

VCI-LEITFADEN

Umsetzung der gesetzlichen Sicherungsbestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN 2021)

Stand: November 2021

Diese Umsetzungsempfehlungen wurden gemeinsam von folgenden Verbänden erarbeitet:

- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)
- Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLTV)
- Verband Chemiehandel e. V. (VCH)
- Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
- Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. (VPI)

Einen vergleichbaren „Leitfaden für die Umsetzung des Kapitels 1.10 in Rheinland-Pfalz“ hat das Land Rheinland-Pfalz auf seiner [Homepage*](#) bereitgestellt.

* https://isim.rlp.de/fileadmin/isim/Unsere_Themen/Verkehr/Dokumente/Leitfaden_Kapitel1_10_RLP.pdf

Rechtliche Hinweise

Dieser Leitfaden entbindet in keinem Fall von der Verpflichtung zur Beachtung der gesetzlichen Vorschriften. Der Leitfaden wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Dennoch übernehmen die Verfasser und der Verband der Chemischen Industrie e.V. (VCI) keine Haftung für die Richtigkeit der Angaben, Hinweise, Ratschläge sowie für eventuelle Druckfehler. Aus etwaigen Folgen können deswegen keine Ansprüche weder gegen die Verfasser noch gegen den Verband der Chemischen Industrie e.V. geltend gemacht werden.

Das Urheberrecht dieses Leitfadens liegt beim VCI. Die vollständige und auszugsweise Verbreitung des Textes ist nur gestattet, wenn Titel und Urheber genannt werden



Responsible Care – ein Beitrag zur
Nachhaltigkeitsinitiative Chemie³

CHEMIE³
DIE NACHHALTIGKEITSINITIATIVE
DER DEUTSCHEN CHEMIE

Getragen von:
Wirtschaftsverband VCI,
Gewerkschaft IG BCE und
Arbeitgeberverband BAVC

Hinweise zur Umsetzung der Anforderungen nach Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN „Vorschriften für die Sicherung“

ADN:

Europäisches Übereinkommen für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Binnenwasserweg (Abkürzung ADN, von Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par voie de Navigation intérieure)

ADR:

Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Abkürzung ADR, von Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route)

RID:

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Abkürzung RID von Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises Dangereuses)

RSEB:

Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße/Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Nach den Ereignissen vom 11. September 2001 hielt es die internationale Gesetzgebung für erforderlich, auch für den Transport gefährlicher Güter mit den Landverkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschifffahrt Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche terroristische Gefahren zu entwickeln.

Auf Basis entsprechender UN-Empfehlungen wurden **Maßnahmen zur Sicherung** – im englischen beschrieben mit **Security**, im Unterschied zur klassischen **Safety (Sicherheit)** – in ein neues Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN aufgenommen.

Diese Vorschriften traten am 1. Januar 2005 in Kraft. Bei der Einleitung der erforderlichen Maßnahmen sollten sich die betroffenen Unternehmen bewusst sein, dass der Verordnungsgeber das Ziel dieser neuen Vorschriften ausdrücklich dahingehend formuliert hat, das Risiko des Missbrauchs gefährlicher Güter für terroristische Zwecke, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, zu minimieren. Einen absoluten Schutz gibt es hier ebenso wenig wie bei den klassischen Risiken, die der Transport gefährlicher Güter mit sich bringt.

Maßnahmen zur Sicherung sollten in jedem an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Unternehmen Bestandteil des Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystems sein.

Der Vorschriftentext des Kapitels 1.10 ist in diesem Leitfaden in *kursiver Schrift* gedruckt und eingerahmt sowie den Erläuterungen jeweils abschnittsweise vorangestellt.

Die einzelnen Erläuterungen sind nur im Zusammenhang mit dem jeweiligen Vorschriftentext verständlich. Da der Aufbau des Kapitels 1.10 nicht an allen Stellen logisch strukturiert ist, wird für dessen Erläuterung nicht in jedem Fall der fortlaufenden Nummerierung gefolgt, sondern eine systematischere Struktur gewählt.

Kapitel 1.10 Vorschriften für die Sicherung

Bem.: Für Zwecke dieses Kapitels versteht man unter «Sicherung» die Maßnahmen oder Vorkehrungen, die zu treffen sind, um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, zu minimieren.

Aus systematischen Gründen wird zunächst der Anwendungsbereich des Kapitels 1.10 erläutert, den der Gesetzgeber nicht an den Beginn des Kapitels gestellt hat, sondern an dessen Ende.

