das Eisenbahn-Bundesamt, im Bereich der übrigen Eisenbahnen die nach Landesrecht zuständige Behörde;
2. das Bundesministerium für Verkehr für den Abschluß von Vereinbarungen über Abweichungen von der Anlage, auch mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Artikel 6 Abs. 12 zweiter und dritter Unterabsatz der in § 5 Abs. 1 Satz 1 genannten Richtlinie;
3. das Eisenbahn-Bundesamt
 - a) als zuständige Behörde im Sinne der Anlage Anhang XI,
 - b) für die Baumusterzulassung und -prüfung von Kesselwagen nach Anlage Anhang XI Absatz 1.4.1;

4. die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung

- a) für die Zuordnung explosiver Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff nach Anlage Randnummer 100 Abs. 3 Sätze 1 und 3 und Anhang I Randnummer 1101 Abs. 3 Sätze 1 und 3 und die Genehmigung der Beförderung nach Anlage Randnummer 100 Abs. 3 Satz 4, soweit es sich nicht um den militärischen Bereich handelt;
- b) für die Prüfung nach Anlage Randnummer 103 Abs. 2 und die Zustimmung nach Anlage Randnummer 103 Abs. 3 Bem. 1 Methode EP 01 und die Zulassung der Bauart von Behältern und Abteilen nach Anlage Randnummer 130 Abs. 1 Fußnote 1, soweit es sich nicht um den militärischen Bereich handelt;
- c) für die Entscheidung über das Zusammenpacken von Gegenständen der Klasse 1 Verträglichkeitsgruppe D oder E mit ihren eigenen Zündmitteln nach Anlage Randnummer 104 Abs. 6, soweit es sich nicht um den militärischen Bereich handelt;
- d) als zuständige Behörde nach Anlage Randnummern 200 Abs. 7, 204 Abs. 1 und 219 Buchstabe f;
- e) für die Klassifizierung und Zuordnung nach Anlage Randnummer 400 Abs. 16 und für die Festsetzung der Bedingungen nach Anlage Randnummer 405 Abs. 4;
- f) für die Klassifizierung und Zuordnung organischer Peroxide nach Anlage Randnummer 550 Abs. 8;
- g) für die Zulassung organischer Peroxide zur Beförderung in Großpackmitteln (IBC) nach Anlage Randnummer 555 Abs. 1;
- h) für die Prüfung und Zulassung radioaktiver Stoffe in besonderer Form;
- i) für die Prüfung der Muster von zulassungspflichtigen Versandstücken für radioaktive Stoffe gemäß der vom Bundesministerium für Verkehr bekanntgegebenen Richtlinien, die sich auf diese Vorschriften beziehen;

- j) für die Überwachung qualitätssichernder Maßnahmen bei der Fertigung prüfpflichtiger Versandstücke für radioaktive Stoffe nach den vom Bundesministerium für Verkehr im Verkehrsblatt bekanntgegebenen Technischen Richtlinien für die Überwachung der Fertigung von Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter, die sich auf diese Vorschriften beziehen;
 - k) für die Überwachung der Fertigung zulassungspflichtiger Versandstücke für radioaktive Stoffe sowie deren erstmalige und wiederkehrende Prüfung;
 - l) für die Genehmigung höherer Lithiummengen und die Genehmigung gleichwertiger Prüfungen nach Anlage Randnummer 901 Ziffer 5 Bemerkungen 1 und 3 Buchstabe b und für die Festlegung der Bedingungen nach Anlage Randnummer 901 Ziffer 14 Bemerkung;
 - m) für die Zulassung des Prüfverfahrens nach Anlage Anhang II Randnummer 1200 Abs. 2;
 - n) für die Genehmigung neuer Legierungen nach Anlage Anhang II Randnummer 1201 Abs. 2, 3 und 4;
 - o) als zuständige Behörde nach Anlage Anhänge V und VI; sie kann die Bauartprüfung von Herstellern oder Verwendern einer Verpackung oder von sonstigen Prüfstellen anerkennen; das Verfahren richtet sich nach den vom Bundesministerium für Verkehr im Verkehrsblatt bekanntgegebenen Richtlinien über die Bauartprüfung, die Erteilung der Kennzeichnung und die Zulassung von Verpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die sich auf diese Vorschriften beziehen;
 - p) als zuständige Behörde nach Anlage Randnummer 653 Abs. 2, Anlage Anhang VII Randnummer 1771 Abs. 5 Satz 1 und nach Anlage Anhang X, in bezug auf Anlage Anhang X Absatz 2.5.2.5 im Einvernehmen mit der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt;
5. das Bundesamt für Strahlenschutz für die Genehmigung der Beförderung von radioaktiven Stoffen und für die Zulassung der Muster von Versandstücken für radioaktive Stoffe;

6. das Bundesinstitut für chemisch-technische Untersuchungen beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BICT) für den militärischen Bereich für
- a) die Zuordnung explosiver Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff nach Anlage Randnummern 100 Abs. 3 Sätze 1 und 3 und Anhang I Randnummer 1101 Abs. 3 Sätze 1 und 3 und die Genehmigung der Beförderung nach Anlage Randnummer 100 Abs. 3 Satz 4;
 - b) für die Prüfung nach Anlage Randnummer 103 Abs. 2 und die Zustimmung nach Anlage Randnummer 103 Abs. 3 Bem. 1 Methode EP 01 und die Zulassung der Bauart von Behältern und Abteilen nach Anlage Randnummer 130 Abs. 1 Fußnote 1;
 - c) die Entscheidung über das Zusammenpacken von Gegenständen der Klasse 1 Verträglichkeitsgruppe D oder E mit ihren eigenen Zündmitteln nach Anlage Randnummer 104 Abs. 6;
7. die amtlichen oder amtlich für Prüfungen von Anlagen nach § 2 Abs. 2a Nr. 2 oder 9 des Gerätesicherheitsgesetzes anerkannten Sachverständigen nach § 14 Abs. 1 des Gerätesicherheitsgesetzes, die von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle benannt oder die bei einer nach Landesrecht zuständigen Stelle tätig sind, für die Baumusterprüfung von Tankcontainern nach Anlage Anhang X Absatz 1.4 und, im Auftrag der für die Zulassung des Baumusters zuständigen Behörde, von Kesselwagen nach Anlage Anhang XI Absatz 1.4.1;
8. die amtlichen oder amtlich für Prüfungen von Anlagen nach § 2 Abs. 2a Nr. 2 oder 9 des Gerätesicherheitsgesetzes anerkannten Sachverständigen nach § 14 Abs. 1 des Gerätesicherheitsgesetzes sowie die nach § 31 Abs. 1 Nr. 2 und 3 der Druckbehälterverordnung oder nach § 16 Abs. 1 Nr. 2, 3, 5 oder 6 der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten für die Prüfung dieser Anlagen amtlich anerkannten Sachverständigen, die von der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle benannt oder die bei einer nach Landesrecht zuständigen Stelle tätig sind, für
- a) die erstmaligen und wiederkehrenden Prüfungen von Gefäßen nach Anlage Randnummern 216 Abs. 1 und 217 Abs. 1;

- b) für die Festsetzung des Prüfdrucks und der höchstzulässigen bzw. niedrigeren Masse (Füllfaktor) nach Anlage Anhang XI Absatz 2.5.2.5;
 - c) Prüfungen der Tanks nach Anlage Anhang XI Abschnitt 1.5;
9. die vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten Sachverständigen nach Anlage Anhang XI Absatz 1.5.5 der RID-Regeln für Prüfungen der Tanks nach Anlage Anhang XI Abschnitt 1.5;
10. die von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung gemäß § 19 Nr. 3 der Gefahrgutverordnung See vom 24. Juli 1991 (BGBl. I S. 1714) anerkannten Sachverständigen für Prüfungen nach Anlage Anhang X Abschnitt 1.5 und 2.5 von Tankcontainern.

§ 7

Schriftliche Weisungen (Unfallmerkblätter)

Für das Verhalten bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten sind von der Eisenbahn für häufig beförderte gefährliche Güter schriftliche Weisungen (Unfallmerkblätter) vorzuhalten, die in knapper Form mindestens angeben:

1. die Art der Gefahr, die die gefährlichen Güter in sich bergen, sowie die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, um ihr zu begegnen;
2. die zu ergreifenden Maßnahmen und Hilfeleistungen, falls Personen mit den beförderten Gütern oder entweichenden Stoffen in Berührung kommen;
3. die im Brandfall zu ergreifenden Maßnahmen, insbesondere die Mittel oder Ausrüstungen, die zur Feuerbekämpfung nicht verwendet werden dürfen;
4. die bei Bruch oder sonstiger Beschädigung der Verpackungen oder der beförderten gefährlichen Güter zu ergreifenden Maßnahmen, insbesondere wenn sich diese Güter auf dem Erdboden ausgebreitet haben;

5. die zu ergreifenden Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung von Schäden beim Freiwerden von Stoffen, die zusätzlich zu den durch Gefahrzettel angezeigten Gefahren als wasserverunreinigend gelten.

