

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/2841 Nr. 13 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Schulung der Fahrer von
Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße —
KOM (88) 339 endg.
»Rats-Dok. Nr. 7324/88«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte für Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter eine berufliche Qualifikation vorschreiben. Der erforderliche Befähigungsnachweis soll nur nach erfolgreicher Teilnahme an einem Lehrgang erteilt werden.

B. Lösung

Zustimmung zu der Vorlage mit dem Ziel, die Anforderungen zu verschärfen.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN lehnt die Vorlage als unzureichend ab. Die Vertreter der SPD-Fraktion haben sich aus den gleichen Gründen der Stimme enthalten.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel auf folgende Verbesserungen des anliegenden Richtlinienentwurfs hinzuwirken:

1. Der Inhalt des Richtlinienentwurfs muß mit dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) abgestimmt werden. Insbesondere ist folgendes notwendig:
 - a) Harmonisierung der Listen der gefährlichen Güter,
 - b) Anpassung an das ADR-Übereinkommen, das die Schulung generell für Gefahrguttransporte fordert,
 - c) einheitliche Schulungsbescheinigungen in Übereinstimmung mit dem ADR-Übereinkommen,
 - d) Übernahme der im ADR-Übereinkommen angewandten Begriffe (z. B. für den Container).
2. Es ist sicherzustellen, daß alle Fahrzeugführer ausnahmslos geschult werden. Die Teilnahme an Wiederholungslehrgängen ist in Abständen von drei Jahren erforderlich.
3. Die Lernziele und die Lerninhalte der Lehrgänge zum Gefahrguttransport sind praxisgerecht zu intensivieren; auch muß das notwendige Wissen aktualisiert werden.

Bonn, den 30. November 1988

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst

Gries

Vorsitzender

Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße**Begründung**

1. Angesichts des wachsenden Aufkommens der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Beförderungen gefährlicher Güter in der Gemeinschaft und der Häufung von Unfällen in den letzten Jahren hatte die Kommission im Juni 1987¹⁾ einen Bericht über den Transport gefährlicher Güter ausgearbeitet und dem Rat und dem Europäischen Parlament vorgelegt.
2. Dieser Bericht enthielt eine Aufstellung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit solcher Transporte, die die Kommission auszuarbeiten und dem Rat vorzulegen beabsichtigte.
3. Da Studien gezeigt hatten, daß die große Mehrheit der Verkehrsunfälle mit Fahrzeugen, die gefährliche Güter befördern, darauf zurückzuführen ist, daß das Fahrpersonal eine nur unzureichende Kenntnis der Gefährlichkeit dieser Beförderungen hat, hatte die Kommission in ihrem Bericht hervorgehoben, daß für einen Teil der auszuarbeitenden Maßnahmen die berufliche Ausbildung der Fahrer und der übrigen Beteiligten an der Beförderung gefährlicher Güter (Verkehrsunternehmen, Spediteure usw.) Vorrang haben muß.
4. Diese Richtlinie zielt daher darauf ab, für Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter eine angemessene berufliche Qualifikation vorzuschreiben und somit in diesem Bereich eine große Lücke in der internationalen Rechtsordnung zu schließen.
5. Im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) wird bereits eine Schulung vorgeschrieben, jedoch nur für eine besondere Gruppe von Fahrern von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter, und zwar für Fahrer, die grenzüberschreitende Beförderungen gefährlicher Güter mit Tanks, Gefäßbatterien und Tankcontainern mit einem Gesamtfassungsraum von mehr als 3 000 l je Beförderungseinheit vornehmen.
6. Mit dieser Richtlinie hingegen soll eine auf einheitlichen Kriterien beruhende angemessene berufliche Qualifikation für alle Fahrer von Straßenfahrzeugen vorgeschrieben werden, mit denen innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen gefährlicher Güter sowohl in loser Schüttung als auch in Form von Versandstücken durchgeführt werden.
7. Die Auferlegung einer solchen Verpflichtung erfordert von den Mitgliedstaaten insbesondere aufgrund der Zahl der Fahrer, die von einer solchen Maßnahme betroffen sein können, nicht unerhebliche organisatorische Anstrengungen. Diese Anstrengungen betreffen die Veranstaltung von Lehrgängen, die Ausarbeitung von Lehrprogrammen, die Benennung oder Einrichtung von Stellen, die diese Lehrgänge abhalten sollen, die Höhe der Kosten usw.
8. Aus diesem Grunde gilt diese Richtlinie, um die Wirkung, die eine solche Maßnahme unweigerlich für den gesamten Berufsstand haben wird, soweit wie möglich zu mildern, lediglich für Fahrer von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen oder von „Tankfahrzeugen, Tankcontainern usw. mit einem Gesamtfassungsraum von mehr als 3 000 Litern“.
9. Die Kommission behält sich vor, angesichts der Auswirkungen dieser Richtlinie zu gegebener Zeit zu beschließen, ob und inwieweit ihr Anwendungsbereich erweitert werden sollte.

