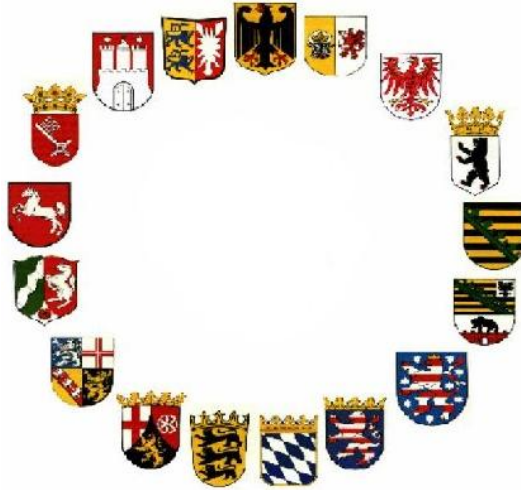




5. Lagebild Gefahrgut



Impressum:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**



Herausgeber:	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Bundesamt für Güterverkehr	
Verfasser:	Projektgruppe „Lagebild Gefahrgut“	
Projektleitung:	Gudula Schwan	Bundesamt für Güterverkehr
Projektgruppenmitglieder:	Ingo Berger	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein
	Werner Blümke	Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
	André-Georg Büchner	Bundesamt für Güterverkehr
	Peter Hahmann	Arbeitsgruppe Gewerblicher Güter- & Personenverkehr der Polizei des Landes Rheinland-Pfalz
	Helmut Heckner	Eisenbahn-Bundesamt
	Monika Krautwurst	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
	Karl-Heinz Rinkewitz	Bildungsinstitut der Polizei Niedersachsen
	Holger Scheil	Landesamt für Verbraucherschutz Sachsen-Anhalt
Redaktion:	André-Georg Büchner	Bundesamt für Güterverkehr
	Katja Rösler	Bundesamt für Güterverkehr
Download:	http://www.bmvbw.de http://www.bag.bund.de	

Stand: Juli 2005 (1. Überarbeitung)

© Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen - Bundesamt für Güterverkehr

Überblick

Unter Moderation des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) tauschen seit 1998 die an der Überwachung beteiligten Behörden Polizei, Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Bundesgrenzschutzes (BGS), Bundeswehr (BMVg), Zoll (BMF) und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sowie die Arbeitsschutzbehörden ihre Erfahrungen aus.

Die Projektgruppe „Nationales Lagebild Gefahrgut“, bestehend aus Vertretern des BAG, des EBA, der Innenressorts von Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein sowie der Arbeitsschutzbehörden, legt nach den Lagebildern für die Jahre 1998 bis 2002 nunmehr das 5. Lagebild Gefahrgut vor. Es berücksichtigt statistische Daten des Jahres 2003 sowie weitere Informationen aus den Jahren 2003 und 2004. Die bisherigen Lagebilder beinhalteten zunächst die Verkehrsträger Straße und Schiene sowie teilweise See. Im Zuge der künftigen Fortschreibung ist vorgesehen, alle Verkehrsträger zu berücksichtigen.

Im Folgenden wird über die Unfallentwicklung, die Organisation und die Ergebnisse der Gefahrgutüberwachung, auch über Kontrollen der in Deutschland stationierten britischen und französischen Streitkräfte berichtet.

Die Projektgruppe hat Bewertungen erarbeitet, die der weiteren Bearbeitung bedürfen. Im Ergebnis der Kontrollen wurden wiederum hohe Beanstandungszahlen im Bereich der Ladungssicherung festgestellt. Insgesamt machen Ladungssicherungsmängel im Jahr 2003 22,39% der festgestellten Verstöße in der Bundesrepublik Deutschland aus. Diese Feststellungen sind gerade deshalb schwerwiegend, weil mittlerweile bundesweit die Ladungssicherheit zum Kontrollschwerpunkt erhoben wurde und in den Fachpublikationen ständig auf diese Problematik hingewiesen wird. Hier bedarf es weiterer Anstrengungen durch die Wirtschaft.

Fahrzeuge bis 7,5 t zulässiger Gesamtmasse im Verteilerverkehr sind weiterhin überproportional an Verkehrsunfällen beteiligt, wie die BAST-Studie „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“ vom August 2003 belegt. Diese Fahrzeuge sollten deshalb insbesondere mit in die Kontrollen einbezogen werden.

Auch wenn die Anzahl der Gefahrgut-Unfälle tendenziell rückläufig ist, dokumentieren die verletzten Mitarbeiter des BAG bei einer Kontrolle am 31. März 2004 sowie die Gefahr von Vergiftungen durch begaste Ladungen den Stellenwert der Eigensicherung und unterstreichen die Forderung, dass nur besonders aus- und fortgebildete Beamte Schwerlast-/Gefahrgutkontrollen durchführen.

Der terroristische Anschlag am 11. September 2001 in den USA wirkte sich auch auf den Gefahrguttransport aus. In Folge der internationalen Diskussion sind Vorschriften für die Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern für die Verkehrsträger Straße und Eisenbahn zum 01. Januar 2005 in Kraft getreten. Verschiedene Verbände haben dazu Leitfäden zur Umsetzung herausgegeben.

Im nächsten Lagebild ist neben der Fortschreibung und dem Bericht über die „Security-Anforderungen“ vorgesehen, über die Praxis der Unfallberichterstattung nach Kapitel 1.8.5 ADR/RID zu berichten.

Der vorliegende Bericht ist einzigartig in Europa. Es hängt ganz wesentlich von der Unterstützung durch die Politik, der Zusammenarbeit von Bund und Ländern und der Akzeptanz von allen Beteiligten ab, welchen Nutzen dieses Werk hat, das ausschließlich dazu dient, zu erkennen, wie praxismäßig die Vorschriften, wie sicher die Gefahrguttransporte und wie effektiv die Kontrollen sind. Dieses Anliegen zu unterstützen, sollte über das Vertreten von Partikularinteressen gehen.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	6
1.1	Verkehrsentwicklung und Gefahrguttransportaufkommen	6
1.2	Straßenverkehr	6
1.3	Eisenbahnverkehr	6
1.4	Schiffsverkehr	7
2	Unfälle mit gefährlichen Gütern in Deutschland	8
2.1	Grundsätzliche Unfallerfassung	8
2.2	Ereignisberichte gemäß Abschnitt 1.8.5 ADR/RID	8
2.3	Unfälle im Straßenverkehr	9
2.4	Unfälle im Eisenbahnverkehr	11
2.5	Unfälle im Schiffsverkehr	11
2.6	Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystem (TUIS)	11
2.7	Exemplarische Unfälle	12
2.8	Bewertung	15
3	Organisation der Gefahrgutüberwachung	16
3.1	Grundsätzliches	16
3.2	Gefahrgutüberwachung auf Bundesebene	16
3.2.1	Organisation	16
3.2.2	Zusammenarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr und des Eisenbahn-Bundesamtes mit Behörden und der Wirtschaft	17
3.3	Gefahrgutüberwachung auf Länderebene	18
3.3.1	Polizei	18
3.3.2	Staatliche Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsicht	19
3.3.3	Übersicht	20
3.3.4	Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden und der Wirtschaft	20
3.4	Zusammenarbeit auf Bundesebene	21
3.5	Internationale Zusammenarbeit	21
3.5.1	Entwicklung	21
3.5.2	Gemeinsame Gefahrgutkontrollen	22
4	Ergebnisse der Gefahrgutüberwachung in der Bundesrepublik Deutschland	24
4.1	Ergebnis der auf der Straße durchgeführten Kontrollen nach Anlage 5 der GGKontrollV	24
4.1.1	Polizei der Länder	24
4.1.2	Bundesamt für Güterverkehr	27
4.2	Feststellungen anderer Kontrollbehörden	27
4.2.1	Eisenbahn-Bundesamt	27
4.2.2	Bundesgrenzschutz	28
4.2.3	Zoll	28
4.2.4	Streitkräfte	29
4.2.5	Staatliche Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsicht	33
4.3	Gefahrgutüberwachung in der Europäischen Union	33
4.4	Exemplarische Kontrollfälle	34
4.5	Bewertung	35
5	Präventionsmaßnahmen	37
5.1	Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften	37
5.2	Exemplarische Beispiele aus der Praxis	37
6	Empfehlungen und Kontrollhinweise	38
6.1	Empfehlungen	38
6.2	Kontrollhinweise	39
	Anlage zu Kapitel 1: Ausgangslage	41
	Straßenverkehr	41
	Eisenbahnverkehr	42
	Schiffsverkehr	43
	Anlage zu Kapitel 2: Unfälle mit gefährlichen Gütern (in Deutschland)	44
	Anlage zu Kapitel 3: Organisation der Gefahrgutüberwachung	53
	Zusammenarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr und des Eisenbahn-Bundesamtes mit Behörden und der Wirtschaft	53
	Gefahrgutüberwachung auf Länderebene	57
	Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden und mit der Wirtschaft	61

Anlage zu Kapitel 4: Ergebnis der Gefahrgutüberwachung in der Bundesrepublik Deutschland	68
Ergebnis der auf der Straße durchgeführten Kontrollen nach Anlage 5 der GGKontrollV.....	68
Polizei der Länder.....	69
Bundesamt für Güterverkehr	69
Feststellungen anderer Kontrollbehörden	69
Anlage zu Kapitel 5: Präventionsmaßnahmen	76
Abkürzungsverzeichnis.....	77

1 Ausgangslage

1.1 Verkehrsentwicklung und Gefahrguttransportaufkommen

Allgemeine Verkehrsentwicklung in Deutschland

Die Verkehrsnachfrage zeigt gegenüber dem Vorjahr sowohl bei der Gütermenge als auch bei den erbrachten Verkehrsleistungen einen leicht steigenden Trend. Die Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern verlief jedoch unterschiedlich. Einem Mengen- und Leistungszuwachs im Straßen- und Eisenbahngüterverkehr standen deutliche Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber. Der Eisenbahngüterverkehr hatte bei der Beförderungsmenge und -leistung die prozentual höchsten Zuwächse. Die Eisenbahn profitierte dabei insbesondere von Verkehrsverlagerungen vom Binnenschiff bedingt durch Niedrigwasser.

Mit zweistelligen Zuwachsraten hat die Schifffahrt große Bedeutung für den Welthandel. Für alle Handel treibenden Nationen der Welt ist die See, sowohl für den Import als auch für den Export der wichtigste Transportweg zum Warenaustausch. Über 90 % des gesamten Welthandels, fast 95 % des Außenhandels der Europäischen Union und nahezu 70 % des deutschen Im- und Exports werden ausschließlich über See abgewickelt.

Neues Forschungsprojekt „Schätzung der Gefahrguttransporte“

Das Statistische Bundesamt hat im Jahre 2004 im Auftrag des BMVBW für die Jahre 2001 und 2002 das Forschungsprojekt „Schätzung der Gefahrguttransporte der Eisenbahn, der Binnen- und der Seeschifffahrt für zwei aktuelle Jahre sowie Untersuchung der Einbeziehung des Straßengüterverkehrs in das Schätzverfahren“ durchgeführt.

Die wesentlichen Ergebnisse der Schätzung sind: Von den Verkehrszweigen Eisenbahn, Binnen- und Seeschifffahrt wurden 2002 insgesamt 165,6 Mio. t Gefahrgüter transportiert. Davon entfiel die größte Menge auf den Seeverkehr mit 66,8 Mio. t. Die zweitgrößte Menge an Gefahrgütern wurde mit dem Binnenschiff transportiert. Dies waren 50,8 Mio. t im Jahr 2002. Den größten Anteil der beförderten Gefahrgutmenge am jeweiligen Gesamttransport besaß mit 27,5 % die Seeschifffahrt, in der Binnenschifffahrt waren 21,9 % aller transportierten Güter Gefahrgüter, für die Eisenbahn betrug dieser Anteil 16,9 %.

Die am häufigsten transportierte Gefahrgutklasse stellt für alle Verkehrszweige die Gefahrgutklasse 3 (Entzündbare flüssige Stoffe) dar. Ihr Anteil ist mit über 80 % aller Gefahrguttransporte vor allem auf See- und Binnenwasserstraßen sehr hoch. Auf Schienenwegen sind 62 % der Gefahrgüter entzündbare flüssige Stoffe. Auf der Straße beträgt ihr Anteil über 50 %.

1.2 Straßenverkehr

Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge*:

Der Anteil der Fahrten mit Gefahrgut betrug 2003 3,79 %. Werden die in der Statistik nicht berücksichtigten Transporte mit leeren und ungereinigten Tanks und Tankcontainern von Gefahrgütern der Klasse 3, insbesondere von Benzin und Dieselmotortreibstoff hinzugefügt, entspricht dies der Einschätzung der Europäischen Union, die in ihrem Bericht über die Kontrollen in den Mitgliedsstaaten nach der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES für die Jahre 1997/98 von einem Anteil von circa 8 % ausging.

In der Anlage zu Kapitel 1 befinden sich Schaubilder mit den Parametern

- Anzahl der Fahrten,
- zurückgelegte Entfernung,
- beförderte Gütermenge und
- Beförderungsleistung in Tonnenkilometern.

1.3 Eisenbahnverkehr

Im Eisenbahnverkehr erhöhte sich im Jahr 2003 die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) transportierte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % auf 296,6 Mio. t. Die Verkehrsleistung stieg um 4,0 % auf 78,5 Mrd. tkm. Hierbei verzeichneten alle Hauptverkehrsarten im Vergleich zum Vorjahr Zuwächse. Im Durchgangsverkehr durch Deutschland konnte ein überdurchschnittlicher Anstieg festgestellt werden.

* Zur Verkehrsleistung von im Ausland zugelassenen Lastkraftfahrzeugen liegen keine Angaben vor.

Der prozentual größte Zuwachs in den Produktgruppen wurde bei den Mineralölerzeugnissen mit 9,3% auf 29 Mio. t erzielt.

Die Beförderungsmenge im Binnenverkehr erhöhte sich auf insgesamt 196,4 Mio. t und hatte einen Anteil von 66,1% am gesamten Aufkommen der Schiene und repräsentierte damit das im Eisenbahnbereich bedeutendste Marktsegment.

Auch im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) hatte sich der bisherige Aufkommenszuwachs im Jahr 2003 weiter fortgesetzt.

Das Wachstum im kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße hielt im Jahr 2003 unvermindert an. Es wurden insgesamt 2,38 Mio. Ladeeinheiten mit Ladung (überwiegend Großcontainer und Wechselbehälter) transportiert. Das Wachstum lag bei 6%.

In der Anlage zu Kapitel 1 befindet sich das Schaubild „Verkehrsentwicklung des Eisenbahngüterverkehr in Deutschland einschließlich Gefahrgutanteil“.

1.4 Schiffsverkehr

2003 konnten die Bremer Häfen 49 Mio. t, Hamburg 106 Mio. t und die Niedersächsischen Häfen 59 Mio. t umschlagen.

In der Anlage zu Kapitel 1 befindet sich die Übersicht „Zusammenstellung der in schleswig-holsteinischen Häfen im Jahr 2003 umgeschlagenen gefährlichen Güter in Tonnen (verpackte gefährliche Güter)“.

2 Unfälle mit gefährlichen Gütern in Deutschland

2.1 Grundsätzliche Unfallerfassung

Verkehrsunfälle bzw. Eisenbahnbetriebsunfälle werden in Deutschland nach der Straßenverkehrsunfallstatistik bzw. dem Allgemeinen Eisenbahngesetz erfasst. Dabei handelt es sich ausschließlich um eine statistische Erfassung.

In der Schifffahrt werden Zwischenfälle und Unfälle nach dem MSC-Circular 827 vom 9.12.1997 (VkB1. 2000 S.128, Richtlinien zum internationalen Standard der amtlichen Untersuchung seefahrtsbezogener Vorkommnisse Anlage 4) erfasst.

Die Ereignisberichte gemäß Abschnitt 1.8.5 ADR/RID/ADNR für die Straße, Schiene und Binnenschifffahrt sowie die Zwischenfälle und Unfälle in der Schifffahrt werden von den Ausschüssen des Gefahrgutverkehrsbeirates im Hinblick auf eine Rechtsfortentwicklung ausgewertet.

2.2 Ereignisberichte gemäß Abschnitt 1.8.5 ADR/RID

Ereignet sich bei der Beförderung gefährlicher Güter ein schwerer Unfall oder Zwischenfall, muss der Beförderer gem. § 9 Abs. 2 Nr. 4 GGVSE sicherstellen, dass der zuständigen Behörde des Staates, in dem sich der Vorfall ereignet hat, ein Bericht vorgelegt wird.

Ein meldepflichtiges Ereignis liegt in diesem Zusammenhang vor, wenn

- gefährliches Gut ausgetreten ist oder die unmittelbare Gefahr des Austretens bestand,
- ein Personen-, Sach- oder Umweltschaden eingetreten ist oder
- Behörden beteiligt waren.

Die genauen Kriterien ergeben sich aus dem Unterabschnitt 1.8.5.3 des ADR/RID.

Die Berichte sind vom Beförderer und im Schienenverkehr ggf. vom Betreiber der Infrastruktur zu fertigen und im Straßenverkehr dem BAG und im Eisenbahnverkehr dem EBA zeitnah (circa 4 Wochen) vorzulegen. Der Unfallbericht kann über die Internetseiten des BAG unter www.bag.bund.de oder des EBA unter www.eba.bund.de abgerufen werden.

BAG und EBA erfassen die Berichte, prüfen deren Plausibilität und leiten die Berichte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weiter. Das BMVBW veranlasst die sicherheitstechnische Bewertung der Vorfälle und leitet die Berichte erforderlichenfalls an die Sekretariate der UNECE (Straße) bzw. der OTIF (Schiene) weiter.

BAG und EBA können zusätzliche Informationen einholen, soweit diese zur Abgabe einer Empfehlung erforderlich sind.

Ziel dieser Regelung ist in erster Linie

- eine Überprüfung und ggf. Änderung des internationalen Regelwerks,
- die Information der Mitglieds-/Vertragsstaaten zur Weiterentwicklung nationaler Regelungen zur Rechtsanwendung und Prävention sowie
- die Kontrolle der Wirksamkeit internationaler Rechtsvorschriften.

Berichte gemäß Abschnitt 1.8.5 ADR/RID	2003	
	BAG	EBA
Anzahl der eingegangenen Berichte	139	11
davon Kriterium*	-	-
Personenschaden	7	1
Produktaustritt bzw. unmittelbare Gefahr eines Produktaustrittes	57	2
Sach- und Umweltschaden	30	0
Behördenbeteiligung	56	1
Kriterien lagen nicht vor	77	7

* Hinweis: Mehrfachnennungen sind möglich.

2.3 Unfälle im Straßenverkehr

Verkehrsunfälle beim Transport gefährlicher Güter finden wegen der möglichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt ein starkes Interesse in der Öffentlichkeit.

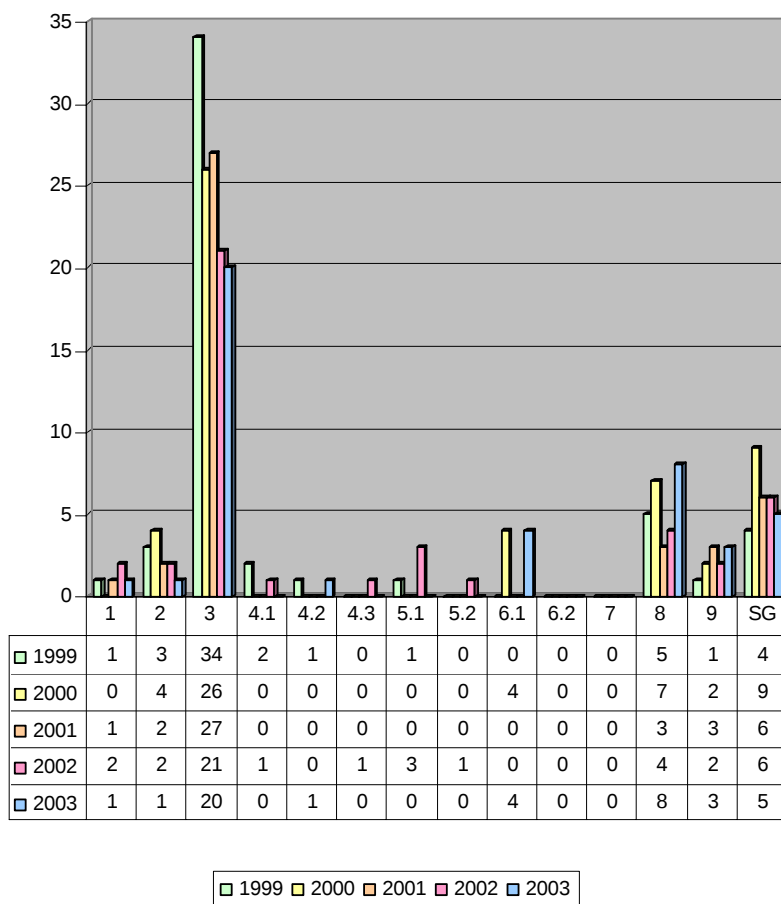
Gemäß Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz vom 21.12.1994 (BGBl. I S. 2970) werden Unfälle mit kennzeichnungspflichtigen Gefahrgutfahrzeugen ausgewertet,

- bei denen die Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit ist, welche eine Geldbuße nach sich zieht; oder
- eine Straftat, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen wurde, anzunehmen ist;
und
- bei denen ein Kraftfahrzeug aufgrund eines Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden musste.

Weiterhin werden auch Unfälle mit Sachschaden, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung stand und bei denen eine kennzeichnungspflichtige Gefahrgut-Beförderungseinheit beteiligt war, statistisch ausgewertet.

Andere Unfälle mit Sachschaden unterliegen in keinem Fall einer statistischen Betrachtung. Im Jahr 2003 waren 218 Führer von Gefahrgut-Beförderungseinheiten an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, wobei es in 31 Fällen zur Freisetzung von Gefahrgut kam. Der niedrigste Wert seit 1992 wurde mit 16 (1994) und der höchste mit 42 (1997) festgestellt. An den schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden waren im Jahr 2003 insgesamt 97 Führer von Gefahrgut-Güterkraftfahrzeugen beteiligt, dabei wurde in 11 Fällen Gefahrgut freigesetzt. Die folgenden drei Übersichten geben detaillierte Auskunft über Unfallzahlen und Ursachen.

Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden jeweils mit Freisetzung von Gefahrgut 1999 bis 2003 (nach Gefahrgutklassen)



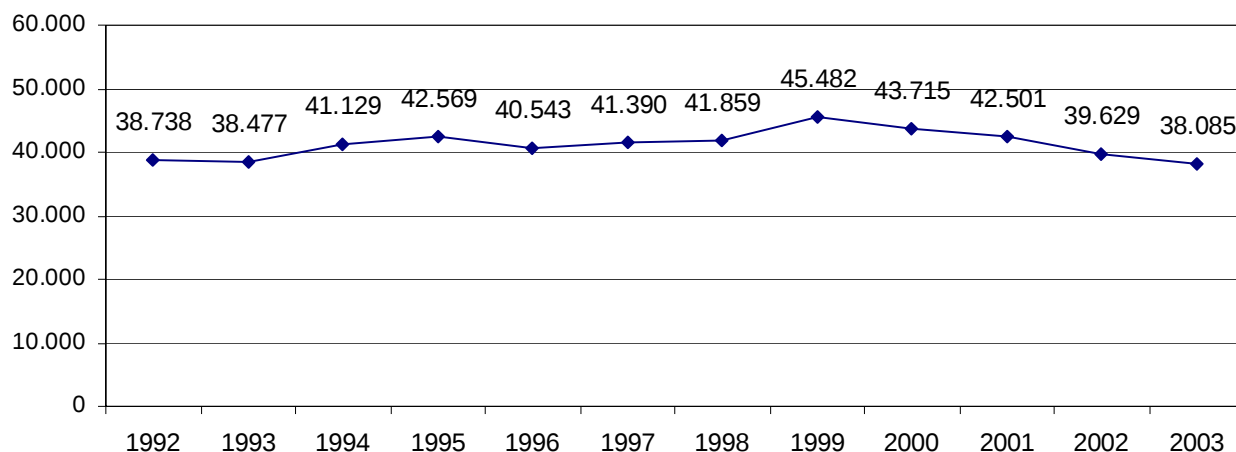
Hinweis: Legende siehe nächste Seite.

Legende:

Klasse 1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2	Gase
Klasse 3	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe
Klasse 4.2	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln
Klasse 5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2	Organische Peroxide
Klasse 6.1	Giftige Stoffe
Klasse 6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7	Radioaktive Stoffe
Klasse 8	Ätzende Stoffe
Klasse 9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände
SG	Sammelgüter

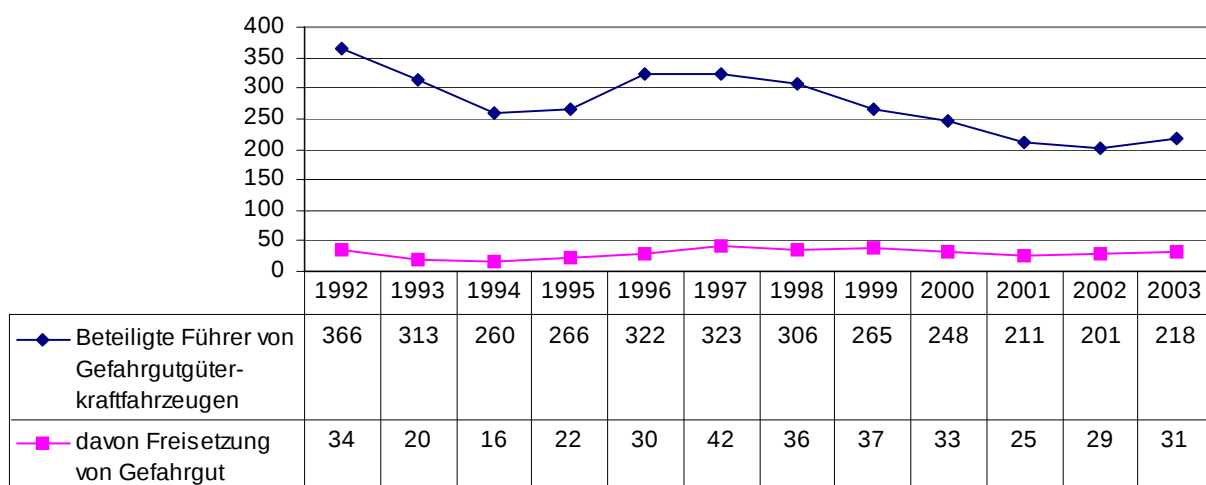
Der hohe Anteil an Unfällen mit Gefahrgütern der Klassen 3, 8 und 9 resultiert aus dem hohen Transportaufkommen dieser Gefahrgüter.

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden und DIW, Berlin

Beteiligung von Führern von Gefahrgutgüterkraftfahrzeugen an Unfällen mit Personenschaden



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden und DIW, Berlin

Weitere Schaubilder befinden sich in der Anlage zu Kapitel 2.

2.4 Unfälle im Eisenbahnverkehr

Allgemeines

Dem EBA obliegt gemäß § 3 Absatz 2 Nr. 7 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung die fachliche Untersuchung von Störungen (gefährliche Ereignisse) im Eisenbahnbetrieb. Das EBA hat deshalb auf der Grundlage des § 2 Absatz 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) eine Allgemeinverfügung an die Eisenbahnunternehmen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes erlassen. Damit werden die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, bestimmte gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu melden, zu untersuchen und darüber zu berichten.

Um eine Doppelmeldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern zu vermeiden, werden die bisher erforderlichen Eisenbahnuntersuchungsberichte durch die Vorlage der Berichte gemäß 1.8.5 ADR/RID ersetzt.

Im Bereich der amtlichen Unfallstatistik liegen keine Daten über Unfälle mit gefährlichen Gütern bei der Beförderung mit der Eisenbahn vor.

Aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsmethoden und Unfalldefinitionen von Gefahrgutereignissen (Unfall/Zwischenfall) ist eine vergleichende Betrachtung zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn und Straße nicht möglich.

Gefährliche Ereignisse in den Jahren 1999 bis 2002

Übersicht der gefährlichen Ereignisse mit Gefahrgutbeteiligung im Bereich der Eisenbahnen des Bundes				
Zeitraum	1999	2000	2001	2002
Eisenbahn-Untersuchungsberichte	44*	14	2	8
Vereinfachte Untersuchungsberichte	*	75	88	91

* Für den Berichtszeitraum steht nur die Gesamtzahl der Eisenbahn-Untersuchungsberichte/Vereinfachte Untersuchungsberichte zur Verfügung.

Die vorstehende Übersicht wird ab dem Jahr 2003 durch die Berichte des Beförderers bzw. Betreibers einer Eisenbahninfrastruktur gemäß 1.8.5 ADR/RID an die zuständigen Behörden ersetzt. Siehe dazu auch Punkt 2.1.

2.5 Unfälle im Schiffsverkehr

In den Häfen der Küstenländer haben sich im Berichtszeitraum keine Unfälle ereignet, die eine Änderung des IMDG-Codes oder der Gefahrgutverordnung See (GGVSee) erforderlich machen.

2.6 Transport-Unfall-Informationen- und Hilfeleistungssystem (TUIS)

Seit 1982 leistet TUIS mit seinen Werkfeuerwehren und Experten bei Unfällen mit chemischen Produkten schnelle, sachgerechte und unbürokratische Hilfe.

Die öffentlichen Einsatzkräfte erhalten bei TUIS Hilfe in drei Stufen:

- Stufe 1 Telefonische Beratung
- Stufe 2 Fachkundige Beratung am Unfallort
- Stufe 3 Technische Hilfe am Unfallort

Einsatzzahlen 2003 in Deutschland:

1315 Fälle der Stufe 1 Telefonische Beratung
57 Fälle der Stufe 2 Fachkundige Beratung am Unfallort
231 Fälle der Stufe 3 Technische Hilfe am Unfallort

Zu den häufigsten technischen Hilfeleistungen (54 % der Stufe-3-Einsätze) gehört die Übernahme des Produktes in einen Bergungscontainer oder Sicherungsbehälter. Bei einem Viertel der technischen Hilfeleistung

mussten die TUIS-Feuerwehren das Produkt umpumpen. In 15 % der Fälle dichteten TUIS-Feuerwehren Leckagen ab und bei 6 % der Fälle wurde das Produkt entsorgt.

Häufigster Einsatzort (55 %) waren Betriebe, Lager und Anlagen. Mit 28 % der Einsätze war die Straße zweithäufigster Unfallort. Mit 13 % folgen Einsätze bei der Eisenbahn und mit je 2 % sind Wasser- und Luftwege betroffen.

Die häufigsten Schadensursachen waren mit 57 % Materialschäden (z.B. Dichtungsschäden). Mit 29 % folgen mangelnde Ladungssicherung und mit 14 % Verkehrsunfälle.



2.7 Exemplarische Unfälle

Die nachfolgend aufgeführten Unfälle stellen keine repräsentative Auswahl dar. Sie sind auch aufgrund der abweichenden Erhebungsgrundsätze von Straße und Schiene nicht vergleichbar. Die exemplarischen Unfälle dienen ausschließlich der Darstellung, in welcher Form Gefahrgutunfälle auftreten können. Für die Richtigkeit der Darstellung kann keine Gewähr übernommen werden.

Unfall 1¹:

Verkehrsträger	Straße
Objekt	Tankwagen
Ort	Rostock
Datum	19.01.2003
Bundesland	Mecklenburg-Vorpommern

Substanz	Klasse
Heizöl	3

Unfallhergang

Das Fahrzeug, ein mit rund 19 Kubikmetern beladener Tankwagen, kam von der Fahrbahn ab, stürzte um und blieb auf der rechten Seite liegen. Aus den Tankkammern liefen mehrere hundert Liter Heizöl aus, die teilweise das Erdreich verunreinigten.

Eingeleitete Maßnahmen

nicht genannt

Unfall 2¹:

Verkehrsträger	Straße
Objekt	IBC
Ort	BAB A 3, bei Weibersbrunn
Datum	12.02.2003
Bundesland	Bayern

Substanz	Klasse
Eisen(II)-chlorid-Lösung	-

Unfallhergang

Bei einem Lastzug war die Fahrerkabine in Brand geraten. Die Ladung bestand aus 18 IBC, die jeweils rund 1.000 Liter 35-prozentige Eisen(II)-chlorid-Lösung enthielten. Durch die Hitze des Feuers war ein Großpackmittel, das auf der Ladefläche der Zugmaschine stand, undicht geworden.