Werden gefährliche Güter im Stückgutverkehr befördert, genügt es, wenn für das gefährliche Gut oder für verschiedene gefährliche Güter ein gemeinsames Unfallmerkblatt für eine oder mehrere Klassen vorgehalten wird. Die Eisenbahn hat in den Beförderungsbedingungen für den Eisenbahn-Güterverkehr die Stoffe und Stoffgruppen anzugeben, für die sie ein Unfallmerkblatt vorhält.

§ 8

Überwachung

Die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen unterliegt der Überwachung durch die in § 6 bestimmten zuständigen Behörden.

§ 9

Verantwortlichkeiten

(1) Der Absender

1. darf, ausgenommen im kombinierten Ladungsverkehr, gefährliche Güter nur befördern lassen, wenn sie nach § 3 befördert werden dürfen;
2. hat bei Beförderungen im kombinierten Ladungsverkehr anhand der Beförderungspapiere zu prüfen, ob die gefährlichen Güter nach § 3 befördert werden dürfen;
3. hat dafür zu sorgen, daß jeder Sendung mit gefährlichen Gütern der von der Eisenbahn in den Beförderungsbedingungen vorgeschriebene Frachtbrief beigegeben wird, der
 - a) die nach der Anlage Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt C oder F der Beförderungsvorschriften oder Klasse 7 Randnummer 704 Blätter 1 bis 13, jeweils Nummer 10, erforderlichen Angaben,

- b) den Vermerk nach Anlage Randnummer 14 Buchstabe d, wenn eine See- oder Luftbeförderung vorangeht oder folgt,

enthalten muß und

- c) den Vorschriften der Anlage für die jeweilige Klasse Randnummern 201a Abs. 3 Satz 1, 301a Abs. 3 Satz 1, 401a Abs. 3 Satz 1, 471a Abs. 2 Satz 1, 501a Abs. 2 Satz 1, 551a Abs. 2 Satz 1, 601a Abs. 3 Satz 1, 801a Abs. 3 Satz 1 und 901a Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 3 entspricht, sofern diese Regelungen in Anspruch genommen werden;

4. hat dafür zu sorgen, daß dem Frachtbrief

- a) die schriftlichen Weisungen nach Anlage Randnummer 15 Abs. 4,
- b) eine Kopie einer erteilten Genehmigung nach Anlage Randnummer 115 Abs. 5 in Verbindung mit Randnummer 100 Abs. 3 Satz 4,
- c) eine Kopie einer erteilten Entscheidung nach Anlage Randnummer 561 Abs. 2,
- d) bei Stoffen der Klasse 7 schriftliche Hinweise nach Anlage Randnummer 710 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe a und b

beigefügt werden;

- 5. hat dafür zu sorgen, daß bei Beförderungen, die in einer Ausnahmezulassung nach § 5 dieser Verordnung, einer in § 5 Abs. 7 erwähnten Vereinbarung oder bei innerstaatlichen Beförderungen die in einer Ausnahmeverordnung nach § 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschriebenen Angaben in den Frachtbrief eingetragen werden, soweit die Beförderung auf Grund dieser Vorschriften erfolgt;
- 6. hat bei innerstaatlichen Beförderungen, ausgenommen bei Beförderungen im Huckepackverkehr nach Anlage Randnummer 15 Abs. 4,
 - a) im Frachtbrief die Nummer des Unfallmerkblattes der Beförderungsbedingungen für den Eisenbahn-Güterverkehr anzugeben, wenn dieses Unfallmerkblatt zwar

nicht für den im Frachtbrief angegebenen Stoff erstellt wurde, aber für diesen Stoff voll anwendbar ist;

- b) der Eisenbahn schriftliche Weisungen nach Anlage B Randnummer 10 385 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Straße zur Verfügung zu stellen, wenn die Eisenbahn kein Unfallmerkblatt im Sinne des § 7 Satz 3 für das zu befördernde Gut vorhält;
- 7. hat die Vorschriften über die Versandart und die Abfertigungsbeschränkungen der Anlage Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt B der Beförderungsvorschriften, sowie der Klasse 7 Randnummer 701 Abs. 4 Satz 4 zu beachten;
- 8. hat, wenn die gefährlichen Güter über deutsche See-, Binnen- oder Flughäfen eingeführt worden sind, den Verlader, der als erster die gefährlichen Güter zur Beförderung mit der Eisenbahn übergibt, auf das gefährliche Gut und dessen Bezeichnung (Kennzeichnungsnummer - soweit vorhanden -, Benennung, Klasse, Ziffer und gegebenenfalls Buchstabe oder Gruppe der Stoffaufzählung) hinzuweisen;
- 9. hat dafür zu sorgen, daß
 - a) ungereinigte und nicht entgaste leere Kesselwagen oder Tankcontainer oder
 - b) ungereinigte leere Wagen, Großcontainer und Kleincontainer für Güter in loser Schüttung

nach Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 bis 4 in Verbindung mit Abs. 5 Satz 1 gekennzeichnet sind und die in der Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt D.2 der Beförderungsvorschriften, sowie Klasse 7 Randnummer 703 Nummer 8 und 9 vorgeschriebenen Gefahrzettel gemäß Anlage Anhang IX Randnummer 1901 Abs. 2 Buchstabe b und c angebracht werden.

(2) Der Verlader

- 1. darf gefährliche Güter dem Beförderer nur übergeben, wenn sie nach § 3 befördert werden dürfen;

2. hat, wenn er gefährliche Güter in Wagen oder Kleincontainer verlädt, die Wagen- und Verladevorschriften der Anlage Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt D.1 der Beförderungsvorschriften, sowie der Klasse 7 Randnummer 701 Abs. 4 Satz 2 sowie Randnummer 704 Blätter 1 bis 13, jeweils Nummer 11 und 12, zu beachten;
3. hat, wenn er Versandstücke verlädt, die Zusammenladeverbote der Anlage Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt E der Beförderungsvorschriften, sowie der Klasse 7 Randnummer 704 Blätter 1 bis 13, jeweils Nummer 7, zu beachten;
4. hat abweichend von Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 an von ihm beladenen Kesselwagen und Wagen mit Gütern in loser Schüttung die in der Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 bis 4 vorgeschriebene Kennzeichnung anzubringen;
5. hat abweichend von Anlage Anhang IX Randnummer 1901 Abs. 2 Buchstabe c und d dafür zu sorgen, daß die in der Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt D.2 der Beförderungsvorschriften, sowie Klasse 7 Randnummer 703 Nummer 8 und 9 vorgeschriebenen Gefahrzettel an den von ihm beladenen Wagen angebracht werden;
6. darf Tanks nur nach Anlage Anhang XI Abs. 1.7.2 Satz 1 mit gefährlichen Gütern befüllen;
7. hat beim Befüllen des Tanks den höchstzulässigen Füllungsgrad oder die höchstzulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum nach Anlage Anhang XI Abs. 1.7.3.1 bis 1.7.3.4 oder der Abschnitte "Betrieb" der Sondervorschriften für die einzelnen Klassen einzuhalten;
8. hat abweichend von Anlage Anhang XI Abs. 1.7.4 Satz 4 nach dem Befüllen die Dichtheit der Verschlusseinrichtungen zu prüfen;
9. hat darauf zu achten, daß an von ihm beladenen Tanks nach Anlage Anhang XI Abs. 1.7.6 außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften;
10. hat vor und nach dem Beladen von Flüssiggaskesselwagen die Kontrollvorschriften nach Anlage Anhang XI Abs. 2.7.7 zu beachten.

(3) Der Auftraggeber des Absenders hat dafür zu sorgen, daß dem Absender

- 1. das gefährliche Gut und dessen Bezeichnung (Kennzeichnungsnummer - soweit vorhanden -, Benennung, Klasse, Ziffer und gegebenenfalls Buchstabe oder Gruppe der Stoffaufzählung),**
- 2. die zusätzlichen Vermerke nach Anlage Abschnitte 2.C und 2.F der Klassen 1 bis 6.2, 8 und 9 oder nach den Blättern der Klasse 7 Randnummer 704, jeweils Nummer 10, und**
- 3. die Angaben nach der Anlage für die jeweilige Klasse der Randnummern 201a Abs. 3 Satz 1, 301a Abs. 3 Satz 1, 401a Abs. 3 Satz 1, 471a Abs. 2 Satz 1, 501a Abs. 2 Satz 1, 551a Abs. 2 Satz 1, 601a Abs. 3 Satz 1, 801a Abs. 3 Satz 1 und 901a Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 3, sofern diese Regelungen in Anspruch genommen werden**

schriftlich mitgeteilt werden.

