

**Gefahrgut–Kontrollrichtlinie**

# Nicht mit Kanonen auf Spatzen schießen

Uta Fuchs, Hamburg

**Auch wenn das Verkehrsaufkommen stetig wächst – der Wettbewerb der Transporteur bleibt hart. Damit wachsen auch die Anforderungen an die Kontrolleure.**

Die „5. Internationale Fachtagung Überwachung Güterverkehr“ war für die über 100 Teilnehmer – überwiegend Polizisten und Mitarbeiter von Gewerbeaufsichtsämtern – willkommenes Forum für Weiterbildung und Erfahrungsaustausch. Die Vielfalt der Themen – von den Sicherheits- und Sozialvorschriften für Kraftfahrer über die Sicherheit bei Busreisen bis hin zu Besonderheiten bei Schwerlasttransporten – spiegelte die vielfältigen Anforderungen an die Überwacher wider. Dazu kommen finanzielle Engpässe, die gelegentlich dazu führen, dass selbst die grundlegenden Vorschriften nicht angeschafft werden können oder Motivationsprobleme in Folge von Umstrukturierungen und Personaleinsparungen. Stoff für jede

Kontrollrichtlinie 95/50/EG diskutiert. Helmut Rein, BMVBW, berichtete über die Tätigkeit einer internationalen Arbeitsgruppe, deren Entwurf am 1. April 2004 vom EU-Regelungsausschuss als Grundlage für eine Änderungsrichtlinie angenommen wurde. Die Initiative dazu war von den Niederlanden ausgegangen, Vertreter von Kontrollbehörden und Ministerien hatten sich beteiligt, die Arbeitsgruppe habe jedoch „jedem, der die Reisekosten aufbringen konnte“, so Rein, zur Mitarbeit offengestanden und davon hätten auch deutsche Kontrolleure Gebrauch gemacht. So konnten in die Überarbeitung viele Anregungen aus der Praxis einfließen. Für Deutschland sei die Umsetzung – sofern die Richtlinie bei der EU bis dahin verabschiedet ist – mit der nächsten GGVSE-Änderung im Herbst vorgesehen.

**Offene Wünsche:** Wie immer ist das Ergebnis europaweiter Diskussionen ein Ergebnis der Kompromisse. So bedauerte Rein, dass die Kontrollberichte, die von den Ländern nach Brüssel zur Auswertung weitergeleitet werden, sich auf einige wesentliche Informationen beschränken sollen. Deren Aussagekraft sei recht gering. Deutschland hätte sich eine Aufbereitung der detaillierten Informationen gewünscht – denn damit werde sichtbar, in welchen Bereichen eventuell noch Regelungsbedarf besteht. Kein neues Phänomen im Gefahrgut-Regelwerk: In einigen Punkten bestehen sehr unterschiedliche Auslegungsmöglichkeiten. Hier sagte Rein Erläuterungen im Rahmen der RSE zu.

**Gefahren abschätzen:** Eigentlich selbstverständlich, aber leider bislang wohl nicht immer beachtet: In der geänderten Richtlinie soll darauf hin-

gewiesen werden, dass sich die Maßnahmen (z.B. Untersagung der Weiterfahrt) an der Schwere und den möglichen Folgen des Verstoßes orientieren. Dazu wird es im Anhang II eine Übersicht der drei Gefahrenkategorien geben, die folgende Konsequenzen haben sollen:

- *Verstöße der Kategorie I* bergen ein hohes Risiko des Todes oder einer ernsthaften Verletzung von Personen oder eines nachhaltigen Schadens für die Umwelt. Diese Verstöße führen in der Regel zur sofortigen Beseitigung des Mangels, gegebenenfalls im Rahmen einer Stilllegung des Fahrzeugs.
- *Verstöße der Kategorie II* führen zu einem Risiko von Personen- und Umweltschäden. Solche Schäden führen in der Regel zur sofortigen Beseitigung des Mangels, falls dies am Kontrollplatz nicht möglich ist, spätestens bei Ende der anstehenden Beförderung.
- *Verstöße der Kategorie III* sind solche, die nur eine geringe Gefahr eines Personen- oder Umweltschadens mit sich bringen. Daraus entsteht die Notwendigkeit, diesen Schaden erst zu einem späteren Zeitpunkt im Unternehmen zu beseitigen.

Die Liste der Verstöße aus Anhang II sowie die Checkliste zu den Kontrollen aus Anhang I, in der es nur geringfügige Änderungen geben wird, stellen wir im Downloadbereich unserer Website [www.der-gefahren-gut-beauftragte.de](http://www.der-gefahren-gut-beauftragte.de) zur Verfügung.

**Ermessensspielraum bleibt:** Rein verwies nachdrücklich darauf, dass die aufgelisteten Verstöße lediglich als Richtschnur zu verstehen sind. Die Einschätzung des Risikos und die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen bleibt nach wie vor in der Verantwortung der Kontrolleure. Sicher kann und soll die Einteilung in Risikokategorien bei den Entscheidungen helfen – die Notwendigkeit, den Beamten vorab eine gründliche Einarbeitung in das von ihnen kontrollierte Fachgebiet zu ermöglichen, wird bestehen bleiben. Die Tagung im Bildungsinstitut der Polizei Niedersachsen, in bewährter Weise organisiert und geleitet von den PHK Karl-Heinz Rinkewitz und Eckhard Hinz, war dazu sicher ein hilfreicher Beitrag. ○

Ob eine mangelhafte Ausrüstung sofort oder erst nach Ende der Beförderung in Ordnung gebracht werden muss, wird auch künftig der Kontrolleur entscheiden.

Menge Diskussionen auch am Rande der Tagung also – in deren Verlauf sich aber immer wieder herauskristallisierte, dass gerade Gefahrgutkontrollen nur dann sinnvoll sein können, wenn dabei gut ausgebildete Beamte im Einsatz sind.

**Geänderte Kontrollrichtlinie:** Das komplexe Thema Gefahrgut-Überwachung wurde mit Blick auf die bevorstehende Änderung der Gefahrgut-

Fuchs