Eingeleitete Maßnahmen

Die Feuerwehr war mit 125 Einsatzkräften vor Ort, die den Brand löschten und auslaufende Flüssigkeit auffangen. Zunächst dichteten sie auch Einläufe in die Kanalisation ab. Später durften die Reste der ausgelaufenen Flüssigkeit stark mit Wasser verdünnt in die Kanalisation eingeleitet werden.

Unfall 3¹:

Verkehrsträger	Straße
Objekt	Saug-/Druck-Tankfahrzeug
Ort	BAB A 61, bei Rheinböllen
Datum	17.02.2003
Bundesland	Rheinland-Pfalz

Substanz	Klasse
Kupferchlorid-Lösung, salzsauer	8

Unfallhergang

Der Fahrer des Saug-/Druck-Tankfahrzeugs hatte bemerkt, dass sich hinten am Fahrzeug Dämpfe bildeten. Daraufhin steuerte er einen Rastplatz an. Wie der Fahrer dort feststellte, war der Tank am Bereich des Auslaufventils undicht, und es trat Flüssigkeit aus. Der Fahrer versuchte längere Zeit, die Leckagen selbst abzudichten - ohne Erfolg. Schließlich erkannte ein Verkehrsteilnehmer die Gefährlichkeit der Situation und benachrichtigte die Feuerwehr. Das Saug-Druck-Tankfahrzeug war nicht als Gefahrguttransporter gekennzeichnet. Es liefen rund sechs Kubikmeter der salzsauen Kupferchlorid-Lösung aus. Sie versickerten teilweise im Erdreich und gelangten in einen Weiher und in einen Bach. Bei dem Unfall erlitten zwei Personen Verätzungen.

Eingeleitete Maßnahmen

Die Feuerwehr fing auslaufende Flüssigkeit auf, dichtete die Leckage ab und pumpte die im Tank verbliebene Flüssigkeit um.

Unfall 4¹:

Verkehrsträger	Straße
Objekt	Tankzug
Ort	BAB A 5, bei Bad Homburg
Datum	17.03.2003
Bundesland	Hessen

	Substanz	Klasse
1.	Benzin	3
2.	Dieselmotorkraftstoff	3

Unfallhergang

Das Fahrzeug, ein Tankzug, der rund 37 Kubikmeter Benzin und Diesel geladen hatte, prallte gegen eine Fahrbahnbegrenzung aus Beton, kippte um und blieb quer über die drei Fahrspuren liegen. Ein nachfolgender Pkw konnte nicht mehr rechtzeitig anhalten und kollidierte mit dem umgestürzten Tankzug. Der Fahrer des Tankzugs und die beiden Insassen des Pkw wurden leicht verletzt. Aus den Tankkammern, die an mindestens drei Stellen undicht geworden waren, liefen rund zehn Kubikmeter der Ladung aus. Die brennbaren Flüssigkeiten flossen zunächst etwa 300 Meter am Rand des Mittelstreifens entlang. Anschließend gelangten sie nach rechts zur Standspur hinüber und über eine Rinne in einen Kanal.

Eingeleitete Maßnahmen

Die Feuerwehr schäumte die Unfallstelle ein. Etwa die Hälfte der ausgelaufenen Flüssigkeiten konnte die Feuerwehr auffangen, einen Teil nahm sie aus dem Kanal auf.

¹ Diese Schilderungen beruhen auf Fällen aus: **GUNDI – Gefahrgut-Unfall-Datenbank im Internet (www.storck-verlag.de)**

Unfall 5:

Verkehrsträger	Schiene
Objekt	Druckgaskesselwagen
Ort	Osnabrück
Datum	17.03.2004
Bundesland	Niedersachsen

	Substanz	Klasse
1.	UN 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt	2
2.	UN 1077 Propen	2

Unfallhergang

Bei der Einfahrt des ICG 50002 in den Bahnhof Osnabrück kam es nach einer Entgleisung an einer Weiche zu einer Zugtrennung, in deren Folge der erste Wagen (UN 1965) in Brand geriet und dieser sich auf den hinteren Führerstand der Zuglokomotive ausdehnte. Die gesamte Ladung von 45,5 t Kohlenwasserstoffgas verbrannte kontrolliert.

Eingeleitete Maßnahmen

Der erste Wagen wurde noch ca. 80 m mitgeschleift und riss dabei zwei Oberleitungsmaste um (Bild 1). Etwa auf der Hälfte dieser Strecke wurde der Kesselwagen von einem Schienenstück durchstoßen (Bild 2). Durch das Leck im Kesselwagen trat Kohlenwasserstoffgas aus und geriet in Brand. Durch den Brandes wurde die Dichtung des Bodenventils derart beschädigt, dass zusätzlich Gefahrgut über die defekte Entleerungsleitung austreten konnte. Durch die Unterfeuerung des Tanks kam es zwar zu einem Druckanstieg im Tank, jedoch nicht zu einer Explosion. Der Inhalt der Druckgaskesselwagen wurde später kontrolliert abgefackelt bzw. umgepumpt. Ein Übergreifen des Brandes auf drei nachfolgende, ebenfalls mit Kohlenwasser-

stoffgas beladene Kesselwagen erfolgte nicht. Obwohl diese Kesselwagen durch die Entgleisung beschädigt waren, kam es nicht zu einem Gefahrgutaustritt.

Die Unfalluntersuchungsstelle des EBA hat eine Sicherheitsempfehlung an die Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes und der Länder ausgesprochen, damit entsprechende Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit eingeleitet werden.

Bild 1



Bild 2



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt

2.8 Bewertung

Straße

Die Anzahl der Unfälle ist weiterhin rückläufig. Dabei dürfte auch die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik einen günstigen Einfluss auf das Unfallgeschehen genommen haben. Es darf dennoch nicht übersehen werden:

In aller Regel führen nicht die Verstöße gegen Gefahrgutvorschriften zu folgeschweren Verkehrsunfällen, sondern vielmehr die Verhaltensweisen der Fahrzeugführer, insbesondere im Hinblick auf die Missachtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Lenk- und Ruhezeiten.

Auf Grund des veränderten Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes werden nicht alle Gefahrgutunfälle statistisch erfasst. Somit kann hierzu keine abschließende Betrachtung erfolgen.

Die Auswertung der Straßenverkehrsunfälle 2002 auf Bundesebene lässt eine besondere Signifikanz der Fahrzeuggruppe 2001 – 7500 kg zulässige Gesamtmasse hinsichtlich der Unfallbeteiligung bei Unfällen mit Personenschaden erkennen.

Von den 18.228 (2001: 19.823; 2000: 19.886) erfassten Unfällen der Lastkraftwagen ohne Anhänger war die oben genannte Gewichtsguppe mit 11.669 (= 64%) Unfällen (2001: 13.256 = 66%; 2000: 12.951 = 65%) beteiligt*.

Eine Aussage, in wie vielen Fällen Gefahrgutfahrzeuge daran beteiligt waren, kann aufgrund der statistischen Erfassung nicht getätigt werden. Da Fahrzeuge bis 7,5 t zulässige Gesamtmasse mit der erheblichen Beteiligung an Verkehrsunfällen auch im Gefahrgutverteilterverkehr eingesetzt werden, sind diese Fahrzeuge aufgrund des erhöhten Gefährdungspotentials verstärkt in die Überwachung einzubeziehen.

Eisenbahn

Die Qualität der im Eisenbahnverkehr im Jahre 2003 gemäß Abschnitt 1.8.5 RID vorgelegten Berichte war noch stark verbesserungsbedürftig. Von 11 vorgelegten Berichten waren bei 7 Berichten die Kriterien für die Vorlage gemäß Abschnitt 1.8.5 RID nicht erfüllt. Das EBA musste in fast allen Fällen nachträgliche Ermittlungen anstellen. Die Berichte bezogen sich in im wesentlichen auf Kesselwagen und Tankcontainer mit Produktaustritt wobei als Ereignisursache technische Mängel genannt wurden.

* Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Verkehr

3 Organisation der Gefahrgutüberwachung

3.1 Grundsätzliches

Die Gefahrgutkontrollen in der Bundesrepublik Deutschland erfolgen flächendeckend durch Bund und Länder und umfassen alle Verkehrsträger.

Die Kontrolltätigkeit umfasst vorrangig eine ganzheitliche Prüfung, ob z. B. straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, Lenk- und Ruhezeiten sowie Gefahrgutvorschriften beachtet werden. Die Kontrollen werden durch besonders aus- und fortgebildete Vollzugskräfte durchgeführt, die überwiegend in speziellen Dienststellen eingesetzt sind. Neben den Bundesbehörden (BAG, EBA, Zoll, BGS) und der Bundeswehr setzen bereits eine Reihe von Bundesländern im Rahmen ihrer Kontrollen dv-gestützte Systeme ein, die auf der BMVBW-BAM-Datenbank basieren. Zusätzlich stehen beim Bund und in einigen Bundesländern speziell ausgestattete Einsatzfahrzeuge zur Verfügung.

Unter Leitung des BMVBW finden regelmäßige Erfahrungsaustausche zwischen den beteiligten Ressorts statt, um eine einheitliche Verfahrensweise bei der Überwachung sicherzustellen. Bei der Aufgabenerfüllung arbeiten die zuständigen Behörden vertrauensvoll zusammen.

3.2 Gefahrgutüberwachung auf Bundesebene

3.2.1 Organisation

Auf Bundesebene finden Gefahrgutkontrollen insbesondere durch das BAG und das EBA statt.

Bundesamt für Güterverkehr

Das BAG kontrolliert die Vorschriften des Gefahrgutrechtes auf der Straße im Rahmen seiner Überwachungsaufgaben nach § 11 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG). Dabei werden bundesweit etwa 260 Kontrolleurinnen und Kontrolleure in 139 Kontrollgruppen eingesetzt. Diese Kontrollgruppen sind jeweils mit modernen Büofahrzeugen ausgerüstet. Die bei der Kontrolle verwendeten Notebooks sind mit dem Gefahrgutüberwachungsprogramm „TRANSEC-Check“ zur Gefahrgutkontrolle ausgestattet, ebenfalls werden auch die anderen anfallenden Schreibarbeiten zunehmend mit dem Notebook erledigt.

Eisenbahn-Bundesamt

Das EBA ist zuständige Behörde für die Überwachung von Gefahrgutbeförderungen mit der Eisenbahn im Bereich der Eisenbahnen des Bundes. Die Überwachung erfolgt derzeit durch rund 60 Kontrolleurinnen/Kontrolleure bei den Außenstellen des EBA. Zur flexiblen und mobilen Erledigung der Kontrollaufgaben werden moderne Büofahrzeuge eingesetzt. Mit dem Eisenbahn-Bundesamt-Informationssystem Gefahrgutüberwachung (EBIS-GGÜ) gelangt eine auf Datenbankbasis anwenderspezifisch entwickelte Software und moderne Informationstechnik zum Einsatz, die von Notebooks, Scannern und Digitalkameras unterstützt wird. Die arbeitsschutztechnische Ausstattung besteht aus einer Schutzausrüstung, Fluchttretern und Atemschutzmasken. Bei einigen Außenstellen werden Ultraschallmessgeräte für die Ermittlung des Füllungsgrades des Tanks von Kesselwagen eingesetzt.

Bundesgrenzschutz

Der BGS besitzt für die Wahrnehmung verkehrsrechtlicher Kontrollmaßnahmen, etwa auf der Grundlage des § 26 Straßenverkehrsgesetzes, keine originäre Zuständigkeit.

Die Kontrollen des BGS sind deshalb keine Verkehrskontrollen nach den Vorschriften der StVO etc., sondern grenzpolizeiliche Kontrollen, die ausschließlich im Rahmen der Gefahrenabwehr an der Grenze durchgeführt werden.

Ziel der Kontrollmaßnahmen ist dabei die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs in Deutschland (Priorität also Einreisekontrollen), insbesondere ist verkehrsunsicheren Fahrzeugen die Weiterfahrt nach Deutschland zu untersagen.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen sind die rechtlichen Grundlagen für das Tätigwerden des BGS die Kontrolle von grenzüberschreitenden Gefahrguttransporten betreffend die §§ 1 und 2 Absatz 2 Nr. 2c des Bundesgrenzschutzgesetzes (BGSG) i.V.m. Artikel 3 des Gesetzes zum ADR sowie § 8 des Bundesgrenzschutzgesetzes i.V.m. Artikel 3 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) sowie § 8 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter.

Die Kontrollmaßnahmen sind dabei rein gefahrenabwehrend auf das Erkennen offensichtlicher Mängel der Fahrzeuge sowie der Begleitpapiere, Kennzeichnung etc. ausgerichtet.

Während an den Schengen-Binnengrenzen (Landgrenzen zu den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Österreich und Dänemark) seit Inkrafttreten des Schengener Abkommens keine Grenzkontrollen mehr durchgeführt werden, werden Gefahrguttransporte wie jeder andere grenzüberschreitende Verkehr an den Schengen-Außengrenzen, also an den Landgrenzen

- zu Polen
- zu Tschechien sowie
- zur Schweiz

vom Bundesgrenzschutz systematisch kontrolliert.

Im Rahmen der Gefahrenabwehr können nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unvorschriftsmäßige Fahrzeuge oder Ladungen bis zur Behebung des Mangels sichergestellt werden. Fahrzeuge aus Drittstaaten* können in diesen Fällen an den EU-Außengrenzen abgewiesen werden. Festgestellte Straftaten und Ordnungswidrigkeiten werden an die für die Verfolgung und Ahndung zuständigen Behörden abgegeben.

Alle Polizeivollzugsbeamten des Bundesgrenzschutzes werden im Verlaufe ihrer Laufbahnausbildung im Fach Verkehrslehre/Verkehrsrecht auch auf die polizeiliche Kontrolle des grenzüberschreitenden Fahrzeugverkehrs vorbereitet.

Die Ausbildung umfasst neben den originären Aufgaben eine Grundeinführung in die Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften, des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Gefahrgutrechtes und des Pflichtversicherungsgesetzes.

Im Rahmen der Verwendungsfortbildung werden geeignete und interessierte Polizeivollzugsbeamte des Bundesgrenzschutzes, die als Kontroll- und Streifenbeamte eingesetzt sind, in ein- bzw. zweiwöchigen Speziallehrgängen an der Grenzschutzschule, der zentralen Bildungsstätte des Bundesgrenzschutzes, unter anderem im internationalen Gefahrgutrecht für die Verkehrsträger Straße und Schiene fortgebildet. Dabei ist die Kontrolle auf Einhaltung der betreffenden Rechtsvorschriften ebenso Schwerpunkt wie die Abwehr konkreter Gefahren, die von verkehrsunsicheren Fahrzeugen bzw. Ladungen oder von Fahrzeugen mit gravierenden technischen Mängeln ausgehen.

Zoll

Der Zoll ist für die Gefahrgutüberwachung nur eingeschränkt zuständig (an den Grenzzollstellen sowie im Zollgrenzbezirk).

Bundeswehr

Neben einer ausgeprägten Organisation verantwortlicher Personen nach der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (188 Gefahrgutbeauftragte und 2.260 beauftragte Personen für Gefahrgut) verfügt die Bundeswehr auch über ein effektives System an eigenen Kontrollorganen.

Für Gefahrgutkontrollen im Bereich der Bundeswehr ist auf der Straße die Feldjägertruppe mit ihren 34 Feldjägerdienstkommandos zuständig. Sie führen eine flächendeckende Kontrolle in den vier Wehrbereichen der Bundeswehr durch, wodurch das gesamte Bundesgebiet erfasst wird.

In den Feldjägerdienstkommandos sind speziell ausgebildete Gefahrgutkontrolltrupps verfügbar. Neben den allgemeinen Aufgaben im Feldjägerdienst führen sie sowohl allein als auch gemeinsam mit den örtlichen Polizeidienststellen und dem BAG Fahrzeugkontrollen durch. Die Zusammenarbeit mit den zivilen Kontrollorganen verlief äußerst zufriedenstellend.

Die in Deutschland stationierten ausländischen Streitkräfte führen Kontrollen bezüglich ihrer Gefahrgutbeförderungen mit eigenen Kräften und in eigener Verantwortung durch. Im Anhang ist ein kurzer Überblick über das Gefahrgutwesen der britischen und französischen Streitkräfte in Deutschland beigefügt.

3.2.2 Zusammenarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr und des Eisenbahn-Bundesamtes mit Behörden und der Wirtschaft

Das BAG und das EBA arbeiten eng mit dem BGS, der Bundeswehr, dem Zoll und fast allen Bundesländern zusammen. Dies beinhaltet insbesondere die Teilnahme an Arbeitskreisen, gemeinsamen Kontrollen, Gefahrgutstammtischen und Ordnungspartnerschaften.

* Die am 01.05.2004 beigetretenen EU-Mitgliedstaaten sind im Erfassungszeitraum 2003 noch als Drittstaaten aufgeführt.

Die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft umfasst überwiegend die Teilnahme an Diskussionsforen, Gefahrgutstammtischen und Gefahrguttagen.

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 3 aufgeführt.

3.3 Gefahrgutüberwachung auf Länderebene

Die Überwachung des Transports gefährlicher Güter erfolgt in der Regel bundesweit auf Straßen und Wasserstraßen durch die Polizei, in den Betrieben in der Mehrzahl der Bundesländer durch die Arbeitsschutzbehörden, in Betrieben, die der Bergaufsicht unterliegen, durch die Bergbehörden.

In den Betriebsstätten werden insbesondere die Vorgänge des Be- und Entladens, des Befüllens, die Vorbearbeitungsarbeiten zum Versenden und zum Empfang der gefährlichen Güter, sowie die Einhaltung der Anforderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) kontrolliert. Vorrangiges Ziel der Überwachungsbehörden in den Betriebsstätten ist es, Sicherheitskontrollen bereits am Ausgangsort von Gefahrguttransporten vorzunehmen und insbesondere die Betriebsinhaber oder deren beauftragte Personen in den Unternehmen zu beraten. Dabei haben präventive Maßnahmen zur Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und Einflussnahme auf das Sicherheitsmanagement in den Betrieben Vorrang vor Sanktionen. Mit dieser Vorgehensweise sollen unsichere Gefahrguttransporte bereits im Ansatz unterbunden werden und erst gar nicht auf die Straße bzw. Schiene kommen. Darüber hinaus ist es von Vorteil, dass auf Grund der weitergehenden Zuständigkeiten für den Arbeitsschutz und über den Umgang mit Gefahrstoffen in den Betrieben und damit über Lagerung und Umschlag Schnittstellen zwischen Transport und Lagerung in die Überwachung intensiv einbezogen werden.

Die Kontrollen der Polizei und der Arbeitsschutzbehörden werden durch besonders aus- und fortgebildete Beamtinnen und Beamte durchgeführt, die überwiegend in speziellen Dienststellen zur Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs eingesetzt sind.

3.3.1 Polizei

Die Kontrolltätigkeit der Polizei auf der Straße umfasst vorrangig eine ganzheitliche Prüfung, ob z. B. straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, Lenk- und Ruhezeiten sowie Gefahrgutvorschriften beachtet werden. Die Überprüfung der Ladung beim Transport kann sich vielfach nur auf eine Sichtkontrolle beschränken, weil das Öffnen von Behältnissen, z. B. bei der Beförderung von radioaktiven, giftigen oder ätzenden Stoffen, aus Gründen der Eigensicherung für die eingesetzten Beamten nur in besonderen Fällen zu verantworten ist. In einigen Bundesländern stehen neben datenverarbeitungsgestützten Informationssystemen speziell ausgestattete Einsatzfahrzeuge für die Gefahrgutkontrollgruppen zur Verfügung.

Die Zusammenarbeit zwischen Polizei, den Arbeitsschutzbehörden und den übrigen an der Gefahrgutüberwachung beteiligten Behörden sowie die Kooperation mit der Wirtschaft erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen. Zum Teil existieren feste Arbeitskreise, die turnusmäßig zusammentreffen oder sich anlassbezogen zu gemeinsamen Besprechungen zusammenfinden.

In diesen teilweise als Koordinierungsgruppe fungierenden Gremien werden zum Beispiel folgende Aufgaben wahrgenommen:

- Koordination landeseinheitlicher Verfahren bei der Kontrolle des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs unter rechtlichen, taktischen und organisatorischen Gesichtspunkten,
- Gestaltung und Festlegung von Kontrollinhalten, -schwerpunkten und -terminen nach Gesichtspunkten effektiver Verkehrssicherheitsarbeit,
- Koordination gemeinsamer Kontrollen von Gefahrguttransporten der NATO-Entsendestaaten,
- Auswertung der komplexen internationalen und nationalen Rechtslage sowie die Gewährleistung deren landeseinheitlicher Umsetzung,
- Koordination der eigenen Aktivitäten mit anderen örtlich zuständigen Behörden (BAG, EBA),
- Erfahrungsaustausch zur Gefahrgutkontrollverordnung (GGKontrollV) auf Bundesebene.

Zu den Besprechungen werden themen- und anlassbezogen Vertreter der Polizei, der Aufsichtsbehörden, der zuständigen Ministerien, des BAG, des BGS, der Bundeswehr, der Bußgeldbehörden, der Arbeitsschutzbehörden, der Prüforganisationen (wie TÜV und DEKRA) und des Zolls hinzugezogen.

Kontakte zur Wirtschaft bestehen überwiegend in Arbeitskreisen und bei anlassbezogenen Zusammenkünften. Teilweise sind Vertreter der Chemischen Industrie in bestehende Gremien eingebunden und nehmen auch als Referenten an Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Polizei und der Arbeitsschutzbehörden teil.

Zum Teil werden auch Polizeibeamte und Beamte der Arbeitsschutzbehörden als Referenten zu Fortbildungsveranstaltungen in die Unternehmen entsandt.

Die Organisation und die Zusammenarbeit bei der Gefahrgutüberwachung in den Ländern im Einzelnen ist den Beiträgen in der Anlage zu Kapitel 3 zu entnehmen, die von den Ländern zur Verfügung gestellt wurden.

3.3.2 Staatliche Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsicht

Die Gefahrgutkontrollen in den Unternehmen werden entsprechend der im Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) abgestimmten und von den Arbeitsschutzbehörden bundeseinheitlich anzuwendenden „Anleitung für die Erstattung der Jahresberichte“ dokumentiert. Erfasst werden unter anderem die Tätigkeiten und Beanstandungen im Außendienst. Veröffentlicht werden die Statistiken, in der Regel ergänzt durch verbale Einschätzungen, in den jeweiligen Jahresberichten der Arbeitsschutzbehörden der Bundesländer.

Gemäß Artikel 3 der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße den in dieser Richtlinie vorgesehenen Kontrollen unterzogen wird, um zu überprüfen, ob die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße eingehalten werden. Bei der Ermittlung des kontrollierten repräsentativen Anteils der Gefahrguttransporte werden zunächst die Kontrollen auf der Straße berücksichtigt. Kontrollen an den Schnittstellen zwischen öffentlichen Straßen und den Unternehmen, das heißt Eingangs- und Ausgangskontrollen in den Unternehmen können ebenfalls berücksichtigt werden. Im Hinblick auf den weiten Beförderungsbegriff in Artikel 2 der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES können auch Kontrollen beim Ein- und Ausladen der Güter einbezogen werden.

Kontrollen in den Unternehmen müssen durchgeführt werden, damit gewährleistet ist, dass die Sicherheitsvorschriften für den Gefahrguttransport auf der Straße konsequent beachtet werden, gleichfalls wenn während der Fahrt schwere Verstöße gegen die Vorschriften für den Gefahrguttransport festgestellt wurden. In letzterem Fall ist insbesondere das gesamte System der Organisation und Verantwortlichkeiten, die Beförderung gefährlicher Güter betreffend, im Unternehmen zu prüfen.

Werden bei der Kontrolle von Fahrzeugen in den Unternehmen Verstöße festgestellt, insbesondere die in Anhang II der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES genannten Verstöße, müssen die beabsichtigten Transporte in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt werden, bevor sie das Unternehmen verlassen.

Sofern dadurch kein Sicherheitsrisiko entsteht, können dem Transportgut bei Kontrollen während der Beförderung Proben entnommen werden, um sie von behördlichen oder von behördlich anerkannten Prüfstellen untersuchen zu lassen. Dies wurde im Berichtsjahr 2003 in Nordrhein-Westfalen und anlassbezogen in Sachsen-Anhalt praktiziert.

Davon unabhängig hat der für die Beförderung gefährlicher Güter Verantwortliche gemäß § 9 GGBefG den mit der Überwachung beauftragten Personen auf Verlangen Proben und Muster von gefährlichen Stoffen und Gegenständen oder Muster von Verpackungen zum Zwecke der amtlichen Untersuchung zu übergeben.

Die Arbeitsschutzbehörden kontrollieren in erheblichem Umfang in den Unternehmen, ob die Sozialvorschriften im Straßenverkehr, also die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals, eingehalten werden. Neben Reisebusunternehmen stehen dabei Unternehmen, die gefährliche Güter befördern, besonders im Blickfeld.

3.3.3 Übersicht

Organisation der Gefahrgutüberwachung																	
	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	
Gefahrgutüberwachung durch:																	
Polizei	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Einsatz von speziell ausgebildetem Kontrollpersonal	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Anzahl	300	145 ¹	29		25	46 ³		34	232	300	56	6			111		
Arbeitsschutzbehörden	X	X		X		X		X	X	X			X	X			X
Einsatz von speziell ausgebildetem Kontrollpersonal	X	X		X		X		X	X	X			X	X			X
Anzahl								21									
Sonstige Behörden	X	X	X		X	X											X
Umsetzung Musterrahmenlehrplan vorgesehen																	
Namentlich benanntes Kontrollpersonal			29												111		
Besonderheiten / Einsatz von ...																	
EDV-gestütztem Kontrollmodul	X									X				X			
BAM-Datenbank			X												X		
Überwachungs-/Prüffahrzeugen mit spezieller Ausstattung		X	X ⁴							X				X			
Laborfahrzeugen/Gefahrgutmobilien										X							
Beratungs-/Auskunftsstellen										X	X			X	X		
Gefahrgutbeauftragten Polizei													X		X		
Lagebild, Jahresbericht etc.														X	X	X	
Zentrale Bußgeldstelle Gefahrgut		X ²	X														X
Individuelle weitere Angaben																	

¹ Zusätzlich wird im Streifendienst speziell ausgebildetes Kontrollpersonal eingesetzt

² Zentrale Bußgeldstelle im bayerischen Polizeiverwaltungsamt (ZBS) für Anzeigen der Polizei und des BAG, die Gewerbeaufsichtsämter für die eigenen festgestellten Ordnungswidrigkeiten

³ Etwa 46 – zusätzlich wird im Streifendienst speziell ausgebildetes Personal eingesetzt

⁴ z.Z. provisorisch ausgestattetes Kontrollfahrzeug

3.3.4 Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden und der Wirtschaft

Die in den Ländern zuständigen Behörden arbeiten eng zusammen.

Sie koordinieren die Zusammenarbeit überwiegend in Arbeitsgruppen, in Arbeitstagen und anlassbezogenen Besprechungen, in welche die in den Ländern zuständigen Bundesbehörden und die Bundeswehr einbezogen sind.

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 3 aufgeführt.

3.4 Zusammenarbeit auf Bundesebene

Grundlage für die Zusammenarbeit von Kontrollbehörden bildet der 1998 in Kiel begonnene Dialog der Innenressorts der Länder mit dem BMVBW. Dieser Dialog hat sich in der Zwischenzeit bewährt und wird unter Beteiligung des BAG, des EBA, des BGS sowie weiterer interessierter Ressorts der Länder fortgesetzt. Unter der Moderation des BMVBW - A 33 findet zweimal jährlich ein Erfahrungsaustausch über die GGKontrollIV statt.

Gegenstand der Erörterung sind insbesondere

- Auslegungsfragen zum einheitlichen Vollzug des Gefahrgutrechtes,
- Erkenntnisse aus den behördlichen Kontrollaktivitäten,
- aktuelle Schwerpunkte z. B.:
 - Ergebnisse der Kontrollen von Feuerwerkskörpern
 - Maßnahmen zur Abwehr äußerer Gefahren
 - Einbindung der Polizei bei Ereignissen bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Abschnitt 1.8.5 ADR
- die Fortschreibung des jährlichen Lagebildes Gefahrgut,
- Verabschiedung eines einheitlichen Muster-Rahmenlehrplans für Kontrollpersonal.

Die Polizei führt bundesweite gemeinsame Kontrollmaßnahmen des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs durch, bei denen auch Gefahrguttransporte überprüft werden. Darüber hinaus finden länderübergreifende anlassbezogene Gefahrgutkontrollen statt. An den Kontrollaktionen nehmen unter anderem die Arbeitsschutzbehörden, das BAG, der BGS und der Zoll teil. In gemeinsamen Besprechungen zwischen den beteiligten Behörden werden die Einsätze vor- und nachbereitet.

Bis zum Beitritt der neuen EU-Staaten am 1.5.2004 wurden an allen EU-Außengrenzen gemeinsame Kontrollen BAG - BGS durchgeführt, seither beschränkt sich diese Kooperation auf die Grenze zur Schweiz.

3.5 Internationale Zusammenarbeit

3.5.1 Entwicklung

Internationale ADR-Tagungen

Im Rahmen internationaler ADR-Tagungen werden die Zusammenarbeit der Kontrollbehörden und der zuständigen Ministerien auf europäischer Ebene optimiert und Vorschläge zur Fortschreibung der Kontrollrichtlinie, beispielsweise für die Beurteilung von Verstößen und deren Ahndung, erarbeitet.

Seit 1998 finden internationale Tagungen über die Umsetzung und Überwachung der ADR-Vorschriften statt. Hieran beteiligt sich die Mehrheit der EU/EWR-Staaten. Ziel der Veranstaltungen ist es, die Zusammenarbeit der Kontrollbehörden und der zuständigen Ministerien auf europäischer Ebene zu verbessern.

Es wurde vereinbart, dass ein Zusammentreffen dieses Kreises in jährlichem Turnus fortgeführt werden soll. Die Veranstaltungen fanden 1998 in Den Haag, 1999 in Bonn, im April 2001 in Wien, im Januar 2002 in Paris, im Dezember 2002 in Luxemburg, im November 2003 in Hamburg und im April 2004 in Bergen/N statt.

Die Überwachungspraxis wird insbesondere im Hinblick auf die RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES zur Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße diskutiert. So wurde auch ein Vorschlag zur Änderung des Anhangs II der Kontrollrichtlinie erarbeitet. Dieser sieht eine Einteilung der Verstöße in drei unterschiedliche Kategorien (hohe, mittlere und geringe Sicherheitsrelevanz) vor, die als Grundlage für eine einheitliche Bewertung der Verstöße dienen soll, insbesondere im Hinblick auf die zur Gefahrenabwehr zu treffenden Maßnahmen. Die Kommission hat dem Vorschlag im April 2004 zugestimmt. Inzwischen ist er Gegenstand der Richtlinie 2004/112/EG der Kommission vom 13. Dezember 2004 geworden, mit dem die Richtlinie 95/50/EG entsprechend geändert wurde. Das BMVBW bereitet die Übernahme dieser Richtlinienänderung in die Gefahrgut-Kontrollverordnung vor.

Weitere Themen sind insbesondere Informations- und Erfahrungsaustausch über durchgeführte Kontrollen, die Interpretation der geltenden Vorschriften im Hinblick auf Fragestellungen, die sich aus der Überwachungstätigkeit ergeben sowie die Umsetzung und Anwendung (neuer) Bestimmungen.

Gefahrgutkontrollen in Häfen

In der Zeit vom 5. – 9. November 2001 fand in Travemünde auf Anfrage der estnischen und lettischen Schifffahrtsbehörde ein Trainingsprogramm für deren Schifffahrtsinspektoren zum Thema „Gefahrgutkontrollen in Häfen“ in englischer Sprache statt. Im Mai 2003 wurden lettische Inspektoren in Travemünde im Rahmen eines Twinning-Projektes in Zusammenarbeit mit der Freien Hansestadt Bremen erneut im Gefahrgutrecht geschult. Die Zusammenarbeit wird fortgesetzt.

Aufbau einer polnischen Transportinspektion

Im Oktober 2002 konnte nach über zweijähriger Arbeit ein besonderes Projekt abgeschlossen werden: Die Verkehrsverwaltungen von Deutschland und Frankreich waren im Rahmen des Phare-Programms der EU seit Juli 2000 in ein so genanntes „Twinning“ zum Aufbau einer polnischen Transportinspektion eingebunden.

Neben der Mitarbeit an gesetzlichen Grundlagen und der Planung von Organisation, Steuerung und Ausrüstung der Inspektion war die Ausbildung der Führungskräfte und der Inspektoren für das Bundesamt besonders umfangreich und arbeitsintensiv. Die Inspektoren wurden umfassend in allen von ihnen zu kontrollierenden Rechtsgebieten ausgebildet.