(4) Der Befüller

- 1. hat abweichend von Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 an beladenen Tankcontainern die in der Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 bis 4 vorgeschriebene Kennzeichnung anzubringen;**
- 2. hat abweichend von Anlage Anhang IX Randnummer 1901 Abs. 2 Buchstabe b die in Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt D.2 der Beförderungsvorschriften, sowie Klasse 7 Randnummer 703 Nummer 8 vorgeschriebenen Gefahrzettel an den von ihm beladenen Tankcontainern anzubringen;**
- 3. hat an Tankcontainern**
 - a) das beförderte Ladegut gemäß Anlage Anhang X Abs. 1.6.2,**
 - b) die ungekürzte Benennung des Gases gemäß Anlage Anhang X Abs. 2.6.2.1 anzugeben;**
- 4. darf Tankcontainer nur nach Anlage Anhang X Abs. 1.7.2 Satz 1 mit gefährlichen Gütern befüllen;**

5. hat bei Tankcontainern den höchstzulässigen Füllungsgrad oder die höchstzulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum nach Anlage Anhang X Abs. 1.7.3.1 bis 1.7.3.4 oder der Abschnitte "Betrieb" der Sondervorschriften für die einzelnen Klassen einzuhalten;
6. hat bei Tankcontainern abweichend von Anlage Anhang X Abs. 1.7.5 Satz 4 nach dem Befüllen die Dichtheit der Verschlusseinrichtungen zu prüfen;
7. hat dafür zu sorgen, daß beladenen Tankcontainern nach Anlage Anhang X Abs. 1.7.7 außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften;
8. darf Tankcontainer nicht mit Stoffen, die gefährlich miteinander reagieren können, in nebeneinanderliegenden Tankabteilen nach Anlage Anhang X Abs. 1.7.9 befüllen.

(5) Der Beförderer

1. muß die in § 4 Abs. 2 genannten Behörden unverzüglich benachrichtigen, wenn gefährliche Güter bei Unfällen oder Unregelmäßigkeiten austreten oder austreten können;
2. hat für häufig beförderte gefährliche Güter Unfallmerkblätter nach § 7 vorzuhalten;
3. hat dafür zu sorgen, daß sein mit der Beförderung gefährlicher Güter befaßtes Personal über die Maßnahmen unterrichtet ist, die es nach den Unfallmerkblättern (§ 7 Satz 1) bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten zu treffen hat;
4. hat nach Anlage Anhang IX Randnummer 1901 Abs. 3 an Wagen die in der Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt D.2 der Beförderungsvorschriften, sowie Klasse 7 Randnummer 703 Nummer 9 vorgeschriebenen Gefahrzettel anzubringen;
5. hat dafür zu sorgen, daß die in Absatz 1 Nr. 3 und 4 genannten Begleitpapiere während der Beförderung im Zug mitgeführt und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung ausgehändigt werden.

(6) Der Empfänger einer Sendung mit gefährlichen Gütern oder ein Dritter auf Grund einer Empfängeranweisung nach § 4 Abs. 3

1. hat einen Wagen gründlich zu reinigen und zu entgiften, wenn die in der Anlage Randnummer 324, 424, 454, 494, 524, 624 und 924, jeweils Satz 1, genannten gefährlichen Stoffe nach außen gelangt sind und in einem Wagen verschüttet wurden;
2. hat dafür zu sorgen, daß bei gereinigten und entgasten Kesselwagen und Tankcontainern sowie bei gereinigten Wagen, Großcontainern und Kleincontainern für Güter in loser Schüttung nach Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 5 Satz 2 die orangefarbenen Kennzeichnungen nicht mehr sichtbar sind;
3. hat nach Anlage Anhang IX Randnummer 1901 Abs. 5 nach der Entladung und gegebenenfalls nach der Reinigung der Wagen, Kesselwagen, Tankcontainer oder Container die Gefahrzettel zu entfernen oder abzudecken.

(7) Der Reisende darf gefährliche Güter nach der Anlage Randnummer 2 Abs. 4 als Reisegepäck nicht zur Beförderung aufgeben, sofern die Eisenbahn in den Beförderungsbedingungen keine Ausnahmen zuläßt.

(8) Wer eigenverantwortlich Versandstücke zum Zwecke der Beförderung gefährlicher Güter verpackt oder verpacken läßt, hat die Vorschriften über

1. die Verpackung nach der Anlage Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt A.1 und 2 der Beförderungsvorschriften, sowie der Klasse 7 Randnummer 704 Blätter 1 bis 13, jeweils Nummer 2,
2. das Zusammenpacken nach der Anlage
 - a) Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt A.3 der Beförderungsvorschriften, sowie der Klasse 7 Randnummer 704 Blätter 1 bis 13, jeweils Nummer 6,
 - b) Randnummer 14 Buchstabe b, wenn eine See- oder Luftbeförderung vorangeht oder folgt,
3. die Kennzeichnung nach der Anlage
 - a) Randnummer 9 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Satz 3,

- b) Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt A.4 der Beförderungsvorschriften, sowie der Klasse 7 Randnummer 704 Blätter 1 bis 13, jeweils Nummer 8,
- c) Randnummer 14 Buchstabe a, wenn eine See- oder Luftbeförderung vorangeht oder folgt,
- d) Randnummern 201a Abs. 3 Satz 2, 301a Abs. 3 Satz 2, 401a Abs. 3 Satz 2, 471a Abs. 2 Satz 2, 501a Abs. 2 Satz 2, 551a Abs. 2 Satz 2, 601a Abs. 3 Satz 2, 801a Abs. 3 Satz 2 und 901a Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4 Satz 4, sofern diese Regelungen in Anspruch genommen werden,

zu beachten.

(9) Der Hersteller darf an serienmäßig hergestellten

- 1. Verpackungen die Kennzeichnung nach Anlage Anhang V Randnummer 1512 Abs. 1 oder
- 2. Großpackmitteln (IBC) die Kennzeichnung nach Anlage Anhang VI Randnummer 1612 Abs. 1

nur anbringen, wenn diese der zugelassenen Bauart entsprechen und die in der Zulassung genannten Bedingungen erfüllt sind.

(10) Der Eigentümer eines Tankcontainers

- 1. hat dafür zu sorgen, daß der Tankcontainer auch zwischen den Prüfterminen den Bau-, Ausrüstungs- und Kennzeichnungsvorschriften
 - a) der Anlage Anhang X, jeweils Abschnitt „Bau“, „Ausrüstung“, „Prüfungen“ und „Kennzeichnung“, ausgenommen die Angabe des beförderten Ladegutes gemäß Anlage Anhang X Abs. 1.6.2 und die ungekürzte Benennung des Gases gemäß Abs. 2.6.2.1,
 - b) für innerstaatliche Beförderungen auch nach § 12 Abs. 2

entspricht;

2. hat in den Fällen der Anlage Anhang X Abs. 1.5.4 eine außerordentliche Prüfung des Tankcontainers durchführen zu lassen, wenn die Sicherheit des Tanks oder seiner Ausrüstung beeinträchtigt ist;
3. darf nur Tankcontainer verwenden, deren Dicke der Tankwände der Anlage Anhang X Abs. 1.7.1 Satz 3 in Verbindung mit Abs. 1.2.8.2 bis 1.2.8.5 entspricht.

(11) Der Einsteller eines Kesselwagens

1. hat dafür zu sorgen, daß der Kesselwagen auch zwischen den Prüfterminen den Bau-, Ausrüstungs- und Kennzeichnungsvorschriften
 - a) der Anlage Anhang XI, jeweils Abschnitt „Bau“, „Ausrüstung“, „Prüfungen“ und „Kennzeichnung“,
 - b) für innerstaatliche Beförderungen auch nach § 12 Abs. 2

entspricht;

2. hat in den Fällen der Anlage Anhang XI Abs. 1.5.4 eine außerordentliche Prüfung des Tanks durchführen zu lassen, wenn die Sicherheit des Tanks oder seiner Ausrüstung beeinträchtigt ist;
3. darf nur Kesselwagen verwenden, deren Dicke der Tankwände der Anlage Anhang XI Abs. 1.7.1 in Verbindung mit Abs. 1.2.8.2 und 1.2.8.3 entspricht.

(12) Der Betroffene hat die im Rahmen

1. einer Baumusterzulassung nach Anlage Anhang X Abs. 1.4 Satz 1 oder Anhang XI Abs. 1.4.1 Satz 1 oder
2. einer Ausnahmezulassung nach § 5, soweit die Beförderung auf Grund dieser Vorschrift erfolgt,

erteilten vollziehbaren Auflagen zu beachten.

(13) Wer als unmittelbarer Besitzer gefährliche Güter in einen Container lädt oder laden läßt, hat

1. abweichend von Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 die in der Anlage Anhang VIII Randnummer 1800 Abs. 1 bis 4 vorgeschriebene Kennzeichnung anzubringen;
2. abweichend von Anlage Anhang IX Randnummer 1901 Abs. 2 Buchstabe b die in der Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt D.2 der Beförderungsvorschriften, sowie Klasse 7 Randnummer 703 Nummer 8 vorgeschriebenen Gefahrzettel

anzubringen.

(14) Wer als unmittelbarer Besitzer ungereinigte leere Verpackungen zur Beförderung übergibt oder selbst befördert, hat

1. die Vorschriften über die ungereinigten leeren Verpackungen nach Anlage Randnummern 422 Abs. 2 und 3, 622 Abs. 1 und 922 Abs. 1,
2. die Vorschriften über die Kennzeichnung nach Anlage Klasse 1 bis 6.2, 8 und 9, jeweils Abschnitt 2.F,

zu beachten;

3. die geeigneten Maßnahmen nach Anlage Klassen 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 und 9 jeweils Satz 1 der Bemerkung zu Randnummern 201 Ziffer 8, 301 Ziffer 71, 401 Ziffer 51, 501 Ziffer 41, 601 Ziffer 91, 801 Ziffer 91 und 901 Ziffer 71 zu ergreifen.