¹⁾ KOM (87) 182 endg. vom 16. Juni 1987

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Beförderung gefährlicher Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr hat im Laufe der Jahre immer stärker zugenommen, was die Unfallgefahr erhöht.

Verkehrsunfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter können katastrophale Ausmaße annehmen.

Es liegt im Interesse der Allgemeinheit, soweit wie möglich die Gefahren solcher Unfälle einzuschränken, die mitunter nicht wieder rückgängig zu machende Umweltschäden und schwere körperliche Schäden des Fahrpersonals oder der Personen, die mit diesen Gütern in Berührung kommen, zur Folge haben können.

Sind gefährliche Güter mit der Umwelt in Berührung gekommen, so ist es bisweilen äußerst schwierig und kostspielig, die schädlichen Folgen der Verschmutzung der Wasserstraßen, des Grundwassers oder sonstiger Verschmutzungen zu verhindern, so daß die Bemühungen gerichtet sein müssen, wie sich Umstände, die derartige Unfälle verursachen können, möglichst verhindern lassen.

Erfahrungsgemäß sind zahlreiche Unfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter darauf zurückzuführen, daß das Fahrpersonal nur eine unzureichende Kenntnis der Gefährlichkeit dieser Beförderungen hat, weshalb alles getan werden sollte, die berufliche Qualifikation zu verbessern.

Bei der Beförderung gefährlicher Güter übernimmt der Fahrer, der den Transport begleitet und seinen gesamten Ablauf überwacht, eine entscheidende Aufgabe. Er muß ständig die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls verringern und, falls sich dennoch ein Unfall ereignet, die ersten Sicherheitsmaßnahmen treffen, die für seinen eigenen Schutz, den der übrigen Ver-

kehrsteilnehmer und jeder sonstigen Person, die durch einen solchen Unfall geschädigt werden könnte, sowie für den Schutz der Umwelt generell erforderlich sind.

Es ist daher wichtig, den Fahrern von Fahrzeugen, die gefährliche Güter befördern, die mit der Art der beförderten Güter verbundenen Gefahren bewußt zu machen und ihre praktische Fähigkeit zu schulen, für alle Schwierigkeiten, die bei derartigen Beförderungen auftreten können, die geeignetste Lösung zu finden. Daher ist es wichtig, ihre Schulung zu fördern, zu erweitern und derartigen Beförderungen anzupassen.

Es gibt keine internationalen Übereinkommen oder Vereinbarungen, die eine Schulung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vorschreiben, ausgenommen für bestimmte grenzüberschreitende Beförderungen mit Tanks, Gefäßbatterien und Tankcontainern mit einem Gesamtfassungsraum von mehr als 3 000 Litern je Beförderungseinheit.

Eine angemessene berufliche Ausbildung für die Beförderung aller gefährlicher Güter ist nur unzureichend oder überhaupt nicht vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Liberalisierung des Verkehrsmarktes ab 1992 müssen alle Maßnahmen getroffen werden, die ein Höchstmaß an Sicherheit sowohl für innerstaatliche als auch für grenzüberschreitende Beförderungen dieser Güter gewährleisten, da beide Verkehrsformen die gleichen Gefahren mit sich bringen.

Die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter bedeutet einen wirtschaftlichen Wertzuwachs, da eine bestmögliche Qualifikation des Fahrpersonals für das Verkehrsunternehmen ein wichtiges Kapital darstellt, denn sie sichert die Treue der Kundschaft, gewährleistet einen besseren Wechsel und eine bessere Nutzung der Fahrzeuge, niedrigere Versicherungsprämien, mit einem Wort, sie bietet die Gewähr für eine bessere Produktivität der Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr nicht nur im Interesse der Verkehrsunternehmen, sondern auch der Allgemeinheit, insbesondere der Beschäftigung.