BAG-Kontrolleure haben insbesondere die praktische Ausbildung im Gefahrgutrecht übernommen und die entsprechenden Kenntnisse sowohl anhand von eigens aufbereiteten Fallstudien als auch im Rahmen praktischer Kontrollen vermittelt. Die ersten 80 - von Mitarbeitern des Bundesamtes und der französischen Direction des Transports Terrestres ausgebildeten - polnischen Inspektoren sind seit dem 1. Oktober 2002 im Einsatz; damit hat der Wirkbetrieb der Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) begonnen. Inzwischen werden etwa 300 Inspektoren zur Überwachung eingesetzt.

Euro-Contrôle-Route (ECR)

Die Verkehrsministerien von Frankreich, den Niederlanden, Luxemburg, Belgien, Großbritannien, Irland, Spanien und Deutschland haben in einer Vereinbarung die Zusammenarbeit von Kontrollbehörden auf dem Gebiet des Güterverkehrs und des Personenverkehrs in Bussen beschlossen. Im Oktober 2004 sind auch Polen und Österreich dem Abkommen beigetreten. In diesem Zusammenhang wurde „Euro-Contrôle-Route“ als Koordinierungsgruppe eingerichtet; Deutschland wird dort durch das BAG vertreten. Die Arbeit von Euro-Contrôle-Route umfasst:

- den Austausch von Informationen,
- die Fortbildung von Kontrollpersonal, einschließlich Austauschprogrammen,
- die Koordinierung von europaweit abgestimmten Kontrollaktivitäten.

Neben verschiedener anderer koordinierter ECR-Kontrollen wurde vom 13. bis zum 17. September 2004 eine „Aktionswoche Gefahrgut“ durchgeführt, bei der in den Mitgliedstaaten schwerpunktmäßig Gefahrgutbeförderungen in Tanks überprüft wurden.

Weitere Informationen zu Euro-Contrôle-Route sind auf der Homepage www.euro-contrôle-route.com zu finden.

3.5.2 Gemeinsame Gefahrgutkontrollen

Zwischen den EU-Mitgliedstaaten finden gemeinsame Gefahrgutkontrollen statt.

Straße

Gemeinsame grenzüberschreitende Kontrollen mit Belgien finden in Nordrhein-Westfalen und mit den Niederlanden in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen statt. Einbezogen in diese Kontrollen werden auch die Arbeitsschutzbehörden, das BAG, der Zoll und der BGS. Mit den Niederlanden erfolgen gemeinsame Aus- und Fortbildungsveranstaltungen im Gefahrgutbereich in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen.

Die Polizei Rheinland-Pfalz unterstützt die Zollbehörden des Großherzogtums Luxemburg durch Abstellung von Referenten für die Schulung des neuen Gefahrgutrechtes.

Im Saarland werden grenzüberschreitende gemeinsame Kontrollen im Rahmen des Berufsaustauschs mit der Gendarmerie Nationale (Frankreich) durchgeführt. Zukünftig sind auch gemeinsame Kontrollen mit der Police Nationale des Großherzogtum Luxemburg vorgesehen.

Das BAG führt mit der französischen Kontrollbehörde (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - Direction des Transports Terrestres -) gemeinsame Erfahrungsaustausche und Kontrollen sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Republik Frankreich durch. Ein vergleichbares Programm findet mit der niederländischen Kontrollbehörde Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) sowie zukünftig mit der polnischen Kontrollbehörde Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) statt.

See

Von 1999 bis 2004 fanden 23 gemeinsame Gefahrgutkontrollen mit den Staaten Dänemark (bis 1999), Deutschland, Schweden und Estland (seit 2002) in den Häfen auf der Grundlage des MoU (Multilaterales Abkommen der Ostseeanrainerstaaten - ohne Norwegen - über den Gefahrguttransport auf Ro/Ro-Fähren) statt. Dabei wurden insgesamt 1.505 Beförderungseinheiten (CTU) kontrolliert und 332 beanstandet, 185 wegen mangelhafter Ladungssicherung.

Auf der 26. MoU-Konferenz für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee wurde die seit dem 01. Januar 2003 gültige Version beschlossen, in der nun auch eine Verpflichtung zu Gefahrgutkontrollen aufgenommen wurde. Allerdings ist die Geltungsdauer durch die weltweit verbindliche Einführung des IMDG-Codes zum 01. Januar 2004 auf diesen Zeitpunkt begrenzt. Eine entsprechende Regelung für Kontrollen in den IMDG-Code einzufügen erfordert ein zeitaufwendiges Verfahren. Die Vertragsstaaten haben sich deshalb dafür ausgesprochen, die seit 1999 durchgeführten gemeinsamen Kontrollen in der Ostsee durch eine gesonderte Vereinbarung fortzusetzen und damit auch bei der IMO eine Regelung für ein möglicherweise weltweites Kontrollregime vorzuschlagen. Deutschland hat es übernommen, einen entsprechenden Vorschlag bis zur nächsten MoU-Konferenz vorzubereiten.

Eisenbahn

Im Eisenbahnverkehr wurden im Jahre 2001 im Rahmen eines Pilotprojektes zwischen dem EBA und der zuständigen niederländischen Kontrollbehörde für den Eisenbahnverkehr (Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Vervoer) erstmals gemeinsame Kontrollen in geeigneten deutschen bzw. niederländischen Grenzbahnhöfen (Venlo, Köln, Emmerich, Bad-Bentheim) durchgeführt. Seit diesem Zeitpunkt finden gemeinsame Gefahrgutkontrollen der beteiligten Kontrollbehörden im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland sowie umgekehrt statt. Das Verfahren wurde Ende 2002 mit Erfolg abgeschlossen.

Es ist vorgesehen, die gemeinsamen Gefahrgutkontrollen als Regelverfahren weiterzuführen.

4 Ergebnisse der Gefahrgutüberwachung in der Bundesrepublik Deutschland

4.1 Ergebnis der auf der Straße durchgeführten Kontrollen nach Anlage 5 der GGKontrollV

Nach dem Bericht der Regierung der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 9 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang III der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES stellt sich die Gefahrgutüberwachung für das Jahr 2003 in Deutschland wie folgt dar:¹

Unter Berücksichtigung der festgestellten Beanstandungen ergibt sich folgendes Bild:

Fahrzeuge mit Zulassung in										
	Deutschland		anderen EU-MS		Drittstaaten		Gesamt			
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge	62.003	71.644	18.768	21.152	12.476	13.857	115.786	98.005	93.247	106.653
Beanstandete Fahrzeuge	9.554	13.984	2.810	4.220	2.309	3.352	18.032	14.334	14.673	21.556
Beanstandungsquote	15,41%	19,52%	14,97%	19,95%	18,51%	24,19%	15,57%	14,63%	15,74%	20,21%

Bezüglich der Art der Beanstandungen ergibt sich in der Gesamtheit der kontrollierten Fahrzeuge folgendes Bild:

	Anzahl der festgestellten Verstöße				Anteil an den Gesamtverstößen			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Ladungssicherheit	4.772	4.453	4.747	5.497	22,23%	24,36%	23,82%	22,39%
Ausrüstung	4.786	3.872	4.118	5.077	22,29%	21,18%	20,66%	20,68%
Sonstige Mängel	3.696	3.237	4.044	4.346	17,22%	17,71%	20,29%	17,70%
Begleitpapiere	3.186	2.623	2.775	4.164	14,84%	14,35%	13,92%	16,96%
Kennzeichnung	3.632	2.952	3.273	4.143	16,92%	16,15%	16,42%	16,88%
Zulassungsbescheinigung	847	657	395	555	3,95%	3,59%	1,98%	2,26%
Fahrerschulung	548	485	577	767	2,55%	2,65%	2,90%	3,12%
G e s a m t	21.467	18.279	19.929	24.549	100%	100%	100%	100%

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 4 aufgeführt.

4.1.1 Polizei der Länder

Kontrollierte und beanstandete Fahrzeuge

Fahrzeuge mit Zulassung in										
	Deutschland		anderen EU-MS		Drittstaaten		Gesamt			
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge	47.013	49.687	11.369	11.019	6.648	5.637	72.277	65.643	65.030	66.343
Beanstandete Fahrzeuge	8.515	11.507	2.186	2.932	1.581	1.902	14.060	11.740	12.282	16.341
Beanstandungsquote	18,11%	23,16%	19,23%	26,61%	23,78%	33,74%	19,45%	17,88%	18,89%	24,63%

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 4 aufgeführt.

¹ Nachfolgend werden in Kapitel 4.1 die Ergebnisse der Polizei der Länder und des BAG gemeinsam betrachtet.

Anteil der kontrollierten Gefahrgutfahrzeuge pro Bundesland/BAG 2000 - 2003

Land/ BAG	Fahrzeuge mit Zulassung in dem Gebiet						Gesamt				Anteil			
	Deutschland			andere EU-MS			Drittstaaten		2000	2001	2002	2003	2000	2001
	2002	2003	2002	2002	2003	2002	2002	2003						
BW	6.547	6.760	1.314	1.209	615	694	615	8.584	10.347	9.429	8.555	8.584	8,94%	9,62%
BY	7.444	8.385	2.913	2.777	2.089	3.034	2.089	13.251	11.915	11.163	13.391	13.251	10,29%	11,39%
BE	829	752	113	43	28	82	28	823	232	786	1.024	823	0,20%	0,80%
BB	507	1.163	12	113	256	166	256	1.532	1.708	1.519	685	1.532	1,48%	1,55%
HB	63	373	1	83	3	0	3	459	527	187	64	459	0,46%	0,19%
HH	1.212	1.274	116	124	70	76	70	1.468	1.413	1.195	1.404	1.468	1,22%	1,22%
HE	2.661	3.263	344	441	122	122	190	3.894	4.877	3.634	3.127	3.894	4,21%	3,71%
MV	823	906	268	272	223	157	223	1.401	1.008	900	1.248	1.401	0,87%	0,92%
NI	2.770	2.930	775	880	354	337	354	4.164	6.823	4.823	3.882	4.164	5,89%	4,92%
NW	12.986	13.131	1.749	1.226	610	738	610	14.967	17.186	15.965	15.473	14.967	14,84%	16,29%
RP	3.865	2.922	1.705	1.110	222	214	222	4.254	4.257	5.962	5.784	4.254	3,68%	6,08%
SL	225	397	220	184	15	15	26	607	275	238	460	607	0,24%	0,24%
SN	1.853	1.943	191	206	475	544	475	2.624	2.066	2.680	2.588	2.624	1,78%	2,73%
ST	1.141	916	71	62	107	65	107	1.085	1.095	1.144	1.277	1.085	0,95%	1,17%
SH	3.413	3.934	1.524	2.233	323	365	323	6.490	7.617	5.250	5.302	6.490	6,58%	5,36%
TH	674	638	53	56	46	39	46	740	931	774	766	740	0,80%	0,79%
BAG	14.990	21.957	7.399	10.133	8.220	5.828	8.220	40.310	43.509	32.356	28.217	40.310	37,58%	33,01%
Gesamt	62.003	71.644	18.768	21.152	13.857	12.476	13.857	106.653	115.786	98.005	93.247	106.653	100,00%	100,00%

Anteil der kontrollierten Gefahrgutfahrzeuge, der beanstandeten Gefahrgutfahrzeuge sowie Anzahl der Verstöße pro Bundesland/BAG 2001 - 2003

Land/ BAG	2001						2002						2003					
	kontroll. GG-Fzge	Anteil	beanst. GG-Fzge	BQ	Anzahl Verstöße		kontroll. GG-Fzge	Anteil	beanst. GG-Fzge	BQ	Anzahl Verstöße		kontroll. GG-Fzge	Anteil	beanst. GG-Fzge	BQ	Anzahl Verstöße	
BW	9.429	9,62%	657	6,97%	1.288		8.555	9,17%	520	6,08%	1.100		8.584	8,05%	1.512	17,61%	1.150	
BY	11.163	11,39%	3.227	28,91%	3.801		13.391	14,36%	3.376	25,21%	4.355		13.251	12,42%	3.978	30,02%	4.721	
BE	786	0,80%	149	18,96%	212		1.024	1,10%	252	24,61%	170		823	0,77%	235	28,55%	361	
BB	1.519	1,55%	413	27,19%	372		685	0,73%	232	33,87%	158		1.532	1,44%	488	31,85%	310	
HB	187	0,19%	64	34,22%	89		64	0,07%	21	32,81%	23		459	0,43%	178	38,78%	243	
HH	1.195	1,22%	362	30,29%	617		1.404	1,51%	498	35,47%	799		1.468	1,38%	553	37,67%	924	
HE	3.634	3,71%	1.079	29,69%	1.079		3.127	3,35%	1.026	32,81%	1.733		3.894	3,65%	1.514	38,88%	1.165	
MV	900	0,92%	201	22,33%	153		1.248	1,34%	253	20,27%	229		1.401	1,31%	281	20,06%	278	
NI	4.823	4,92%	935	19,39%	837		3.882	4,16%	856	22,05%	746		4.164	3,90%	1.171	28,12%	890	
NW	15.965	16,29%	1.756	11,00%	2.865		15.473	16,59%	1.807	11,68%	2.634		14.967	14,03%	2.875	19,21%	2.654	
RP	5.962	6,08%	582	9,76%	1.636		5.784	6,20%	686	11,86%	2.098		4.254	3,99%	576	13,54%	1.398	
SL	238	0,24%	93	39,08%	147		460	0,49%	281	61,09%	242		607	0,57%	258	42,50%	258	
SN	2.680	2,73%	884	32,99%	220		2.588	2,78%	737	28,48%	163		2.624	2,46%	610	23,25%	124	
ST	1.144	1,17%	155	13,55%	80		1.277	1,37%	185	14,49%	137		1.085	1,02%	220	20,28%	146	
SH	5.250	5,36%	1.032	19,66%	1.420		5.302	5,69%	1.311	24,73%	1.828		6.490	6,09%	1.658	25,55%	2.243	
TH	774	0,79%	151	19,51%	133		766	0,82%	241	31,46%	245		740	0,69%	234	31,62%	237	
BAG	32.356	33,01%	2.594	8,02%	3.330		28.217	30,26%	2.391	8,47%	3.269		40.310	37,80%	5.215	12,94%	7.447	
Gesamt	98.005	100,00%	14.334	14,63%	18.279		93.247	100,00%	14.673	15,74%	19.929		106.653	100,00%	21.556	20,21%	24.549	

Die teilweise hohen Differenzen in der Beanstandungsquote resultieren aus der sehr unterschiedlichen Vorgehensweise bei den Gefahrgutkontrollen (Stichproben, Selektion oder Verdachtskontrollen) und den nicht einheitlichen statistischen Erhebungen.

Zu den Berichten der Länder, die der Zusammenstellung zu Grunde liegen, ist Folgendes zu bemerken:

Von einem Land wurden die beanstandeten Fahrzeuge, die Art und Anzahl der Verstöße sowie die Anzahl der veranlassenden Maßnahmen nicht nach Staatengruppen unterteilt. Die Zuordnung nach Staatengruppen erfolgte durch das BAG anteilmäßig im Verhältnis zur Gesamtheit der überprüften Beförderungseinheiten der jeweiligen Staatengruppen. In den Berichtsmustern zweier Länder fehlte bei den veranlassenden Maßnahmen die Rubrik der „Anzahl der Anzeigen für Bußgeldverfahren“. Daher erfolgten auch keine Angaben über die Anzahl der Anzeigen für Bußgeldverfahren. Für den Bericht wurde vom BAG unter der jeweiligen Staatengruppe als Ergebnis die Summe der Anzahl der Verstöße vermindert um die Anzahl der Verwarnungen zugrunde gelegt.

Auch im Jahr 2003 enthalten die Berichte einiger Länder Ergebnisse, die nicht plausibel erscheinen. So liegt beispielsweise bei einigen Ländern die Anzahl der Verstöße unter der Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge. Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass bei der Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge auch Beanstandungen aus anderen Rechtsbereichen enthalten sind. Auch die Unterschiede zwischen einer höheren Anzahl von Verstößen gegenüber der Anzahl der Maßnahmen in einigen Berichten könnten auf der Zusammenfassung mehrerer Verstöße in einem Bußgeldverfahren gegen einen Betroffenen beruhen.

4.1.2 Bundesamt für Güterverkehr

Kontrollierte und beanstandete Fahrzeuge

Fahrzeuge mit Zulassung in										
	Deutschland		anderen EU-MS		Drittstaaten		Gesamt			
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Kontrollierte Fahrzeuge	16.737	21.957	7.399	10.133	5.828	8.220	43.509	32.356	28.217	40.310
Beanstandete Fahrzeuge	1.053	2.477	624	1.288	728	1.450	3.972	2.594	2.391	5.215
Beanstandungsquote	6,29%	11,28%	8,43%	12,71%	12,49%	17,64%	9,13%	8,02%	8,47%	12,94%

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 4 aufgeführt.

4.2 Feststellungen anderer Kontrollbehörden

4.2.1 Eisenbahn-Bundesamt

Gefahrgutkontrollen des Eisenbahn-Bundesamtes im Jahr 2003

Allgemeines

Die vom EBA vorgelegten statistischen Werte der Gefahrgutkontrollen des EBA beziehen sich auf den Bereich der Eisenbahnen des Bundes. Für den Bereich der Überwachung der Beförderung von radioaktiven Stoffen gelten Sonderregelungen. Die Überwachungsergebnisse der Klasse 7 sind deshalb in den folgenden Ergebnissen nicht enthalten.

Kontrollergebnisse

	1999	2000	2001	2002	2003
Anzahl der Kontrollen	13.680	13.193	13.982	14.564	15.271
Anzahl der Beanstandungen	2.567	1.676	1.540	1.576	1.112
Beanstandungsquote in %	18,8	12,7	11,0	10,8	7,3
Anzahl der festgestellten Mängel	3.634	1.984	1.854	1.883	1.291

Die Erhebung der Kontrolldaten erfolgt in der Regel vor Ort im Eisenbahnbetrieb. Kontrollen werden auch dann nachgewiesen, wenn keine Beanstandungen festgestellt wurden. Grundsätzlich wird eine Gesamtkontrolle des Objektes unter gefahrgutspezifischen und wagentechnischen Aspekten durchgeführt. Wagentechnische Kontrollen werden aufgrund des anderen Rechtsbereiches Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) separat nachgewiesen.

Alle Kontrolldaten werden seit dem 1. Januar 2000 in dem IT-System EBIS-GGÜ (Eisenbahn-Bundesamt-Informationssystem-Gefahrgutüberwachung) in einer besonderen Datenbank erfasst. Das System hält umfassende Standardauswertungen mit Kontrolldaten vor und erlaubt darüber hinaus im Einzelfall besondere Datenbankrecherchen für Planungs- und Steuerungszwecke.

Die Anzahl der Gefahrgutkontrollen des EBA ist im Jahr 2003 um 4,9 % auf 15.271 Kontrollen gestiegen. Das Schwergewicht der kontrollierten Beförderungsmittel liegt im Bereich der Kesselwagen. Mit der Erhöhung der Anzahl der Kontrollen konnte der positive Trend aus den Vorjahren beibehalten werden. Die Steigerung ist in erster Linie auf Maßnahmen des EBA zur Intensivierung der Gefahrgutkontrollen zurückzuführen.

- Die Gesamtsumme der Beanstandungen lag bei 1.112 Fällen und hat sich gegenüber dem Vorjahr sehr stark verringert.

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 4 aufgeführt.

4.2.2 Bundesgrenzschutz

Der Bundesgrenzschutz hat auch in den Jahren 2003 und 2004 im Rahmen seiner zugewiesenen Aufgaben wieder einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. An den Schengen-Außengrenzen wurden im vorgenannten Zeitraum circa 97.000 Fahrzeuge beanstandet. Der Anteil von Lkw belief sich dabei auf eine Anzahl von circa 55.000. Vom Bundesgrenzschutz wurden dabei insgesamt 220 Gefahrguttransporte (147 bei Ein-, 73 bei Ausreise) beanstandet. In 122 Fällen wurde den Fahrzeugen die Weiterreise untersagt.

Mit Blick auf die Gefahrguttransporte auf der Schiene besitzt der BGS die gesetzliche Aufgabenzuweisung zur Abwehr konkreter Gefahren, die sich aus dem Bahnbetrieb ergeben. Eine Zuständigkeit zur Kontrolle und Überwachung der Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Transportbedingungen obliegt dagegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. Bei einem geschätzten Anteil von 42,7 Mio. Tonnen jährlich transportiertem Gefahrgut auf der Schiene führen hauptsächlich Unregelmäßigkeiten an den Transportbehältnissen und eisenbahnbetriebliches Fehlverhalten zu konkreten Gefahrensituationen, die ein Tätigwerden des BGS erfordern. Bei dem eisenbahnbetrieblichen Fehlverhalten handelt es sich vorwiegend um Unfälle im Rangierbetrieb, die mehrheitlich auf Unachtsamkeit zurückzuführen sind. Mit Ausnahme der Störaktionen im Zusammenhang mit den CASTOR-Transporten sind Einwirkungen auf Gefahrgutzüge von außen bisher nicht eingetreten.

Die Beamten des BGS treffen die notwendigen Maßnahmen der Gefahrabwehr auf der Grundlage des Bundesgrenzschutzgesetzes (BGSG) in enger Abstimmung mit den Feuerwehren, der Landespolizei und der DB AG, wobei diese Maßnahmen in aller Regel auf das Bahngebiet beschränkt sind. Die denkbaren Szenarien im Zusammenhang mit einem Gefahrgutunfall werden im Vorfeld unter Festlegung der notwendigen taktischen und organisatorischen Maßnahmen in Absprache mit der jeweils örtlich zuständigen Landespolizei planerisch vorbereitet und den aktuellen Erfordernissen regelmäßig angepasst.

4.2.3 Zoll

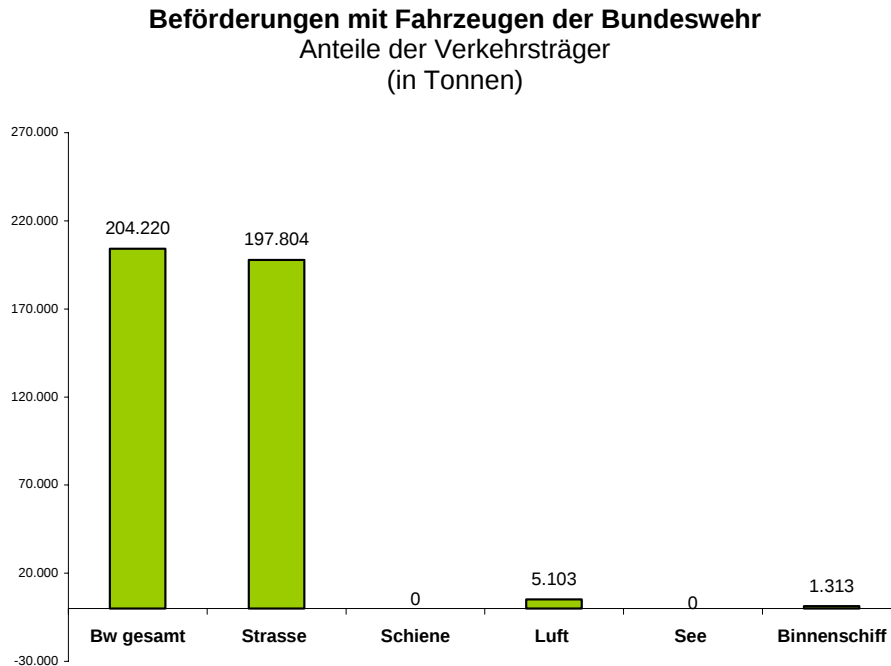
Konkrete Zahlen hinsichtlich durchgeführter Kontrollen bzw. Rückweisungen oder Untersagungen der Weiterfahrt liegen nicht vor.

4.2.4 Streitkräfte

Bundeswehr

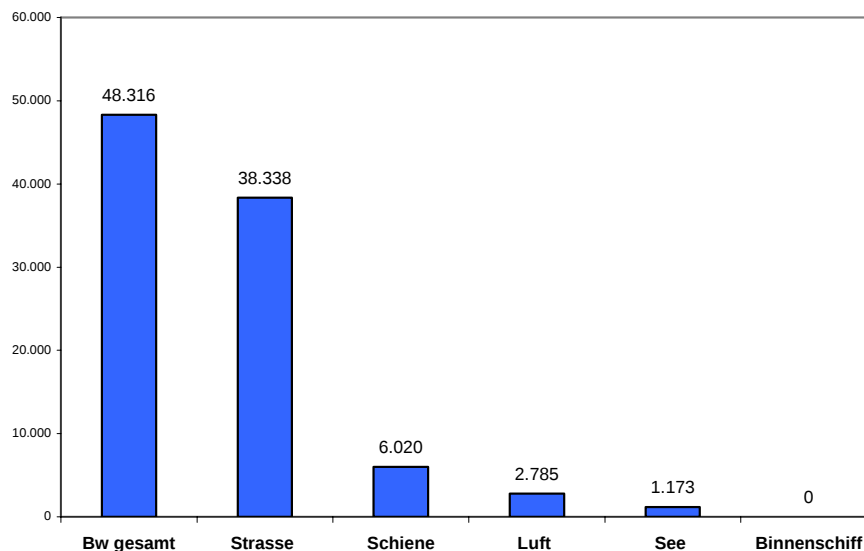
Durch die Bundeswehr und durch zivile Unternehmen im Auftrag und unter der Verantwortung der Bundeswehr wurden im Jahr 2003 insgesamt 252.536 Tonnen Gefahrgut befördert – überwiegend der Klassen 1 und 3.

Die Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger stellte sich dabei wie folgt dar:

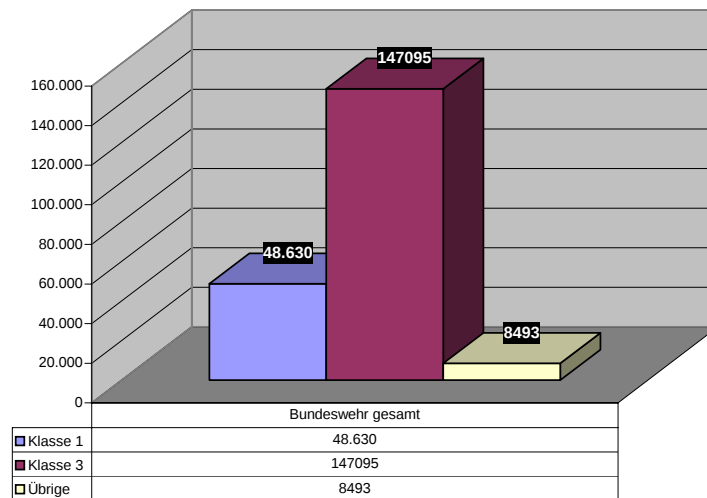


Die angegebenen Werte sind mathematisch auf Tonnen gerundet.

Übergabe von Gefahrgut zur Beförderung durch zivile Beförderer
Anteile der Verkehrsträger (in Tonnen, gerundet)



Beförderungen mit Fahrzeugen der Bundeswehr Anteile der Klassen 1 bis 9 (in Tonnen, gerundet)

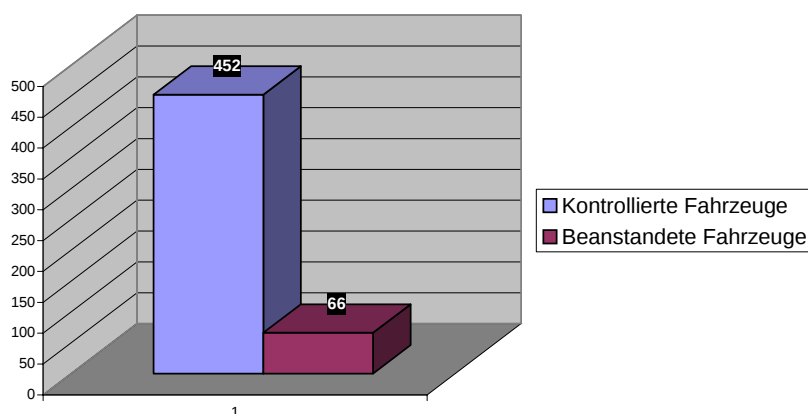


Neben den Kontrollen der Polizei (an anderer Stelle im Gefahrgutlagebild erfasst) führt die Bundeswehr auch Kontrollen von Bundeswehrfahrzeugen mit eigenen Kräften durch. Letztere sind folglich nicht an anderer Stelle im Gefahrgutlagebild für Deutschland enthalten.

Die Zuständigkeit zur Kontrolle von Gefahrguttransporten liegt in der Bundeswehr bei den Feldjägern (gem. der Richtlinie der Bundeswehr zur Kontrolle von Gefahrguttransporten durch Feldjäger - RLBwGGKontrFJg). Die Kontrolle erfolgt flächendeckend durch 34 Feldjägerdienstkommandos in vier Wehrbereichen. In den Feldjägerdienstkommandos sind speziell ausgebildete Gefahrgutkontrolltrupps verfügbar. Die Feldjäger haben sicherzustellen, dass ein angemessener Anteil der Gefahrguttransporte der Bundeswehr kontrolliert wird (mindestens drei Prozent im Jahr – gemessen an der Zahl der für die Beförderung gefährlicher Güter zugelassenen Fahrzeuge der Streitkräfte), um zu überprüfen, ob die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter eingehalten werden. Festgestellte Mängel und Verstöße werden u.a. in Feldjägemeldungen vermerkt, die Grundlage der folgenden Daten dieses Gefahrgutlagebildes sind.

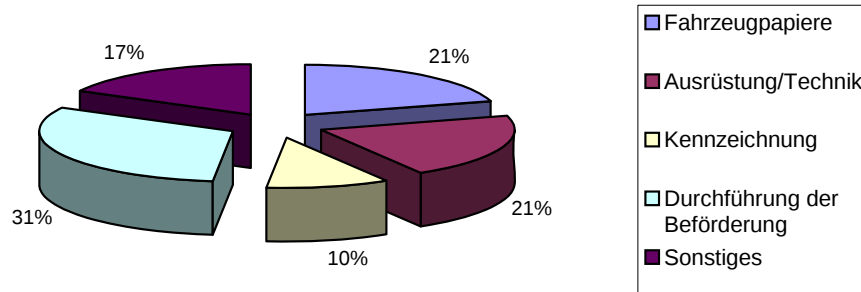
Im Vergleich zum vorhergehenden Jahr wurden 2003 fast doppelt so viele Fahrzeuge durch die Feldjäger kontrolliert (452 Kontrollen in 2003 zu 253 Kontrollen in 2002). Die Zahl der beanstandeten Fahrzeuge ist hingegen von 76 im Jahr 2002 auf 66 im Jahr 2003 zurückgegangen.

Feldjägerkontrollen 2003



Bei den beanstandeten Gefahrgutfahrzeugen verteilen sich die Mängel wie folgendermaßen:

Festgestellte Mängel



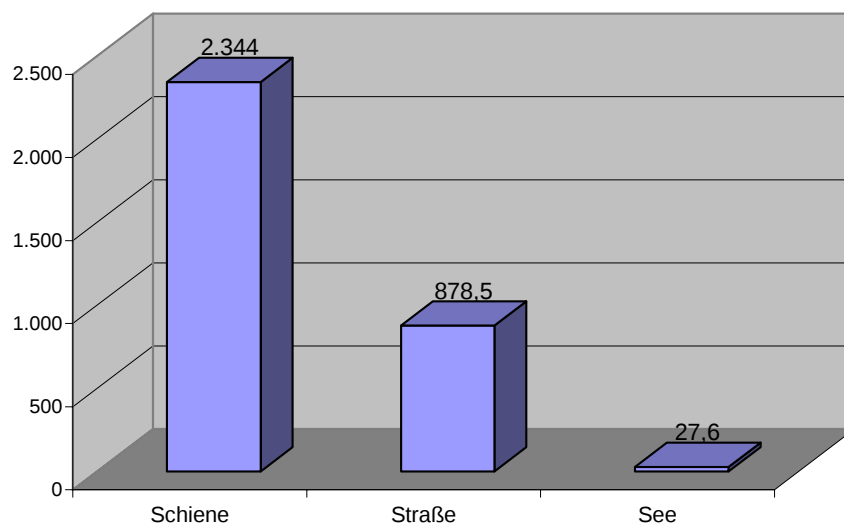
Im Segment „Durchführung der Beförderung“ liegt der Anteil der Verstöße gegen die Vorschriften der Ladungssicherung bei ca. 55 %.

Auch im Jahr 2003 war kein Gefahrgutunfall mit Bundeswehrfahrzeugen im Sinne der Gefahrgutbeauftragtenverordnung zu verzeichnen.