(15) Wer leere Tanks zur Beförderung übergibt oder selbst befördert, hat dafür zu sorgen, daß

1. leeren Tanks nach Anlage Anhang X Abs. 1.7.7 oder nach Anhang XI Abs. 1.7.6 außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften;
2. leere Tanks nach Anlage Anhang X Abs. 1.7.8 in Verbindung mit Abs. 1.7.5 Satz 1 oder nach Anhang XI Abs. 1.7.7 in Verbindung mit Abs. 1.7.4 Satz 1 ebenso verschlossen und dicht sind wie in gefülltem Zustand.

§ 10

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 9 Abs. 1

- a) Nr. 1 gefährliche Güter befördern läßt,
- b) Nr. 2 nicht prüft, ob die gefährlichen Güter befördert werden dürfen,
- c) Nr. 3 nicht dafür sorgt, daß ein Frachtbrief beigegeben wird,
- d) Nr. 4 nicht dafür sorgt, daß schriftliche Weisungen, eine Kopie der Genehmigung oder Entscheidung oder ein schriftlicher Hinweis dem Frachtbrief beigelegt werden,
- e) Nr. 6 die Nummer des Unfallmerkblattes nicht oder nicht richtig angibt oder der Eisenbahn eine schriftliche Weisung nicht zur Verfügung stellt,
- f) Nr. 7 eine Vorschrift über Versandart oder Abfertigungsbeschränkungen nicht beachtet,
- g) Nr. 8 einen Hinweis nicht, nicht richtig oder nicht vollständig gibt oder
- h) Nr. 9 nicht dafür sorgt, daß ungereinigte und nicht entgaste leere Kesselwagen oder Tankcontainer oder ungereinigte Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung gekennzeichnet sind und Gefahrzettel angebracht werden,

2. entgegen § 9 Abs. 2

- a) Nr. 1 gefährliche Güter dem Beförderer übergibt,
- b) Nr. 2 eine Wagen- oder Verladevorschrift nicht beachtet,

- c) **Nr. 3 ein Zusammenladeverbot nicht beachtet,**
 - d) **Nr. 4 an einem beladenen Kesselwagen oder Wagen mit Gütern in loser Schüttung die vorgeschriebene Kennzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt,**
 - e) **Nr. 5 nicht dafür sorgt, daß Gefahrzettel angebracht werden,**
 - f) **Nr. 6 einen Tank mit gefährlichen Gütern befüllt,**
 - g) **Nr. 7 den höchstzulässigen Füllungsgrad oder die höchstzulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum nicht einhält,**
 - h) **Nr. 8 die Dichtheit nicht oder nicht rechtzeitig prüft,**
 - i) **Nr. 9 nicht dafür sorgt, daß beladenen Tanks außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften oder**
 - j) **Nr. 10 eine Kontrollvorschrift der Anlage Anhang XI Abs. 2.7.7.1 oder 2.7.7.3 nicht beachtet,**
- 3. entgegen § 9 Abs. 3 nicht dafür sorgt, daß dem Absender das gefährliche Gut und dessen Bezeichnung, ein dort genannter Vermerk oder eine dort genannte Angabe mitgeteilt werden,**
- 4. entgegen § 9 Abs. 4**
- a) **Nr. 1 an einem beladenen Tankcontainer die vorgeschriebene Kennzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt,**
 - b) **Nr. 2 einen Gefahrzettel nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt,**
 - c) **Nr. 3 eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise macht,**

- d) Nr. 4 oder 8 einen Tankcontainer befüllt,
 - e) Nr. 5 den höchstzulässigen Füllungsgrad oder die höchstzulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum nicht einhält,
 - f) Nr. 6 die Dichtheit nicht oder nicht rechtzeitig prüft, oder
 - g) Nr. 7 nicht dafür sorgt, daß beladenen Tankcontainern außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften,
5. entgegen § 9 Abs. 5
- a) Nr. 1 die Behörde nicht oder nicht rechtzeitig benachrichtigt,
 - b) Nr. 3 nicht dafür sorgt, daß sein Personal unterrichtet ist oder
 - c) Nr. 4 einen Gefahrzettel nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt,
6. entgegen § 9 Abs. 6
- a) Nr. 1 einen Wagen nicht reinigt oder nicht entgiftet,
 - b) Nr. 2 nicht dafür sorgt, daß die Kennzeichnungen nicht mehr sichtbar sind oder
 - c) Nr. 3 Gefahrzettel nicht oder nicht rechtzeitig entfernt und nicht oder nicht rechtzeitig abdeckt,
7. entgegen § 9 Abs. 7 gefährliche Güter als Reisegepäck aufgibt,
8. entgegen § 9 Abs. 8 Nr. 1, Nr. 2 Buchstabe a oder Nr. 3 Buchstabe a, b oder d eine Vorschrift über die Verpackung, das Zusammenpacken oder die Kennzeichnung nicht beachtet,
9. entgegen § 9 Abs. 9 die Kennzeichnung anbringt,

10. entgegen § 9 Abs. 10

- a) Nr. 1 nicht dafür sorgt, daß der Tankcontainer den dort genannten Vorschriften entspricht,**
- b) Nr. 2 eine außerordentliche Prüfung nicht durchführen läßt oder**
- c) Nr. 3 einen Tankcontainer verwendet,**

11. entgegen § 9 Abs. 11

- a) Nr. 1 nicht dafür sorgt, daß der Kesselwagen den dort genannten Vorschriften entspricht,**
- b) Nr. 2 eine außerordentliche Prüfung nicht durchführen läßt oder**
- c) Nr. 3 einen Kesselwagen verwendet,**

12. eine vollziehbare Auflage nach § 9 Abs. 12 nicht beachtet,

13. entgegen § 9 Abs. 13 die Kennzeichnung oder einen Gefahrzettel nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt,

14. entgegen § 9 Abs. 14 Nr. 1 oder 2 eine Vorschrift über die ungereinigten leeren Verpackungen oder über die Kennzeichnung nicht beachtet oder

15. entgegen § 9 Abs. 15

- a) Nr. 1 nicht dafür sorgt, daß leeren Tanks außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften oder**
- b) Nr. 2 nicht dafür sorgt, daß leere Tanks verschlossen und dicht sind.**

(2) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird für Eisenbahnen des Bundes auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

§ 11

Übergangsvorschriften

(1) Bis zum 30. Juni 1997 dürfen vorbehaltlich des § 12 Abs. 3 innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter nach den Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1852) weiter durchgeführt werden.

(2) Gefährliche Güter, die bis zum 31. Dezember 1996 verpackt werden, dürfen in der Bundesrepublik Deutschland bis zum 31. Dezember 1998 befördert werden, sofern diese Güter entsprechend der Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1852) klassifiziert, verpackt und gekennzeichnet sind.

(3) Verpackungen und Großpackmittel (IBC) dürfen weiter hergestellt und verwendet werden, sofern eine gültige Baumusterzulassung einer zuständigen Behörde eines Vertragsstaates des COTIF vorliegt und die Kodierung den Vorschriften der Anhänge V und VI in der bis zum 31. Dezember 1994 gültigen Fassung des RID entspricht.

§ 12

Vorschriften zur Anlage

(1) Für Beförderungen von Gütern der Klasse 1 dürfen auch Verpackungen und für die Beförderung von Gütern der Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 und 9 dürfen auch Verpackungen einschließlich Großpackmittel (IBC) verwendet werden, die nach einem nach den Vorschriften des Anhangs A.5 oder A.6 der Gefahrgutverordnung Straße vom 22. Juli 1985 (BGBl. I S. 1550) oder des § 5 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung See vom 24. Juli 1991 (BGBl. I S. 1714) in der jeweils geltenden Fassung geprüften und zugelassenen Baumuster hergestellt und mit der vorgeschriebenen Kennzeichnung versehen sind.

(2) Die Anforderungen nach Anlage Anhang X Abs. 1.2.1 Satz 1 und Anhang XI Abs. 1.2.1 Satz 1 können in technischen Richtlinien, die sich auf diese Vorschriften beziehen und die vom Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgegeben werden, erläutert werden. Diese technischen Richtlinien gelten auch als technisches Regelwerk im Sinne des RID.

(3) Die Anlage Anhang XI Abs. 1.8.4 Satz 3 und 4 und Abs. 1.8.5 in der für innerstaatliche Beförderungen geltenden Fassung der Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1852) gelten abweichend von § 11 Abs. 1 für innerstaatliche Beförderungen über den 30. Juni 1997 hinaus weiter.

(4) Hinweise in der Anlage auf das internationale Frachtrecht finden bei innerstaatlichen Beförderungen keine Anwendung. Bei innerstaatlichen Beförderungen gelten die entsprechenden Beförderungsbedingungen für den Eisenbahn-Güterverkehr.