In dem Bestreben, unter anderem harmonisierte Regelungen für die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter in der Gemeinschaft zu fördern, sind für diese Fahrer einheitliche Ausbildungsprogramme zu schaffen, bei denen moderne Techniken, die im allgemeinen auf die aktive Schulung der Lehrgangsteilnehmer ausgerichtet sind, eingesetzt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

1. Diese Richtlinie verpflichtet Fahrer von

- 1) Fahrzeugen, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen haben und zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden;
- 2) Tankfahrzeugen, die einen Fassungsraum von mehr als 3 000 Litern haben und zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden;
- 3) Beförderungseinheiten, die einen Fassungsraum von mehr als 3 000 Litern haben und gefährliche Güter in Tanks oder Tankcontainern befördern,

Inhaber eines Schulungsnachweises, der von der zuständigen Behörde oder der hierzu bestimmten Stelle jedes Mitgliedstaates ausgestellt worden ist, oder einer entsprechenden Bescheinigung zu sein, durch die nachgewiesen wird, daß sie an einer geeigneten Schulung über die Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr erfolgreich teilgenommen haben.

2. Jeder Mitgliedstaat kann für innerstaatliche Beförderungen in seinem Hoheitsgebiet und grenzüberschreitende Beförderungen mit Fahrzeugen, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind, die in Absatz 1 festgelegten Grenzwerte für alle oder bestimmte Gruppen von gefährlichen Gütern niedriger ansetzen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

1. „Straßenverkehr“: jede Fortbewegung eines zur Beförderung von gefährlichen Gütern benutzten Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen.
2. „Fahrer“: jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können.
3. „Fahrzeuge“: Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Begriffsbestimmungen:
 - a) „Kraftfahrzeug“: mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und normalerweise zur Güterbeförderung dient;
 - b) „Zugmaschine“: mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und das besonders dazu ausgestattet ist, um Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder anzutreiben;
 - c) „Anhänger“: jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;
 - d) „Sattelanhänger“: ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, daß ein beträchtlicher Teil seines Gewichtes und seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird.
4. „Zulässiges Gesamtgewicht“: das zulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast.
5. „Tankfahrzeug“: ein Fahrzeug zur Beförderung von Flüssigkeiten, Gasen, pulverförmigen oder körnigen Stoffen, das mit einem oder mehreren Tanks ausgestattet ist, die durch ihre Bauart dauerhaft auf dem Fahrzeug befestigt sind oder einen wesentlichen Bestandteil des Fahrgestells des Fahrzeugs bilden.
6. „Beförderungseinheit“: ein Kraftfahrzeug ohne Anhänger oder eine Einheit aus einem Kraftfahrzeug mit Anhänger.
7. „Tank“: Wenn das Wort allein verwendet wird, handelt es sich entsprechend den nachstehenden Begriffsbestimmungen um einen Tankcontainer oder einen Tank mit einem Fassungsraum von mehr als 1 m³, der ein festverbundener Tank, ein Aufsetztank oder eine Gefäßbatterie sein kann:
 - a) „Container“: ein Beförderungsgerät (Behältnis, umladbarer Tank oder ähnliches Gerät),
 - das zu dauernder Verwendung bestimmt und deshalb für den wiederholten Gebrauch genügend widerstandsfähig ist,
 - das nach seiner besonderen Bauart dazu bestimmt ist, die Beförderung von Gütern durch ein oder mehrere Beförderungsmittel ohne Veränderung der Ladung zu erleichtern,
 - das mit Einrichtungen versehen ist, die seine Handhabung besonders beim Übergang von einem Beförderungsmittel auf ein anderes erleichtern;
 - b) „Tankcontainer“: ein Beförderungsgerät, das der vorstehend angegebenen Begriffsbestimmung der Container entspricht und so gebaut ist, daß es flüssige, gasförmige, pulverförmige oder körnige Stoffe aufnehmen kann und einen Fassungsraum von mehr als 0,45 m³ hat;
 - c) „Festverbundener Tank“: ein Tank, der durch seine Bauart dauerhaft auf einem Fahrzeug (das damit zum Tankfahrzeug wird) befestigt ist oder einen wesentlichen Bestandteil des Fahrgestells eines solchen Fahrzeugs bildet;
 - d) „Aufsetztank“: ein Tank mit einem Fassungsraum von mehr als 1 m³ — ausgenommen festverbundene Tanks, Tankcontainer und Gefäßbatterien —, der nach seiner Bauart nicht dazu bestimmt ist, Güter ohne Umschlag zu befördern

und gewöhnlich nur in leerem Zustand abgenommen werden kann;

- e) „Gefäßbatterie“ oder „Tankbatterie“: eine Einheit aus mehreren Gefäßen oder Tanks, die miteinander durch ein Sammelrohr verbunden und dauerhaft in einem Rahmen befestigt sind.

