

15.09.97**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - AS - In - U - VPzu Punkt der 716. Sitzung des Bundesrates am 26. September 1997

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher
Güter auf Binnenwasserstraßen

KOM(97) 367 endg.; Ratsdok. 10048/97

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

EU
VP

1. Der Bundesrat unterstützt das mit der Richtlinie verfolgte Ziel nach einer Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sowohl innerhalb als auch zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Er hat jedoch Bedenken, ob die in der Richtlinie getroffenen Regelungen zur Erreichung dieses Ziels sowohl im nationalen als auch im internationalen Rahmen ausreichend und geeignet sind. Für diese Bewertung sprechen folgende Erwägungen:

- Die wichtigste Wasserstraße in der Europäischen Gemeinschaft, der Rhein, kann aus völkerrechtlichen Gründen von der Richtlinie nicht erfaßt werden. Der Transport gefährlicher Güter auf dieser Wasserstraße unterliegt auch weiterhin der aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) beschlossenen Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR). Die ZKR ist eine ständige diplomatische Konferenz, ihr gehört neben den Rheinanliegerstaaten Schweiz, Frankreich,

Ausgeliefert am**16. SEP. 1997**

der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden auch Belgien an. Bisherige Richtlinien des Rates, die die Kompetenzen der ZKR berühren konnten, haben daher auch klargestellt, daß die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte geschaffenen Regelungen unberührt bleiben.

Bei Inkrafttreten der o.g. Richtlinie unterläge der Transport gefährlicher Güter auf Binnenschiffen in der Europäischen Gemeinschaft somit auch weiterhin unterschiedlichen Regelungen.

- Ein Inkrafttreten der o.g. Richtlinie würde zudem die auf den deutschen Wasserstraßen bestehende einheitliche Behandlung des Transports gefährlicher Güter gefährden. Die ADNR-Verordnung der ZKR wurde durch Verordnungen der Bundesregierung für den Rhein und alle übrigen Bundeswasserstraßen sowie die schiffbaren Landesgewässer eingeführt. Mit Inkrafttreten der Richtlinie würde für den Rhein weiterhin das ADNR gelten; die übrigen Wasserstraßen unterlägen jedoch den Bestimmungen der von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) herausgegebenen Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenschiffen (ADN), deren technische Anhänge der Richtlinie beigelegt sind. Zu deren Inhalt wird in der Richtlinie lediglich ausgeführt, daß sie mit dem ADNR "in Einklang stehen" (Seite 18 des Richtlinienentwurfs). Die Beibehaltung der bestehenden Rechtsvereinheitlichung in der Bundesrepublik Deutschland kann jedoch nur gewährleistet werden, wenn beide Regelwerke identisch sind.

Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, daß ein (verbindliches) ADN-Übereinkommen insgesamt noch in der Entwurfsphase ist und voraussichtlich nicht bis zum Inkraftsetzen der Richtlinie zum 1. Januar 1999 fertiggestellt sein wird (Artikel 10 Abs. 1). Grundlage für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenschiffen sollte daher zur Zeit nur das ADNR sein.

- Im Richtlinienentwurf sind keine Regelungen aufgenommen, die Verfahren zu einer Angleichung bzw. einer Abstimmung mit den ADNR-Vorschriften beschreiben. Die in der Begründung enthaltene Ausführung (Seite 2 des Richtlinienentwurfs), wonach der Binnenverkehrsausschuß der ECE zugestimmt hat, "daß der Wortlaut des ADN in Anlehnung an die Erfordernisse des ADNR aktualisiert wird", gibt nur Hinweise auf eine derzeit beabsichtigte grundsätzliche Anpassung des ADN an das ADNR. Über die Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung dieser beiden Regelungen werden keine Aussagen getroffen.

Diese "statische" Ausrichtung zeigt sich auch in der Verweisung auf die ADNR-Verordnung in der am 1. Januar 1997 geltenden Fassung (Artikel 2, 2. Tiert). Hier wäre eine dynamische Verweisung angebracht.

- Bei Änderungen der Anhänge der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten und damit auch die Staaten, die zugleich Mitglied der ZKR sind, nur einen geringen Einfluß. Somit bleibt auch die Möglichkeit der Harmonisierung der

beiden Rechtsvorschriften über eine Berücksichtigung neuerer Entwicklung des ADNR ungewiß.

Die Verfahrensvorschriften der Artikel 8 und 9 lassen der Europäischen Kommission für Änderungen der Anhänge, die zur Anpassung der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlich sind, einen großen Spielraum. Die Kommission wird zwar nach Artikel 9 Abs. 1 durch den nach Artikel 9 der Richtlinie 94/55/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Gefahrguttransporte auf der Straße eingesetzten Ausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter unterstützt. Nach Artikel 9 Abs. 4 berücksichtigt die Kommission "soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses". Zum weiteren Verfahrensablauf bei einer Nichtübereinstimmung zwischen der Stellungnahme des Ausschusses und dem Vorschlag der Kommission werden im Gegensatz zur Richtlinie 94/55/EG keine Regelungen getroffen. Diese Richtlinie sieht in diesem Fall einen Beschluß des Rates mit qualifizierter Mehrheit vor. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für einen Ausschuß, der für die Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zuständig ist, je nachdem, ob gefährliche Güter mit dem Binnenschiff oder dem Lkw transportiert werden, unterschiedliche Vorschriften gelten sollen.

- Die Richtlinie bringt selbst im Rahmen ihres Geltungsbereichs kurzfristig keine Harmonisierung. Es fehlt eine einheitliche Übergangsregelung für schon zugelassene Binnenschiffe.

EU
U

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich bei der EU dafür einzusetzen, daß auch in der Binnenschifffahrt beim Be- und Entladen, beim Entgasen sowie beim Reinigen der Ladetanks von Binnenschiffen, in denen gefährliche Güter befördert wurden, emissionsmindernde Maßnahmen, wie diese bei anderen Anlagen bereits Stand der Technik sind, vorgesehen werden.

Konkrete Fälle haben gezeigt, daß es notwendig ist, neben dem Arbeits- und dem Gewässerschutz auch die Belange der Luftreinhaltung durch entsprechende Regelungen besonders zu berücksichtigen.

So sollten z.B. bei der Entgasung leerer Tanks, die zum Teil noch gefährliche Restmengen von Gütern enthalten, nicht nur gefährliche Gaskonzentrationen und die Explosionsgefahr vermieden (Randnummer 210 307), sondern auch die Begrenzung von Emissionen aus Gründen der Luftreinhaltung geregelt werden. Die bisher noch geübte Praxis, entleerte Ladetanks auf der Fahrt vom letzten Löschort zum neuen Ladeort zu entgasen, ist nicht zeitgemäß.

EU
VP

3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei den weiteren Verhandlungen zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates die o.g. Erwägungen zu berücksichtigen und sich im Ministerrat und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt für eine umfassende Harmonisierung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen einzusetzen.

B

4. Der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik und
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG
Kenntnis zu nehmen.