§ 13

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1852) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Anhang

**Abweichungen von der Anlage
für innerstaatliche Beförderungen**

Für innerstaatliche Beförderungen gelten die nachstehenden Abweichungen von den Vorschriften der Anlage:

1. Nachfolgende Güter sind abweichend von Randnummer 1 Abs. 4 von der Beförderung ausgeschlossen:

Güter, die

- a) insgesamt mehr als 1 µg/kg (ppb) der polyhalogenierten Dibenzodioxine und -furane der Rn. 601 Ziffer 25a) I oder IV oder
- b) insgesamt mehr als 5 µg/kg (ppb) der polyhalogenierten Dibenzodioxine und -furane der Rn. 601 Ziffer 25a) I und II oder IV und V oder
- c) insgesamt mehr als 100 µg/kg (ppb) der polyhalogenierten Dibenzodioxine und -furane der Rn. 601 Ziffer 25a) I, II und III

enthalten.

2. Zu den giftigen organischen flüssigen und festen Stoffen der Randnummer 601 Ziffer 25a) Kennzeichnungsnummern 2810 und 2811 zählen auch:

- I) 2,3,7,8-Tetrachlordibenzo-p-dioxin (TCDD),
1,2,3,7,8-Penta-CDD,
2,3,7,8-Tetrachlordibenzofuran (TCDF),
2,3,4,7,8-Penta-CDF,
- II) 1,2,3,4,7,8-Hexa-CDD,
1,2,3,7,8,9-Hexa-CDD,
1,2,3,6,7,8-Hexa-CDD,
1,2,3,7,8-Penta-CDF,
1,2,3,4,7,8-Hexa-CDF,

- 1,2,3,7,8,9-Hexa-CDF
- 1,2,3,6,7,8-Hexa-CDF
- 2,3,4,6,7,8-Hexa-CDF
- III) 1,2,3,4,6,7,8-Hepta-CDD
- 1,2,3,4,6,7,8,9-Octa-CDD
- 1,2,3,4,6,7,8-Hepta-CDF
- 1,2,3,4,7,8,9-Hepta-CDF
- 1,2,3,4,6,7,8,9-Octa-CDF
- IV) 2,3,7,8-Tetrabromdibenzo-p-dioxin (TBDD)
- 1,2,3,7,8-Penta-BDD
- 2,3,7,8-Tetrabromdibenzofuran (TBDF)
- 2,3,4,7,8-Penta-BDF
- V) 1,2,3,4,7,8-Hexa-BDD
- 1,2,3,7,8,9-Hexa-BDD
- 1,2,3,6,7,8-Hexa-BDD
- 1,2,3,7,8-Penta-BDF

Begründung

Allgemeines

Mit dieser Verordnung wird die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Schiene (ABl. EG Nr. L 235 S. 25) - nachstehend als "EG-Richtlinie" bezeichnet - in deutsches Recht umgesetzt. Nach Artikel 10 Abs. 1 der EG-Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die zur Umsetzung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften vor dem 1. Januar 1997 zu erlassen.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), dessen geographischer Geltungsbereich über die Gemeinschaft hinausreicht und das im Anhang B Anlage I in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene enthält. Es ist daher von der Europäischen Union als notwendig erachtet worden, diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr auszudehnen, um so gemeinschaftsweit die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene zu harmonisieren.

Die entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften sind in den Mitgliedstaaten - trotz erheblicher Harmonisierungsfortschritte in den vergangenen Jahren - immer noch in Teilbereichen unterschiedlich. Diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie den freien Verkehr von Fahrzeugen und Transportausrüstungen. Die EG-Richtlinie hat zum Ziel, diese Hindernisse zu beseitigen, einheitliche Bedingungen für den gesamten innergemeinschaftlichen Verkehr zu schaffen und damit den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr zu erleichtern sowie für ein hohes Maß an Sicherheit im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr zu sorgen.

Folgende Teile der Kapitel I und II der EG-Richtlinie werden in dieser Verordnung nicht umgesetzt:

Artikel 1 Abs. 1 Satz 2:

Die generelle Herausnahme von Gefahrgutbeförderungen mit Transportmitteln, die den Streitkräften gehören, ist sicherheitstechnisch nicht gerechtfertigt. Die Anwendung der Gefahrguttransportvorschriften

auf diesen Bereich ist nach Absatz 2 Buchstabe a zulässig.

Artikel 2 Definition

"Beförderung":

In § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter geregelt.

Artikel 4:

Umsetzung erfolgt in der Gefahrgut-Ausnahmeverordnung (GGAV)

Artikel 5 Abs. 3:

Wird in § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter geregelt.

Artikel 6 Abs. 2:

Die Verwendung anderer als in der Anlage vorgeschriebener Sprachen ist entbehrlich.

Artikel 6 Abs. 5:

Es bestehen keine abweichenden Referenztemperaturen für Flüssiggas.

Artikel 6 Abs. 8:

Es gilt kein Sofortmaßnahmen-Code.

Hinsichtlich der Vorschriften der Klasse 2 wird in dieser Verordnung davon ausgegangen, daß die am 1. Januar 1997 völkerrechtlich in Kraft tretende Neufassung der Klasse 2 des RID ohne Abweichungen für innerstaatliche Beförderungen übernommen werden kann.

Durch die Einführung von n.a.g.-Positionen in der neuen Klasse 2 entfallen zahlreiche nationale Ausnahmeregelungen (vgl. auch Begründung zu § 5).

Mit dieser Verordnung werden die Vorschläge der Unabhängigen Kommission für Rechts- und Verwaltungsvereinfachung wie folgt umgesetzt:

Die mit der Verweisung auf das RID in § 1 Abs. 2 verbundenen Vereinfachungen tragen wesentlich zur Reduzierung der Normierungen auf das sicherheitstechnisch unumgängliche Maß bei.

Neben dem Wegfall von Ausnahmeregelungen im Bereich der Klasse 2 wird die Zahl der Abweichungen auch wegen der von der EG-Richtlinie vorgegebenen Kriterien (vgl. § 5) reduziert.

Hinsichtlich der weiteren zum 1. Januar 1997 in Kraft tretenden Änderungen hat Deutschland bei dem zuständigen internationalen Gremium darauf hingewirkt, daß lediglich formale Änderungen weitestgehend unterblieben sind, sofern es sich nicht um textliche Bereinigungen im Vergleich zu anderen Regelwerken gehandelt hat.

Zum 1. Januar 1999 soll die Strukturreform der internationalen Regelwerke (ADR/RID) abgeschlossen werden, deren Ziel vor allem eine bessere Lesbarkeit der Vorschriften (tabellarische Darstellung wesentlicher Technischer Vorschriften) ist. Es ist davon auszugehen, daß danach eine Verlängerung der internationalen Änderungsintervalle erreichbar sein wird.

Mit dieser Verordnung werden die Vorschriften der Rahmenverordnung sowie innerstaatlich zwingend erforderliche abweichende Vorschriften (vgl. Anhang) unter Berücksichtigung der EG-Richtlinie neu gefaßt. Die zum 1. Januar 1997 im RID in Kraft tretenden Änderungen sind mit der 6. RID-Änderungsverordnung vom ... Oktober 1996 im BGBl. II S. ... bekanntgegeben.

Verbunden mit dem weitestgehenden Wegfall innerstaatlich abweichender Vorschriften ist insofern eine Reduzierung von Verantwortlichkeitsregelungen und Ordnungswidrigkeitstatbeständen.

Da in Deutschland die Vorschriften für den innerstaatlichen Verkehr bereits weitgehend den Vorschriften des RID angeglichen sind, entstehen durch die Umsetzung der EG-Richtlinie nur wenige sachliche Änderungen. Diese Änderungen können im Einzelfall bei den Betroffenen zu höheren Kostenbelastungen führen und tendenziell preissteigernd wirken, ohne daß sich die Preisanhebungen im vorhinein quantifizieren lassen. Dies ist aber im Interesse der Erhöhung der Sicherheit und unter besonderer Berücksichtigung des Schutzes der Allgemeinheit vor Gefahren, die mit dem Transport gefährlicher Güter auf der Straße verbunden sind, hinzunehmen. Eventuelle Preisanhebungen im Einzelfall dürften so gering sein, daß sich Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, daraus nicht ergeben. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte bei Bund, Ländern und Gemeinden sind nicht erkennbar. Die erwähnte Kostenbelastung entsteht wegen der Gleichheit der Anforderungen in allen Mitgliedstaaten der EU gleichermaßen; den Betroffenen aus dem Bundesgebiet entstehen insofern keine Wettbewerbsnachteile.

Zu den Einzelvorschriften

Zu § 1

Die Verordnung umfaßt Vorschriften für innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen. Letztere umfassen Beförderungen von und nach Vertragsstaaten des COTIF, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind sowie innergemeinschaftliche Beförderungen von und nach Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Die Verweisung in Absatz 2 auf das RID ermöglicht nunmehr - nach Abschluß des Harmonisierungsprozesses -, auf eine eigenständige Anlage zur GGVE zu verzichten. Absatz 2 bezieht sich auf das RID in der Fassung der 6. RID-Änderungsverordnung, die im BGBl. Teil II verkündet ist. Das bedeutet, daß auch die völkerrechtlich zum 1. Januar 1997 in Kraft tretenden Änderungen des RID jeweils einbezogen sind. Die Beförderungsvorschriften sind im einzelnen im RID enthalten, auf das in Absatz 2 verwiesen wird. Für innerstaatliche Beförderungen gelten außerdem die im Anhang enthaltenen abweichenden Vorschriften.