In Deutschland stationierte ausländische Streitkräfte

Britische Streitkräfte:

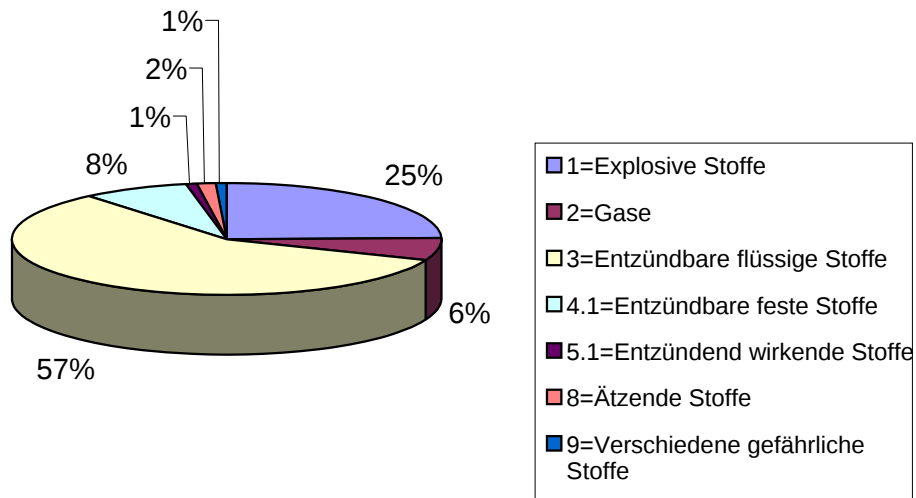
Die britischen Streitkräfte in Deutschland transportierten im Jahre 2003 im deutschen Hoheitsgebiet gefährliche Güter auf der Straße, der Schiene und mit Seeschiffen. Dabei befolgten sie die Bestimmungen der GGVSE/des ADR sowie der Richtlinie der Bundeswehr zur Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn, inklusive der dazu bestehenden Allgemeinen Ausnahmegenehmigungen. Insgesamt wurden 3.250 Tonnen gefährlicher Güter transportiert, wobei der größte Teil auf der Schiene und der kleinste Teil zur See befördert wurde. Die Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger stellt sich wie folgt dar:



Bei den per Schiene beförderten Gefahrgütern handelte es sich fast ausschließlich um Güter der Gefahrgutklasse 1. Den Schwerpunkt der mit Seeschiffen transportierten Güter hingegen bildeten Güter der Gefahrgutklasse 3 und 2. Auf der Straße wurden überwiegend Gefahrgüter der Klassen 1, 4.1 und 2 befördert.

Der weitaus größte Teil der Verkehrsbewegungen im Gefahrguttransport bei den britischen Streitkräften fand 2003 auf der Straße statt. Von insgesamt 3074 durchgeführten Gefahrguttransporten wurden 3021 auf der

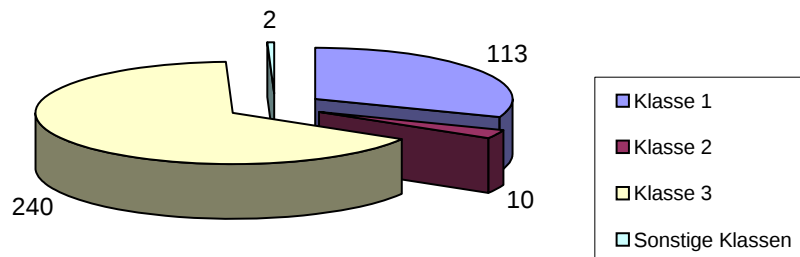
Straße durchgeführt. Dabei ist die Aufteilung des transportierten Gefahrgutes auf der Straße in die einzelnen Gefahrgutklassen wie folgt:



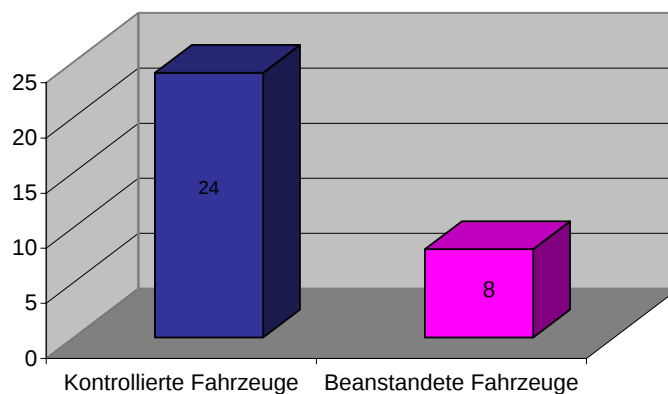
Französische Streitkräfte:

Mit Fahrzeugen der in Deutschland stationierten französischen Streitkräfte wurden im Jahr 2003 überwiegend gefährliche Güter der Klassen 1 und 3 transportiert. Durch die erhebliche Zunahme an Auslandseinsätzen ist der Umfang der in Deutschland beförderten Güter Klasse 3 deutlich gesunken. Die Verteilung, gemessen in Tonnen, stellte sich dabei wie folgt dar:

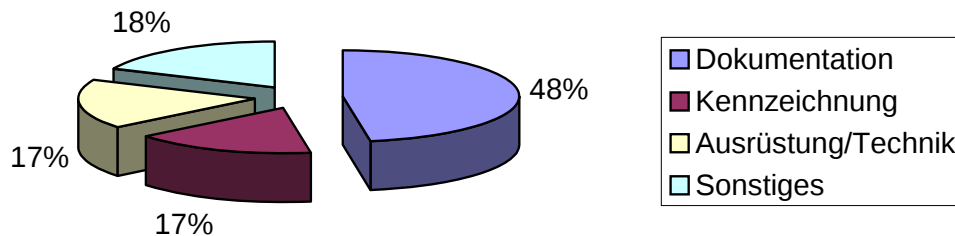
Befördertes Gefahrgut im Jahr 2003 (in Tonnen)



Im Jahre 2003 wurden 20 Gefahrgutkontrollen durchgeführt.



Die Beanstandungsquote lag bei 33 % der kontrollierten Fahrzeuge. Die Tatsache, dass die Quote deutlich niedriger als im Vorjahr ist, ist allerdings nicht sehr aussagekräftig bei einer so kleinen Menge an Fahrzeugen. Jedoch muss darauf hingewiesen werden, dass keine schwerwiegenden Mängel festgestellt wurden. Bei den beanstandeten Gefahrgutfahrzeugen verteilten sich die Mängel wie folgt:



Im Jahr 2003 war kein Gefahrgutunfall mit Fahrzeugen der in Deutschland stationierten französischen Streitkräfte zu verzeichnen.

4.2.5 Staatliche Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsicht

Die Ergebnisse der Gefahrgutkontrollen in den Unternehmen werden in den Jahresberichten der Arbeitsschutzbehörden der Bundesländer dargestellt. Diese und weiterführende Informationen sind u. a. im Internetangebot der Arbeitsschutzbehörden (z. B. über das OSHA-Netzwerk) abrufbar.

Das deutsche Netzwerk (<http://www.osha.de/>) ist Teil des Informationsnetzwerkes der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (<http://europe.osha.eu.int/>). Jeder der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist in dieses Netzwerk eingebunden.

Nähere Einzelheiten sind in der Anlage zu Kapitel 4 aufgeführt.

4.3 Gefahrgutüberwachung in der Europäischen Union

Kontrollen in der Europäische Union

Nach der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES müssen die Mitgliedstaaten der EU einen repräsentativen Anteil der Gefahrguttransporte auf den Straßen der Gemeinschaft nach einheitlichen Mindestanforderungen (Checkliste) unterziehen. Sie berichten jährlich der Europäischen Kommission (KOM).

Die KOM hat dazu bislang nur einen einzigen Gesamtbericht über die Kontrollen der Mitgliedstaaten vorgelegt (Berichtszeitraum 1997/98). Ein Abgleich der Intensität der Kontrollen der Mitgliedstaaten und der festgestellten Verstöße gegen die Gefahrgutvorschriften wird damit erstmals möglich.

Bis auf Griechenland, Irland und Portugal haben alle Mitgliedstaaten einen Bericht vorgelegt. Irland hat die Richtlinie mittlerweile auch rechtsformal in Kraft gesetzt.

Ergebnisse

Deutschland liegt gemeinsam mit Spanien, den Niederlanden und Österreich in der Gruppe mit der relativ höchsten Kontrolldichte. Die Wahrscheinlichkeit, kontrolliert zu werden, beträgt in diesen Ländern 0,2% (20 kontrollierte Fahrzeuge pro 10.000 Fahrten)². Der Anteil der gesetzeswidrigen Transporte variiert von 10% bis 80%.

Die von der KOM als die wesentlichsten genannten Verstöße sind

- Fahrzeug oder Verpackung ungeeignet (4,5%)
- Fahrzeug ist nicht mit Feuerlöschern ausgerüstet (6,2%)

² Die MS waren verpflichtet, in ihrem Bericht den geschätzten Umfang der Gefahrguttransporte in Tonnen oder in Tonnenkilometern anzugeben. Diese Größe wurde bei allen Berechnungen verwendet. Für die MS, von denen diese Information fehlte, wurde 8% aller transportierten Güter zur Schätzung der Gefahrguttransporte angesetzt. (Die Daten zum Gesamtumfang aller transportierten Güter wurden dem von Eurostat herausgegebenen statistischen Taschenbuch „1999 EU Transport in Figures“ entnommen). Darüber hinaus wurde in den Berechnungen von einer durchschnittlichen Fahrtstrecke von 110 Kilometern und einer durchschnittlichen Beladung mit 10 Tonnen Gefahrgut ausgegangen. Anhand dieser Angaben wurde die Anzahl der Fahrten berechnet. Setzt man diese Zahl zur Zahl der in dem jeweiligen Land durchgeführten Kontrollen ins Verhältnis, so erhält man die Häufigkeit der Kontrollen, ausgedrückt als Zahl der Fahrten je kontrolliertem Fahrzeug – Kommissionsdokument (2000) 517 endgültig vom 06. September 2000.

- Kennzeichnung des Fahrzeuges (11,6 %)
- Begleitpapiere (19,6 %)
- Sonstige Verstöße (43,4 %)

Circa 2/3 aller kontrollierten Fahrzeuge in der EU wurden in Deutschland kontrolliert. Der Vergleich mit den Ländern mit einer gleich hohen Kontrolldichte führt zu dem Schluss, dass Deutschland wahrscheinlich über die höchste Verkehrsdichte mit Gefahrgutfahrzeugen in der EU verfügt.

Die Berichtsform nach der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES ist für die Polizei und andere Überwachungsorgane als Grundlage für eine Lagebeurteilung unzureichend. Die Delegationen der ADR-Vollzugstagungen haben deshalb in einem ersten Schritt einen Vorschlag für eine Einteilung von Verstößen im Gefahrgutrecht hinsichtlich der zu treffenden Maßnahmen durch die Vollzugsbehörden im Hinblick auf Anhang II der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES erarbeitet und bei der Kommission eingereicht. In einem weiteren Schritt sollen die Sanktionen harmonisiert werden.

Kontrollen in der EU 1997/1998³

	Anzahl der Kontrollen	Kontrollhäufigkeit	Beanstandungsquote
Deutschland	256.291	0,20%	18%
Spanien	51.937	0,20%	12%
Niederlande	5.787	0,20%	37%
Österreich	11.760	0,20%	83%
Schweden	15.964	0,20%	30%
Frankreich	19.561	0,10%	10%
Luxemburg	489	0,10%	22%
Finnland	3.325	0,10%	50%
Belgien	2.787	0,05%	55%
Vereinigtes Königreich	15.027	0,05%	22%
Dänemark	526	0,03%	28%
Italien	1.797	0,03%	24%
Gesamt	385.251		22%*

* gewogener Mittelwert

4.4 Exemplarische Kontrollfälle

Straße

Mängel bei der Ladungssicherung

Bei einer Kontrolle am 30. Juni 2004 auf der BAB 1 Bremen – Osnabrück wurde ein Sattelkraftfahrzeug mit zwei 20-Fuß-Containern kontrolliert. In diesen Containern wurden jeweils 5 leere Tankcontainer, letztes Ladegut UN 3051 Aluminiumalkyle 4.2 (I) und UN 3052 Aluminiumalkylhalogenide, flüssig 4.2 (I) befördert. Es wurde kein Beförderungspapier vorgelegt, ein 20-Fuß-Container war nicht ordnungsgemäß bezettelt, bei den Tankcontainern war keine ordnungsgemäße Ladungssicherung vorgenommen worden. Die Weiterfahrt wurde bis zur Beseitigung der Mängel untersagt, gegen die Betroffenen wurden Bußgeldverfahren eingeleitet.



³ ohne Griechenland, Irland und Portugal

Eisenbahn

Manipulation der inneren Absperreinrichtung eines Kesselwagens

Das EBA hat am 30.07.2004 im Bahnhof Großkorbetha einen ungereinigten leeren Druckgaskesselwagen mit UN 1005 AMMONIAK, WASSERFREI, 2 kontrolliert. Dabei wurde festgestellt, dass die innere Absperreinrichtung (Bodenventil Bauart Gestra) des Tanks mit einer Schraube blockiert wurde und damit noch geöffnet war (siehe Bild). Die Stellungsanzeige dieses Bodenventils zeigte einen geschlossenen Zustand an. Durch die Manipulation war es möglich, dass Ladegutreste in das Entleerrohr gelangen konnten. Dadurch war der Tank nicht mit der erforderlichen Anzahl an Absperreinrichtungen verschlossen. Das EBA ordnete die Behebung des Mangels durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen an.



Nach den Vorschriften des Unterabschnittes 4.3.2.4.2 RID müssen ungereinigte leere Tanks während der Beförderung ebenso verschlossen und dicht sein wie in gefülltem Zustand.

Verantwortlich für diesen Verstoß war gemäß GGVSE § 9 Absatz 20 Nr. 2 der Übergeber leerer Tanks.

Der festgestellte Verstoß erfüllt den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit gemäß GGVSE § 10 Nr. 24. Da es sich um einen schwerwiegenden Verstoß im Sinne der GGKostV handelte, wurde außerdem ein entsprechender Kostenbescheid erlassen.

4.5 Bewertung

Kapitel 1.8 des ADR/RID bietet die Grundlage, die Standards der behördlichen Gefahrgutkontrollen - statt wie bislang in den 15 EU-Mitgliedsstaaten – nun in den 39 ADR- bzw. 42 RID-Mitgliedsstaaten anzuwenden.

Deutschland

Straße

In Deutschland besteht weiterhin eine sehr unterschiedliche Kontrollintensität. Kontrollzahlen von 64 bis 15.473 Fahrzeugen bei den Ländern sowie 28.217 Fahrzeugen beim BAG pro Jahr belegen, dass in Deutschland keine einheitliche Praxis bezüglich der Kontrollintensität besteht. Bei der Bewertung der Kontrollintensität sind die länderspezifischen Gegebenheiten, unter anderem die Verkehrsbelastung mit Gefahrgutfahrzeugen, zu berücksichtigen.

Aufgrund der bei Fahrzeugen aus Drittstaaten festgestellten höchsten Beanstandungsquote ist dies insbesondere in den Ländern, die an Nicht-EU-Nachbarstaaten grenzen, kritisch.

Verstöße gegen die Ausrüstung (4.118) sowie mangelhafte Ladungssicherheit (4.747) waren 2002 die am häufigsten festgestellten Verstöße.

Die in anderen EU-Mitgliedsstaaten zugelassenen Fahrzeuge wiesen die geringste Beanstandungsquote (insgesamt) auf. Von den kontrollierten 18.768 Fahrzeugen wurden 2.810 (15,0%) beanstandet. Zu 30,3% war dafür mangelhafte Ausrüstung ursächlich.

Es wurden 62.003 deutsche Fahrzeuge kontrolliert. Hiervon wurden 9.554 (15,4%) beanstandet. Zu 32,2% war dafür die mangelhafte Ladungssicherung ursächlich.

Für das Jahr 2002 ist wiederum die besonders hohe Beanstandungsquote bei den Fahrzeugen aus Drittstaaten auffällig. Von den kontrollierten 12.476 Fahrzeugen wurden 2.309 (18,6%) beanstandet. Die mangelhafte Ausrüstung war zu 32,3% und die mangelhafte Ladungssicherung zu 26,5% dafür ursächlich.

Aufgrund der weiterhin hohen Beanstandungsquote beim Schwerpunkt Ladungssicherung ergibt sich die Notwendigkeit, weiterhin Fahrzeuge mit dem Schwerpunkt Ladungssicherung zu kontrollieren.

Angesichts der zunehmenden Verkehrsbelastung sowie einem Mangel an Parkflächen fällt es den Kontrollorganen zunehmend schwerer, geeignete Kontrollplätze zu finden.

Eisenbahn

Eine Verpflichtung zur Durchführung von Gefahrgutkontrollen aufgrund einer europäischen Richtlinie – wie beim Verkehrsträger Straße – besteht bisher nicht. Die Aufgabe ergibt sich jedoch aus den Regelungen des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und dem RID.

Eine Vergleichbarkeit mit dem Datenmaterial nach der GGKontrollIV ist insoweit nur bedingt gegeben. Allerdings ist die Beanstandungsquote im Eisenbahnverkehr mit der des Straßenverkehrs vergleichbar.

Das EBA hat im Jahr 2003 insgesamt 15.271 Kontrollen durchgeführt. Die Summe der Beanstandungen lag bei 1.112 und ergibt damit eine durchschnittliche Beanstandungsquote von 7,3 %. Die Beanstandungsquote ist gegenüber dem Vorjahr stark zurückgegangen.

Unter Sicherheitsaspekten hat sich die Anzahl der festgestellten Mängel mit geringer bis hoher Sicherheitsrelevanz nur unwesentlich verändert, während die Mängel ohne Sicherheitsrelevanz deutlich zurückgegangen sind. Im Bereich der Mängel mit hoher Sicherheitsrelevanz wurden 47 Fälle mit Gefahrgutaustritt im Bereich der untenliegenden Entleerungseinrichtungen festgestellt.

Nach Auffassung des EBA ist der deutliche Rückgang der Beanstandungsquote im wesentlichen auf folgende Gründe zurückzuführen:

- zuverlässigkeits- und mängelorientierte Gefahrgutkontrollen des EBA,
- Erteilung von Kostenbescheiden gemäß GGKostV,
- Beseitigung festgestellter Mängel an weiteren baugleichen Kesselwagen durch die Betreiber sowie
- weitere präventive Maßnahmen im Einzelfall.

Binnenschifffahrt / Seeverkehr

Es liegen derzeit keine Angaben vor.

Europäische Union

In der Europäischen Union besteht eine sehr unterschiedliche Kontrollintensität.

Deutschland verfügt mit insgesamt 191.252 Kontrollen in den Jahren 2001/2002 über die ausgeprägteste Kontrollintensität.

Die Berichtsform nach der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES ist für die Polizei und andere Überwachungsorgane als Grundlage für eine Lagebeurteilung unzureichend:

- Die Angabe der gesetzeswidrigen Transporte ist irreführend. Nach Anhang III der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES wird der EU die Anzahl der festgestellten Verstöße und **nicht** die Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge gemeldet. Wie schon an früherer Stelle bemerkt, ist die Anzahl der festgestellten Verstöße aufgrund von Tatmehrheit höher als die Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge. Eine Beanstandungsquote, gemessen an der Anzahl kontrollierter Fahrzeuge im Verhältnis zu den beanstandeten Fahrzeugen, liegt für die EU nicht vor.
- In der Rubrik „Art der Sanktionen“ wurden die Fälle unter „Verwarnung“ aufgeführt, in denen die Fahrt erst dann fortgesetzt werden durfte, wenn der Mangel vollständig abgestellt war. In Deutschland beschreibt der Begriff „Verwarnung“ eine Form der Ahndung, wobei zwischen gebührenpflichtiger und der gebührenfreien Verwarnung unterschieden wird. Die in dem Bericht der KOM beschriebene Verwarnung beschreibt den in Deutschland üblichen Begriff für eine gefahrenabwehrende Maßnahme (Weiterfahrverbot bis zur Behebung des Mangels).
- Unter Ziffer 9 „Art der Verstöße“ kommt der am häufigsten in Deutschland bemängelte Verstoß der mangelhaften Ladungssicherung überhaupt nicht vor. Dieses ist insofern formell richtig, da im Anhang III der RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES dieser Verstoß nicht aufgeführt ist.
- Die Auflistung der Mängel in dem Berichtsmuster ist zu grob. Es besteht insbesondere keine Unterscheidung zwischen einem nicht bußgeldbewehrten Mangel und einem Verstoß. Insoweit sind nur geringe Rückschlüsse auf die Sicherheit der Gefahrguttransporte möglich.
- Die Anzahl der festgestellten Verstöße ist nicht identisch mit der Anzahl der rechtskräftig abgeschlossenen Bußgeldverfahren. Eine statistische Erfassung der abgeschlossenen Bußgeldverfahren ist in Deutschland aufgrund der dezentralen Bearbeitung in den Ländern, in der Regel auf Kreisebene, derzeit nicht möglich.

5 Präventionsmaßnahmen

5.1 Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften

Insbesondere seit dem schweren Gefahrgutunfall in Herborn (07. Juli 1987) wurden verschiedene Forschungsprojekte durchgeführt und die gesetzlichen Vorschriften den Weiterentwicklungen sowohl im technischen als auch im administrativen Bereich angepasst:

- Einführung eines zusätzlichen Schutzes bei Tankfahrzeugen (z. B. Ausrüstung des Tanks mit Verstärkungselementen wie Trennwände, Schwallwände, innere Verstärkungsringe)
- Forschungsvorhaben THESEUS – Erhöhung der Kippsicherheit von Tankkraftfahrzeugen
- Einführung der Fahrwegbestimmung, auch für besonders brennbare Flüssigkeiten wie Benzin
- Einführung fahrzeugtechnischer Anforderungen für Tankfahrzeuge im Bereich der Bremsen: Retarder, automatischer Bremsnachsteller
- Einführung des Geschwindigkeitsbegrenzers
- Einführung bzw. Verschärfung der Anforderungen für die Schulung und Prüfung der Fahrzeugführer
- Einführung von Gefahrgutbeauftragten
- Einführung einer allgemeinen Schulungsverpflichtung für alle im Unternehmen beim Gefahrguttransport beteiligten beauftragten und sonstigen beteiligten Personen
- Einführung von harmonisierten behördlichen Kontrollen bei Gefahrguttransport auf der Straße, verbunden mit einer bestimmten Kontrolldichte auf der Basis einer international abgestimmten Checkliste
- Einführung einheitlicher Rechtsvorschriften für die Mitgliedsstaaten der EU für den Gefahrguttransport auf der Straße auch im innerstaatlichen Verkehr
- Einführung der Standards der Gefahrgutkontrollen nach Kapitel 1.8 des restrukturierten ADR/RID – statt bisher in den 15 EU-Mitgliedstaaten - nunmehr in den 39 ADR- bzw. 43 RID-Mitgliedstaaten
- Entwicklung von telematikgesteuerten Informationssystemen für die Entgleisungsdetektion und Ladegutüberwachung in Kesselwagen
- Einführung von Energieverzehrelementen (Crashpuffer) und einem Überpufferungsschutz für Kesselwagen
- Verteilung eines Merkblattes an Gefahrgutfahrer als Reaktion auf den terroristischen Anschlag vom 11. September 2001 zur Erhöhung der inneren Sicherheit
- Einführung des Unfallberichtes nach Abschnitt 1.8.5 ADR/RID
- Einführung von Sicherungsvorschriften zur Abwehr äußerer Gefahren bei Gefahrguttransporten nach dem Kapitel 1.10.

Der aktuelle Stand der Rechtsvorschriften ist der Anlage zu Kapitel 5 zu entnehmen.

5.2 Exemplarische Beispiele aus der Praxis

- Im Arbeitskreis „Polizei und Chemie“ des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) findet unter Einbeziehung eines Vertreters des Bundesverbandes Spedition und Logistik e. V. ein regelmäßiger Austausch statt, in dem Probleme beim Gefahrguttransport angesprochen und einer Lösung zugeführt werden.
- Herausgabe einer Leitlinie zum "Training im Gefahrgut-Transport" durch den VCI
- Auf europäischer Ebene findet jährlich die Konferenz „Chemikalien sicher transportieren“ vom Europäischen Verband der Chemischen Industrie (CEFIC) statt, an der sich insbesondere Teilnehmer aus den mittelosteuropäischen Staaten über Sicherheitsstandards informieren. An der Konferenz in Wien nehmen regelmäßig Vertreter der Polizei teil und referieren über die Ergebnisse der Kontrollpraxis.
- Gefahrgutinformationsreihe in Schleswig-Holstein mit den Industrie- und Handelskammern
- Jährliche Fachtagung „Güterkraftverkehrsüberwachung“ beim Bildungsinstitut der Polizei Niedersachsen
- „Ordnungspartnerschaft“ im Regierungsbezirk Köln unter Teilnahme der Bezirksregierung Köln, der Polizei, des BAG, des BGL, der Berufsgenossenschaften und der Arbeitsschutzverwaltung
- Teilnahme der Kontrollbehörden an diversen „Gefahrguttagen“
- Neben den bundesweit stattfindenden Fernfahrer-Stammtischen richtet die Polizei Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz unter Beteiligung des BAG und der Arbeitsschutzbehörden Gefahrgutstammtische aus
- „Gefahrgutforum Rhein-Mosel“ unter Teilnahme der IHK, der Polizei, der Chemischen Industrie, des TÜV, der DEKRA und von Speditionen

6 Empfehlungen und Kontrollhinweise

6.1 Empfehlungen

Fortschreibung des Lagebildes Gefahrgut

Das Projekt Lagebild Gefahrgut stellt einen Meilenstein in der Zusammenarbeit der Überwachungsbehörden dar. Um auch zukünftig zu einer fundierten Aussage über die Sicherheit der Gefahrgutbeförderungen in Deutschland zu gelangen, wird das Lagebild Gefahrgut jährlich fortgeschrieben. Allen betroffenen Überwachungsbehörden wird empfohlen, sich an der Erstellung zu beteiligen. Zukünftig sollten auch Daten der noch nicht erfassten Verkehrsträger Binnenschifffahrt, See- und Luftverkehr einfließen.

Verbesserte Behördenzusammenarbeit

Die bereits jetzt in vielen Bereichen stattfindende Zusammenarbeit zwischen den für die Gefahrgutüberwachung zuständigen Behörden sollte weiter intensiviert werden.

An dem regelmäßigen Erfahrungsaustausch zur GGKontrollIV sollten sich alle betroffenen Ressorts mit den jeweils verantwortlichen Vertretern beteiligen.

Gezielte Kontrollen

Die Bundesrepublik Deutschland steht bei der Kontrollintensität mit an der Spitze in der EU (Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat [RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES Berichtszeitraum 1997/98]). In diesem Zeitraum wurden von den 385.251 kontrollierten Fahrzeugen 256.291 in der Bundesrepublik Deutschland kontrolliert.

Angesichts der prognostizierten und bereits eingetretenen Verkehrszuwächse sowie der gleichzeitig zunehmenden gesellschaftlichen Probleme, die entsprechendes Personal der Polizei binden, ist eine weitere Konzentration der in der Gefahrgutüberwachung eingesetzten Kräfte nötig, um zu einem optimierten Einsatz zu gelangen. Das bedeutet nicht mehr, sondern **gezielte** Kontrollen, um Regelwidrigkeiten festzustellen.

Deliktsschwerpunkt Ladungssicherung

Im Ergebnis der Kontrollen wurden sehr hohe Beanstandungszahlen im Bereich der Ladungssicherung festgestellt. Insgesamt machen Ladungssicherungsmängel im Jahr 2003 22,39% (2002 = 23,82%, 2001 = 24,36%, 2000 = 22,23% und 1999 = 20,94%) der festgestellten Verstöße in der Bundesrepublik Deutschland aus. Diese Feststellungen sind gerade deshalb schwerwiegend, weil mittlerweile bundesweit die Ladungssicherheit zum Kontrollschwerpunkt erhoben wurde und in den Fachpublikationen ständig auf diese Problematik hingewiesen wird. Hier bedarf es weiterer Anstrengungen durch die Wirtschaft. Es wird empfohlen:

- angemessene Berücksichtigung der Ladungssicherung im Bereich der Schulungen aller Beteiligten und
- verbesserte Berücksichtigung der Ladungssicherung im Qualitätsmanagement der Betriebe (Chefsache).

Dialog mit der Wirtschaft/Sicherheitspartnerschaft

Die Wirtschaft ist im Rahmen ihrer Eigenverantwortung weiterhin in die Überlegungen, die Praxis der Gefahrgutbeförderungen noch sicherer zu gestalten, mit einzubeziehen.

Hierfür bieten sich die Sicherheitspartnerschaften mit der Wirtschaft an. Hierdurch könnten weitere Synergieeffekte entstehen. Ziel sollte sein, die Eigenüberwachung der Wirtschaft bei den Kontrollen entsprechend zu berücksichtigen.

Der Deutsche Gefahrgutpreis wird seit 1991 jährlich von der Redaktion des Gefahrgut-Magazins „Gefährliche Ladung“ ausgeschrieben. Er wird verliehen an eine natürliche Person, die auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts, der Gefahrgutbeförderung, des Umschlags, des Umgangs und/oder der Umschließung gefährlicher Güter Außergewöhnliches geleistet und dabei gleichzeitig einen nennenswerten Beitrag zur Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter erbracht hat.

Mit dem „Innovationspreis Gefahr/gut“ prämiiert die Fachzeitschrift „Gefahr/gut“ seit 2003 jährlich ein Unternehmen, das nachweislich ein innovatives Gefahrgutkonzept erfolgreich eingeführt hat, welches zur Erhöhung der Sicherheit beim Gefahrguthandling beiträgt.

Datenerhebung vereinheitlichen

Es wäre im Hinblick auf eine Vergleichbarkeit der Zahlen wünschenswert, wenn alle Kontrollbehörden, auch im Bereich der Arbeits- bzw. Sozialministerien (Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsichtsämter) die Daten gemäß Anlage 5 der GGKontrollIV erheben würden.

Kontrollplätze schaffen

Es wird immer schwerer, auch für die Kontrolle von Gefahrguttransporten geeignete sichere Parkplätze (Kontrollplätze) zu finden. Es wird deshalb empfohlen:

- Schaffen von Kontrollplätzen insbesondere zur Überwachung von Beförderungseinheiten mit Gefahrgut bei der Neuerrichtung sowie beim Ausbau von Straßen,
- Erhalten vorhandener Kontrollplätze,
- Stationäre Beleuchtung von Kontrollplätzen,
- Einrichten automatisierter Beschilderungen für Kontrollstellen oder Aktivieren und Deaktivieren der Kontrollbeschilderung durch die Straßenmeistereien.

Einführung ESP

Eine Präsentation auf der IAA 2004 in Hannover hat deutlich die Wirkungsweise von elektronischen Stabilisierungssystemen aufgezeigt. Diese sollten für Gefahrgutfahrzeuge vorgeschrieben werden.

Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Liberalisierung des Schienenverkehrs hat zu einer starken Zunahme neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und zu einer veränderten Betriebsabwicklung im Güterverkehr geführt. So sind z. B. die Versender von Gefahrgut nicht mehr an ein einziges EVU gebunden. Bedienungsfahrten und Zugbildung orientieren sich verstärkt am aktuellen Bedarf der Versender. Dies erfordert eine flexiblere Fahrplangestaltung und die kurzfristige Verfügbarkeit einer Trasse. Die Nutzung von Rangierbahnhöfen wird zunehmend dem Bedarf angepasst. Auch die Kooperation unter den EVU nimmt deutlich zu. Dies hat zur Folge, dass die Planbarkeit von Kontrollen im Eisenbahnverkehr zunehmend erschwert wird.

Damit die Qualität der Gefahrgutkontrollen verbessert werden kann, ist eine verstärkte Zusammenarbeit der zuständigen Behörden hilfreich. Dies kann z. B. durch gemeinsame Gefahrgutkontrollen oder einen schnellen gegenseitigen Informationsaustausch bei festgestellten Unregelmäßigkeiten erfolgen.

Kontrolle von Ganzzügen

Unter logistischen Aspekten werden zunehmend Ganzzüge gebildet, während der klassische Einzelwagenverkehr immer mehr rückläufig ist. Ganzzüge, die ohne nennenswerte Aufenthalte vom Versender bis zum Empfänger verkehren, können durch das EBA im Bereich der Eisenbahnen des Bundes zum Teil nur eingeschränkt kontrolliert werden.