1.10.4 ADN

Außer für radioaktive Stoffe gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 nicht. Die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 gelten nicht, wenn die Mengen je Schiff nicht größer sind als die in 1.1.3.6.1 aufgeführten Mengen.

Darüber hinaus gelten die Vorschriften dieses Kapitels nicht für die Beförderung von UN 2912 RADIOAKTIVE STOFFE MIT GERINGER SPEZIFISCHER AKTIVITÄT (LSA-I) und UN 2913 RADIOAKTIVE STOFFE, OBERFLÄCHEN KONTAMINIERTE GEGENSTÄNDE (SCO-I).

1.10.4 ADR

Mit Ausnahme der UN-Nummern 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 und 0500 und mit Ausnahme der UN-Nummern 2910 und 2911, sofern der Aktivitätswert den A₂-Wert überschreitet, (siehe Absatz 1.1.3.6.2 erster Spiegelstrich) gelten nach den Vorschriften des Unterabschnitts 1.1.3.6 die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2, und 1.10.3 sowie des Unterabschnitts 8.1.2.1 d) nicht, wenn die in einer Beförderungseinheit in Versandstücken beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 sowie des Unterabschnitts 8.1.2.1 d) nicht, wenn die in einer Beförderungseinheit in Tanks oder in loser Schüttung beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften dieses Kapitels nicht für die Beförderung von UN 2912 RADIOAKTIVE STOFFE MIT GERINGER SPEZIFISCHER AKTIVITÄT(LSA-I) und UN 2913 RADIOAKTIVE STOFFE, OBERFLÄCHENKONTAMINIERTE GEGENSTÄNDE (SCO-I).

1.10.4 RID

Mit Ausnahme der UN-Nummern 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 und 0500 und mit Ausnahme der UN-Nummern 2910 und 2911, sofern der Aktivitätswert den A_2 -Wert überschreitet, gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Großcontainer in Versandstücken beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2, und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Container in Tanks oder in loser Schüttung beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften dieses Kapitels nicht für die Beförderung von UN 2912 RADIOAKTIVE STOFFE MIT GERINGER SPEZIFISCHER AKTIVITÄT (LSA-I) und UN 2913 RADIOAKTIVE STOFFE, OBERFLÄCHEN KONTAMINIERTER GEGENSTÄNDE (SCO-I).

Die Vorschriften des Kapitels 1.10 sind nicht anzuwenden, wenn

- im Straßen- und Schienenverkehr bestimmte Mengen nicht überschritten werden, außer es handelt sich um die genauer bezeichneten explosiven Stoffe und Gegenstände,
- im Binnenschiffsverkehr bestimmte Mengen nicht überschritten werden.

Die Mengengrenze ist bei allen Verkehrsträgern die des Unterabschnitts 1.1.3.6 (ADR/RID: „Freistellungen in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit befördert werden“; ADN: „Freistellungen in Zusammenhang mit den an Bord von Schiffen beförderten Mengen“). Einige in 1.1.3.6 genauer genannte Stoffe werden von der Freistellungsregelung jedoch nicht erfasst (z. B. in der Binnenschiffahrt explosive Stoffe und Gegenstände).

Die Befreiung von der Anwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 gilt auch dann, wenn das zu befördernde Gut in Tabelle 1.10.3.1.2 als gefährliches Gut mit hohem Gefahrenpotenzial von 0 kg pro Versandstück aufgeführt wird. Die allgemeine Befreiung nach Abschnitt 1.10.4 geht der Tabelle 1.10.3.1.2 vor.

Beispiel:

Kaliumcyanid, UN 1680, Klasse 6.1, Verpackungsgruppe I

Straßen-/Schienenverkehr:

- a) Freistellung gem. 1.1.3.6.3 ADR/RID bis 20 kg je Beförderungseinheit (ADR) bzw. Wagen- oder Großcontainer (RID);
- b) deshalb Befreiung von den Vorschriften des Kapitels 1.10;
- c) es spielt keine Rolle, dass der Stoff (UN 1680) in der Liste 1.10.3.1.2 als gefährliches Gut mit hohem Gefahrenpotenzial und 0 kg pro Versandstück aufgeführt wird.

Binnenschifffahrt:

Keine Freistellung nach 1.1.3.6.1 ADN, damit volle Anwendung des Kapitels 1.10.