Absatz 3 stellt für diese Verordnung klar, daß, sofern von der „Anlage“ gesprochen wird, das RID gemeint ist. Im RID wird für innerstaatliche und innergemeinschaftliche Beförderungen anstatt den Ausdrücken "Vertragspartei" und "Staaten oder Eisenbahnen" das Wort "Mitgliedstaat" verwendet. Damit wird der Anhang der EG-Richtlinie berücksichtigt.

Zu § 2.

Die Begriffsbestimmung "gefährliche Güter" (Absatz 1 Nr. 1) entspricht Artikel 2 der EG-Richtlinie.

Als "Beförderer" (Absatz 1 Nr. 3) wird derjenige bestimmt, der das Fahrzeug (z. B. Eisenbahngüterwagen, Triebwagen) für die Gefahrgutbeförderung verwendet. Neben der Deutschen Bahn AG können beispielsweise auch andere Unternehmen das Recht erwerben, auf dem Schienennetz Züge zu fahren.

Die Definition "Absender" (Absatz 1 Nr. 4) macht deutlich, daß die Bedeutung des Begriffs "Absender", wie sie im Handelsgesetzbuch (HGB) gebräuchlich ist, nicht ausreicht, um die praktisch werdenden Fälle, in denen kein Frachtvertrag abgeschlossen wird, aber dennoch gefährliche Güter befördert werden (z. B. bei bestimmten innerbetrieblichen Transporten der Eisenbahn), mit zu erfassen. Um mögliche Unsicherheiten im Interesse größtmöglicher Sicherheit auszuschließen, ist deshalb die entsprechende Definition übernommen worden.

Der Begriff des "Verladers" (Absatz 1 Nr. 5) ist erforderlich, um bei einer den tatsächlichen Weg des gefährlichen Gutes berücksichtigenden sachgerechten Aufteilung der Verantwortlichkeiten an die für eine sichere Beförderung wesentliche Nahtstelle und mögliche Schwachstelle, nämlich den tatsächlichen Übergang des gefährlichen Gutes aus der Hand des einen in die Hand des nächsten in der Transportkette, anknüpfen zu können. Weder die Rechtsfigur des Absenders noch die des Versenders, des Spediteurs, des Frachtführers oder Beförderers erfassen diesen für eine sichere Beförderung wichtigen Sachverhalt in seinem gesamten Umfang und in der notwendigen Klarheit und Genauigkeit. Verloader ist deshalb - unabhängig von handelsrechtlichen oder sonstigen Vertragsbeziehungen - jeder, der vom Hersteller bis zum Empfänger das jeweilige gefährliche Gut im Verlaufe der Beförderung dem nächsten in der Transportkette übergibt. Wenn überhaupt jemand über das gefährliche Gut, das befördert werden soll, Bescheid wissen kann und muß, so ist es derjenige, der das Gut tatsächlich besitzt. Eventuelle Fehler des nächsten in der Transportkette, die z. B. auf mangelnder Information über das gefährliche Gut beruhen können, müssen im Interesse größtmöglicher Sicherheit vermieden werden. Der späteste Zeitpunkt, zu dem dies geschehen kann, ist die Übergabe des gefährlichen Gutes bzw. der Beginn der Beförderung nach der Übergabe. Aus diesem Grunde kommt dem Verloader im Verlaufe des

Transports gefährlicher Güter eine große Bedeutung zu. Er muß nicht nur die erforderlichen Informationen weitergeben, er ist auch für die Einhaltung gewisser Vorschriften des Gefahrgutrechts verantwortlich (siehe § 9 Abs. 2). Verlader ist nach alledem auch die Person, die bereits im Besitz des gefährlichen Gutes ist, die Beförderung aber selbst durchführt (z. B. bei bestimmten innerbetrieblichen Transporten der Eisenbahn).

Die Definition "Befüller" (Absatz 1 Nr. 6) stellt klar, daß nicht die einfüllende Person gemeint ist, sondern der unmittelbare Besitzer des gefährlichen Gutes, also in der Regel der Unternehmer.

Der Begriff "Streitkräfte" ist hinsichtlich ausländischer Truppen und Truppenteile in Absatz 1 Nr. 7 Buchstabe b allgemein umschrieben und umfaßt

- die stationierten Streitkräfte der Vertragsstaaten nach dem Gesetz zu dem Abkommen vom 18. März 1993 zur Änderung des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut und zu weiteren Übereinkünften vom 28. September 1994 (BGBl. II S. 2594),
- Streitkräfte, die sich auf der Grundlage des Gesetzes zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages vom 19. Juni 1951 über die Rechtsstellung ihrer Truppen und zu den Zusatzvereinbarungen vom 3. August 1959 zu diesem Abkommen vom 18. August 1961 (BGBl. II S. 1183) geändert durch Gesetz vom 29. November 1966 (BGBl. I S. 653) in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten,
- Streitkräfte, die sich auf Grund von Vereinbarungen auf der Grundlage des Streitkräfteaufenthaltesgesetzes vom 20. Juli 1996 (BGBl. I S. 554) in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten sowie
- Streitkräfte, die sich nach Notenwechseln zu den oben erwähnten Abkommen in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten.

Zu § 3

Gefährliche Güter dürfen mit der Eisenbahn nur befördert werden, wenn sie nach der Anlage zur Beförderung zugelassen sind. Die Einhaltung dieses zur Gewährleistung eines sicheren Gefahrguttransports festgelegten Grundsatzes fällt in den Verantwortungsbereich des Verladers (vgl. § 9 Abs. 2 Nr. 1 und 2). Er muß prüfen, ob der gefährliche Stoff oder Gegenstand überhaupt transportiert werden darf; das geschieht unter Beachtung der Rn. 1 und 3 und der Stoffaufzählungen der Klassen in der Anlage. Sind in einen Beförderungsvorgang mehrere Verlagerer eingeschaltet, so beschränken sich für den zweiten und die folgenden Verlagerer die Prüfmöglichkeiten auf die in den Begleitpapieren enthaltenen Angaben.

§ 3 entspricht Artikel 3 der EG-Richtlinie.

Zu § 4

§ 4 Abs. 1 ist vergleichbar mit § 3 der Störfallverordnung vom 27. Juli 1980 und mit § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung und legt allgemeine Sicherheitspflichten fest, die aber nicht bußgeldbewehrt sind. Diese Grundsätze sollen aber auch die durch fehlende detaillierte Regelungen bestehenden Lücken im Vorschriftenwerk schließen. Bei etwaigen Bedenken hinsichtlich zu geringer Sicherheitsanforderungen sollte die zuständige Stelle umfassend unterrichtet werden, damit ggf. die notwendigen Sofortmaßnahmen eingeleitet werden können (siehe auch Artikel 5 Abs. 3 der EG-Richtlinie).

Sicherheitsvorschriften enthalten zum Teil lediglich Mindestanforderungen, d. h. es steht dem Betroffenen frei, für den Transport eines gefährlichen Gutes auch strengere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen.

Erleichterungen oder Abweichungen von zwingenden Sicherheitsvorschriften bedürfen in jedem Falle der Zustimmung der zuständigen Behörde. Der formelle Weg, der einzuhalten ist, ist der der Ausnahmezulassung.

Die Regelung des Absatzes 2, die im wesentlichen der Rn. 10 507 der Anlage B zur GGVS nachgebildet ist, bezweckt, daß beim Freiwerden oder der Gefahr des Freiwerdens von gefährlichem Gut die dem Ort des Eintritts der Gefahr nächstgelegenen zuständigen Behörden, z. B. Polizei und Feuerwehr, unverzüglich benachrichtigt werden.

Zu § 5

Um die Besonderheiten der einzelnen Staaten zu berücksichtigen und die technologische und industrielle Entwicklung nicht zu behindern, erlaubt Artikel 6 der EG-Richtlinie in dem vorgegebenen engen Rahmen allen Mitgliedstaaten gleichermaßen, bestimmte Abweichungen von der Anlage zu genehmigen.

Absatz 1 setzt die von der EG eingeräumten Ausnahmemöglichkeiten für Verwaltungsakte gemäß Artikel 6 Abs. 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12 (erster und dritter Unterabsatz) und 14 sowie Artikel 7 Abs. 2 um. Die EG-Richtlinie verlangt gemäß Artikel 6 Abs. 12 erster Unterabsatz eine Unterrichtung der Kommission durch den die Abweichung genehmigenden Mitgliedstaat, damit die Kommission in der Lage ist, die anderen Mitgliedstaaten zu informieren. Nach Artikel 7 Abs. 2 muß vor den dort zugelassenen Regelungen die Kommission unterrichtet werden. Damit das Bundesministerium für Verkehr diese Verpflichtungen erfüllen kann, ist es notwendig, daß die nach Landesrecht zuständigen Stellen das Bundesministerium für Verkehr entsprechend verständigen. Die Vorschriften über die Befristung der Ausnahmen (Artikel 6 Abs. 12 dritter Unterabsatz der EG-Richtlinie) werden in Absatz 4 Satz 2 aufgenommen.

