

**13.10.06****Beschluss****des Bundesrates**

---

**Dritte Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (3. GGVSEÄndV)**

Der Bundesrat hat in seiner 826. Sitzung am 13. Oktober 2006 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe k und Nummer 6 Buchstabe i1 - neu - (§ 9 Abs. 12 Nr. 4 Buchstabe a und § 10 Nr. 16 Buchstabe c GGVSE)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 5 Buchstabe k ist wie folgt zu fassen:

'k) Absatz 12 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 Buchstabe a werden die Wörter "sowie das Tankfahrzeug den Kennzeichnungsvorschriften nach Absatz 6.8.2.5.2 ADR" durch die Wörter "sowie den Kennzeichnungsvorschriften nach Absatz 6.8.2.5.2 ADR und Unterabschnitt 6.8.3.5 ADR" ersetzt.

bb) In Nummer 9 Buchstabe b wird die Angabe "VV9a, VV9b" durch die Angabe "VV9" ersetzt.'

- b) In Nummer 6 ist nach Buchstabe i folgender Buchstabe i1 einzufügen:

'i1) In Nummer 16 werden die Wörter "und Tankfahrzeuge den Kennzeichnungsvorschriften" gestrichen.'

**Begründung:**

Durch Streichung der Wörter "sowie das Tankfahrzeug" und Ergänzung von Unterabschnitt 6.8.3.5 ADR im Pflichtenparagraf für den Halter und Beförderer werden jetzt auch die besonderen Kennzeichnungsvorschriften für

Aufsetztanks nach 6.8.2.5.2 und die besonderen Kennzeichnungsvorschriften nach 6.8.3.5 für Güter der Klasse 2 eingeschlossen.

Diese Änderungen und Ergänzungen schließen eine Lücke bei der Ahndung von Verstößen gegen die Kennzeichnungspflichten.

Ohne die vorgesehenen Änderungen wäre gegen den Halter und Beförderer der angeführten Tanks bei Verstößen gegen Kennzeichnungspflichten eine Ahndung nicht möglich.

## 2. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe l (§ 9 Abs. 13 GGVSE)

Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe l ist zu streichen.

### Begründung:

Mit der Streichung wird die geltende Rechtslage beibehalten, nach der Verlader und Fahrzeugführer die Vorschriften über die Beladung und die Handhabung nach Kapitel 7.5 ADR zu beachten haben.

In der GGVSE-Durchführungsrichtlinie (RSE) sind als Folgeänderung in der Nummer 9.6 (zu § 9 Pflichten) die Sätze 3 und 4 zu streichen.

Mit der im Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe l neu vorgesehenen Formulierung kommt nur derjenige, der belädt, als Verantwortlicher in Betracht. Dadurch wird das bewusste "Nichthandeln" eines weiteren Beteiligten unterstützt.

Ein Beispiel soll dies verdeutlichen:

Der Fahrzeugführer übernimmt eine bereits beladene (nicht verschlossene oder versiegelte) Fahrzeugeinheit. Der Fahrer kann bei späteren Verstößen gegen Kapitel 7.5 ADR nicht zur Verantwortung herangezogen werden, obwohl Ladungssicherungsmängel vorher erkennbar gewesen wären.

Auch die Verloaderunternehmen werden in diesem Fall versuchen, sich schnell aus der Verantwortung zu ziehen, wenn die Beladung nur durch den Fahrzeugführer erfolgt ist.

## 3. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe o (§ 9 Abs. 21 GGVSE)

In Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe o sind in § 9 Abs. 21 nach dem Wort "Handgepäck" die Wörter "oder Reisegepäck" einzufügen.

### Begründung:

Die zum 1. Januar 2007 geänderten Vorschriften des RID zu Kapitel 7.7 sprechen ausdrücklich von der "Mitnahme gefährlicher Güter als Hand- oder Rei-

segepäck in oder auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug)". Ohne die beantragte Änderung würde die Beförderung von gefährlichen Gütern als Reisegepäck nicht verantwortlich geregelt.

Die vorgesehene Bußgeldbewehrung in § 10 Nr. 25 GGVSE berücksichtigt die Ergänzung um das Reisegepäck bereits.

4. Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe i Doppelbuchstabe aa (§ 10 Nr. 15 Buchstabe c GGVSE)

Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe i Doppelbuchstabe aa ist zu streichen.