Als Gefäße gelten:

- 1) Flaschen mit einem Fassungsraum von höchstens 150 Litern;
 - 2) Flaschen mit einem Fassungsraum von mindestens 100 Litern (ausgenommen Flaschen nach Absatz 1) und höchstens 1 000 Litern (z. B. zylindrische Gefäße mit Rollreifen und Gefäße auf Gleiteinrichtungen);
 - 3) als „Flaschenbündel“ bezeichnete Einheiten aus Flaschen nach Absatz 1), die untereinander mit einem Sammelrohr verbunden und in einem Metallrahmen festgehalten sein müssen.
8. „Gefährliche Güter“: die Stoffe, Produkte, Gegenstände, Lösungen, Mischungen und Abfälle, die zu den in den Anhängen 1, 1 a und 1 b genannten Gütergruppen gehören können.
9. Die in den Anhängen 1, 1 a und 1 b genannten Kategorien gefährlicher Güter werden in regelmäßigen Abständen modifiziert, um dem wissenschaftlich-technischen Fortschritt und der Entwicklung der Industrie Rechnung zu tragen. Diese Modifikationen werden entsprechend der in Artikel 6 a festgelegten Prozedur vorgenommen.

Artikel 3

Abweichungen

Die Mitgliedstaaten können nach Einverständnis der Kommission Fahrer, die ausschließlich Güter befördern, deren Gefährlichkeit oder Schädlichkeit aufgrund ihrer Besonderheit oder der geringen Beförderungsmenge nur gering ist, ganz oder teilweise von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen.

Entscheidungen, welche die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten aufgrund dieses Absatzes treffen, sind zu begründen.

Artikel 4

Berufliche Ausbildung

- 1) Um den Befähigungsnachweis zu erlangen, müssen die Fahrer an der nach Artikel 1 geforderten Schulung teilnehmen, die im Rahmen eines von der zuständigen Behörde amtlich anerkannten Lehrgangs erfolgt. Hauptziele der Schulung sind, den Fahrzeugführern die Gefahren bewußt zu machen, die sich aus der Beförderung gefährlicher Güter ergeben, und ihnen grundlegende Kenntnisse zu vermitteln, die erforderlich sind, um die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls auf ein Mindest-

maß zu beschränken und bei einem Unfall sicherzustellen, daß die Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, die sich für die Fahrer selbst, für die Umwelt und die Begrenzung der Unfallfolgen als erforderlich erweisen könnten.

Diese Schulung, die gegebenenfalls eine persönliche praktische Übung beinhaltet, soll mindestens die in der Liste von Anhang 2 aufgeführten Gebiete umfassen.

- 2) Die Mitgliedstaaten können den Befähigungsnachweis an Fahrer, die ihn das erste Mal beantragen, vergeben, ohne daß diese verpflichtet sind, den Nachweis zu erbringen, daß sie die Bestimmungen nach § 1 erfüllen, falls diese Fahrer ohne Unterbrechung während der fünf Jahre, die dem Inkrafttreten dieser Richtlinie vorausgehen, die Tätigkeit eines Fahrers von Fahrzeugen, die gefährliche Güter transportieren, ausgeübt haben.
- 3) Jeder Mitgliedstaat kann verlangen, daß Fahrer, die in seinem Hoheitsgebiet innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter durchführen, und Fahrer, die auf in diesem Land zugelassenen Fahrzeugen grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, eine umfassendere Schulung als nach Anhang 2 absolvieren. Dabei kann es sich um eine Schulung handeln, die in einem Mitgliedstaat bereits besteht oder deren künftige Einführung von einem Mitgliedstaat beschlossen wird.

Artikel 5

Der Befähigungsnachweis nach Artikel 1 hat eine Geltungsdauer von fünf Jahren.