Abweichungen müssen ohne Diskriminierung insbesondere auf Grund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Absenders, des Transportunternehmers oder Empfängers erteilt werden (Artikel 6 Abs. 12 dritter Unterabsatz).

Absatz 2 nennt - abgesehen von den mehr formellen Gesichtspunkten des Absatzes 4 - die Voraussetzungen, unter denen eine Ausnahme nur erteilt werden darf. Nur ein allgemeines, nicht näher definiertes Bedürfnis oder die Absicht, betriebswirtschaftliche Kostenvorteile zu erzielen, genügen hierfür nicht. Außerdem ist festzulegen, welche Sicherheitsvorkehrungen aufzuerlegen sind. Grundsätzlich sollen diese dem Stande von Wissenschaft und Technik entsprechen, da es sich um die Vermeidung von ganz erheblichen erkannten oder erkennbaren Gefahren handelt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß bei Abwägung aller Gesichtspunkte ein niedrigerer Sicherheitsstandard durchaus den berechtigten Anspruch der Allgemeinheit, vor Gefahren ausreichend geschützt zu werden, abdeckt. Deshalb ist vorgesehen, daß die entscheidende Behörde bei entsprechenden Anträgen vom Stand der Wissenschaft und Technik abweichen kann, wenn feststeht, daß die verbleiben-

den Gefahren als vertretbar angesehen werden können. Wichtig ist in diesen Fällen, daß die Antragsteller den Stand von Wissenschaft und Technik sowie die Abweichungen hiervon darstellen und daß die zuständigen Behörden ihre Entscheidung in Kenntnis des Maßstabes des Standes von Wissenschaft und Technik treffen. Sie haben also in jedem Fall darüber zu entscheiden, ob die mit dem beantragten Transport gefährlicher Güter verbundenen Gefahren unter Abwägung aller Gesichtspunkte einschließlich der nach ihren Erkenntnissen notwendigen Sicherheitsvorkehrungen sowie der Kosten von der Allgemeinheit getragen werden können.

Um eine sachgerechte und schnelle Entscheidung treffen zu können, kommt es nicht nur darauf an, daß der Antrag umfassend und unter Beifügung nachprüfbarer Unterlagen begründet wird, sondern insbesondere auch darauf, daß bei Abweichungen von der Anlage von Anfang an Sachverständige eingeschaltet und deren Gutachten über die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen sowie die bestehenden Gefahren gleich zu Beginn des Verfahrens, also mit dem Antrag, vorgelegt werden (Absatz 3).

Hierbei soll es dem Antragsteller überlassen bleiben, welchen Sachverständigen er für geeignet hält, sein Anliegen mit Sachwissen zu vertreten. Der Inhalt der Gutachten ergibt sich aus den Regelungen der Absätze 2 und 3. Ist es den zuständigen Stellen aufgrund der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen und Gutachten nicht möglich, eine sachgerechte Entscheidung zu treffen, oder hält die zuständige Stelle die Beurteilung der vorgelegten Unterlagen und Gutachten im Interesse einer sachgerechten Entscheidung durch einen weiteren Gutachter für erforderlich, so räumt ihr Absatz 3 die Möglichkeit ein, auf Kosten des Antragstellers weitere Gutachten anzufordern. Unabhängig hiervon hat jede zuständige Stelle die Möglichkeit, bei unvollständig begründeter Antragsstellung zur Nachlieferung entsprechender Unterlagen aufzufordern.

In Absatz 4 wird festgelegt, daß die Ausnahmezulassungen nur schriftlich und unter Widerrufsvorbehalt erteilt werden dürfen. Die Möglichkeit des Widerrufs ist dann gegeben, wenn Anhaltspunkte dafür vorhanden sind, daß die auferlegten Sicherheitsvorkehrungen nicht mehr ausreichen. Die Befristung einer Ausnahmezulassung und die Verlängerung der Gültigkeitsdauer kann auf § 36 Abs. 2 Nr. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gestützt werden. Hinsichtlich der Befristung und Verlängerung von Ausnahmen nach der EG-

Richtlinie Artikel 6 Abs. 12 erster Unterabsatz entspricht Satz 2 dem Artikel 6 Abs. 12 dritter Unterabsatz der EG-Richtlinie.

In Absatz 5 werden die Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmezulassungen für Streitkräfte, Polizei und Kampfmittelräumdienste an § 3 Abs. 5 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter angeglichen. Für die Entscheidung, ob die genannten Ausnahmevoraussetzungen vorliegen, ist die nach Absatz 1 jeweils zuständige Stelle verantwortlich. Was "Gründe der Verteidigung" sind, ergibt sich aus der Begründung zu § 3 Abs. 5 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter.

In Absatz 7 werden die Vereinbarungen über Abweichungen vom RID und auch mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Artikel 6 Abs. 12 zweiter und dritter Unterabsatz der EG-Richtlinie zur Anwendung für innerstaatliche Beförderungen zugelassen.

Absatz 8 läßt für den innerstaatlichen Teil internationaler Beförderungen die Anwendung von Ausnahmen nach § 5 Abs. 1 zu. Damit wird die Ahndung von Handlungen vermieden, die zwar nicht den Regelvorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn, jedoch den erleichterten Transportbedingungen der Ausnahmezulassungen für innerstaatliche Beförderungen entsprechen. Der Grundgedanke der Nichtdiskriminierung (Artikel 6 Abs. 12 dritter Unterabsatz der EG-Richtlinie) ist auch hier zu berücksichtigen.

Zu § 6

In diesem Paragraphen sind die Zuständigkeitsregelungen zusammengefaßt.

Nach Absatz 1 Nr. 2 ist künftig nicht mehr die Deutsche Bahn AG, sondern das Bundesministerium für Verkehr für den Abschluß von Vereinbarungen über Abweichungen von der Anlage zuständig. Dies folgt aus Artikel 6 Abs. 12 zweiter Unterabsatz der EG-Richtlinie, die den Vereinbarungsabschluß den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten überträgt. Dies entspricht auch den Regelungen in den Rn. 2010 und 10 602 des ADR.

Von den Zuständigkeiten in Absatz 1 Nr. 4 Buchstabe b und Nr. 6 Buchstabe b bleibt das Sprengstoffrecht unberührt.

Für die Festlegung des Prüfdrucks und der Füllfaktoren (Nr. 8 Buchstabe b) soll auch der Sachverstand der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt genutzt werden.

Zu § 7

Die Regelung des § 7, die sich ebenso wie die entsprechenden Vorschriften der Rn. 10 385 der GGVS bewährt hat, ist aufgrund des Artikels 1 Abs. 2 der EG-Richtlinie auch weiterhin zulässig. Die Beschreibung des Inhalts der Unfallmerkblätter entspricht der Rn. 10 385 der GGVS.

Zu § 8

Die bisherige Regelung für die behördliche Überwachung wird ohne Änderung übernommen.

Zu § 9

In § 9 sind alle Verantwortlichkeitsregelungen zusammengefaßt.

Die an verschiedenen Stellen verwendete Formulierung, daß die angegebene Person für die Erfüllung bestimmter Vorschriften "zu sorgen" hat, bedeutet nicht, daß diese Person die Vorschriften selbst erfüllen muß. Sie hat nach § 9 Abs. 2 OWiG die Möglichkeit, durch Auftrag oder Vertrag einem anderen die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu übertragen.

Gegenüber dem bisher geltenden § 9 ergeben sich folgende Änderungen:

Während der Absender bisher einen Frachtbrief mitzugeben hatte, hat er künftig dafür zu sorgen, daß ein Frachtbrief mitgegeben wird (Absatz 1 Nr. 3). In diesen Frachtbrief sind auch die Vermerke nach Rn. 14 Buchstabe d aufzunehmen, sofern eine See- oder Luftbeförderung vorangeht oder folgt (Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe b). Bei Beförderungen nach den sogenannten a-Randnummern hat der Absender auch dafür zu sorgen, daß das Beförderungspapier den dort genannten Anforderungen entspricht (Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe c).

Bisher hat der Auftraggeber des Absenders (Absatz 3) den Absender auf das gefährliche Gut und dessen Bezeichnung schriftlich hinzuweisen; künftig hat er dafür zu sorgen, daß dem Absender diese und weitere Angaben schriftlich mitgeteilt werden. Die Angaben wurden erweitert um die zusätzlichen Vermerke nach Anlage Abschnitte 2.C und 2.F der Klassen 1 bis 6.2, 8 und 9 oder nach den Blättern der Klasse 7 Randnummer 704, jeweils Nummer 10 (Absatz 3 Nr. 2) und um die Angaben nach den a-Randnummern, sofern diese in Anspruch genommen werden (Absatz 3 Nr. 3).

In Absatz 5 ist für den Beförderer als Verantwortlichkeit das Mitführen der Begleitpapiere nach Absatz 1 Nr. 3 und 4 aufgenommen worden. Dies dient neben der Angleichung an Verantwortlichkeiten der GGVS [Beförderer: § 9 (3) Nr. 4a) sowie Fahrzeugführer: § 9 (4) Nr. 2a)] insbesondere der eindeutigen Informationsmöglichkeit für Hilfskräfte bei Unfällen/Zwischenfällen sowie der Kontrollmöglichkeit durch die Überwachungsbehörde. Die Vorschrift für das Mitführen im Zug beschränkt sich auf den Anwendungsbereich des Begriffs „Züge“ gemäß § 34 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (d. h., sie gilt beispielsweise nicht für Rangierfahrten).