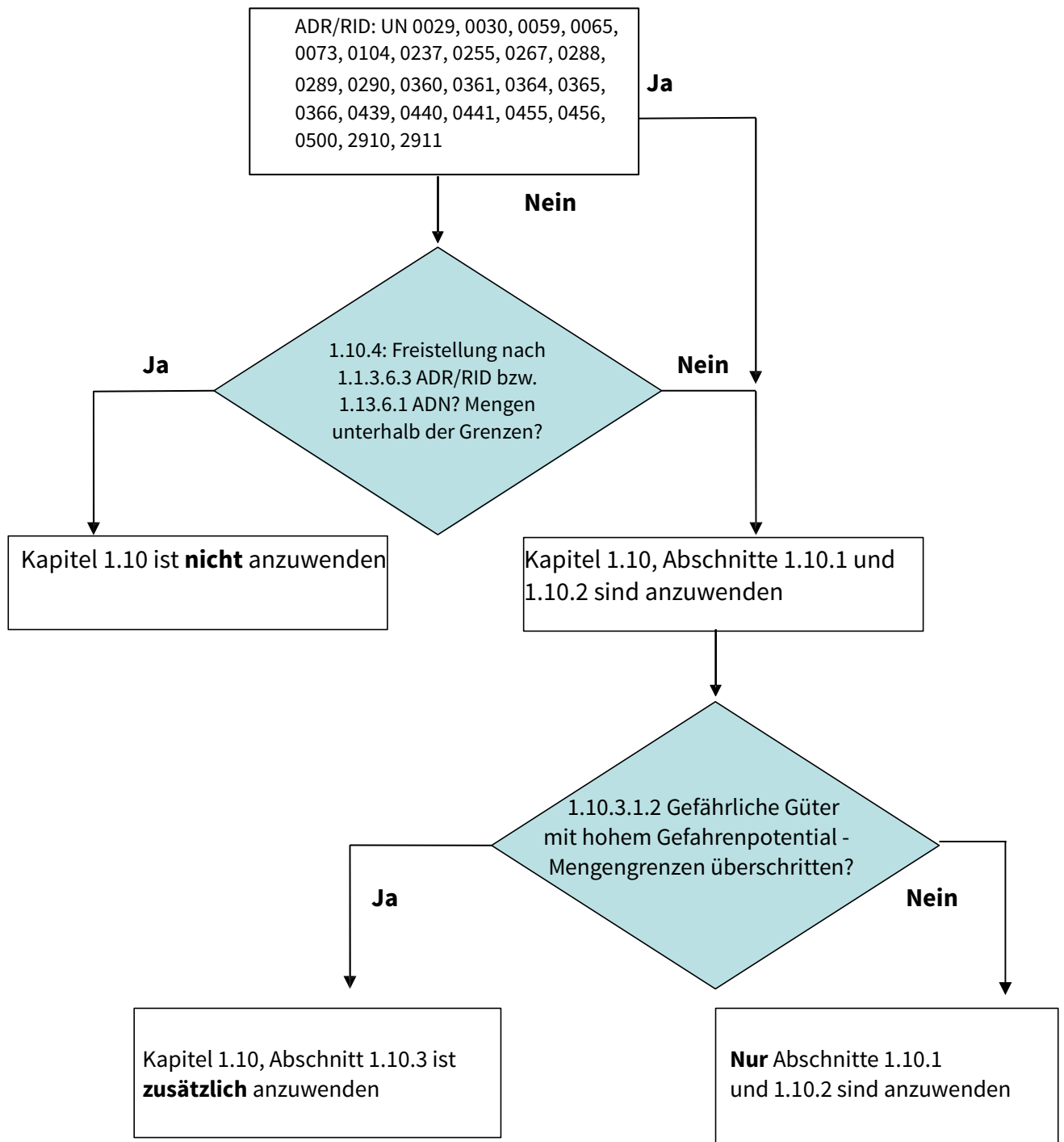
Die Mengen, die zur Befreiung nach Abschnitt 1.10.4. führen, beziehen sich auf die Beförderungseinheit/den Wagen/das Schiff. Dem steht nicht entgegen, dass die Gesamtmenge der pro Jahr von einem Unternehmen beförderten oder zur Beförderung übergebenen Güter erheblich darüber liegen kann. Dies macht auch insoweit Sinn, als sich der Missbrauch auf den einzelnen Beförderungsfall beziehen würde.