Zur Vermeidung von Lücken bei den Kontrollen wird deshalb eine verstärkte Zusammenarbeit der zuständigen Kontrollbehörden (Länder und EBA) empfohlen.

6.2 Kontrollhinweise

Einheitliche Kontrolle der Ladungssicherung

Insbesondere im Bereich der Ladungssicherung von Versandstücken auf Straßenfahrzeugen wird eine steigende erhebliche Zahl von Beanstandungen festgestellt. Das von der Polizei Niedersachsen erarbeitete Ladungssicherungs-Handbuch steht allen Kontrollorganen zur Verfügung und ist im Extranet der Polizei eingestellt. Die Anwendung des Handbuches steht im Interesse einer einheitlichen Kontrollpraxis.

Kontrolle von Kleintransportern intensivieren

Fahrzeuge bis 7,5 t zulässige Gesamtmasse im Verteilerverkehr sind weiterhin überproportional an Verkehrsunfällen beteiligt, wie die BAST-Studie „Unfallbeteiligung von Kleintransportern“ vom August 2003 belegt. Diese Fahrzeuge sollten insbesondere mit in die Kontrollen einbezogen werden.

Anpassung der Kontrollintensität bei Bundesländern mit EU-Außengrenze

Insbesondere auf Grund der hohen Beanstandungsquote von Fahrzeugen aus Drittstaaten sollte in den Bundesländern mit Außengrenze zu den Beitrittsstaaten der EU die Kontrollintensität bedarfsorientiert gesteigert werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass ab dem 1. Mai 2004 diese Staaten zu den EU-Mitgliedstaaten gehören.

Eigensicherung beachten

Am 31. März 2004 wurde auf der BAB 5 bei Neuenburg durch zwei Mitarbeiter des BAG ein mit UN 3145 Alkylphenole flüssig, n.a.g., Klasse 8, VG II beladener Sattelzug überprüft. Einige Minuten nach Beginn der Kontrolle war ein Geruch festzustellen. Ein dritter sich dem Fahrzeug nähernder Kontrolleur bemerkte eine aus dem Füllschlauch austretende Flüssigkeit. Da zu diesem Zeitpunkt unklar war, ob es sich bei dieser Flüssigkeit um das geladene Gefahrgut handelte, nahmen drei weitere anwesende Kontrolleure das Fahrzeug in Augenschein und fertigten Fotoaufnahmen. Die Feuerwehr wurde alarmiert. Diese stellte nach ihrem

Eintreffen fest, dass es sich bei der austretenden Flüssigkeit tatsächlich um das geladene Gefahrgut handelte. Insgesamt wurden fünf Kontrolleure mit Phenol kontaminiert, vier von ihnen wurden wegen der erlittenen Verätzungen kurzzeitig zur Beobachtung in ein Krankenhaus eingeliefert. Anzumerken ist insbesondere, dass zwei der betroffenen Kontrolleure zuvor gar nicht am Fahrzeug waren, sie wurden lediglich durch Wind am Kontrollplatz bzw. bei der Heimfahrt durch die Kleidung eines Kollegen kontaminiert.

Vergiftungsgefahren können auch bei eigentlich ungefährlicher Ladung, die aber aus Gründen der Vorrathaltung oder des Pflanzenschutzes begast werden, entstehen. Diese Transporte sind zwar nach den Gefahrgutvorschriften (IMDG-Code/ADR Abschnitt 5.5.2) entsprechend zu kennzeichnen, diese Hinweise fehlen aber oftmals. Des Weiteren sind einige Begasungsmittel nicht durch ihren Geruch identifizierbar.

Zu den begasten Waren zählen neben den bereits erwähnten Lebensmitteln auch Waren aus Übersee wie z. B.: Textilien und Holzprodukte wie Rattanmöbel, Waren, die auf Holzpaletten oder in Holzkisten verpackt oder mit Stauholz fixiert sind.

Container mit verklebten Lüftungsschlitzen bedürfen in jedem Fall einer erhöhten Aufmerksamkeit.

Diese Beispiele dokumentieren den Stellenwert der Eigensicherung und unterstreichen die Forderung, dass nur besonders aus- und fortgebildete Beamte Schwerlast-/Gefahrgutkontrollen durchführen.

Gezielte Kontrollen von Abfalltransporten

Nicht zulässige Zusammenladungen von Abfällen verschiedener Gefahrenklassen werden immer wieder bei Kontrollen festgestellt.

Mängelschwerpunkte Eisenbahn

Das EBA stellt bei seinen Kontrollen immer wieder Undichtigkeiten bzw. Ladegutaustritte im Bereich der Füll- und Entleerungseinrichtungen bei Kesselwagen fest. Unter Sicherheitsaspekten stellen diese Verstöße den wichtigsten Mängelschwerpunkt dar. Dabei wird in der Regel die Weiterbeförderung des Transportes bis zur Beseitigung des Mangels untersagt.

Daneben stellt das EBA bei seinen Gefahrgutkontrollen folgende Mängel am häufigsten fest:

- Fehlende/unrichtige Angaben im Tankschild
- Absperreinrichtungen der Tanks sind nicht gegen ungewolltes Öffnen gesichert (z.B. Handfalle nicht eingelegt)
- Fehlende/falsche Kennzeichnung oder Gefahrzettel an leeren ungereinigten Kesselwagen.

Kontrollen im Schienenverkehr sollen deshalb schwerpunktmäßig auf diese Mängelbereiche ausgerichtet werden.

Kontrollen im Scheitelbereich von Kesselwagen/Tankcontainern

Gefahrgutkontrollen im laufenden Eisenbahnbetrieb unterliegen erschwerten Prüfbedingungen. So sind z. B. umfassende Kontrollen im Scheitelbereich von Kesselwagen oder Tankcontainern nur dann möglich, wenn sich diese in Gleisen ohne elektrische Oberleitung befinden, die Oberleitung abgeschaltet wird oder die Transportobjekte zusätzlich ausrangiert werden.

Damit Störungen des Eisenbahnverkehrs vermieden werden, sollten vor allem die Kontrollen im Scheitelbereich von Kesselwagen und Tankcontainern möglichst vor Beginn der Ortsveränderung in oberleitungsfreien Bereichen erfolgen.

Anlage zu Kapitel 1: Ausgangslage

Straßenverkehr

Die untenstehende Tabelle sowie die zwei folgenden Schaubilder vermitteln einen Überblick über den Anteil der Beförderungen von Gefahrgut an den insgesamt mit **deutschen** Lastkraftfahrzeugen in den Jahren 1998 bis 2003 beförderten Gütern.

Parameter sind dabei die Anzahl der Fahrten, die zurückgelegte Entfernung, die beförderte Gütermenge und die Beförderungsleistung in Tonnenkilometern (tkm).

Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge

Bild 1

Fahrten mit Ladung					davon Fahrten mit Gefahrgut			
	Anzahl	zurückgelegte Entfernung	beförderte Gütermenge	Beförderungsleistung	Anzahl	zurückgelegte Entfernung	beförderte Gütermenge	Beförderungsleistung
	1.000	1.000 km	1.000 t	Mio. tkm	1.000	1.000 km	1.000 t	Mio. tkm
1998	253.497,70	19.861.509,10	2.968.023,40	257.446,50	10.451,53	921.811,89	130.000,42	13.180,00
1999	268.741,00	21.284.159,80	3.181.363,00	278.470,10	10.039,33	881.210,52	124.275,23	12.538,00
2000	257.342,50	21.560.822,60	3.005.103,50	280.699,10	9.045,08	824.414,16	129.235,74	13.328,30
2001	245.609,50	22.109.178,70	2.884.479,40	288.955,20	9.284,27	858.626,37	138.259,45	14.405,37
2002	228.405,80	21.584.609,00	2.720.163,00	285.206,80	8.332,08	774.264,91	126.012,37	12.821,90
2003	229.367,80	21.707.729,30	2.743.858,00	290.917,90	8.689,95	792.455,82	133.744,37	13.508,81

(Durchschnittswerte mit gewichteten Werten) -gerundet-

Zahlenangaben aus: Statistische Mitteilungen Reihe 8 -Kraftverkehr- Dezember 2003, Herausgeber: KRAFTFAHRT-BUNDESAMT und BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR

Bild 2

Anteil der Fahrten mit Gefahrgut an der Anzahl der Fahrten insgesamt in 1000

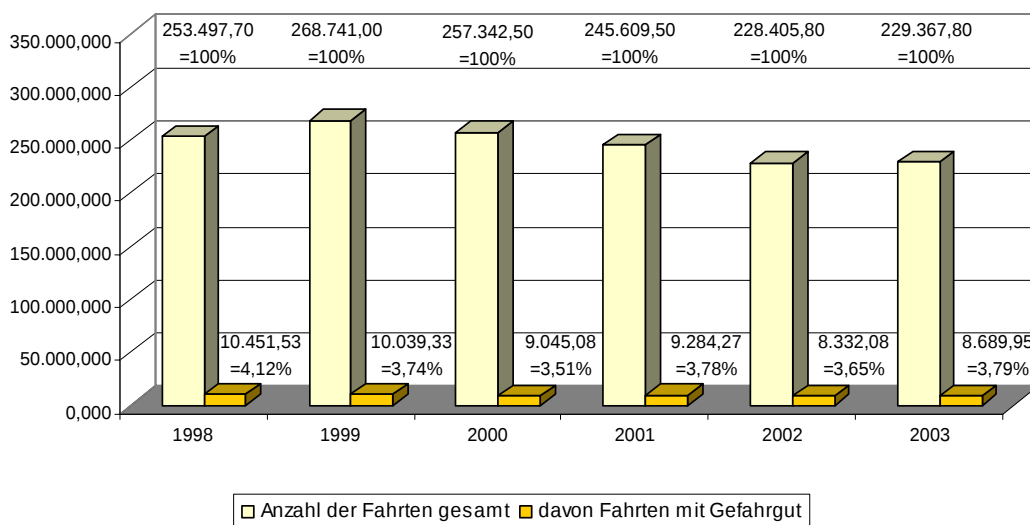
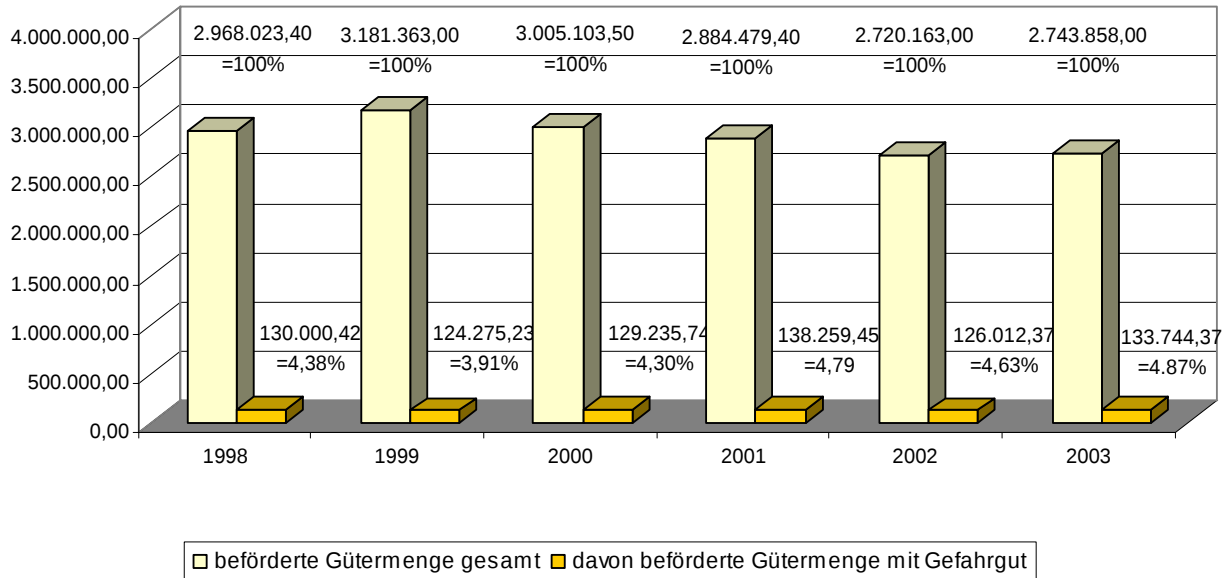


Bild 3

Anteil der beförderten Gütermenge mit Gefahrgut an der beförderten Gütermenge insgesamt in 1.000 t



Eisenbahnverkehr

Verkehrsentwicklung des Eisenbahngüterverkehrs in Deutschland einschließlich Gefahrgutanteil ¹				
Zeitraum	Mio. Tonnen	Mrd. tkm	Gefahrgutanteil ² in Mio. Tonnen	Prozentanteil ²
1997	316,0	72,7	42,7 ³	13,5 ³
1998	305,7	73,6	4	4
1999	287,3	71,4	4	4
2000	294,2	76,0	4	4
2001	288,2	74,3	46,9 ⁵	16,3 ⁵
2002	285,0	72,6	48,1 ⁵	16,9 ⁵
2003	297,0	78,5	4	4

1 Quelle: Statistisches Bundesamt

2 Quelle: Statistisches Bundesamt „Schätzung des Transports gefährlicher Güter im Eisenbahnverkehr, in der Binnenschifffahrt und im Seeverkehr 1997“

3 Statistische Angaben über Transporte gefährlicher Güter werden in Deutschland bislang nur für den Verkehrsträger Straße erhoben. Die Statistiken der anderen Verkehrszweige erfassen keine vergleichbaren Daten. Das Statistische Bundesamt hat daher auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsstistik den Anteil des Gefahrguttransportes nach einem besonderen Schätzverfahren ermittelt.

Der überwiegende Teil vom geschätzten Gefahrgutaukommen basiert auf Angaben der Verkehrsstatistik. Nur ein vergleichsweise geringer Anteil des Ergebnisses wurde überhaupt geschätzt. Bei diesem Verfahren ist eine Schätzung für die Maßeinheit Tonnenkilometer (tkm) nicht möglich. Die letzte Ermittlung erfolgte 1997.

Der für das Jahr 1997 ermittelte Gefahrgutanteil von insgesamt 13,5% am Gesamttransport wird aufgrund der fehlenden Angaben für die Folgejahre zu Vergleichszwecken dargestellt.

4 Für diese Jahre liegen keine Zahlen vor.

5 Quelle: Forschungsprojekt des Statistischen Bundesamtes im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 31. Mai 2004. „Schätzung der Gefahrguttransporte der Eisenbahn, der Binnen- und der Seeschifffahrt für zwei aktuelle Jahre sowie Untersuchung der Einbeziehung des Straßengüterverkehrs in das Schätzverfahren“

Schiffsverkehr

Zusammenstellung der in schleswig-holsteinischen Häfen im Jahr 2003 umgeschlagenen gefährlichen Güter in Tonnen (verpackte gefährliche Güter)

Jahr	Klasse 1.1	Klasse 1.2	Klasse 1.3	Klasse 1.4	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 4.1	Klasse 4.2
2000	2316,6	8,4	17,4	3025,8	24988,8	122990,2	9085,3	5522,3
2001	5158,1	23,3	58,9	2748,4	26929,6	136150,4	20436,5	3188,7
2002	5463,3	10,5	56,0	2496,4	24318,4	147945,6	42828,7	7444,8
2003	7378,1	43,5	104,7	4242,1	27747,8	144271,4	36968,9	3381,6

Entwicklung in Prozent im Vergleich zum Jahr 2002

35,0%	314,3%	87,0%	69,9%	14,1%	-2,5%	-13,7%	-54,6%
-------	--------	-------	-------	-------	-------	--------	--------

Jahr	Klasse 4.3	Klasse 5.1	Klasse 5.2	Klasse 6.1	Klasse 6.2	Klasse 7	Klasse 8	Klasse 9
2000	4379,5	33047,8	2907,9	47799,8	0,0	380,5	121972,5	92939,2
2001	6849,4	26801,1	2801,8	51798,8	0,0	258,5	135691,2	93232,3
2002	6007,3	28798,1	2554,9	42536,3	0,1	396,7	127929,8	86195,7
2003	4510,1	28103,0	5593,8	41140,7	0,0	654,7	123404,2	93649,3

Entwicklung in Prozent im Vergleich zum Jahr 2002

-24,9%	-2,4%	118,9%	-3,3%	-100,0%	65,0%	-3,5%	8,6%
--------	-------	--------	-------	---------	-------	-------	------

Anlage zu Kapitel 2: Unfälle mit gefährlichen Gütern (in Deutschland)

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Gefahrguttransporten 1999 bis 2003

- Bild 1 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2000 bis 2003 (nach Fahrzeugart)
- Bild 2 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2003 (nach Gefahrgutklassen)
- Bild 3 Prozentanteile der Gefahrgüter der beteiligten Kraftfahrzeugführer bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden 2003
- Bild 4 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)
- Bild 5 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden jeweils mit Freisetzung von Gefahrgut 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)
- Bild 6 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)
- Bild 7 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Freisetzung von Gefahrgut 2001 bis 2003 nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)
- Bild 8 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)
- Bild 9 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden und Freisetzung von Gefahrgut 2001 bis 2003 nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)
- Bild 10 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Bundesländern)
- Bild 11 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Unfallursachen)
- Bild 12 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2003 (nach Unfallursachen)
- Bild 13 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart)
- Bild 14 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Unfallursachen)
- Bild 15 Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Unfallursachen)

Bild 1

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2000 bis 2003
(nach Fahrzeugart)**

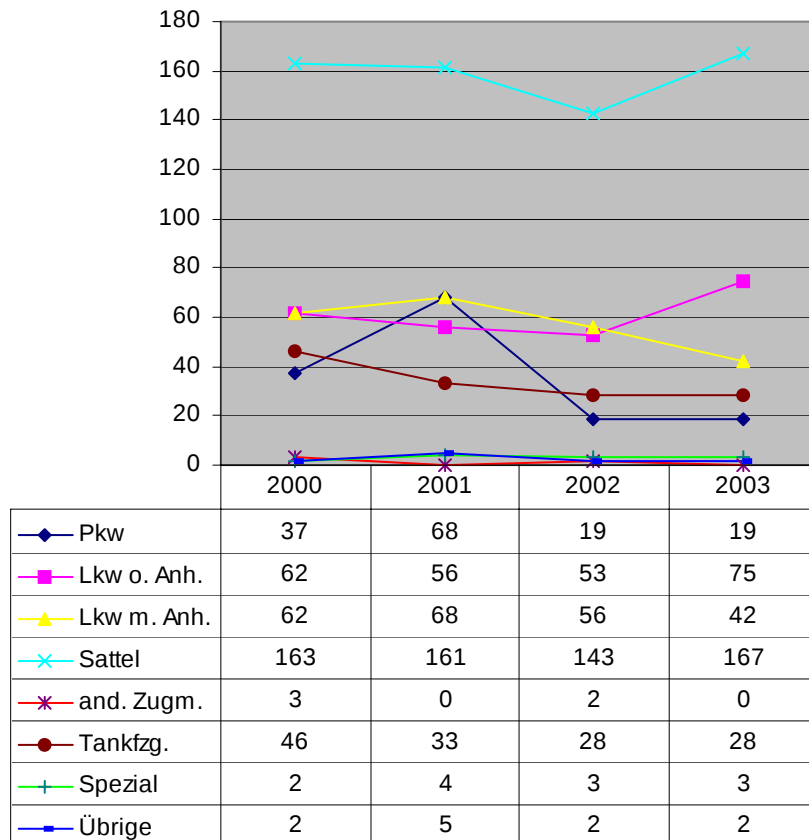


Bild 2

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2003
(nach Gefahrgutklassen)**

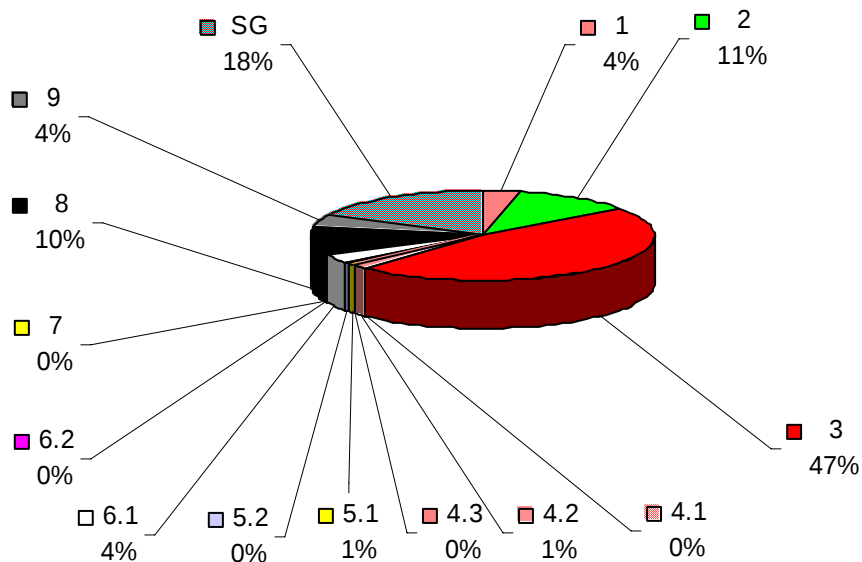


Bild 3

Prozentanteile der Gefahrgüter der beteiligten Kraftfahrzeugführer bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden und schwerwiegendem Sachschaden 2003

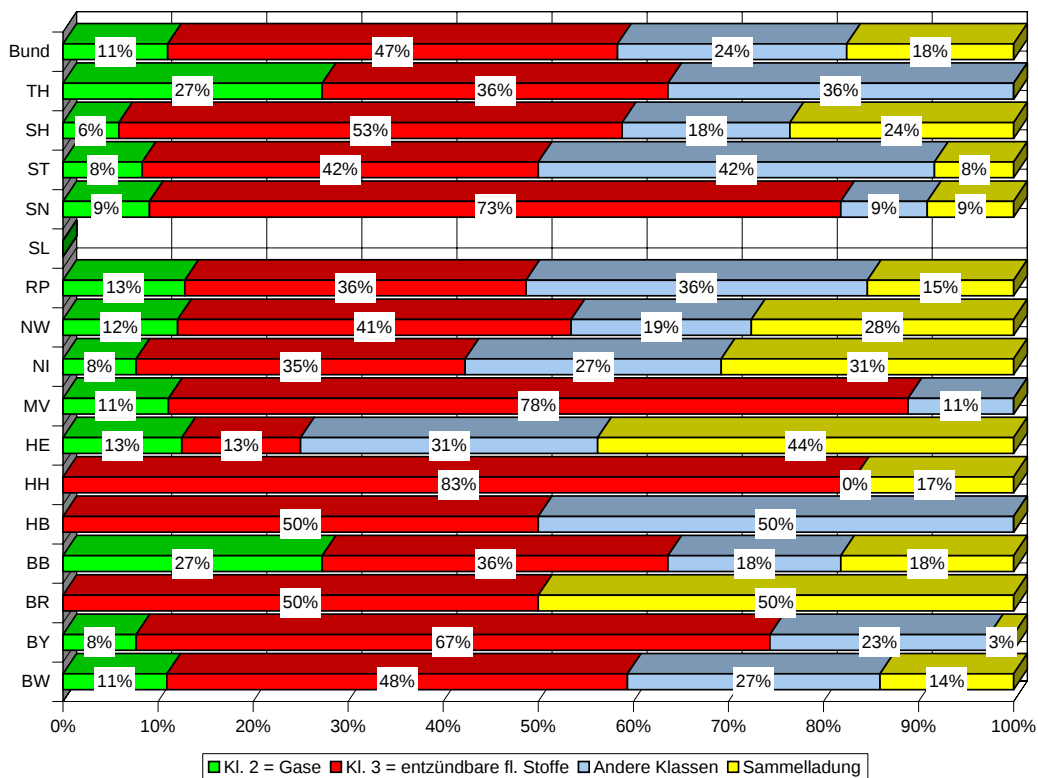


Bild 4

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden
2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)**

Klasse	Pkw			Lkw o.Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1	1	2	2	1	2	4	2	1	1	2	5	5				1								7	10	12	
2	1	2		6	4	8	2	1	7	19	20	19				2	3	3						30	28	37	
3	4	2		30	33	38	40	31	24	92	65	77				29	19	19	1	1			1	1	196	160	159
4.1				2	1		1				3														3	4	0
4.2			1					2		4	2	4													4	4	5
4.3											1														0	1	0
5.1					1			1		3	2	2					1	1							3	4	3
5.2								1				1													0	1	1
6.1						3	2	1		2	4	7		1			1	1		1	1				4	7	12
6.2	1																								1	0	0
7																									0	0	0
8				4		7	4	7	4	11	21	21				1	1	1	2	1					22	30	33
9	1	1	2		2	1	4		1	9	5	10		1			1	1							14	10	15
SG	60	12	14	13	10	14	13	11	5	19	15	21					2	2	1		2	5	1	1	111	51	59
Gesamt	68	19	19	56	53	75	68	56	42	161	143	167	0	2	0	33	28	28	4	3	3	5	2	2	395	310	336

Bild 5

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden
jeweils mit Freisetzung von Gefahrgut
2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)**

Klasse	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1					1	1				1	1														1	2	1
2	1								1	1	1						1								2	2	1
3	1			3	4	3	9	7	5	11	10	10				3		2							27	21	20
4.1											1														0	1	0
4.2			1																						0	0	1
4.3											1														0	1	0
5.1					1			1			1														0	3	0
5.2								1																	0	1	0
6.1												2						1			1				0	0	4
6.2																									0	0	0
7																									0	0	0
8						2	1	2	2	2	2	4													3	4	8
9	1									2	1	3		1											3	2	3
SG	2			1	1	1	2	1		1	3	4										1			6	6	5
Gesamt	5	0	1	4	7	7	12	12	8	18	21	23	0	1	0	3	1	3	0	0	1	0	1	0	42	43	43

Bild 6

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei
Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)**

Klasse	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1	1	2	2	1		3	2	1	1	1	4	3												5	7	9	
2	1	1		3	4	6	2	1	5	11	17	11				2	1	2						19	24	24	
3	3	2		19	24	29	21	23	17	66	41	51				18	19	16		1		1	1	127	111	114	
4.1				1			1				1													2	1		
4.2			1					2		3	1	1												3	3	2	
4.3											1														1		
5.1					1					2	2	1						1						2	3	2	
5.2								1				1													1	1	
6.1						3	1	1		1	3	6						1		1	1			2	5	11	
6.2	1																							1			
7																											
8				4		4	3	5	1	5	10	14					1	1		1				12	17	20	
9	1	1	2		2		3		1	6	2	9		1			1	1						10	7	13	
SG	34	8	11	11	8	10	10	7	3	13	12	13					1		2	4		1	73	36	40		
Gesamt	41	14	16	39	39	55	43	41	28	108	94	110	0	1	0	20	23	22	1	3	3	4	1	2	256	216	236

Bild 7

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei
Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden
und Freisetzung von Gefahrgut
2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)**

Klasse	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1						1																					1
2	1								1	1	1							1							2	2	1
3				2	2	2	4	5	3	9	8	7				1		2							16	15	14
4.1											1																1
4.2			1																								1
4.3											1																1
5.1					1						1																2
5.2								1																			1
6.1												2						1			1						4
6.2																											
7																											
8						1		2	1	2		2													2	2	4
9	1									2		3		1											3	1	3
SG	2			1	1	1	2	1		1	2	3													6	4	4
Gesamt	4	0	1	3	4	5	6	9	5	15	14	17	0	1	0	1	1	3	0	0	1	0	0	0	29	29	32

Bild 8

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)**

Klasse	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1					2	1				1	1	2				1									2	3	3
2		1		3		2			2	8	3	8						1							11	4	13
3	1			11	9	9	19	8	7	26	24	26				11	8	3	1						69	49	45
4.1				1	1						2														1	3	
4.2										1	1	3													1	1	3
4.3																											
5.1								1		1		1													1	1	1
5.2																											
6.1							1			1	1	1		1											2	2	1
6.2																											
7																											
8						3	1	2	3	6	11	7				1			2						10	13	13
9						1	1			3	3	1													4	3	2
SG	26	4	3	2	2	4	3	4	2	6	3	8					1	2				1	1		38	15	19
Gesamt	27	5	3	17	14	20	25	15	14	53	49	57	0	1	0	13	9	6	3	0	0	1	1	0	139	94	100

Bild 9

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden
und Freisetzung von Gefahrgut
2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Gefahrgutklassen)**

Klasse	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1					1					1	1														1	2	
2																											
3	1			1	2	1	5	2	2	2	2	3				2									11	6	6
4.1																											
4.2																											
4.3																											
5.1								1																		1	
5.2																											
6.1																											
6.2																											
7																											
8						1	1		1		2	2													1	2	4
9											1															1	
SG											1	1										1				2	1
Gesamt	1	0	0	1	3	2	6	3	3	3	7	6	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	13	14	11

Bild 10

Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Bundesländern)

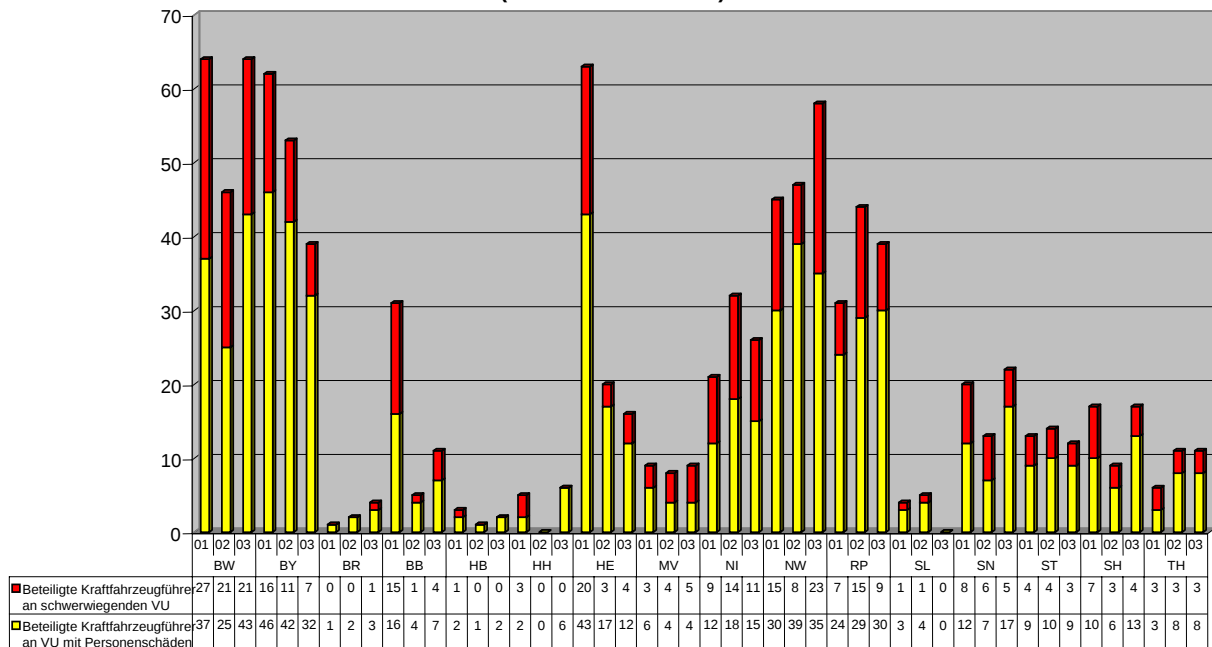


Bild 11

Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003 (nach Fahrzeugart und Unfallursachen)

	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
beteiligte Fahrzeugführer	68	19	19	56	53	75	68	56	42	161	143	167	0	2	0	33	32	28	4	3	3	5	2	2	395	310	336
GG-Fzge als Hauptverursacher	27	12	13	35	25	36	32	29	25	79	69	85	0	1	0	17	11	10	3	0	3	1	1	0	194	148	172
Fehlverhalten Fahrzeugführer	31	15	14	42	33	42	44	36	31	103	101	109	0	2	0	20	15	13	4	0	3	2	1	0	246	203	212
Verkehrstüchtigkeit allgemein	1	0	1	0	1	3	4	2	4	7	11	9	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	13	15	19
Verkehrstüchtigkeit Alkohol	1	1	1	0	3	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	3	5	5
Geschwindigkeit	5	6	5	10	8	5	17	12	11	29	37	39	0	1	0	6	0	2	1	0	1	0	0	0	68	64	63
Abstand	1	1	1	2	6	5	7	5	6	5	14	15	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	16	28	27
Andere	21	7	6	27	15	29	15	17	9	52	39	44	0	0	0	11	12	8	2	0	2	2	1	0	130	91	98
technische Mängel	0	1	1	1	0	1	1	2	1	1	1	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	7
Straßenverhältnisse	3	1	2	3	3	2	1	3	6	7	3	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	16	10	17
Witterungseinflüsse	2	0	0	2	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0