In die Verantwortlichkeitsregelung desjenigen, der eigenverantwortlich Versandstücke zum Zwecke der Beförderung gefährlicher Güter verpackt oder verpacken läßt, werden die Zusammenpackvorschriften nach Randnummer 14 Buchstabe b (Absatz 8 Nr. 2 Buchstabe b) sowie die Kennzeichnungsvorschriften nach Randnummer 14 Buchstabe a (Absatz 8 Nr. 3 Buchstabe b) und nach den a-Randnummern (Absatz 8 Nr. 3 Buchstabe c) einbezogen.

Bei der Regelung in Absatz 8 Nr. 3 wird davon ausgegangen, daß der "Verpacker", der auch für die Kennzeichnung der Versandstücke verantwortlich ist, Absender nach Rn. 1901 Abs. 2 ist.

Der Eigentümer eines Tankcontainers (Absatz 10 Nr. 1) und der Einsteller eines Kesselwagens (Absatz 11 Nr. 1) haben künftig für die Einhaltung der Bau-, Ausrüstungs-, Prüfungs- und Kennzeichnungsvorschriften zu sorgen. Aus der Verantwortlichkeitsregelung des Eigentümers eines Tankcontainers wird auf Wunsch der Länder die Angabe des beförderten Ladegutes gemäß Anlage Anhang X Abs. 1.6.2 ausgenommen (Absatz 10 Nr. 1 Buchstabe d). Künftig hat der Befüller diese Angabe am Tankcontainer anzugeben (Absatz 4 Nr. 3).

Die Verantwortlichkeitsregelung des unmittelbaren Besitzers ungereinigter leeren Verpackungen, der diese zur Beförderung übergibt oder selbst befördert, wird auf Verlangen der Länder um die Vorschriften über ungereinigte leere Verpackungen (Absatz 14 Nr. 1) und die geeigneten Maßnahmen, die zu ergreifen sind, um Gefährdungen auszuschließen (Absatz 14 Nr. 3) erweitert. Diese Regelung betrifft in der Regel den ersten unmittelbaren Besitzer.

Im übrigen werden Verweisungsstellen, die sich in der Anlage des RID ändern, berichtigt und redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Zu § 10

§ 10 enthält die Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten. Ordnungswidrigkeitentatbestände sind nur bei solchen Rechtspflichten vorgesehen, aus deren nicht rechtzeitiger oder nicht vollständiger Erfüllung sich erhebliche Nachteile für wichtige Gemeininteressen ergäben. In § 10 sind die Ordnungswidrigkeitentatbestände fortlaufend entsprechend § 9 aufgenommen.

Auf eine besondere Aufführung von Tatbeständen, die nur für innerstaatliche Beförderungen gelten, kann verzichtet werden, weil in diesen Fällen in § 9 ausdrücklich die Verantwortlichkeit nur für innerstaatliche Beförderungen vorgeschrieben ist. In allen übrigen Fällen gelten die Verantwortlichkeiten entsprechend § 1 Absatz 1 für innerstaatliche, innergemeinschaftliche und grenzüberschreitende Beförderungen.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ergibt sich aus § 29 Abs. 1 AEG.

Folgeänderungen ergeben sich aus neu aufgenommenen Verantwortlichkeitsregelungen in § 9 (vgl. Begründung zu § 9).

Für folgende Rechtspflichten des § 9 sind keine Ordnungswidrigkeiten festgelegt, weil sich aus deren nicht rechtzeitiger oder nicht vollständiger Erfüllung keine erheblichen Nachteile für wichtige Gemeininteressen ergeben oder weil rechtsförmliche Gründe eine Bußgeldbewehrung nicht zulassen.

- | | |
|-------------------|--|
| § 9 Abs. 1 Nr. 5 | (Eintrag von Angaben im Frachtbrief aus einer Ausnahmezulassung oder Vereinbarung) |
| § 9 Abs. 5 Nr. 5 | (Mitführen der Begleitpapiere) |
| § 9 Abs. 8 Nr. 2b | |
| und Nr. 3c | (Zusammenpacken/Kennzeichnung nach Rn. 14) |
| § 9 Abs. 14 Nr. 3 | (Ergreifen geeigneter Maßnahmen) |

Zu § 11

Absatz 1 gewährt für innerstaatliche Beförderungen eine ausreichende Übergangszeit. Während dieser Zeit dürfen Beförderungen noch nach den bisherigen Vorschriften durchgeführt werden.

Absatz 2 ist erforderlich, um zuzulassen, daß gefährliche Güter, die bis zum 31. Dezember 1996 verpackt wurden, in Deutschland bis zum 31. Dezember 1998 befördert werden dürfen. Dies gilt jedoch nur, sofern diese Güter entsprechend der Neufassung der Gefahrgutverordnung Eisenbahn vom 00. November 1995 klassifiziert, verpackt und gekennzeichnet sind. Diese Übergangsregelung entspricht Artikel 6 Abs. 7 der EG-Richtlinie.

Absatz 3 ist erforderlich, um Verpackungen weiter herstellen und verwenden zu dürfen, für die eine gültige Baumusterzulassung vorliegt und die nach den Vorschriften der Anhänge V und VI in der bis zum 31. Dezember 1994 gültigen Fassung des RID kodiert sind. Die Übergangsregelung entspricht Artikel 6 Abs. 12 erster Unterabsatz, da vorgesehen ist, daß Deutschland eine entsprechende Regelung für das RID beantragt.

Zu § 12

Absatz 1 läßt Verpackungen und Großpackmittel (IBC) zur Verwendung bei Gefahrguttransporten auf der Schiene zu, deren Baumuster nach der Gefahrgutverordnung Straße oder der Gefahrgutverordnung See zugelassen wurde, nicht aber nach der Gefahrgutverordnung Eisenbahn oder dem RID.

Die Regelungen der Absätze 2 und 3 waren bisher in der Anlage (Anhänge X und XI jeweils Abs. 1.2.1 und Anhang XI Abs. 1.8.3 und 1.8.4.1) als nationale Abweichung enthalten. Sie sind für die Anwendung der Vorschriften der Anhänge X und XI erforderlich.

Absatz 4 ist aufgenommen worden, weil auch das ab 1. Januar 1997 gültige RID - insbesondere in der Rn. 2 der Allgemeinen Vorschriften - noch Hinweise auf das internationale Frachtrecht enthalten wird. Da bei innerstaatlichen Beförderungen nicht auf das internationale Frachtrecht Bezug genommen werden kann, war diese Ergänzung notwendig.

753/96

Zu § 13

Entsprechend der EG-Richtlinie Artikel 10 Abs. 1 muß die zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderliche Rechtsvorschrift vor dem 1. Januar 1997 in Kraft treten.

Da die EG-Richtlinie erst am 17. September 1996 im Amtsblatt der EG bekanntgegeben wurde und wegen des folgenden Erörterungsbedarfs bei den Ressorts, Ländern, Sicherheitsbehörden und Verbänden war die Umsetzung der Richtlinie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der 5. Eisenbahn-Gefahrgutänderungsverordnung am 15. Dezember 1995 nicht erreichbar (vgl. auch Begründung zu § 1 Abs. 2). Hinzu kommt, daß zum genannten Zeitpunkt insbesondere die internationalen Arbeiten an der zu reformierenden Klasse 2 - Gase - noch nicht abgeschlossen waren. Nach den nunmehr erfolgten Beschlüssen soll die neue Klasse 2 zum 1. Januar 1997 in Kraft treten; dies geschieht mit vorliegender Verordnung.

Zum Anhang

Abweichungen von der Anlage, die nur für innerstaatliche Beförderungen gelten, sind im Anhang zusammengefaßt. Aus der nachstehenden Übersicht ist ersichtlich, welche bisher innerstaatlich abweichenden Regelungen übernommen wurden und auf welchen Vorschriften der Richtlinie 96/49/EG die jeweilige Abweichung beruht.

Absatz des Anhangs	Fundstelle bisher	Grundlage in der EG-Richtlinie
1.	Rn. 3 (7)	Art. 5 Abs. 4
2.	Rn. 601 Ziff. 25a)	Art. 5 Abs. 4

Anlage zur Begründung

Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996.

Bundesrat

Drucksache 753/96 (Beschluß)

29.11.96

Beschluß **des Bundesrates**

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

/ Der Bundesrat hat in seiner 706. Sitzung am 29. November 1996 beschlossen, der
Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus
der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Änderungen

zur

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

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 Gerätesicherheitsgesetz, der Druckbehälterverordnung oder der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten anerkannten Sachverständigen sind für die Prüfung 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.

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.

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.

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;"

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.

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.

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.

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 Aufenthaltszwecke, Gerätewagen mit Ausrüstung, Gleisbaumaschinen, Baustoffcontainer, Arbeitsmaschinen für Gleisbauarbeiten wie Stopfhammer, Schweißgeräte, Motorsensen sowie Notstromaggregate.