Leere ungereinigte Wagen unterliegen nicht dem Kapitel 1.10 RID. – In einem ungereinigten leeren Wagen verbleiben nach der vollständigen Entleerung mit der technisch vorhandenen Entnahmeeinrichtung Mengen, die sich aus Anhaftungen nach der Entleerung ergeben. Diese üblichen Restmengen werden akzeptiert (vgl. auch RSEB 1-8).

Werden die Mengengrenzen überschritten, greifen die Vorschriften. Es sind die Abschnitte 1.10.1 und 1.10.2 anzuwenden. Handelt es sich um gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial, ist darüber hinaus der Abschnitt 1.10.3 anzuwenden.

Mit dem Abschnitt 1.10.3 wird als Steigerung der allgemeinen Zweckbestimmung des neuen Kapitels eine Spezialregelung für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial eingeführt, bei denen es nicht nur um allgemeinen Missbrauch und die damit verbundene Gefährdung, sondern konkret um den Missbrauch zu terroristischen Zwecken und den damit verbundenen schwerwiegenden Folgen geht.

Das folgende Flussdiagramm gibt einen schematischen Überblick über die vorzunehmenden Entscheidungsschritte:



Das Kapitel 1.10 findet keine Anwendung bei freigestellten Beförderungen auf Grund von Abschnitt 1.1.3 ADR/RID/ADN.

1.10.1 **Allgemeine Vorschriften**

1.10.1.1 *Alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen müssen entsprechend ihren Verantwortlichkeiten die in diesem Kapitel aufgeführten Vorschriften für die Sicherung beachten.*

An der Gefahrgutbeförderung beteiligte Personen sind alle, die nach den Gefahrgutvorschriften Pflichten zu erfüllen haben (z. B. Pflichten des Absenders, Verladers, Beförderers, Verpackers). Jeder der so beteiligten Personen sollte das Missbrauchspotenzial gefährlicher Güter bewusst sein. Entsprechend ihrer betrieblichen Verantwortlichkeit sind von jeder Person die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten.

1.10.1.2 *Gefährliche Güter dürfen nur Beförderern zur Beförderung übergeben werden, deren Identität in geeigneter Weise festgestellt wurde.*

Kein Handlungsbedarf besteht, wenn mit dem Beförderer regelmäßige Geschäftsbeziehungen bestehen, da hier die Identität des Vertragspartners bekannt ist.

Bei der Neuaufnahme von Geschäftsbeziehungen sollte man sich über die Zuverlässigkeit des Vertragspartners vergewissern. Hierfür können bereits etablierte Auswahlverfahren oder Anforderungsprofile (z.B. VCI-Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter- und kombinierten Verkehr; VCI-Anforderungsprofil für Transporte im Schienengüterverkehr, VCI- Anforderungsprofil für Binnenschifftransporte; sowie Maßnahmen, die durch betriebliche Qualitätsmanagement-Systeme bereits eingeführt sind) zu Grunde gelegt werden. Schwierig dürfte sich die Umsetzung bei der Transportvergabe auf Spot-Märkten gestalten. Auch hier sollte nach Möglichkeit auf einen bekannten Pool von Frachtführern zurückgegriffen werden.

Eine Übergabe der Güter zur Beförderung darf nur erfolgen, wenn durch angemessene Maßnahmen die Berechtigung zur Abholung nachgewiesen ist.

Diese Anforderung ist auch auf den Umschlag gefährlicher Güter auf oder von Straßenbeförderer(n) im Rahmen des kombinierten Verkehrs anzuwenden.

1.10.1.3 ADR/RID

Bereiche innerhalb von Terminals für das zeitweilige Abstellen, Plätze für das zeitweilige Abstellen, Fahrzeugdepots und Rangierbahnhöfe, die für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, müssen ordnungsgemäß gesichert, gut beleuchtet und, soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich sein.

1.10.1.3 ADN

Liegeplätze im Bereich von Umschlagsanlagen für gefährliche Güter müssen ordnungsgemäß gesichert, gut beleuchtet und, soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich sein.

Unter „Bereichen für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung“ sind solche zu verstehen, auf denen es regelmäßig und beabsichtigt zu einer Unterbrechung im Verlauf der Beförderung kommt (z.B. wegen des Wechsels der Beförderungsart). Unterbrechung in diesem Sinne sind nicht das Halten oder Parken z. B. an einer Raststätte oder die Zugbildung in einem Rangierbahnhof.

„Ordnungsgemäß gesichert“ sind diese Bereiche, wenn durch angemessene technische oder organisatorische Maßnahmen der Zugang geregelt ist (z.B. bestehen eindeutige Zugangsregelungen, mit denen der Zugang/der Aufenthalt von Unbefugten untersagt wird).