Begründung:

Bei den zitierten Beförderungsbeschränkungen handelt es sich um die so genannten Tunnelregelungen in 1.9.5 ADR die durch die Vertragsstaaten erst bis zum 1. Januar 2010 eingeführt werden müssen. Bis zu diesem Zeitpunkt haben die ADR-Vertragsstaaten Zeit, Regelungen zu erstellen. In Deutschland werden diese Tunnelregelungen nach dem derzeitigen Stand nicht vor 2009 eingeführt.

Außerdem sind diese Regelungen im ADR zu unbestimmt.

Im Gegensatz zum § 7 GGVSE erhält der Fahrzeugführer von keinem weiteren Beteiligten ein Hinweis auf die Tunnelregelungen. Ein Eintrag im Beförderungspapier zu Tunnelkategorien ist zur Zeit nicht gefordert und die Tunnelkategorien sind in Deutschland noch nicht eingeführt. Der Fahrzeugführer kann diese "Beförderungseinschränkungen" nicht von vorneherein erkennen und hat keine Möglichkeit zu handeln.

Für den Fahrzeugführer ist zur Zeit nur die Beschilderung ein Kriterium. Er kann aber nicht erkennen, welche Tunnelkategorie seine Ladung besitzt.

Zum jetzigen Zeitpunkt werden Straßen und auch Tunnel nach Verkehrszeichen 261 StVO gesperrt. Bei Missachtung dieses Verkehrszeichens gibt es jetzt schon die Möglichkeit der Ahndung nach der StVO.

Aus diesem Grund ist die Bußgeldbewehrung in § 10 Nr. 15 Buchstabe c GGVSE, soweit sie Beförderungsbeschränkungen in Tunneln betrifft, zum jetzigen Zeitpunkt abzulehnen.

5. Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe m (§ 10 Nr. 27 GGVSE)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe m ist die Nummer 27 zu streichen.

Folgeänderung:

- Der Änderungsbefehl in Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe m erhält folgenden Wortlaut:  
"Folgende Nummer 27 wird angefügt:".
- Die bisherige Nummer 28 wird Nummer 27.

Begründung:

Die Regelungen in 1.8.5 ADR/RID nach denen ein Unfallbericht (Meldung eines Ereignisses) erforderlich wird, sind nicht ausreichend an der Praxis orientiert und somit für die Betroffenen nicht in allen Fällen nachvollziehbar. Eine Bußgeldbewehrung ist damit nicht zweckmäßig und in der Praxis schwer durchsetzbar.

Die Übertragung dieser Verpflichtung auf weitere Beteiligte ist nur aus dem Grund erfolgt, weil den Sekretariaten bei UN und beim OTIF zu wenige Berichte aus den Vertragsstaaten des ADR vorgelegt wurden. Die Sinnhaftigkeit der Anwendung des Abschnitts 1.8.5 z. B. bei dem Verlader und Befüller bleibt anzuzweifeln. Wenn bei der Verladung mit einem Gabelstapler ein IBC so beschädigt wird, dass es zu einem Produktaustritt kommt, macht diese Meldung an das Bundesamt für Güterverkehr keinen Sinn. Schlussfolgerungen aus diesem Unfall werden nicht zu einer Veränderung von Vorschriften führen, die als Begründung für den Abschnitt 1.8.5 bei Einführung aufgeführt wurden. Die Unfallursache muss im Zusammenhang mit einer möglichen Fortentwicklung von Vorschriften stehen. Diese Kausalität ist als Voraussetzung für eine Meldung zu sehen. Nur wenn dies bei den Anwendern deutlich wird, dann werden auch mehr "geeignete Unfälle" gemeldet.

Nach Auffassung des Bundesrates wäre eine weitere Information mit und durch die betroffenen Wirtschaftsverbände sachdienlicher. Insbesondere für Unfälle während der eigentlichen Beförderung sollte den möglichen Betroffenen die Notwendigkeit nochmals dargestellt werden. Gegen die Einführung eines Bußgeldtatbestandes spricht auch die Erweiterung auf andere Beteiligte. Hierfür fehlt ebenfalls eine ausreichende Erklärung.

Auch die eigentliche Ahndung auf Grund der umfangreichen und nicht leicht verständlichen Regelung in 1.8.5 sieht der Bundesrat als kaum durchsetzbar.