Die Geltungsdauer der Bescheinigung kann um jeweils fünf Jahre verlängert werden, wenn

- a) der Inhaber der Bescheinigung während der fünf Jahre vor Ablauf der Geltungsdauer seiner Bescheinigung erfolgreich an einem Fortbildungslehrgang teilgenommen hat;
- b) der Inhaber der Bescheinigung der zuständigen Behörde oder Stelle nachweisen kann, daß er seit der Ausstellung oder der letzten Verlängerung der Bescheinigung seine Tätigkeit ununterbrochen ausgeübt und während dieses Zeitraums an einer besonderen Schulung teilgenommen hat, welche die Entwicklung der Rechtsvorschriften und die bei der Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen umfaßt.

Artikel 6

Der von einem Mitgliedstaat ausgestellte Befähigungsnachweis nach Artikel 1 wird von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Artikel 6 a

1. Zum Zwecke der Durchführung von Modifikationen entsprechend Artikel 2 § 9 wird die Kommission von einem beratenden Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedsländer zusammensetzt und dessen Vorsitz der Vertreter der Kommission innehat.
2. Der Vertreter der Kommission unterbreitet einen Vorschlag bezüglich der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß äußert seine Auffassung innerhalb einer vom Vorsitz in Abhängigkeit von der Dringlichkeit der zu entscheidenden Frage zu bestimmenden Frist, erforderlichenfalls per Abstimmung.
3. Die Auffassung wird zu Protokoll genommen; jedes Mitgliedsland hat das Recht zu verlangen, daß sein Vorschlag in diesem Protokoll aufgeführt wird.
4. Die Kommission wird im höchstmöglichen Maß der vom Ausschuß geäußerten Auffassung Rechnung tragen. Sie wird den Ausschuß darüber informieren, in welcher Weise sie dieser Meinung Rechnung getragen hat.

Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission binnen zwei Jahren nach Bekanntgabe dieser Richtlinie die zu ihrer Anwendung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie für den Geltungsbereich dieser Richtlinie erlassen. Insbesondere gibt jeder Mitgliedstaat der Kommission die Muster der Befähigungsnachweise oder gleichwertigen Bescheinigungen bekannt, die er gemäß Artikel 1 dieser Richtlinie einführt. Die Kommission gibt diese Informationen unverzüglich an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am ...

Anhang 1

Gefährliche Güter

Im Sinne dieser Richtlinie gelten die nachstehend aufgeführten Stoffe, Produkte, Lösungen und Mischungen als gefährliche Güter:

- explosive Stoffe und Gegenstände;
- mit explosiven Stoffen geladene Gegenstände;
- Zündwaren, Feuerwerkskörper und ähnliche Güter;
- verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;
- entzündbare flüssige Stoffe;
- entzündbare feste Stoffe;
- selbstentzündliche Stoffe;
- Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln;
- entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe;
- organische Peroxide;
- giftige Stoffe;
- ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe;
- radioaktive Stoffe;
- ätzende Stoffe;
- die in Anhang 1 a) aufgeführten Schadstoffe;
- die in Anhang 1 b) aufgeführten Abfälle;
- sonstige Stoffe, die erfahrungsgemäß oder voraussichtlich so gefährlich sind, daß die Bestimmungen dieser Richtlinie auf sie angewandt werden müssen.

Anhang 1 a

Acetoncyanhydrin, stabilisiert
 Acrolein, stabilisiert
 Aldrin
 alpha-methylstyrol
 Ammoniumarsenat
 Antiklopfmittel für Kraftstoffe
 Antimonkaliumtartrat
 Antimonlactat
 Antimonpentachlorid, fest
 Antimonpentachlorid, flüssig
 Antimonpentafluorid
 Antimontrichlorid – a) fest
 Antimontrichlorid – b) flüssig
 Antimonverbindungen, anorganische, anderweitig nicht aufgeführt
 Arsen
 Arsenbromid
 Arsenpentoxid
 Arsensäure, fest
 Arsensäure, flüssig