Bild 12

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2003
(nach Unfallursachen)**

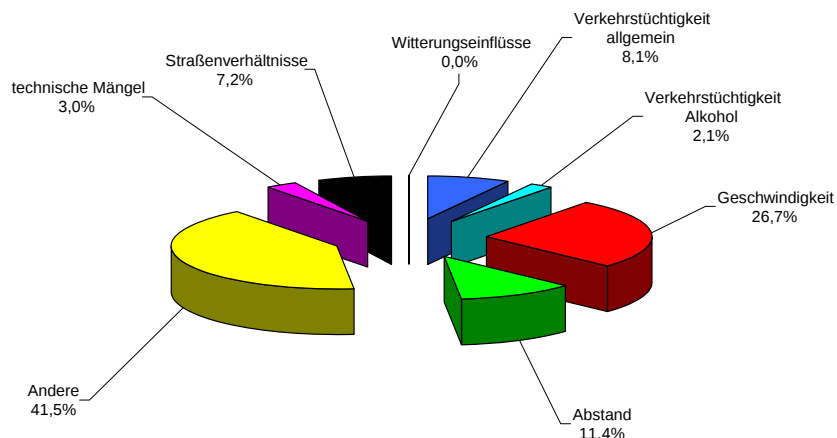


Bild 13

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden und Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart)**

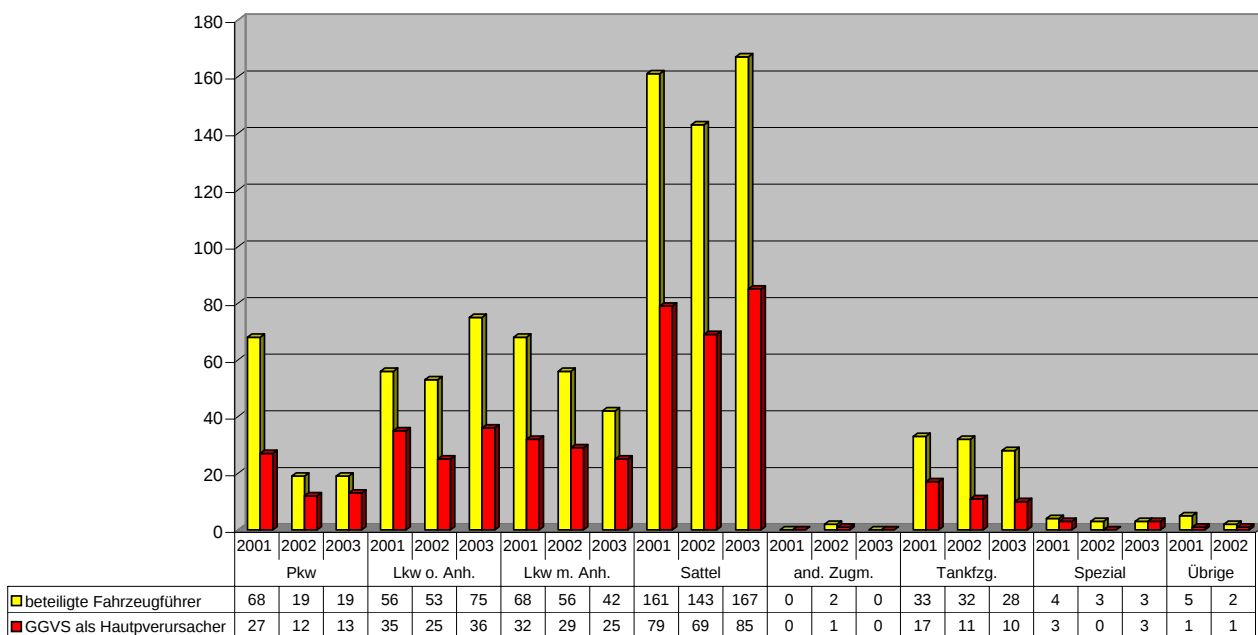


Bild 14

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Unfallursachen)**

	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
beteiligte Fahrzeugführer	41	14	16	39	39	55	43	41	28	108	94	110	0	1	0	20	23	22	1	3	3	4	1	2	256	216	236
GG-Fzge als Hauptverursacher	10	10	12	24	18	26	17	22	17	51	45	58	0	1	0	10	8	6	1	0	3	0	0	0	113	104	122
Fehlverhalten Fahrzeugführer	11	13	13	30	23	29	24	28	25	68	68	78	0	2	0	11	10	8	1	0	3	0	0	0	145	144	156
Verkehrstüchtigkeit allgemein	1	0	1	0	1	1	2	1	3	5	7	7	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	8	9	14
darunter Alkohol	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2	4
Geschwindigkeit	1	5	4	6	5	3	8	11	7	19	23	27	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	34	45	43
Abstand	1	1	1	2	5	5	6	5	5	5	10	12	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	15	23	23
Andere	6	6	6	20	11	20	7	11	9	35	28	31	0	0	0	8	9	4	1	0	2	0	0	0	77	65	72
technische Mängel	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2
Straßenverhältnisse	2	0	1	1	3	2	0	2	3	4	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	7	8
Witterungseinflüsse	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0

Bild 15

**Beteiligte Kraftfahrzeugführer von Gefahrguttransporten bei Straßenverkehrsunfällen mit schwerwiegendem Sachschaden 2001 bis 2003
(nach Fahrzeugart und Unfallursachen)**

	Pkw			Lkw o. Anh.			Lkw m. Anh.			Sattel			and. Zugm.			Tankfzg.			Spezial			Übrige			Gesamt		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
beteiligte Fahrzeugführer	27	5	3	17	14	20	25	15	14	53	49	57	0	1	0	13	9	6	3	0	0	1	1	0	139	94	100
GG-Fzge als Hauptverursacher	17	2	1	11	7	10	15	7	8	28	24	27	0	0	0	7	3	4	2	0	0	1	1	0	81	44	50
Fehlverhalten Fahrzeugführer	20	2	1	12	10	13	20	8	6	35	33	31	0	0	0	9	5	5	3	0	0	2	1	0	101	59	56
Verkehrstüchtigkeit allgemein	0	0	0	0	0	2	2	1	1	2	4	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5	6	5
Verkehrstüchtigkeit Alkohol	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1
Geschwindigkeit	4	1	1	4	3	2	9	1	4	10	14	12	0	0	0	6	0	1	1	0	0	0	0	0	34	19	20
Abstand	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	4
Andere	15	1	0	7	4	9	8	6	0	17	11	13	0	0	0	3	3	4	1	0	0	2	1	0	53	26	26
technische Mängel	0	0	0	0	0	1	0	2	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	5
Straßenverhältnisse	1	1	1	2	0	0	1	1	3	3	1	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	9
Witterungseinflüsse	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0

Anlage zu Kapitel 3: Organisation der Gefahrgutüberwachung

Zusammenarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr und des Eisenbahn-Bundesamtes mit Behörden und der Wirtschaft

Zusammenarbeit des BAG mit Behörden

Baden-Württemberg

- derzeit keine Zusammenarbeit

Bayern

- Teilnahme am Arbeitskreis "Transport gefährlicher Güter" der Gewerbeaufsichtsämter
- Teilnahme am Seminar „Beförderung gefährlicher Güter“ im Rahmen des Fortbildungsprogramms des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
- Teilnahme am jährlichen Arbeitstreffen der Gefahrgutüberwachungsgruppen der Bayerischen Polizei

Berlin

- derzeit keine Zusammenarbeit

Brandenburg

- Regelmäßige Grenzkontrollen mit dem Amt für Arbeitsschutz, Cottbus
- Teilnahme an deutsch-polnischen Gefahrguttagen in der deutsch-polnischen Grenzregion (Teilnehmer: Behörden, Transportunternehmer und Verlader aus der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland)
- Teilnahme am Arbeitskreis „Grenzüberschreitender Verkehr“ des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

Bremen

- derzeit keine Zusammenarbeit

Hamburg

- Bei Schwerpunktkontrolle wird das BAG von der WSP vorab unterrichtet und dadurch die Teilnahme an den Kontrollen ermöglicht

Hessen

- Zusammenarbeit mit den Polizeipräsidien Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen, Südosthessen und Südhessen, den Regionalen Verkehrsdiensten und den Autobahnpolizeistationen
- Zusammenarbeit mit dem TÜV Hessen/Thüringen
- Zusammenarbeit mit den Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel bei Gefahrgut- und Abfallkontrollen

Mecklenburg-Vorpommern

- Teilnahme am Gefahrgutstammtisch Rostock (Teilnehmer: Behörden, Transportunternehmen, Verlader und Universität)
- regelmäßige gemeinsame Kontrollen im Hafen Wismar

Niedersachsen

- Teilnahme an Großkontrollen an der deutsch-niederländischen Grenze mit Polizei (Niederlande/Deutschland), Zoll (Niederlande/Deutschland), Inspectie Verkeer en Waterstaat (Niederlande), Gewerbeaufsicht, unteren Verkehrsbehörden und Veterinärämtern, BGS sowie an den regionalen Gruppenkontrollen
- Mitgliedschaft im Arbeitskreis „Gefahrgut“ des Landes Niedersachsen (weitere Teilnehmer: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit; Polizei mit ihren Regionalgruppen, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Gewerbeaufsicht, EBA, BGS)
- Kontakte zum Bildungsinstitut der Polizei Niedersachsen, Wennigsen

- Teilnahme an den internationalen Fachtagungen „Güterkraftverkehrsüberwachung“ am Bildungsinstitut der Polizei Niedersachsen

Nordrhein-Westfalen

- Teilnahme an Sonderkontrollen an der deutsch-belgischen Grenze mit Gendarmerie Battice und Gendarmerie Eupen
- Teilnahme an der Ordnungspartnerschaft „Sicherheit im LKW-Verkehr“ bei der Autobahnpolizei Köln (weitere Teilnehmer: Staatliches Amt für Arbeitssicherheit Köln, Bezirksregierung Köln, TÜV Rheinland, Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, DEKRA, BGL, SVG-Nordrhein)
- Unterstützung des Feldjägerdienstkommandos Münster, Lützow Kaserne, Münster bei der Gefahrgutweiterbildung von Feldjägern sowie Durchführung gemeinsamer Straßenkontrollen
- Unterstützung des Feldjägerbataillon 252, Hilden, bei der Gefahrgutausbildung von Feldjägern in Theorie und Praxis durch Teilnahme an BAG-Straßenkontrollen
- gemeinsame Kontrollen mit dem Bundesgrenzschutzamt Kleve, Bundesgrenzschutzinspektion Elten und Goch im deutsch-niederländischen Grenzraum
- regelmäßige ADR-Schulungen mit dem BGS Rheinland

Rheinland-Pfalz

- Polizei (Verkehrsdirektion Koblenz, Fernfahrerstammtisch mit breitem Themenfeld; weitere Teilnehmer: DEKRA, TÜV Rheinland, Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland)
- Polizei (gemeinsame Teilnahme am Fernfahrerstammtisch in Ramstein)
- regelmäßige Kontrollen an der deutsch-französischen Grenze mit Direction regionale de l'équipement Alsace

Saarland

- Regelmäßige Kontrollen an der deutsch-französischen Grenze mit Direction regionale de l'équipement Lorraine
- Polizei (Polizeiinspektion Saarbrücken, regelmäßige Teilnahme an Dienstbesprechungen)
- Regelmäßige Kontrollen mit dem BGS Saarbrücken

Sachsen

- Zusammenarbeit mit dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, dem Sächsischen Staatsministerium des Innern, den Gewerbeaufsichtsämtern und der Landes-Polizeischule Sachsen
- Gemeinsame Kontrollen mit der Polizei in allen Regierungsbezirken
- Kontrollen mit den gemeinsamen Kontrollgruppen Polizei/BGS an den EU-Außengrenzen zur Tschechischen Republik und der Republik Polen
- Schulungsveranstaltungen bei der Zoll-Lehranstalt Leipzig
- Regelmäßige Kontrollen an der deutsch-polnischen Grenze mit der Inspekcja Transportu Drogowego (ITD)

Sachsen-Anhalt

- Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Bau und Verkehr sowie dem Ministerium des Innern zu Grundsatzfragen der Gefahrgutbeförderung
- Abstimmungsbesprechungen zu operativen Fragen/Schwerpunkten und gemeinsamen Schwerpunktkontrollen mit der Polizei und der Gewerbeaufsicht
- Referententätigkeit im Rahmen der Fortbildung der Polizeikräfte sowie Kontakte zur Fachhochschule der Polizei
- Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Arbeitsschutz sowie mit dem Landesverwaltungsamt Halle
- Operative Zusammenarbeit mit der Zentralen Bußgeldstelle des Landes Sachsen-Anhalt in Einzelfragen
- Mitwirkung an der Gestaltung des jährlich erscheinenden „Gefahrgutratgebers Sachsen-Anhalt“

Schleswig-Holstein

- Mitgliedschaft im Arbeitskreis „Gefahrgutrecht“ (Innenministerium, Polizei)
- Gemeinsame Dienstbesprechungen mit der Polizei und gelegentliche Teilnahme an deren Schulung
- Gemeinsame Schwerpunktkontrollen mit Polizei und Bundeswehr

Thüringen

- Zusammenarbeit mit dem Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr, dem Thüringer Innenministerium und dem Thüringer Ministerium für Landwirtschaft, Naturschutz und Umwelt zu Grundsatzfragen der Gefahrgutbeförderung
- Teilnahme an Dienstbesprechungen der oben genannten Ministerien in ausgewählten Fällen
- Vorbereitung und Durchführung von Schwerpunktkontrollen mit der Thüringer Polizei
- Referententätigkeit im Rahmen der Fortbildung der Polizeikräfte
- Zusammenarbeit mit dem Thüringer Landesverwaltungsamt Weimar als Gefahrgut-Bußgeldbehörde
- Mitwirkung an der Gestaltung der im 2-jährlichen Rhythmus erscheinenden Informationsbroschüre „Gefahrgutbeförderung in Thüringen“

Zusammenarbeit des BAG mit der Wirtschaft

Bayern

- Teilnahme am Diskussions-Forum „Transport gefährlicher Güter“ unter Federführung der GSB-Gesellschaft zur Entsorgung von Sondermüll in Bayern mbH; weitere Teilnehmer: Transportunternehmen, Verloader (z. B. BMW, Bayernwerk), TÜV, Gewerbeaufsichtsamt, Gefahrguttrupps der Polizei

Baden-Württemberg

- Teilnahme am Stuttgarter Gefahrguttag (Diskussionsforum der IHK Stuttgart)

Berlin

- derzeit keine Zusammenarbeit

Brandenburg

- Teilnahme am Ostbrandenburgischen Gefahrgutstammtisch in Frankfurt/Oder (Veranstalter IHK Frankfurt/Oder; Teilnehmer: Behörden Transportunternehmer, Verloader und Schulungsveranstalter)

Bremen

- derzeit keine Zusammenarbeit

Hamburg

- derzeit keine Zusammenarbeit

Hessen

- Teilnahme am Verkehrsstammtisch des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.

Mecklenburg-Vorpommern

- Teilnahme am Gefahrgutstammtisch Rostock (Teilnehmer: Behörden, Transportunternehmen, Verloader und Universität)

Niedersachsen

- Teilnahme an den „Trucker Safety Days“ in Stade

Nordrhein-Westfalen

- Teilnahme am Gefahrgutkreis Köln

Rheinland-Pfalz

- Forum Gefahrgut Rhein-Mosel bei der IHK Koblenz

Saarland

- derzeit keine Zusammenarbeit

Sachsen

- Teilnahme an folgenden Gefahrgutstammtischen:
IHK Dresden, IHK Leipzig
- Zusammenarbeit mit TÜV Sachsen und DEKRA, Wissenschaftliche Gesellschaft für Gefahrguttransport e. V., Teilnahme am „Leipziger Gefahrguttag“

Sachsen-Anhalt

- Teilnahme an den „Magdeburger Gefahrguttagen“ (alljährlich) und Veranstaltungen der IHK Magdeburg sowie IHK Halle-Dessau
- Besprechungen und Auftritte beim Gewerbeverband (LVSA e. V.)
- Zusammenarbeit mit DEKRA, TÜV, ADAC sowie Schulungseinrichtungen
- Teilnahme an Gefahrgutstammtischen bei verschiedenen Unternehmen (z. B. Bildungsakademie Leuna)

Schleswig-Holstein

- derzeit keine Zusammenarbeit

Thüringen

- Teilnahme am „Thüringer Gefahrgutforum“ (Teilnehmer: Thüringer Ministerien, Landesverwaltungsamt, LTV e. V., EBA, BAG etc.) und Thüringer Gefahrgut-Stammtisch
- Besprechungen und Auftritte beim Gewerbeverband (LTV e. V.)
- Teilnahme an Veranstaltungen der IHK Erfurt, IHK Gera und IHK Suhl
- Zusammenarbeit mit DEKRA, TÜV, ADAC sowie Schulungseinrichtungen

Zusammenarbeit des EBA mit Behörden

Allgemein

- Regelmäßiger Erfahrungsaustausch Gefahrgut mit der BAM

Bayern

- Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Gesundheit, Ernährung und Verbraucherschutz sowie den örtlichen Gewerbeaufsichtsämtern im Bereich der Gefahrgutkontrollen
- Zusammenarbeit mit dem BGS Nürnberg sowie dem BGS-Aus- und Fortbildungszentrum Oerlenbach

Baden-Württemberg

- Zusammenarbeit und Hospitation mit dem BGS
- Zusammenarbeit mit Zoll im Umschlagbahnhof Weil/Rhein

Brandenburg

- Beratungsmodell (gemeinsam koordinierte und abgestimmte Gefahrgutkontrollen in einem Großbetrieb)
- Einzelfallbezogene Zusammenarbeit des EBA mit den Arbeitsschutzbehörden

Hamburg

- Gemeinsame Container-/Ladungssicherungskontrollen mit dem BGS und dem Zoll in Hamburg
- Gegenseitige Hospitation mit der Wasserschutzpolizei Hamburg und dem BGS

Hessen

- Verwaltungsabkommen mit den Städten Frankfurt am Main, Wiesbaden und Offenbach am Main, Darmstadt und dem Landkreis Groß-Gerau zur Durchführung von fahrzeug- und tanktechnischen Prüfungen

Nordrhein-Westfalen

- Beratungsmodell (zwischen den Kontrollbehörden gemeinsam abgestimmte Gefahrgutkontrollen in bestimmten Betrieben)
- Zusammenarbeit mit dem BGS sowie der Bundesgrenzschutzschule Heimerzheim/Linnich
- Ausbildung von Referendaren aus Länderbehörden
- Einzelfallbezogene Zusammenarbeit des EBA mit den Arbeitsschutzbehörden

Niedersachsen

- Mitglied der landesweiten „Arbeitsgemeinschaft Gefahrgut“ der Polizei Niedersachsen
- Zusammenarbeit mit dem BGS, der Gewerbeaufsicht und der Hafenpolizei Bremerhaven

Rheinland-Pfalz

- Verwaltungsabkommen zur Überwachung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in den Betrieben des Landes Rheinland-Pfalz

Sachsen

- Beratungsmodell (zwischen den Kontrollbehörden gemeinsam abgestimmte Gefahrgutkontrollen in zwei Betrieben)
- Einzelfallbezogene Zusammenarbeit des EBA mit den Arbeitsschutzbehörden

Sachsen-Anhalt

- Jährlich drei bis vier abgestimmte gemeinsame Gefahrgutkontrollen von EBA und Gewerbeaufsicht an Kontrollschwerpunkten

Schleswig-Holstein

- Mitglied im Arbeitskreis „Gefahrgutrecht“ des Innenministeriums

Zusammenarbeit des EBA mit der Wirtschaft

Allgemein

- Regelmäßiges Grundsatzgespräch des EBA mit dem Verband der Privatwageninteressenten (VPI)
- Erfahrungsaustausch des EBA mit den amtlich anerkannten Sachverständigenorganisationen, Verband der technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) Essen, Vereinigung Technische Überwachung Güterwagen (VTÜG) Hamburg und Bureau Veritas
- Regelmäßige Arbeitsgruppe GGVSE/RID des EBA und VPI

Nordrhein-Westfalen

- Teilnahme am Gefahrgutkreis Köln

Thüringen

- Teilnahme am „Erfurter Gefahrgutstammtisch“

Gefahrgutüberwachung auf Länderebene*

Baden-Württemberg

Nach der Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr, des Innenministeriums und des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg über gefahrgutrechtliche Zuständigkeiten vom 10. März 1999 (GBl. S. 155) ist der Polizeivollzugsdienst für die Gefahrgutüberwachung auf der Straße im Rahmen der Verkehrsüberwachung zuständig. Die Gefahrgutkontrollen erfolgen im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs durch rund 300 speziell fortgebildete Polizeibeamte, die in erster Linie bei den Autobahnpolizeidirektionen und bei den Verkehrsdiensten größerer Polizeidirektionen auf Kreisebene eingesetzt sind. Die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen und in Häfen obliegt nach der oben genannten Gefahrgutzuständigkeitsverordnung ebenfalls dem Polizeivollzugsdienst und erfolgt durch die Wasserschutzpolizei.

Die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter sind zuständig für die Überwachung in den Betrieben; das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau ist zuständig, soweit die Betriebe seiner Aufsicht unterstehen. Die Bediensteten der Staatlichen Gewerbeaufsicht sind für die Kontrollen in den Betrieben mit Notebooks und dem Gefahrgutüberwachungsprogramm „TRANSEC-Check“ ausgestattet.

Bayern

Die Polizei hat 6 Gefahrgutkontrollgruppen mit circa 35 Beamten. Darüber hinaus befinden sich noch circa 110 Beamte aus kombinierten Schwerverkehrs-/Gefahrgutüberwachungsgruppen im Einsatz. Weiterhin überwachen speziell geschulte Beamte des Streifendienstes (2-wöchiger Gefahrgutlehrgang) die Vorschriften des ADR.

Die bayerischen Gewerbeaufsichtsämter führen Kontrollen im Vollzug aller gefahrgutrechtlichen Bestimmungen in den Betrieben als auch auf der Straße durch, um einen sicheren Gefahrguttransport zu gewährleisten. Für die Straßenkontrollen stehen den Gewerbeaufsichtbeamten zwei Überwachungsfahrzeuge zur Verfügung, die mit allen erforderlichen Arbeitsgeräten, wie Notebook, Handy usw., ausgestattet sind, um eine reibungslose Kontrolle der Gefahrgutfahrzeuge zu ermöglichen.

* Nachfolgend werden die von den Ländern zugelieferten Beiträge wiedergegeben.

Die Gewerbeaufsichtsbeamten werden durch Schulungen auf die steten Änderungen der Gefahrgutvorschriften vorbereitet.

Neben der Kontrolle der gefahrgutrechtlichen Bestimmungen (2003: 2.863 Besichtigungen) liegt ein Schwerpunkt in der Prävention (2003: 233 Besprechungen und 131 Vorträge). Wegen schwerer gefahrgutrechtlicher Verstöße mussten im Jahr 2003 27 Anordnungen getroffen werden. Die Betriebe werden über Änderungen der Gefahrgutbestimmungen informiert und über die richtige Anwendung der Vorschriften beraten. Zugleich wird versucht, die am Gefahrguttransport beteiligten Personen zu sensibilisieren. Die Zusammenarbeit der Gewerbeaufsicht mit den Gefahrgutbeauftragten in den Betrieben trägt hierzu wesentlich bei. Gefahrgutbeauftragte sind nach der "Verordnung über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und die Schulung der beauftragten Personen in Unternehmen und Betrieben (Gefahrgutbeauftragtenverordnung)" unter bestimmten Voraussetzungen vom Unternehmer bzw. Betriebsinhaber zu bestellen.

Von den überprüften Gefahrgutfahrzeugen mussten 29 % der Fahrzeuge beanstandet werden, wozu die

- inländischen Fahrzeuge mit 29,5 %,
 - sonstigen EG-Staaten mit 36,3 % und die
 - Nicht-EG-Staaten mit 39,6 %
- beitrugen.

Aus Berichten der Gewerbeaufsichtsämter wird ersichtlich, dass das Augenmerk bei den Kontrollen verstärkt auf vorschriftsmäßige Ladungssicherungen sowie Dokumentationen, wie Beförderungspapier und gültige "ADR-Bescheinigungen", zu richten ist. Es ist festzustellen, dass ausländische Gefahrgutfahrzeuge eine höhere Beanstandungsquote aufweisen.

Berlin

Die Polizei – Sachgebiet Sonderverkehr/Ermittlung – kontrolliert z. Z. mit 29 Beamten auf der Straße. Die Überwachung erfolgt im Rahmen des Streifendienstes und von Verkehrssonderkontrollen. Schwerpunktüberwachungen z. B. an Tanklagern, Speditionszentren usw. werden ebenfalls durchgeführt. Die Beamten versehen entsprechend der Gliederung in zwei Zügen Wechseldienst. Eine wöchentliche Rufbereitschaft für je einen Mitarbeiter zur Erreichbarkeit außerhalb der Dienstzeiten ist vorhanden. In unregelmäßigen Abständen erfolgt insbesondere bei Verkehrssonderkontrollen die Unterstützung durch zwei Mitarbeiter des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) als originär zuständige Behörde. Die Bearbeitung der Anzeigen auf Grund entsprechender polizeilicher Feststellungen erfolgt durch das LABO.

Brandenburg

Die Überwachung der Gefahrgutbeförderung wird entsprechend der Gefahrgutzuständigkeitsverordnung während der Ortsveränderung auf Straßen und Binnenwasserstraßen, einschließlich der Häfen, Lade- und Löschplätze, durch die Polizeibehörden und in den Unternehmen einschließlich nichtbundeseigener Bahnen durch die Arbeitsschutzbehörden vorgenommen. Die eingesetzten Beamtinnen und Beamten sind entsprechend geschult und werden regelmäßig fortgebildet.

Bremen

Die Gefahrgutüberwachung auf der Straße und den Wasserstraßen (einschließlich Wasserfahrzeuge in den Häfen) wird von 8 Schutzpolizeibeamten und 17 Wasserschutzpolizeibeamten durchgeführt. Auf Wasserfahrzeugen im Bereich der Häfen wird zusätzlich das Hansestadt Bremische Hafenamt bei der Gefahrgutüberwachung tätig.

In den Betrieben der Stadtgemeinde Bremen (einschließlich Häfen) erfolgt sowohl die Gefahrgutüberwachung als auch die Überwachung nach der GbV durch das Hansestadt Bremische Hafenamt – Bezirk Bremen.

In den Betrieben der Stadtgemeinde Bremerhaven (ausgenommen stadtbremisches Überseehafengebiet Bremerhaven) erfolgt die Gefahrgutüberwachung einschließlich der Überwachung nach der GbV durch den Magistrat (Ortspolizeibehörde) der Stadt Bremerhaven.

Die Gefahrgutüberwachung einschließlich der Überwachung nach der GbV im stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhaven obliegt dem Hansestadt Bremischen Hafenamt – Bezirk Bremerhaven.

Hamburg

In der Behörde für Inneres nimmt das Amt Polizei die Aufgaben der Gefahrgutüberwachung in der Schifffahrt, auf den Straßen und den Anlagen der Landeseisenbahnen wahr. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Kontrolle nach der Gefahrgutbeauftragtenverordnung. Die Arbeitsbehörde ist zuständig für Aufgaben der Länder bei der Beförderung gefährlicher Güter im Zusammenhang mit der Zulassung, Prüfung und technischen Überwachung von Tanks, Kesselwagen, Tankcontainern, Gefäßen, Batteriefahrzeugen und MEGC.

An dieser Zuständigkeitsaufteilung orientiert sich auch die Kontrolle in Betrieben am Beginn der Beförderung.

Durch Delegationsverfügung sind die Aufgaben auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts und der Hafensicherheit in Hamburg weitgehend bei der Wasserschutzpolizei konzentriert worden. Die Einhaltung der zwischenzeitlich überwiegend aufeinander abgestimmten Vorschriften für alle Verkehrsträger wird von den verschiedenen Organisationsdienststellen stichprobenartig überwacht. Das gilt gleichermaßen für die Transportfahrzeuge/Verkehrsmittel im Zu- und Ablauf zum Seehafen und während der Bereitstellung auf den Umschlaganlagen als zeitweiliger Aufenthalt im Verlauf der Beförderung sowie unter Beachtung des Prinzips „Überwachung am Beginn der Beförderung“. Zugrunde liegt die Erkenntnis, dass Gefahrgutkontrollen in ihrer präventiven Wirkung am effektivsten an der Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern, vor allem im Hafenbereich, zu gestalten sind.

Etwa 46 Mitarbeiter der Wasserschutzpolizei werden hauptamtlich zur Überwachung der Hafensicherheit und von Gefahrguttransporten eingesetzt. Die „Zentralstelle für Hafensicherheit und gefährliche Güter/WSPF 22“ übt die Fachaufsicht in diesem Aufgabenfeld aus, während die Überwachung vor Ort von den Hafensicherheitsbeamten hafenbezogen in den 3 Wasserschutzpolizeirevieren (-kommissariaten) und im übrigen Stadtgebiet durch die Mitarbeiter der Gefahrgut-Transportüberwachungsgruppe WSPF 213 auf der Straße und Schiene erfolgt.

Anlassbezogen werden darüber hinaus zielgerichtete Maßnahmen und Schwerpunkteinsätze mit den Verkehrsstaffeln der Schutzpolizei durchgeführt.

Als besonders zweckmäßig hat sich die Einbindung der Gefahrgut-Transportüberwachungsgruppe in den Fachdienst Umweltdelikte/WSPF 21 erwiesen, weil dort auch die Ermittlungen im Bereich der Abfalltransport / Abfallkriminalität geführt werden.

Auf Basis der Prüfliste (Anlage 1 zur GGKontrollV) wurde ein Durchschreibeformular entwickelt, das gleichzeitig Grundlage für weitere Ermittlungen in der Vorgangsbearbeitung und Kontrollbescheinigung für den Fahrzeugführer ist.

Hessen

Keine Angaben

Mecklenburg-Vorpommern

Die Polizei verfügt über 34 speziell im Bereich des Gefahrgutrechtes ausgebildete Beamte; 25 Beamte sind in insgesamt 5 Kontrolltrupps, 2 Beamte im schutzpolizeilichen Einzeldienst und 7 Beamte der Wasserschutzpolizei in den Hafenbereichen tätig. Die 5 Kontrolltrupps sind organisatorisch bei den Inspektionen Zentrale Dienste (IZD) der 5 Polizeidirektionen des Landes angegliedert. Die IZD haben neben ihrer Kontrolltätigkeit im Bereich Gefahrgut unter anderem allgemeine Verkehrskontrollen, Veranstaltungsschutz, Schwerlastbegleitung, Abschiebung und Landeseinsatzreserve durchzuführen.

In den Unternehmen erfolgt die Überwachung sowie die Ahndung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten durch die zuständigen Ämter für Arbeitsschutz und technische Sicherheit. Die Kontrollbescheinigungen gemäß GGKontrollV werden ebenfalls durch die entsprechenden Mitarbeiter der Ämter für Arbeitsschutz und technische Sicherheit ausgestellt.

Niedersachsen

Die polizeiliche Gefahrgutüberwachung ist mit Durchführungserlass zur Kontrollverordnung geregelt.

Auf Ebene der Bezirksregierungen sind „Regionalgruppen“ eingerichtet worden, in denen die spezifische Fachkompetenz dienststellenübergreifend zusammengefasst wird. Die Hauptaufgabe der Regionalgruppen besteht in der Durchführung von Schwerpunktkontrollen durch qualifiziertes Fachpersonal.

Wo dies aufgrund örtlicher Schwerpunktsetzung erforderlich ist, bestehen auf lokaler Ebene innerhalb der Aufbauorganisation spezielle Gefahrgut-Überwachungsgruppen. Aufgrund der Komplexität der Rechtsmaterie wird eine spezifische Fortbildung des Überwachungspersonals für erforderlich erachtet.

Eingesetzte Beamte bei Kontrollen: Polizeidirektion Hannover 5 Beamte, Polizeidirektion Braunschweig 5 Beamte, Bezirksregierung Lüneburg 30 Beamte, Bezirksregierung Hannover 77 Beamte, Bezirksregierung Weser-Ems 70 Beamte, Bezirksregierung Braunschweig 45 Beamte.