Arsenrichlorid
 Arsentrioxid
 Arsenverbindungen
 Arsenverbindungen, feste, anderweitig nicht aufgeführt
 Arsenverbindungen, flüssige, anderweitig nicht aufgeführt
 Azinphos-methyl
 Bariumcyanid
 Bariumverbindungen, anderweitig nicht aufgeführt
 Benzylchlorformiat
 Blausäure in wässriger Lösung mit einem Blausäuregehalt von höchstens 20 % Blausäure
 Bleiacetat
 Bleiarsenate
 Bleiarsenite
 Bleicyanid
 Bleinitrat
 Bleiperchlorat
 Bleiverbindungen, lösliche, anderweitig nicht aufgeführt
 Butylphenole, fest
 Butylphenole, flüssig
 Butyltoluole
 Cadmiumverbindungen
 Calciumarsenat
 Calciumarsenat und Calciumarsenit, feste Gemische von
 Camphechlor
 Campheröl
 Carbaryl
 Carbophenothion
 Chlor
 Chlordinitrobenzol
 Chlornitroaniline
 Chlorphenole, fest
 Chlorphenole, flüssig
 Chlorphenyltrichlorsilan
 Chlortolude (ortho-, meta-, para-)
 Chromylchlorid
 Cyanogenbromid
 Cyanogenchlorid, stabilisiert
 DDT
 DNOC
 Diazinon
 Dichloraniline
 Dichlorethylether
 Dichlorphenole, fest
 Dichlorphenole, flüssig
 Dichlorphenyltrichlorsilan
 Dichlorvos
 Dimethoat
 Dinitro-o-kresol, fest
 Dinitro-o-kresol, flüssig
 Dinitrophenol, wässrige oder entzündbare Lösungen von
 Diphenylaminochlorarsin
 Diphenylchlorarsin
 Disulfoton

Eisen(II)-arsenat	Phenylquecksilberhydroxid
Eisen(III)-arsenat	Phenylquecksilbernitrat
Eisen(III)-arsenit	Phorst
Endosulfan	Phosphor, weißer oder gelber — a) trocken
Endrin	Phosphor, weißer oder gelber — b) mit Wasser be- deckt
Ethylacrylat, stabilisiert	Phosphor, weißer, in geschmolzenem Zustand
Ethylchlorarsin	Quecksilber(I)-nitrat
Heptachlor	Quecksilber(I)-sulfat
Hexachlorbutadien	Quecksilber(II)-arsenat
Hexaethyltetraphosphat	Quecksilber(II)-chlorid
Hydrogencyanid, wasserfrei, stabilisiert	Quecksilber(II)-nitrat
Hydrogencyanid, wasserfrei, stabilisiert, völlig aufge- saugt durch eine inerte poröse Masse	Quecksilber(II)-sulfat
Isopropenylbenzol	Quecksilber-Kalium-Doppelcyanid
Kakodylsäure	Quecksilberacetat
Kaliumarsenat	Quecksilberbenzoat
Kaliumarsenit	Quecksilberbromid
Kaliumcyanid	Quecksilbercyanid
Kaliummercuriodid	Quecksilberdisulfate
Kresole (ortho-, meta-, para-)	Quecksilbergluconat
Kupferacetoarsenit	Quecksilberiodid
Kupferarsenit	Quecksilberoleat
Kupfercyanid	Quecksilberoxid
Kupferethylendiamin, Lösungen von	Quecksilberoxycyanat, stabilisiert
Lindan	Quecksilbersalicylat
Magnesiumarsenat	Quecksilberthiocyanat
Maneb oder Manebformulierungen mit wenigstens 50 % Manebgehalt	Selensäure
Maneb oder Manebformulierungen, gegen spontane Erhitzung stabilisiert	Silberarsenit
Mevinphos	Silbercyanid
Naphthalin in geschmolzenem Zustand	Strontiumarsenit
Naphthalin, roh oder raffiniert	Strychnin
Natriumarsanilat	Sulfotep
Natriumarsenat	TEPP (Tetraethylpyrophosphat)
Natriumarsenit	Tetraethylblei
Natriumarsenit, fest	Tetraethyldithiopyrophosphat, fest, flüssig oder in Gemischen
Natriumarsenit, wässrige Lösungen von	Tetramethylblei
Natriumcyanid	Thalliumchlorat
Natriumkakodylat	Thalliumnitrat
Natriumkupfercyanid, fest	Thalliumsulfat
Natriumpentachlorphenolat	Thalliumverbindungen
Nickelcyanid	Thalliumverbindungen, anderweitig nicht aufge- führt
Nickeltetracarbonyl	Trikrasylphosphat mit mehr als 3 % o-Isomeren
Nitro-S-chloro-4-benzylidinfluorid	Vinyltoluol, stabilisiert, isomere Gemische
Nitrobenzylidinfluorid	Zinkarsenat oder Zinkarsenit oder Gemische von Zinkarsenat und
Nitrokresole	Zinkarsenit
Nitroxylöle	Zinkchlorid, wässrige Lösungen von
Osmiumtetroxid	Zinkchlorid, wasserfrei
Parathion	Zinkcyanid
Parathion-methyl	Zinkphosphid
Perchlormethylmercaptan	