In Betrieben sind für die Gefahrgutüberwachung die Gewerbeaufsichtsämter zuständig. Ihnen obliegt der Vollzug aller gefahrgutrechtlicher Vorschriften bezüglich der Verkehrsträger Straße, Schiene, See und Binnenschiff im Zusammenhang mit dem Verpacken und Auspacken der Güter, deren Übernahme und Ablieferung, dem Be- und Entladen der Beförderungsmittel sowie dem zeitweiligen Aufenthalt. Ferner sind die Gewerbeaufsichtsämter zuständig für den Vollzug der Gefahrgutbeauftragtenverordnung. Die Ahndung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nimmt die Gewerbeaufsicht innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches selbst wahr. Die Gefahrgutbediensteten der Gewerbeaufsicht werden regelmäßig geschult.

Nordrhein-Westfalen

Für die Überwachung gefährlicher Güter sind die Arbeitsschutzverwaltung in den Unternehmen und die Polizei auf der Straße zuständig. Sie gehen dieser Aufgabe überwiegend arbeitsteilig, aber auch gemeinsam nach, wobei die Arbeitsschutzverwaltung der Polizei auf der Straße Amtshilfe leistet.

Die Überprüfung der Gefahrgutvorschriften in den Unternehmen, vorbeugend oder wenn bei Gefahrguttransporten auf der Straße Verstöße festgestellt wurden, erfolgte im Berichtsjahr 2003 durch die zwölf Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz, wobei sie auf der Straße nur in Amtshilfe gemeinsam mit der Polizei tätig wurden. Die Tätigkeit der Arbeitsschutzämter in den Betrieben dient dem Ziel, Sicherheitskontrollen bereits am Ausgangsort des Transports vornehmen zu lassen. Damit soll erreicht werden, dass Gefahrgutfahrzeuge erst gar nicht in den Verkehr gebracht werden, wenn sie nicht die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen. Den mit der Fachaufgabe Transportsicherheit befassten Bediensteten stehen wie der Polizei Notebooks mit dem Informationssystem "TRANSEC-Check" zur Verfügung.

Daneben finden Kontrollen auf der Straße (einschließlich Binnenwasserstraßen) statt; diese Aufgabe obliegt der Polizei und wird von 50 Kreispolizeibehörden und fünf Autobahnpolizeidienststellen mit circa 300 speziell ausgebildeten Beamtinnen/Beamten und besonderem Überwachungsgerät wahrgenommen. Die Aus- und Fortbildung der mit der Gefahrgutüberwachung befassten Beamtinnen/Beamten erfolgt in zentralen sowie dezentralen Veranstaltungen. Das für die zentrale Beschulung zuständige Polizeifortbildungsinstitut Münster unterhält eine Beratungsstelle für polizeiliche Verkehrsüberwachung, bei der von den Polizeibehörden Informationen zum Gefahrgutrecht angeboten und eingeholt werden können. Für die Kontrollen steht der Polizei landesweit das datenverarbeitungsgestützte "Informations- und Kommunikationssystem Gefährliche/umweltrelevante Stoffe" (IGS) des Landesumweltamtes zur Verfügung. Die Daten werden mittels Notebook in den Prüffahrzeugen der Polizei abgerufen. Bei den Prüffahrzeugen handelt es sich um fahrbare Büros, die unter anderem mit Mobiltelefon, Kopierer, Radlastwaagen und technischem Prüfgerät ausgerüstet sind. Die Informationssysteme "TRANSEC-Check" und "Fire" bieten die Möglichkeit, bei der Kontrolle von Gefahrguttransporten, bei Verkehrsunfällen oder sonstigen Gefahrenlagen Informationen zu erhalten, die auf die polizeilichen Bedürfnisse und Maßnahmen zugeschnitten sind.

Rheinland-Pfalz

Mit der Neuorganisation der Polizei zum 01. September 1993 wurde bei jedem der 5 Polizeipräsidien eine Verkehrsdirektion eingerichtet, der die Zentrale Verkehrsüberwachung, die vorbeugende Verkehrsunfallbekämpfung und die Polizeiautobahnstationen unterstehen. Die Gefahrgutüberwachung obliegt insbesondere 56 Beamtinnen und Beamten der Zentralen Verkehrsüberwachung und des Polizeiautobahndienstes. Die Wasserschutzpolizei ist für die Kontrolle gefährlicher Güter auf den Wasserstraßen und in den Häfen zuständig.

Unter der Leitung der Landespolizeischule ist wegen der komplexen Rechtsmaterie eine „Projektgruppe Gefahrgut“ eingerichtet worden, der Vertreter aller Polizeipräsidien und der Wasserschutzpolizei angehören. Seit der Neuorganisation der Landesverwaltung am 01. Januar 2000 nehmen in den Betrieben die Regionalstellen Gewerbeaufsicht der Struktur- und Genehmigungsdirektionen die Gefahrgutüberwachung wahr. Um diese zu systematisieren und effektvoller zu gestalten, soll ein Gefahrgutkataster aufgebaut werden, in dem alle Betriebe erfasst werden sollen, die Gefahrgüter (auch in Form von Abfällen) herstellen bzw. erzeugen, abgeben und/oder transportieren.

Es sind 7 Personen in unterschiedlichem Maß mit den Kontrollaufgaben betraut. Die personellen Kapazitäten entsprechen etwa 2 Personenjahren.

Beim Verkehrsträger Eisenbahn wurde mit dem EBA ein Verwaltungsabkommen abgeschlossen, das die Kontrollen in den rheinland-pfälzischen Betrieben mit Gleisanschluss vor Ort und am Beginn einer Transportkette regelt.

Saarland

Gefahrgutüberwachung ist seit der Fortschreibung der Polizeiorganisation im Jahre 2001 nur noch Aufgabe der landesweit zuständigen Verkehrspolizeiinspektion (VPI). Innerhalb der VPI bilden 6 Beamte des speziellen Verkehrsüberwachungszuges den sogenannten Gefahrguttrupp, der im Wesentlichen die Hauptlast der Gefahrgutüberwachung auf der Straße im Saarland trägt.

Sachsen

In allen 7 Polizeidirektionen gibt es speziell ausgebildete und ausgerüstete Kontrollgruppen für den gewerblichen Personen-, Güter- und Gefahrgutverkehr, die den Gefahrguttransport außerhalb der Betriebsstätten überwachen. Ganzheitliche Kontrollen (einschließlich Fahrpersonalvorschriften) werden ganzjährig durchgeführt. Pro Jahr gibt es 4 landesweite Kontrollen, deren Zeitpunkte durch das Sächsische Staatsministerium des Innern festgelegt werden. Ansonsten obliegt die Durchführung der Kontrollen den Polizeidirektionen. Die

Maßnahmen werden mit dem BAG abgestimmt. Zum 01. Januar 2002 wurde für die Polizei ein Gefahrgutbeauftragter bestellt.

In den Betrieben nehmen die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter die Kontrollaufgaben wahr; in Betrieben, die der Bergaufsicht unterliegen, die Bergbehörden.

Sachsen-Anhalt

Für die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter sind Polizei und Gewerbeaufsicht zuständig.

Die Polizei setzt speziell ausgebildete Beamte ein, für die an der Fachhochschule der Polizei in Aschersleben Lehrgänge zum Gefahrgut- und Abfallrecht sowie zu den EG-Sozialvorschriften im Straßenverkehr angeboten werden.

Das Technische Polizeiamt unterhält eine Beratungsstelle, bei der durch die Polizeidienststelle Auskünfte zum Gefahrgutrecht und zum Verhalten bei Unfällen mit Beteiligung gefährlicher Stoffe und Güter eingeholt werden können.

Die Gewerbeaufsicht wird beratend und überwachend tätig. Die Gefahrgutbeauftragten der Unternehmen sind wichtige Ansprechpartner. Schwerpunkte und Überwachungsergebnisse werden im Jahresbericht der Gewerbeaufsicht veröffentlicht. Es werden zwei speziell für Gefahrgutkontrollen im Bereich der Verkehrsträger Straße und Schiene ausgestattete Kontrollfahrzeuge vorgehalten, die unter anderem mit Notebook, Kopierer, Fachliteratur und Probenahmematerial ausgestattet sind. Die Gewerbeaufsicht beteiligt sich auch an Straßenkontrollen von Polizei und BAG.

Schleswig-Holstein

Die Polizei setzte im Jahr 2001 111 benannte und besonders geschulte Beamtinnen und Beamte für die Gefahrgutüberwachung ein. Nur diese sind befugt, Kontrollbescheinigungen nach der GGKontrollV auszustellen. Der Einsatz der übrigen in der Verkehrsüberwachung eingesetzten Beamtinnen und Beamten bei der Verfolgung von Rechtsverletzungen (anlassabhängige Kontrollen) ist davon unberührt.

Im Jahre 2000 wurde die ständig besetzte Zentrale Gefahrgut-Auskunftsstelle der Landespolizei eingerichtet, die allen Kontrollbehörden, der Feuerwehr und Firmen Auskunft erteilt. Die betrieblichen Ein- und Ausgangskontrollen bei den Dienststellen der Polizei erfolgen durch den Gefahrgutbeauftragten der Landespolizei sowie die beauftragten Personen der Polizeibehörden.

Die Gefahrgutüberwachung in den Betrieben ist derzeit nicht geregelt.

Thüringen

In den Thüringer Verkehrspolizeiinspektionen wurden Kontrollgruppen für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr errichtet. Ihnen obliegt auch die Überwachung der Gefahrguttransporte auf der Straße. Die Polizeibeamten wurden entsprechend ihrer spezifischen Aufgabenstellung besonders geschult und verfügen über die notwendige technische Ausrüstung.

Die Aus- und Fortbildung erfolgt vorrangig zentral am Bildungszentrum der Thüringer Polizei. Neben Aufbau-seminaren werden hier auch Grundseminare „Gefahrgutrecht“ für den Streifeneinzeldienst durchgeführt.

Für die Gefahrgutüberwachung im Bereich der Betriebe sind 4 Thüringer Ämter für Arbeitsschutz zuständig. Für den Bereich der Betriebe, die der Bergaufsicht unterliegen, übernimmt die Überwachung das Landesbergamt und bei gefährlichen Gütern der Klasse 7 die zuständigen Behörden entsprechend der Thüringer Verordnung über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Atom-, Strahlenschutz- und Strahlenschutzvorsorgerechtes.

Daneben bestehen Zuständigkeiten des EBA nach § 6 Absatz 15 Nr. 13 GGVSE oder des BAG nach § 10 Absatz 5 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG).

Zuständige Behörde für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 10 GGVSE während des Vorgangs der Ortsveränderung ist das Thüringer Landesverwaltungsamt.

Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden und mit der Wirtschaft

Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden

Baden-Württemberg

Für die im Sonderdienst Verkehrsgewerbe der Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter eingesetzten Bediensteten, die vorrangig für die Überwachung im Gefahrgutbereich eingesetzt werden, besteht die Möglichkeit der Schulung bei der Akademie der Polizei Baden-Württemberg in Freiburg. Ein ständiger Arbeitskreis unter Führung einer obersten Landesbehörde besteht derzeit nicht. Die fachliche Zusammenarbeit zwischen den

obersten Landesbehörden erfolgt durch Informationsaustausch zu den Ergebnissen aus Ausschusssitzungen der jeweiligen Fachbereiche und Abstimmungsgespräche im Einzelfall. Auf der Ebene der Kontrollbehörden besteht ständiger Kontakt in Einzelfällen wie z. B. Abstimmung von Schwerpunktaktionen und Auslegungsfragen.

Bayern

An der jährlichen Arbeitstagung der Gefahrgutkontrollgruppen nehmen unter anderem teil der Länderreferent aus dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, ein Vertreter aus dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz und ein Vertreter der Zentralen Bußgeldstelle. Beamte der Gefahrgutkontrollgruppen nehmen teil an Arbeitstagungen des Verbraucherschutzministeriums.

Es finden gemeinsame Straßenkontrollen mit Gewerbeaufsichtsämtern, BAG und Polizei statt. Darüber hinaus besteht eine ständige Absprache in Einzelfällen zwischen den oben genannten Behörden.

Berlin

Eine unmittelbare Zusammenarbeit von Polizei und Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten als zuständige Ordnungsbehörde erstreckt sich auf die gemeinsame Durchführung von Verkehrssonderskontrollen und Punkteinsätzen auf der Straße.

Eine enge Kooperation findet auch durch gemeinsame Fachbesprechungen und der Teilnahme an Gefahrgutstattischen statt. Es erfolgt ein ständiger Dialog zur aktuellen Vorschriftenlage, beabsichtigten Vorschriftenänderungen und der Auslegung bestehender Vorschriften.

Brandenburg

Die Arbeitsschutzbehörden beteiligen sich an länderübergreifenden und weiteren abgestimmten Kontrollen auf der Straße, die von den Polizeibehörden und dem BAG durchgeführt werden. Die jeweiligen Fortbildungsveranstaltungen können auch von den anderen Behörden genutzt werden.

Bremen

Die Koordinierung der an der Gefahrgutüberwachung beteiligten Behörden wird von der Obersten Landesbehörde (Senator für Wirtschaft und Häfen) vorgenommen.

Hamburg

Die Behörde für Inneres hat die Zuständigkeit im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter.

In behördenübergreifenden Angelegenheiten und Fällen von grundsätzlicher oder sonstiger erheblicher Bedeutung besteht eine Einvernehmensregelung, sich anlassbezogen zum Beispiel mit der Behörde für Wirtschaft und Arbeit, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt abzustimmen. Am Beispiel der Vorbereitung zu Sitzungen des BLFA-GG stimmt sich der Vertreter Hamburgs stets mit den zuständigen Stellen der genannten Behörden und der Polizei ab.

Hessen

Keine Angaben

Mecklenburg-Vorpommern

Gemeinsame Kontrollen werden zwischen dem BAG und der Polizei auf der Arbeitsebene organisiert und durchgeführt.

Das Fachreferat des Sozialministeriums informiert den für den Vollzug zuständigen nachgeordneten Bereich und gibt die Aufgabenstellung vor. Dazu finden gemeinsame Beratungen statt.

Eine fachliche Zusammenarbeit findet zwischen Innen-, Sozial- und Wirtschaftsministerium statt. Hierzu zählt unter anderem der Informationsaustausch zu den Ergebnissen aus den Ausschusssitzungen der jeweiligen Fachbereiche, Abstimmungsgespräche bei Auslegungsfragen, Zuarbeiten zu Schwerpunktthemen. Dazu wurde ein Arbeitskreis gebildet, der sich aus Vertretern der Polizeibehörden, der Ämter für Arbeitsschutz und technische Sicherheit sowie Vertretern des Innen-, Sozial- und Wirtschaftsministerium zusammensetzt.

Niedersachsen

Für den polizeilichen Überwachungsbereich wurde auf Landesebene eine „Koordinierungsgruppe“ mit folgenden Aufgaben eingerichtet:

- Koordination einer landeseinheitlichen Verfahrensweise bei der Kontrolle des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs unter rechtlichen, taktischen und organisatorischen Gesichtspunkten
- Gestaltung und Festlegung von Kontrollinhalten, -schwerpunkten und -terminen nach Gesichtspunkten effektiver Verkehrssicherheitsarbeit

- Koordination gemeinsamer Kontrollen mit militärischen Sicherheitsorganen von Gefahrguttransporten der NATO-Entsendestaaten
- Auswertung der komplexen internationalen und nationalen Rechtslage sowie die Gewährleistung deren landeseinheitlicher Umsetzung
- Koordination der eigenen Aktivitäten mit benachbarten Behörden und Dienststellen (Gewerbeaufsicht, BAG)
- Erfahrungsaustausch zur GGKontrollIV auf Bundesebene

Soweit zur Wahrnehmung der oben genannten Aufgaben erforderlich:

- Zusammenarbeit mit der Industrie/Mitwirkung in Ausschüssen (VCI).

Die Koordinierungsgruppe setzt sich aus Vertretern der Polizeibehörden und -einrichtungen sowie zu spezifischen Themen temporär auch aus Vertretern des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr; des Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit und anderer Behörden und Organisationen zusammen. Eine Zusammenarbeit zwischen den an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Behörden erfolgt im landesweiten Arbeitskreis „Gefahrgut“. Er setzt sich zusammen aus ständigen Mitgliedern der Polizeibehörden, der Gewerbeaufsicht, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Technologie und Verkehr; des Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit; des EBA, des BAG sowie des Feldjägerkommandos der Bundeswehr sowie des Bundesgrenzschutzes. Der Arbeitskreis dient dem gegenseitigen Erfahrungs- und Informationsaustausch, der Auslegung von Vorschriften, der Informationsweitergabe an die Anwender der jeweiligen Fachbereiche sowie der Abstimmung eines einheitlichen Verwaltungshandelns.

Anlassbezogen findet zwischen dem Sozial- und Wirtschaftsressort ein reger Gedanken- und Informationsaustausch statt, um gegenüber dem Bund eine abgestimmte Meinung zu vertreten.

Auf der Arbeitsebene der Gewerbeaufsicht findet mindestens einmal jährlich der Anwenderzirkel „Gefahrgut“ statt. Teilnehmer sind die für Gefahrgutkontrollen eingesetzten Beamtinnen und Beamten der Gewerbeaufsicht sowie Vertreter des Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit, des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Technologie und Verkehr und des Hansestadt Bremischen Hafenamtes. Zu spezifischen Themen nehmen auch Vertreter anderer Behörden teil. Im Rahmen der zentralen Fortbildungsveranstaltungen für die Gewerbeaufsicht werden zu fachspezifischen Themen Bedienstete anderer Behörden als Fachreferenten eingebunden.

Bei den Schwerpunktkontrollen der Regionalgruppen findet eine Zusammenarbeit aller an der Gefahrgutüberwachung Beteiligten statt.

Die Teilnahme an Aus- und Fortbildungsveranstaltungen der Polizei wird auch Vertretern von BAG, BGS, Bundeswehr, Bußgeldbehörden, Gewerbeaufsicht, Staatsanwaltschaft, Prüforganisationen (TÜV/DEKRA) und Zoll ermöglicht. Mit diesen gemeinsamen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wird vorrangig eine einheitliche Wahrnehmung des Vollzugs angestrebt. Ferner finden auf örtlicher Ebene regelmäßig gemeinsame Besprechungen und Abstimmungen mit Vertretern der oben genannten Institutionen statt.

Nordrhein-Westfalen

Die unmittelbare Zusammenarbeit von Polizei und Staatlichen Ämtern für Arbeitsschutz erstreckt sich auf die Durchführung gemeinsamer Kontrollen auf der Straße. Hierbei wurden im Berichtsjahr 2003 unter anderem zwei mit mobilen Labors ausgerüstete Überwachungsgruppen der Landesanstalt für Arbeitsschutz eingesetzt. Die beiden identisch eingerichteten "Gefahrgutmobile" verfügen über technische Einrichtungen zur Analyse von Gefahrgutsubstanzen vor Ort. Die Koordination dieser Kontrollen erfolgt in der Regel durch die Bezirksregierungen als Bündelungsbehörde.

Eine enge Kooperation zwischen den zuständigen Behörden findet unter anderem auch dadurch statt, dass neben gemeinsamen Fachbesprechungen und gemeinsamen Fortbildungsveranstaltungen die Polizei die Staatliche Arbeitsschutzverwaltung über relevante Vorkommnisse bei der Gefahrgutbeförderung informiert; dies gilt insbesondere für Straßenverkehrsunfälle unter Beteiligung von Gefahrgutfahrzeugen.

Auf örtlicher Ebene haben sich zum Teil Arbeitskreise gebildet, denen unter anderem Vertreter der Chemischen Industrie, des Speditionsgewerbes, der Technischen Überwachungsvereine, der Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz, der Ordnungsbehörde, der Feuerwehr und der Polizei angehören.

Zwischen den zuständigen Landesministerien finden anlassbezogene Besprechungen statt. Diese dienen vorrangig der Abstimmung gefahrgutrechtlicher Probleme, dem Informationsaustausch sowie der Festlegung einheitlicher Vorgehensweisen.

Rheinland-Pfalz

Unter der Leitung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau finden turnusmäßige Besprechungen zum Gefahrguttransport mit dem Ministerium des Innern und für Sport und dem Ministerium für Arbeit, Soziales und Gesundheit einschließlich nachgeordneter Behörden statt.

Gemeinsame Kontrollmaßnahmen werden mit dem BAG, den Gewerbeaufsichtsämtern und dem Zoll durchgeführt. Zu den jeweiligen Kontrollplänen werden entsprechende Informationen untereinander gesteuert.

Saarland

Mit dem Bundesamt für Güterverkehr, dem Zoll und dem Bundesgrenzschutz werden gemeinsame Kontrollmaßnahmen durchgeführt.

Bei Bedarf erfolgen mit der Zielrichtung Erfahrungsaustausch Gespräche mit den Bußgeldbehörden. Das originär für die Gefahrgutmaterie zuständige Ministerium für Wirtschaft wird bei polizeilich relevanten Gefahrgutunfällen umfassend informiert.

Sachsen

Im Jahr 2002 wurde der Arbeitskreis "Ladungssicherheit" eingerichtet. Diesem Arbeitskreis gehören Vertreter der sächsischen Polizei, des Landesverbandes des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV), der SVG Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen und Thüringen eG, der SVG Sachsen und Thüringen Versicherungs-GmbH, der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Dresden, des Bundesamtes für Güterverkehr, Außenstelle Dresden, sowie der TUL-LOG GmbH, Gesellschaft für Transport-, Umschlag- und Lagerlogistik mbH Dresden an.

Die Federführung wird durch das Sächsische Staatsministerium des Innern, Abteilung 3 - Landespolizeipräsidium -, wahrgenommen.

Ziel des Arbeitskreises ist u. a. die Sensibilisierung aller an Gütertransporten Beteiligten, einschließlich der Kontrollbehörden, für eine vorschriftsmäßige Ladungssicherung. Ein Thema in diesem Rahmen ist die Ladungssicherheit bei Gefahrguttransporten.

Über den Arbeitskreis hinaus können bei Problemen auch kurzfristig Dienstberatungen mit den an Gefahrguttransporten Beteiligten angesetzt werden.

Durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit wurde eine Gefahrgutzuständigkeitsverordnung für den Freistaat Sachsen erlassen. Diese trat am 30.07.2001 in Kraft.

Sachsen-Anhalt

Zwischen Polizei und Gewerbeaufsicht wird im Bereich Gefahrgut eng zusammengearbeitet. Dies betrifft vor allem spezielle fachliche Probleme. Ermittlungen nach Unfällen mit gefährlichen Stoffen und Gütern sowie die Beteiligung an Straßenkontrollen, insbesondere an landes- und bundesweiten Kontrollen des gewerblichen Personen-, Güter- und Gefahrgutverkehrs. Die Gewerbeaufsicht unterhält einen Arbeitskreis „Beförderung gefährlicher Güter“ zu dessen Tagung je nach Thematik auch Vertreter anderer Behörden sowie aus der Wirtschaft eingeladen werden.

Schleswig-Holstein

Der Arbeitskreis „Gefahrgutrecht“ der Polizeiabteilung im Innenministerium hat die Aufgabe des Informationsaustausches, des Festlegens einer einheitlichen Vorgehensweise und des Erstellens eines jährlichen Lagebildes.

Er setzt sich zusammen aus den Vertretern der Landespolizei und der dänischen Polizei, des Verkehrs- und Umweltressorts, des BAG, des BGS, des EBA, der Bundeswehr einschließlich des Feldjägerkommandos, der IHK zu Kiel, des Amtes für Katastrophenschutz und - themenbezogen - Vertretern aus der Wirtschaft. Der Arbeitskreis tagt einmal pro Halbjahr, davon unberührt sind Arbeitstagungen aufgrund größerer Gesetzesänderungen bzw. besonderer Lagen.

Bei gemeinsamen Kontrollen wirken alle an der Gefahrgutüberwachung beteiligten Behörden zur Abrundung der ganzheitlichen Kontrolle mit. Bei Fortbildungsveranstaltungen im Gefahrgutrecht erhalten die externen Vertreter von BGS und BAG Gelegenheit, daran teilzunehmen.

In jährlichen gemeinsamen Besprechungen mit den Kreisordnungsbehörden findet eine Abstimmung zwischen Vollzug und Ahndung statt.

Thüringen

Die Einrichtung von Kontrollstellen auf Straßen wird zwischen der Polizei und dem BAG abgestimmt.

Im Freistaat Thüringen ist lediglich eine Behörde für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gem. § 10 GGVSE zuständig. Dadurch wird das Zusammenwirken mit den Überwachungskräften (sowohl mit der Polizei als auch mit den Ämtern für Arbeitsschutz) wesentlich erleichtert.

Sollten bei Straßenkontrollen schwerwiegende Verstöße oder „Wiederholungstäter“ festgestellt werden, erfolgt seitens der Ahndungsbehörde eine entsprechende Information an das zuständige Amt für Arbeitsschutz. Daraufhin wird eine Sonderkontrollmaßnahme in dem betreffenden Unternehmen durch das Amt für Arbeitsschutz vorgenommen. Dabei wird auch die Arbeit des Gefahrgutbeauftragten speziell überprüft. Es besteht eine enge direkte Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsressorts und den Behörden und Einrichtungen der Polizei sowie der Ahndungsbehörde.

Des weiteren besteht ein Arbeitskreis der Überwachungsbehörden.. Dieser setzt sich zusammen aus Vertretern von 3 Ministerien, dem BAG, der Bußgeldbehörde, den Behörden und Einrichtungen der Polizei und den Ämtern für Arbeitsschutz. Diese Zusammenkünfte nutzen die Möglichkeit zur Information, der Auslegung von Vorschriften und des gegenseitigen Erfahrungsaustausches.

Zusammenarbeit mit der Wirtschaft

Baden-Württemberg

Bei verschiedenen Industrie- und Handelskammern sowie Lehrgangsträgern sind Gefahrgutkreise, -zirkel oder -stammtische institutionalisiert, in denen teilweise auch Vertreter der Überwachungsbehörden mitwirken. Die Polizei ist durch einen Beamten der Wasserschutzpolizei im Gesprächskreis „Polizei und Chemie“ des VCI vertreten.

Die Staatlichen Gewerbeaufsichtsbehörden beteiligen sich mit Ausstellungsständen an von einzelnen Industrie- und Handelskammern veranstalteten sogenannten „Gefahrguttagen“.

Bayern

Es existieren regionale und landesweite Arbeitskreise, zusammengesetzt aus Vertretern von Wirtschaftsverbänden (z. B. bayerische Transportunternehmer und bayerische Spediteure), Gewerbeaufsicht, TÜV, Entsorgungsunternehmen und Polizei sowie ein bundesweiter Arbeitskreis „Polizei und Chemie“ des VCI mit Vertretern aus der Chemischen Industrie, Beförderern und Behörden.

Berlin

Ein Schwerpunkt der Arbeit des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) liegt im Bereich der Beratung. Es wird ständig der Dialog mit der Wirtschaft gesucht, sodass bereits vor Durchführung der Gefahrguttransporte eventuelle Mängel abgestellt werden können. Ferner bestehen enge Kontakte zur IHK und zu den Schulungsveranstaltern wie TÜV, DEKRA und anderen. Bei entsprechenden Informationsveranstaltungen – wie zum Beispiel Gefahrguttag, Gefahrgutbeirat und Gefahrgutstammtisch – ist ein Vertreter des LABO beteiligt.

Brandenburg

Es bestehen gute Kontakte zu den IHKs, dem TÜV und der DEKRA. Dies zeigt sich in der regelmäßigen Teilnahme an entsprechenden Veranstaltungen, z. B. Gefahrgutstammtische oder Berlin-Brandenburger-Gefahrguttag.

Bremen

Es beschäftigen sich mehrere Arbeitskreise mit der Gefahrgutproblematik. Hieran beteiligt sind: Oberste Landesbehörde, Kontrollbehörden, Handelskammer, Hochschulen und diverse Vertreter aus der Wirtschaft.

Hamburg

Bereits vor über zehn Jahren wurde bei der Wasserschutzpolizei ein Sachgebiet „Betriebsüberwachung“ eingerichtet, das heute dem Fachdienst WSP 032 angehört. Die dort tätigen Mitarbeiter suchen die mit Gefahrguttransporten befassten Unternehmen auf. Das geschieht im Zuge der Zuständigkeiten gemäß GGKontrollV und GbV.

Anlässe für Betriebskontrollen ergeben sich sowohl auf Anfrage als auch nach Mängelfeststellungen einschließlich Ermittlungersuchen anderer Dienststellen. Ziel aller Maßnahmen ist die Prävention.

Die Betriebsbegehung erfolgt stets mit beauftragten Personen oder dem Gefahrgutbeauftragten. Dadurch wird ermöglicht, kleinere Mängel sofort abzustellen und Maßnahmen für das zukünftige Vorgehen zu besprechen.

Die Teilnahme an Veranstaltungen in Verbänden, Foren und Schulungsinstituten als Öffentlichkeitsarbeit ergänzt die behördliche Aufgabenüberwachung und ist Grundlage für gute Kontakte zur Wirtschaft. Auf eine differenzierte Beschreibung und Auflistung der Kontakte muss an dieser Stelle verzichtet werden. Im Mittelpunkt solcher Kontakte steht das Bemühen, den Verantwortlichen in Unternehmen und Verbänden sichere und anwenderfreundliche Auskünfte zu geben. Die Suche nach geeigneten Kompromisslösungen im Spannungsfeld zwischen der Forderung nach zügigem Wirtschaftsverkehr und divergierenden Ansprüchen der

Beförderungssicherheit soll anwenderfreundlich bekannten Kritikansätzen über eine zu hohe Kontrolldichte begegnen.

In die zentralen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen sind auch Vertreter aus der Industrie als Referenten eingebunden. Zum Teil werden Polizeibeamte als Referenten zu Fortbildungsveranstaltungen von Unternehmen entsandt. Darüber hinaus nehmen an den Sitzungen der örtlichen Arbeitskreise Industrievertreter teil.

Hessen

Keine Angaben

Mecklenburg-Vorpommern

Teilnahme an Weiterbildungs- und Informationsveranstaltungen des TÜV Nord, der Mittelstandsakademie GmbH M-V, der IHKs sowie des Landesverbandes des Verkehrsgewerbes M-V e.V. (überwiegend Teilnehmer aus der Wirtschaft).

Teilnahme am Gefahrgutstammtisch in Rostock sowie am Arbeitskreis „Polizei und Chemie“ des VCI.

Niedersachsen

Vertreter der Koordinierungsgruppe sind in folgenden Gremien vertreten:

Arbeitskreis „Polizei und Chemie“ des VCI, Erfahrungsaustausch BMVBW, Fragenerstellungskommission GbV des DIHT, Arbeitskreis Gefahrgut des Verbandes Deutscher Baumaschineningenieure und Meister (VDBUM), Gefahrgutzirkel und -stammtische (DEKRA/TÜV), Arbeitskreis des niedersächsischen Verkehrsgewerbes zum Thema „Ladungssicherung“ und Arbeitskreis der Industrie- und Handelskammern.

Seitens der Gewerbeaufsicht bestehen Kontakte zu TÜV, DEKRA, den Industrie- und Handelskammern sowie zu den Verbänden, an deren Veranstaltungen (beispielsweise Gründertage, Sprechstunden zu Fachthemen) die Gewerbeaufsicht temporär beratend teilnimmt. Auf dem Arbeitsschutzkongress 2002 in Berlin wurden vom Niedersächsischen Ministerium für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit Informationstafeln zum Thema Gefahrgutbeförderung präsentiert.

Nordrhein-Westfalen

In die zentralen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen sind auch Vertreter aus der Industrie als Referenten eingebunden. Zum Teil werden Polizeibeamte als Referenten zu Fortbildungsveranstaltungen von Unternehmen entsandt. Darüber hinaus nehmen an den Sitzungen der örtlichen Arbeitskreise Industrievertreter teil.

Rheinland-Pfalz

Die IHK Koblenz hat das Gefahrgut-Forum Rhein-Mosel eingerichtet. Verbindungen bestehen zu TÜV und DEKRA sowie zum Arbeitskreis „Polizei und Chemie“ des VCI, an dessen Sitzungen ein Vertreter der Polizei teilnimmt. Zunehmend werden sogenannte Gefahrgutstammtische eingerichtet.

Saarland

Neben Gesprächen mit saarländischen den Berufs- und Wirtschaftsverbänden arbeitet die saarländische Polizei intensiv mit Prüf- und Schulungsorganisationen (TÜV, DEKRA) und dem ADAC zusammen.

Sachsen

Die Wissenschaftliche Gesellschaft für Gefahrguttransport e. V. veranstaltet federführend einen Gefahrgutstammtisch. Dabei treffen sich zum Zweck des Erfahrungsaustausches Vertreter der Überwachungsbehörden, der Wirtschaft sowie der Verbände.

Es werden Kontakte zu den technischen Überwachungsorganisationen gepflegt.