Anhang 1 b

Gruppen oder Arten gefährlicher Abfälle (in flüssiger Form, in fester Form oder in Form von Schlamm)**Teil A**

Abfälle bestehend oder stammend aus bzw. Rückstände von

- anatomischen Stoffen; Abfällen aus Krankenhäusern oder anderen ärztlichen Einrichtungen
- Arzneimittelspezialitäten, Arzneimitteln, Tierarzneimitteln
- Holzschutzmitteln
- Schädlingsbekämpfungs- und Pflanzenschutzmitteln
- Erzeugnissen, die als Lösungsmittel dienen
- halogenhaltigen organischen Stoffen, die nicht als Lösungsmittel dienen
- cyanidhaltigen Härtesalzen
- Ölen und öligen mineralischen Substanzen (zum Beispiel bei der spanenden Formgebung anfallenden Schlämmen)
- Öl/Wasser- oder Kohlenwasserstoff/Wasser-Gemischen, Emulsionen
- PCB- und/oder PCT-haltigen Stoffen (zum Beispiel Dielektrika)
- teerhaltigen Stoffen aus Raffinations-, Destillations- oder Pyrolysevorgängen (zum Beispiel Destillationskolben)
- Druckfarben, Farbstoffen, Pigmenten, Farben, Lacken, Klarlacken
- Harzen, Latex, Weichmachern, Klebstoffen
- nichtidentifizierten und/oder neuen chemischen Stoffen aus Forschungs-, Entwicklungs- und Ausbildungstätigkeiten, deren Auswirkungen auf den Menschen und/oder die Umwelt nicht bekannt sind (zum Beispiel Laborabfälle)
- pyrotechnischen Erzeugnissen und sonstigen explosionsgefährlichen Stoffen
- Erzeugnissen von Fotolaboratorien
- Material, das durch ein Erzeugnis aus der Familie der polychlorierten Dibenzofurane kontaminiert ist
- anderen Abfallstoffen, die einen der in Teil B aufgeführten Bestandteile enthalten

Teil B

Abfälle mit folgenden Bestandteilen:

- Beryllium, Berylliumverbindungen
- Vanadiumverbindungen
- Chrom-6-Verbindungen
- Kobaltverbindungen
- Nickelverbindungen
- Kupferverbindungen
- Zinkverbindungen
- Arsen, Arsenverbindungen
- Selen, Selenverbindungen
- Silberverbindungen
- Cadmium, Cadmiumverbindungen
- Zinnverbindungen
- Antimon, Antimonverbindungen
- Tellur, Tellurverbindungen
- Bariumverbindungen mit Ausnahme von Bariumsulfat
- Quecksilber, Quecksilberverbindungen
- Thallium, Thalliumverbindungen
- Blei, Bleiverbindungen
- anorganische Sulfide
- anorganische Verbindungen von Fluor mit Ausnahme von Kalziumfluorid
- anorganische Cyanide
- folgende Alkali- oder Erdalkalimetalle: Lithium, Natrium, Kalium, Kalzium, elementares Magnesium
- saure Lösungen oder Säuren in fester Form
- basische Lösungen oder Basen in fester Form
- Asbest (Staub und Fasern)
- Phosphor, Phosphorverbindungen mit Ausnahme der Rohphosphate
- metallische Kohlenstoffverbindungen
- Peroxide
- Chlorate
- Perchlorate
- Nitride
- PCB und/oder PCT

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">– Arznei- oder Tierarzneimittel– Schädlingsbekämpfungsmittel und Pflanzenschutzmittel (zum Beispiel Pestizide)– infektiöse Substanzen– Kreosoten– Isocyanate, Thiocyanate– organische Cyanide (zum Beispiel Nitrile)– Phenole, Phenolverbindungen– halogenhaltige Lösungsmittel– halogenfreie Lösungsmittel– organische Halogenverbindungen, ausgenommen inerte polymerisierte Stoffe und sonstige in dieser Anlage aufgeführte Stoffe | <ul style="list-style-type: none">aromatische Verbindungen– polyzyklische und heterozyklische organische Verbindungen– aromatische Amine– Äther– explosionsgefährliche Stoffe mit Ausnahme der an anderer Stelle dieser Anlage aufgeführten Stoffe– organische Schwefelverbindungen– Erzeugnisse aus der Familie der polychlorierten Dibenzoparadioxine– Kohlenwasserstoffe und ihre Sauerstoff-, Stickstoff- oder Schwefelverbindungen, die in Teil B nicht eigens genannt sind |
|---|---|