Ein Vertreter aus dem Bereich des Sächsischen Staatsministeriums des Innern ist Mitglied des Arbeitskreises „Polizei und Chemie“ des VCI.

Sachsen-Anhalt

Im Herbst finden in jedem Jahr, organisiert von der Industrie- und Handelskammer Magdeburg, die Gefahrguttage Sachsen-Anhalt statt – eine zweitägige Veranstaltung mit Vorträgen und Diskussionsrunden.

Im Frühjahr findet, organisiert von der Gewerbeaufsicht, der Gefahrgut-Treff Sachsen-Anhalt statt. Zu einem vorgegebenen Thema treffen sich Experten aus Wirtschaft und Behörden zur Fortbildung und Diskussion.

Von der Chemischen Industrie initiiert, findet in Leuna regelmäßig ein Gefahrgut-Stammtisch statt, an dem sich auch Polizei und Gewerbeaufsicht beteiligen.

Schleswig-Holstein

Gemeinsam mit dem Verkehrsressort und den Industrie- und Handelskammern zu Flensburg, Kiel und Lübeck führt das Innenministerium eine Gefahrgutinformationsreihe durch, an der sich seit 1998 circa 1.600 Teilnehmer aus der Wirtschaft beteiligt haben.

Der Vorsitzende des Arbeitskreises „Gefahrgutrecht“ ist Mitglied im Arbeitskreis „Polizei und Chemie“ des VCI. Im Einzelfall werden Vorträge vor Verbänden und Institutionen im Rahmen der Prävention gehalten.

Thüringen

Quartalsweise findet ein Gefahrgutstammtisch statt. Grundlegende Fragen zum Gefahrguttransport stehen auf den Internetseiten des Thüringer Ministeriums für Bau und Verkehr zur Verfügung. Mit Änderung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften werden im zeitgleichen Rhythmus Gefahrgutforen durchgeführt. Dazu wird eine Broschüre „Gefahrgutbeförderung in Thüringen“ herausgegeben.

Anlage zu Kapitel 4: Ergebnis der Gefahrgutüberwachung in der Bundesrepublik Deutschland

Ergebnis der auf der Straße durchgeführten Kontrollen nach Anlage 5 der GGKontrollIV

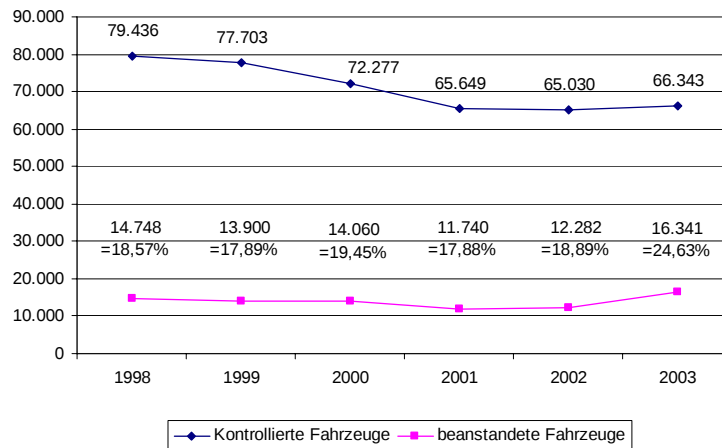
Fahrzeuge mit Zulassung in											
	Deutschland		anderen EU-MS		Drittstaaten		Gesamtzahl				
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	62.003	71.644	18.768	21.152	12.476	13.857	131.161	115.786	98.005	93.247	106.653
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	9.554	13.984	2.810	4.220	2.309	3.352	18.981	18.032	14.334	14.673	21.556
Anzahl der festgestellten Verstöße, aufgeschlüsselt nach der Art											
Fahrschulung	418	534	71	125	88	108	603	548	485	577	767
Bescheinigung nach Rn. 10 282 und 11 282 ADR	328	443	47	63	20	49	1.455	847	657	395	555
Begleitpapiere	1.841	2.756	490	757	444	651	3.820	3.186	2.623	2.775	4.164
Kennzeichnung	2.096	2.544	666	880	511	719	3.426	3.632	2.952	3.273	4.143
Ausrüstung	2.546	2.865	870	1102	702	1110	4.980	4.786	3.872	4.118	5.077
Ladungssicherheit	3.147	3.502	1.004	1.289	596	706	5.098	4.772	4.453	4.747	5.497
sonstige Mängel	2.611	2.749	845	856	588	741	4.969	3.696	3.237	4.044	4.346
Gesamt	12.987	15.393	3.993	5.072	2.949	4.084	24.351	21.467	18.279	19.929	24.549
Anzahl und Art der verhängten Sanktionen											
Verwarnungsgeld	2.141	2.063	687	815	623	827	4.791	3.993	3.921	3.451	3.705
Anzeigen für Bußgeldverfahren	7.605	10.390	2.262	3.148	1.585	2.417	14.223	10.151	10.852	11.452	15.955
Gesamt	9.746	12.453	2.949	3.963	2.208	3.244	19.014	14.144	14.773	14.903	19.660

Bericht der Bundesrepublik Deutschland

Zur Angabe der Anzahl der Anzeigen der Bußgeldverfahren ist darauf hinzuweisen, dass es sich um die eingeleiteten Verfahren, nicht aber um abgeschlossene Verfahren und verhängte Sanktionen handelt. Bedingt durch den Rechtsweg können zwischen der Anzeige im Bußgeldverfahren und der rechtskräftigen Entscheidung bis zu drei Jahre liegen. Erfahrungsgemäß werden aus unterschiedlichen Gründen eine erhebliche Anzahl von eingeleiteten Verfahren eingestellt.

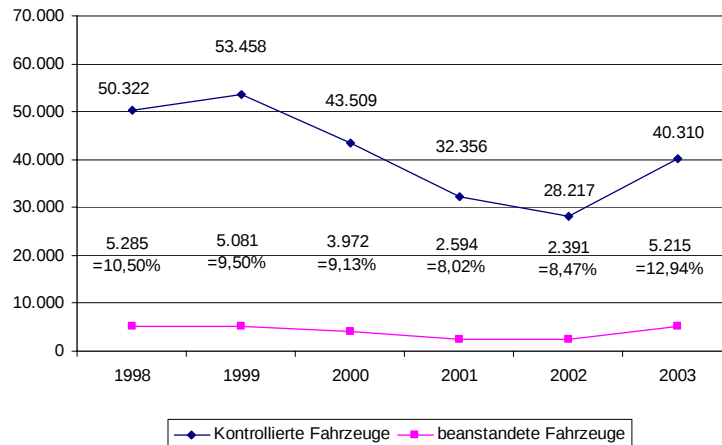
Polizei der Länder

Durch die Polizei der Länder kontrollierte und beanstandete Gefahrgutfahrzeuge 1998 – 2003



Bundesamt für Güterverkehr

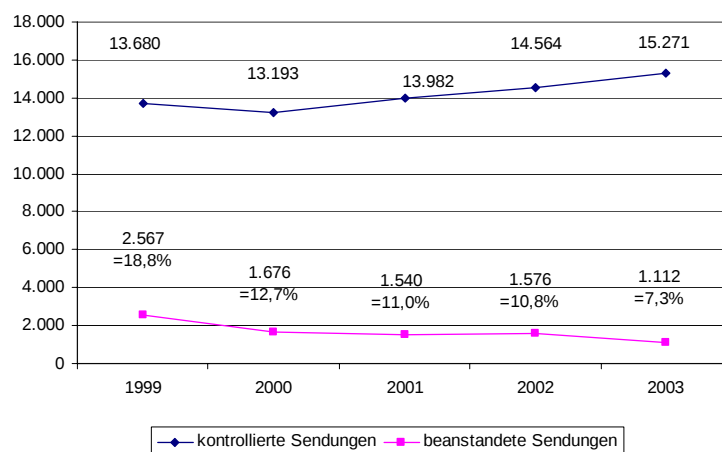
Durch das BAG kontrollierte und beanstandete Gefahrgutfahrzeuge 1998 – 2003



Feststellungen anderer Kontrollbehörden

Eisenbahn-Bundesamt

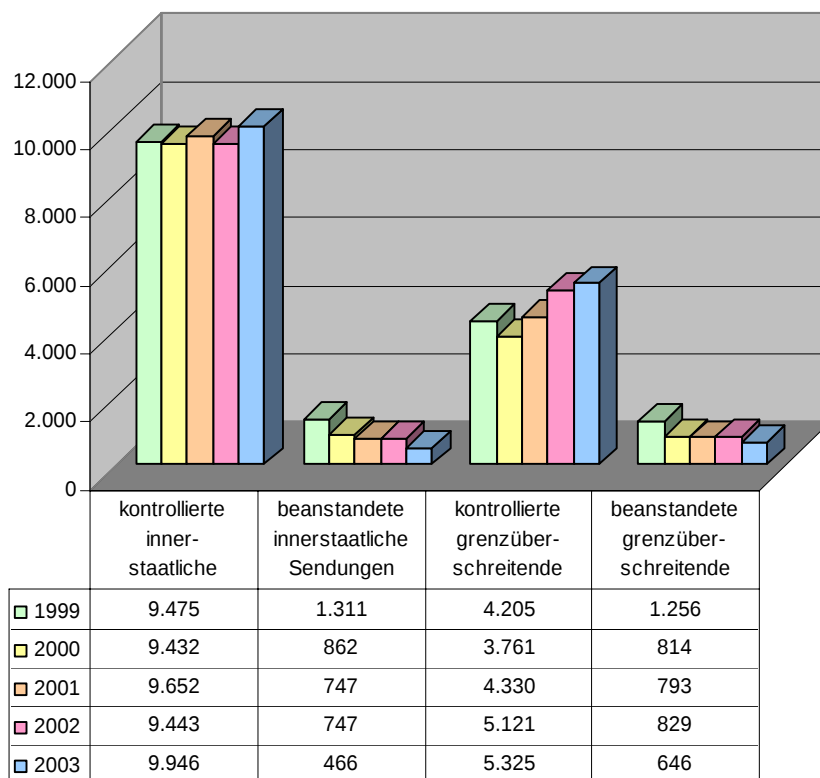
Durch das EBA kontrollierte und beanstandete Sendungen 1999 – 2003



Übersicht der kontrollierten Sendungen (innerstaatlich – grenzüberschreitend)

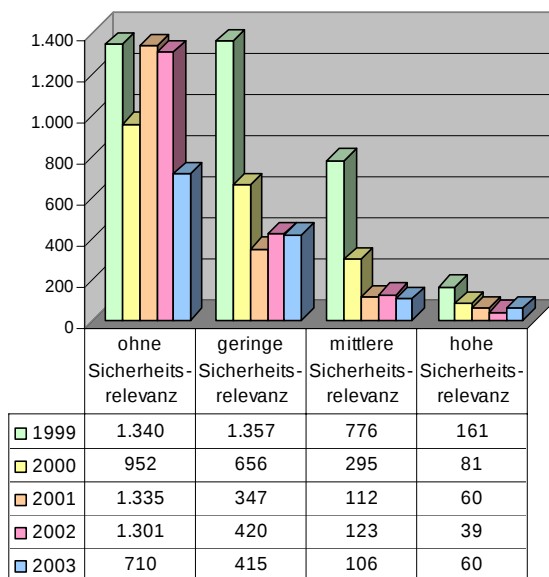
	1999	2000	2001	2002	2003
Anzahl der kontrollierten Sendungen:	13.680	13.193	13.982	14.564	15.271
davon innerstaatlich:	9.475	9.432	9.652	9.443	9.946
davon grenzüberschreitend:	4.205	3.761	4.330	5.121	5.325
Anzahl der beanstandeten Sendungen:	2.567	1.676	1.540	1.576	1.112
davon innerstaatlich:	1.311	862	747	747	466
davon grenzüberschreitend:	1.256	814	793	829	646

Kontrollergebnisse der Gefahrgutüberwachung des EBA für die Jahre 1999 - 2003 - Aufteilung in innerstaatliche und grenzüberschreitende Sendungen -



**Kontrollergebnisse der Gefahrgutüberwachung des EBA für die Jahre
1999 - 2003**
- Aufteilung der Mängel nach Sicherheitsrelevanz -

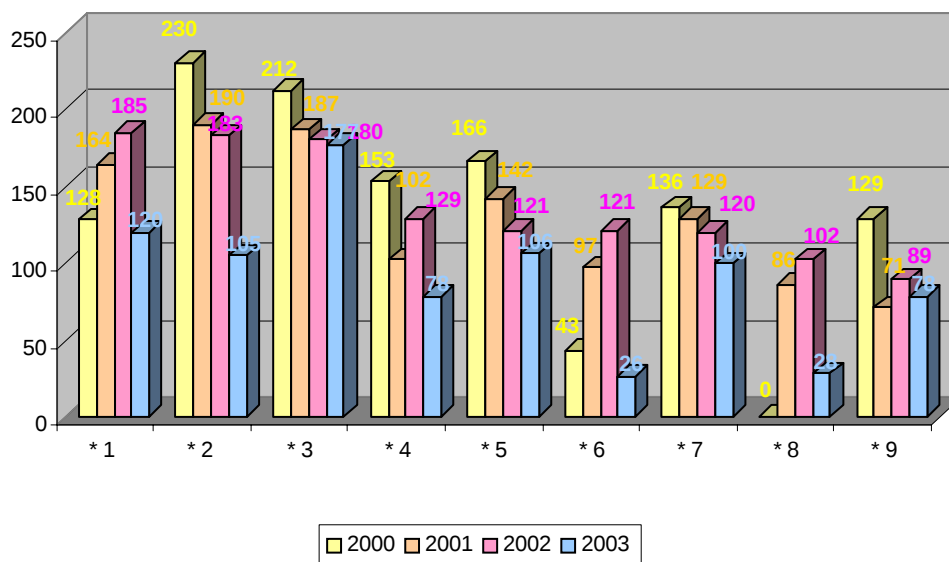
	1999	2000	2001	2002	2003
festgestellte Mängel:	3.634	1.984	1.854	1.883	1.291
davon ohne Sicherheitsrelevanz:	1.340	952	1.335	1.301	710
davon geringe Sicherheitsrelevanz:	1.357	656	347	420	415
davon mittlere Sicherheitsrelevanz:	776	295	112	123	106
davon hohe Sicherheitsrelevanz:	161	81	60	39	60



**Kontrollergebnisse der Gefahrgutüberwachung des EBA für die Jahre
2000 – 2003**
- Die häufigsten festgestellten Mängel -

Liste der häufigsten Mängel

	2000	2001	2002	2003
*1) Mangel am Tankschild bzw. dessen Angaben	128	164	185	120
*2) Absperrereinrichtung des Tanks nicht gegen ungewolltes Öffnen gesichert (z. B. Handfalle nicht eingelegt)	230	190	183	105
*3) Fehlende/falsche Kennzeichnung oder Gefahrzettel an leeren ungereinigten Verpackungen, Kesselwagen usw.	212	187	180	177
*4) Vorschriften über Gefahrzettel an Wagen, Tanks und Containern nicht beachtet	153	102	129	78
*5) Allgemeine Angaben im Frachtbrief fehlen/falsch	166	142	121	106
*6) Stellungsanzeige/Schließrichtung fehlt/nicht lesbar	43	97	121	26
*7) Mangel am 3. Verschluss (Schraubkappe, Blindflansche)	136	129	120	100
*8) Sonstige Mängel	0	86	102	28
*9) Nicht ordnungsgemäßer Verschluss Domdeckel/Mannloch	129	71	89	78



**Kontrollergebnisse der Gefahrgutüberwachung des EBA für die Jahre
1999 – 2003**
- Übersicht der kontrollierten Beförderungsmittel -

	1999	2000	2001	2002	2003
Kontrollierte Beförderungsmittel (insgesamt):	13.680*	13.130*	13.925*	14.463*	15.211*
davon Kesselwagen:	8.939	9.517	9.568	9.675	10.160
davon Druckgaskesselwagen:	2.648	1.978	2.414	2.856	3.084
davon Tankcontainer:	615	720	875	938	955
davon Container:	177	186	214	246	291
davon Druckgascontainer:	66	59	54	54	59
davon Huckepackverkehr:	53	114	119	118	130
davon Behälterwagen:	519	184	118	125	134
davon Offene Wagen:	93	41	16	6	7
davon Gedeckte Wagen:	570	264	282	205	162
davon Versandstücke:	0	21	181	144	164

* Die Differenz aus der Anzahl der kontrollierten Beförderungsmittel und der Anzahl der geprüften Sendungen resultieren aus Kontrollen der Beförderungspapiere.

	1999	2000	2001	2002	2003
Abgeschlossene OWi-Verfahren:	659	789	334	625	534

Staatliche Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsicht*

Baden-Württemberg

Im Rahmen der Statistik der Staatlichen Gewerbeaufsichtsverwaltung Baden-Württemberg werden auch Tätigkeiten und Beanstandungen im Außendienst im Sachgebiet Beförderung gefährlicher Güter erfasst. Die statistischen Zahlen werden regelmäßig im Jahresbericht veröffentlicht.

Bayern

Die durch die Gewerbeaufsichtsämter und das Landesamt für Umweltschutz erhobenen Kontrollergebnisse werden mit den Ergebnissen der Polizei zusammengefasst. Die Anzahl der gefahrgutrechtlichen Überprüfungen und Beanstandungen der acht bayerischen Gewerbeaufsichtsämter werden regelmäßig im „Jahresbericht der Gewerbeaufsicht des Freistaates Bayern“ veröffentlicht.

Berlin

Keine Angaben

Brandenburg

Der Tätigkeitsschwerpunkt der Arbeitsschutzbehörden liegt im Vollzug der GbV. Daneben werden in den Unternehmen Gefahrgutkontrollen vorgenommen. Über die Ergebnisse wird im Arbeitsschutz-Jahresbericht berichtet, das heißt die Daten gehen nicht in den Bericht des BMVBW ein. Die Erhebungen richten sich dabei nach den Vorgaben der Anlage 5 der GGKontrollV.

Als Besonderheit ist hervorzuheben, dass vom Amt für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Cottbus jährlich Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Gefahrguttransport nach Polen kontrolliert werden. Interessant ist hier, dass die Mängelquote der Fahrzeuge kontinuierlich abgenommen hat.

Im Jahr 2002 haben die Ämter für Arbeitsschutz 1291 Betriebskontrollen durchgeführt. Wegen der festgestellten Mängel mussten 250 Besichtigungsschreiben erstellt sowie 5 Anordnungen und 17 Transportunter-sagungen erlassen werden.

Bremen

Keine Angaben

Hamburg

Die Arbeitsbehörde ist zuständig für Aufgaben der Länder bei der Beförderung gefährlicher Güter im Zusammenhang mit der Zulassung, Prüfung und technischen Überwachung von Tanks, Kesselwagen, Tank-containern, Gefäßen und Batteriefahrzeugen. An dieser Zuständigkeitsaufteilung orientiert sich auch die Kontrolle in Betrieben am Beginn der Beförderung.

Hessen

Keine Angaben

Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern sind 4 Ämter für Arbeitsschutz und technische Sicherheit an der Gefahrgut-überwachung in den Unternehmen beteiligt. Es sind 379 Betriebe erfasst, die an der Beförderung gefährli-cher Güter beteiligt sind.

Zur Überwachung der Vorschriften der GGVS wurden im Jahr 2002 in 79 Betrieben Kontrollen durchgeführt. Im Rahmen der GGKontrollV wurden insgesamt 29 Kraftfahrzeuge auf dem Betriebsgelände überwacht, von denen 2 Fahrzeuge beanstandet wurden. Der Schwerpunkt der Kontrollen lag im Bereich der Abfall- und Entsorgungsunternehmen.

In 2 Betrieben wurden die Vorschriften der GGVE bei 4 Druckgas-Kesselwagen kontrolliert und keine Bean-standungen festgestellt.

Im Rahmen der Kontrollen zur Einhaltung der GbV wurden 76 Betriebe kontrolliert. Festgestellte Mängel wurden den Unternehmen mitgeteilt. Die Beseitigung der Mängel erfolgt umgehend.

Es hat sich bewährt, den Jahresbericht des Gefahrgutbeauftragten von den Betrieben anzufordern, die nicht kontrolliert werden konnten.

Niedersachsen

Die statistisch erfassten Gefahrgutkontrollen in Betrieben werden jeweils im Jahresbericht der niedersächsi-schen Gewerbeaufsicht veröffentlicht. Für das Jahr 2002 wurden 436 Überprüfungen/Besichtigungen mit

* Nachfolgend werden die von den Ländern zugelierten Beiträge wiedergegeben.

404 Beanstandungen gemeldet. Der präventive Ansatz der Gewerbeaufsicht bei ihrer Tätigkeit spiegelt sich unter anderem in der erfassten Anzahl an Besprechungen wider. Im Jahr 2002 wurden 496 Besprechungen durchgeführt.

Nordrhein-Westfalen

Die Gefahrgutmobile waren im Jahr 2003 an 335 Tagen im Einsatz (111 Straßeneinsatztage, 224 Betriebseinsatztage). Dabei wurden 684 Proben analysiert, bei denen es sich in knapp 67 % der Fälle um Gefahrgut handelte. Hinsichtlich der Klassifizierung waren fast 80 % der Angaben richtig und ca. 14 % falsch; bei ca. 6 % fehlte die Klassifizierung. Mängel wie fehlende oder falsche Klassifizierung oder falsche Rückstellproben traten am häufigsten bei der Transportbranche (29,5 %) auf. Es folgten die sonstigen Branchen (28,6 %), die Entsorgungsbranche (24,2 %), der Handel (18,4 %), die Chemiebranche (14,3 %) und schließlich die Branchen für Farben und Lacke (12,5 %).

Rheinland-Pfalz

Die Gewerbeaufsicht führte von November 2001 bis zum Januar 2002 ein Landesprojekt „Beförderung explosionsgefährlicher Güter“ durch. Dabei werden auch Unternehmen überprüft, die Großfeuerwerke abbrennen. Obwohl einige der bisher überprüften Unternehmen die Kleinmengenregelung nach Abschnitt 1.1.3.6.3 ADR in Anspruch nahmen, war ihnen die tatsächliche Nettoexplosivstoffmasse nicht bekannt. Diese ist aber nicht nur im Hinblick auf den Gefahrguttransport erforderlich, sondern auch im Hinblick auf die Schutz- und Sicherheitsabstände bei der Lagerung zugrunde zu legen.

In den Jahren 2001 und 2002 wurden durch die Gewerbeaufsicht die organisatorischen Abläufe bei Befüll- und Entleereinrichtungen zum Umschlag von Gefahrstoffen in und aus Eisenbahnkesselwagen bzw. Straßentankwagen überprüft. Ziel war es, diesbezüglich eine möglichst flächendeckende Aussage für Rheinland-Pfalz zu erhalten. Der innerbetriebliche Transport von Gefahrstoffen wurde in die Überprüfung einbezogen. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit einer Sachverständigenorganisation durchgeführt. Zu den untersuchten Einrichtungen gehörten unter anderem Bodenwannen im Bereich der Umfüllstellen, Trennkupplungen, Gaswarnanlagen, Brandmeldeeinrichtungen, Berieselungsanlagen und Not-Aus-Systeme. Die Überprüfung zeigte, dass die technischen Ausführungen der Befüll- und Entleereinrichtungen den gesetzlichen Regelungen entsprechen und dass die Durchführung der Wartung und Instandhaltung bis auf Ausnahmen funktioniert. Im Bereich der Betriebsorganisation waren teilweise Mängel festzustellen. Insgesamt wurden 6 Befüllstationen für Straßentankwagen, 5 Entleerstationen für Straßentankwagen, 1 Befüllstation für Eisenbahnkesselwagen, 8 Entleerstationen für Eisenbahnkesselwagen und 1 Entleerstation für Tankcontainer überprüft.

Sachsen

Im Jahr 2002 überprüften die fünf Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter im Rahmen einer Schwerpunktaktion die Umsetzung der Gefahrgutvorschriften, insbesondere der Gefahrgutbeauftragtenverordnung, in den Unternehmen. Zeitgleich mit dieser Schwerpunktaktion wurde von den Staatlichen Gewerbeaufsichtsämtern die Schwerpunktaktion „Kontrollen zum Fahrpersonalgesetz sowie Überprüfung der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes in den Betriebsstätten Gefahrgut transportierender Unternehmen“ durchgeführt. Revidiert wurden 335 am Gefahrguttransport beteiligte Unternehmen. Die Ergebnisse bestätigen vor dem Hintergrund der völlig neu strukturierten Gefahrgutvorschriften einen erwartungsgemäß hohen Beratungsbedarf in den Unternehmen. Folgendes Fazit konnte gezogen werden:

- vor allem in Unternehmen mit geringem oder nur gelegentlichem Gefahrgutaukommen wurden Unsicherheiten und Unkenntnis der Vorschriften deutlich,
- der Kenntnisstand über die Vorschriften ist stark vom Engagement des verantwortlichen Gefahrgutbeauftragten abhängig,
- die durch das ADR 2001 bedingten Änderungen sind kleinen und mittleren Unternehmen oft ungenügend bekannt,
- bei fehlender Kooperation des Unternehmens erweist sich eine Überprüfung, ob kennzeichnungspflichtige Gefahrguttransporte abgesandt, verladen oder transportiert werden, als sehr schwierig,
- für eine zielgerichtete Kontrolle ist auch weiterhin eine enge Zusammenarbeit zwischen den Staatlichen Gewerbeaufsichtsämtern und den Polizeidienststellen erforderlich,
- ein Zusammenhang zwischen den beanstandeten Gefahrgutfahrzeugen und den Verstößen nach dem Fahrpersonalrecht kann nicht abgeleitet werden, allgemein wird aber eingeschätzt, dass dort, wo das Management der Unternehmen die fahrpersonalrechtlichen Vorschriften ökonomischen Erfordernissen unterordnet, auch Defizite bei der Umsetzung gefahrgutrechtlicher Vorschriften vorhanden sind. Das betrifft vor allem selbstfahrende Subunternehmer und soll bei zukünftigen Revisionen verstärkt kontrolliert werden.

Sachsen-Anhalt

Ein bedeutsamer Schwerpunkt hinsichtlich der Tätigkeit der Gewerbeaufsicht ist die GbV. Generell kann eingeschätzt werden, dass sich die Bestellpflicht für Gefahrgutbeauftragte bewährt hat. Die Gefahrgutbeauftragten in den Unternehmen, ob intern oder extern, sind ein wichtiger Partner für die Gewerbeaufsicht.

Im Jahr 2002 wurden durch die Gewerbeaufsicht 406 Straßenfahrzeuge mit Gefahrgut kontrolliert, von denen 94 zu beanstanden waren. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von 23%.

Im Jahr 2002 wurden durch die Gewerbeaufsicht 285 Eisenbahnwagen mit Gefahrgut kontrolliert, von denen 29 zu beanstanden waren. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von 10%.

Bezogen auf alle in den Jahren 1994 bis 2002 kontrollierten Straßenfahrzeuge mit Gefahrgut liegt die Beanstandungsquote bei 30%.

Bezogen auf alle in den Jahren 1994 bis 2002 kontrollierten Eisenbahnwagen mit Gefahrgut liegt die Beanstandungsquote bei 10%.

Die erhobenen Daten werden bezüglich der Gefahrgutkontrollverordnung mit den Ergebnissen der Polizei zusammengefasst.

Schleswig-Holstein

Keine Angaben

Thüringen

Vier Ämter für Arbeitsschutz sind für die Gefahrgutüberwachung in den Betrieben zuständig. Schwerpunkt ihrer Tätigkeit liegt u.a. im Vollzug der GbV. Hauptaugenmerk der Kontrollen wird dem Bereich Abfall- und Entsorgung gewidmet. Gemeinsame Kontrollen auf der Straße werden auch zukünftig mit den dafür zuständigen Polizeibehörden durchgeführt.

Die Zahl der gefahrgutrechtlichen Überprüfungen und Beanstandungen wird regelmäßig im „Jahresbericht der Arbeitsschutzbehörden des Freistaates Thüringen“ veröffentlicht.

Anlage zu Kapitel 5: Präventionsmaßnahmen

Stand der Rechtsvorschriften

Bekanntmachung der Neufassung der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) vom 03. Januar 2005 (BGBl. I S. 36)

Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (RSE) vom 20. Januar 2005 (VkBl. 2005 S. 138)

Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (GGVSee) vom 4. November 2003 (BGBl. I S. 2286)

Bekanntmachung des Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter mit Ro/Ro-Schiffen in der Ostsee (MoU) vom 27. Dezember 2004 (VkBl. 2005 S. 30)

Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnengewässern (GGVBinSch) vom 31. Januar 2004 (BGBl. I S. 136)

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
ADR	Europäisches Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AG	Aktiengesellschaft
and. Zugm.	andere Zugmaschinen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BAM	Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung
BASF	Badische Anilin- & Soda-Fabrik AG (BASF)
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BB	Brandenburg
beanst.	beanstandete
BfS	Bundesamt für Strahlenschutz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V.
BGS	Bundesgrenzschutz
BGSG	Bundesgrenzschutzgesetz
BLFA-GG	Bund-Länder-Fachausschuss "Beförderung gefährlicher Güter"
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMVg	Bundesministerium für Verteidigung
BQ	Beanstandungsquote
BE	Berlin
BUG	Behörde für Umwelt und Gesundheit
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
bzw.	beziehungsweise
CEFIC	Europäischer Verband der Chemischen Industrie
CTU	Cargo Transport Unit
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
dv-gestützt	datenverarbeitungsgestützt
ECR	Euro-Contrôle-Route
EG	Europäische Gemeinschaft
e. V.	eingetragener Verein
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBIS GGÜ	Eisenbahn-Bundesamt-Informationssystem – Gefahrgutüberwachung
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EMSA	European Maritime Safety Agency
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EU-MS	Mitgliedsstaaten der Europäischen Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWK	Europäischer Wirtschaftsraum
GBl.	Gesetzblatt
GbV	Gefahrgutbeauftragtenverordnung
GGAV	Gefahrgut-Ausnahmeverordnung
GGBefG	Gefahrgutbeförderungsgesetz
GG-Fzge	Gefahrgutfahrzeuge
GGKontrollV	Gefahrgut-Kontrollverordnung
GGVE	Gefahrgutverordnung Eisenbahn
GGVS	Gefahrgutverordnung Straße
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn

GGVSee	Gefahrgutverordnung See
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GUNDI	Gefahrgut-Unfall-Datenbank im Internet
HB	Hansestadt Bremen
HE	Hessen
HH	Hansestadt Hamburg
i. S. d.	Im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
IBC	Intermediate Bulk Container (Großpackmittel)
IHK	Industrie- und Handelskammer
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
IMO	International Maritime Organization
IOPC	International Oil Pollution Compensation
IZD	Inspektion Zentrale Dienste
kg	Kilogramm
km	Kilometer
KOM	Europäische Kommission
kontroll.	kontrollierte
LASI	Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik
Lkw	Lastkraftwagen
LTV e. V.	Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes e. V.
LVSA e. V.	Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt e. V.
m. Anh.	mit Anhänger
MEGC	Gascontainer mit mehreren Elementen
Mio.	Millionen
MoU	Memorandum of Understanding
Mrd.	Milliarden
MS	Mitgliedsstaat
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NI	Niedersachsen
Nr.	Nummer
NW	Nordrhein-Westfalen
o. Anh.	ohne Anhänger
OTIF	Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OWi	Ordnungswidrigkeit
Pkw	Personenkraftwagen
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Rn.	Randnummer
Ro/Ro	Roll-on/Roll-off
RP	Rheinland Pfalz
S.	Seite
Sattel	Sattelzüge
SH	Schleswig-Holstein
SL	Saarland
SN	Sachsen
Spezial	Spezialfahrzeuge
ST	Sachsen-Anhalt
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVG	Straßenverkehrsgenossenschaft
t	Tonnen
Tankfzg.	Tankfahrzeug
TH	Thüringen
THESEUS	Tankfahrzeuge mit höchst erreichbarer Sicherheit durch experimentelle Unfallsimulation
tkm	Tonnenkilometer
TRANSEC-Check	Ein Informationssystem für Gefahrguttransporte
TUIS	Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystem
TÜV	Technischer Überwachungsverein

UN	United Nations
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
USA	United States of America
usw.	und so weiter
VCH	Verband Chemiehandel
VCI	Verband der Chemischen Industrie e. V.
VDBUM	Verband Deutscher Baumaschineningenieure und Meister
VdTÜV	Verband der technischen Überwachungsvereine
VG	Verpackungsgruppe
VkBl.	Verkehrsblatt
VPI	Verband der Privatwageninteressenten
WSP	Wasserschutzpolizei
z. B.	zum Beispiel