Anhang 2**Verzeichnis der in Artikel 4 dieser Richtlinie erwähnten Gebiete**

Für die Ausstellung des Befähigungsnachweises sind die Kenntnisse zu berücksichtigen, die mindestens die nachstehend aufgeführten Gebiete umfassen:

- a) die für die Beförderung gefährlicher Güter maßgebenden allgemeinen Vorschriften;
- b) die wesentlichsten Arten der Gefahren;
- c) die für die verschiedenen Arten der Gefahren geeigneten Verhütungs- und Sicherheitsmaßnahmen;
- d) das Verhalten nach einem Unfall (Erste Hilfe, Sicherheit des Verkehrs, Grundkenntnisse über den Einsatz von Schutzausrüstungen usw.);
- e) die Bezeichnung und Gefahrenkennzeichnung;
- f) was der Fahrzeugführer bei der Beförderung gefährlicher Güter tun und nicht tun darf;
- g) den Zweck und die Funktionsweise der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge;
- h) das Fahrverhalten der Tankfahrzeuge einschließlich Bewegungen der Ladungen;
- i) Zusammenladeverbot in einem Fahrzeug oder einem Container;
- j) Handhabung und Verstauerung der Versandstücke;
- k) die beim Beladen und Entladen der gefährlichen Güter zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen.

Bericht des Abgeordneten Gries

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/2841 Nr. 13 vom 30. August 1988 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 30. November 1988 behandelt.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Ziel des Richtlinienvorschlages ist es, für Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter eine angemessene berufliche Qualifikation vorzuschreiben. Im einzelnen ist vorgesehen:

1. Gefahrgutfahrer müssen einen Befähigungsnachweis besitzen.
2. Der Befähigungsnachweis wird grundsätzlich erst nach erfolgreicher Teilnahme an einem Lehrgang ausgegeben. Er hat eine Gültigkeit von fünf Jahren.
3. Der Geltungsbereich der Richtlinie soll sich auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t oder von Tankfahrzeugen mit mehr als 3 000 Litern erstrecken.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Die Vertreter der CDU/CSU-Fraktion und der SPD-Fraktion begrüßen die Vorlage als einen ersten Schritt in die richtige Richtung. Sie wünschen, daß die Bundesregierung in Brüssel auf der Grundlage dieser Vorlage weiterverhandelt mit dem Ziel, einzelne Bestimmungen noch wesentlich zu verschärfen. Insbesondere sollen alle Fahrzeugführer aus-

nahmslos geschult werden; eine Wiederholungsprüfung soll bereits in Abständen von drei Jahren zwingend vorgesehen werden.

Von wesentlicher Bedeutung ist ferner eine Abstimmung des Richtlinienentwurfs mit dem geltenden Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf den Straßen (ADR). Es muß vermieden werden, daß für Binnentransporte und für grenzüberschreitende Transporte nach dem genannten Übereinkommen unterschiedliche Regelungen gelten.

2. Die Vertreter der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE GRÜNEN vertreten die Auffassung, daß der vorgelegte Richtlinienentwurf völlig unzureichend sei. Nach ihrer Auffassung sollten nur geprüfte Berufskraftfahrer zum Transport gefährlicher Güter zugelassen werden. Ein entsprechender Antrag hat jedoch keine Mehrheit im Ausschuß gefunden.

Ein weiterer Antrag, der darauf abzielt, die Lernziele und die Lerninhalte der Lehrgänge praxisgerecht zu intensivieren, wurde in die vorgeschlagene Beschlußformel einmütig aufgenommen.

III. Beschlußvorschlag

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt mit Stimmenmehrheit, die Bundesregierung zu ersuchen, auf der Grundlage des vorliegenden Richtlinienentwurfs weiterzuverhandeln und auf eine wesentliche Verschärfung der vorgesehenen Bestimmungen im einzelnen hinzuwirken. Die Mitglieder der SPD-Fraktion haben sich bei der Abstimmung der Stimme enthalten, der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN hat den Beschlußvorschlag abgelehnt.

Bonn, den 30. November 1988

Gries

Berichterstatler