Als „gut beleuchtet“ gelten diese Bereiche insbesondere dann, wenn bereits die Verpflichtung zur Beleuchtung aufgrund von arbeitsschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt wird. Unbenommen bleibt der Einsatz gleichwertiger technischer Überwachungssysteme (z. B. Infrarot - Überwachung).

„Soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich“ bedeutet, dass ein solcher Zugang vor allem durch organisatorische Maßnahmen verhindert wird (z.B. Zugangsregelungen für Personen und Fahrzeuge – auch über die Schiene -, keine öffentlichen Zugangswege). Bauliche Maßnahmen (z.B. Zaun) und Bestreifung sind nicht grundsätzlich erforderlich, wenn aufgrund anderer Maßnahmen unberechtigte Dritte eindeutig erkennbar und ausgrenzbar sind.

Für den Schienenverkehr sollte im Einzelnen bei der Nutzung von Bereichen für das zeitweilige Abstellen berücksichtigt werden:

- Abstand zu besonderen Gefahrenpunkten und schutzbedürftigen Objekten
- gut beleuchtet und frei von Aufwuchs
- im Sichtbereich örtlich besetzter Stellen
- Gefahr der Einwirkung durch Dritte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten möglichst gering

In örtlichen Regeln ist festzulegen

- in welchen Gleisen Gefahrgutzüge- oder -wagen abgestellt werden können,
- wer das Vorhandensein von Gefahrgutwagen feststellt und wem meldet,
- welche Stelle für das Einleiten der Überwachungsmaßnahmen verantwortlich ist und wer ggf. wie zu verständigen ist,
- wie die Überwachung nachgewiesen werden soll,
- wer bei unbefugten Eingriffen oder Verdacht auf solche Eingriffe zu verständigen ist.

Folgende Überwachungsmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht:

Beaufsichtigung

Örtlich besetzte Stellen beaufsichtigen Gefahrgutwagen im Sichtbereich. Dabei ist insbesondere auf Eingriffe Betriebsfremder sowie auf andere Unregelmäßigkeiten zu achten. Alternativ ist eine technische Überwachung, z. B. durch Kamera oder Bewegungsmelder, zulässig.

Besichtigung

Ist eine Beaufsichtigung nicht möglich, sind regelmäßige Besichtigungen durchzuführen. Bei der Besichtigung muss insbesondere geprüft werden:

- Sind die Türen und Luken geschlossen?
- Tritt Ladegut aus?
- Liegen Hinweise auf Eingriffe Unbefugter sowie auf andere Unregelmäßigkeiten vor?

Unabhängig von der Frage der Sicherung der Bereiche für das zeitweilige Abstellen wird – soweit Straßenfahrzeuge betroffen sind – ergänzend auf Anlage 2, 3.3 GGVSEB sowie Kapitel 8.4 ADR (Überwachung der Fahrzeuge) verwiesen.

1.10.1.4 ADR/RID

Jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung / der Besatzung eines Zuges, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung einen Lichtbildausweis mit sich führen.

1.10.1.4 ADN

Für jedes Mitglied der Besatzung eines Schiffes, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung ein Lichtbildausweis an Bord sein.

Zu Unterabschnitt 1.10.1.4 RID führen die RSEB-Durchführungsrichtlinien unter 1-32 folgenden aus: Zur Besatzung eines Zuges zählen dienstlich dazu berechtigte Personen wie Zugbegleiter sowie Triebfahrzeugführer, Triebfahrzeugbegleiter, Bediener von Kleinlokomotiven und Führer von Nebenfahrzeugen gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 8 und 9 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).

Gemäß RSEB 1-31 zu Unterabschnitt 1.10.1.4 muss der Lichtbildausweis ein amtlicher Ausweis sein, z.B. ein Personalausweis, Pass, Führerschein, Fahrerkarte für das digitale Kontrollgerät oder ADR-Schulungsbescheinigung.

Es wird empfohlen, die Identität der Fahrzeugbesatzung nicht nur festzustellen, sondern zumindest deren Namen auch festzuhalten. Dies kann beispielsweise durch Aufnahme der erforderlichen Daten in betriebliche Checklisten zur Umsetzung des Abschnitts 7.5.1 ADR erfolgen (vgl. auch Ausführungen zu 1.10.1.5). Diese Maßnahme soll in erster Linie dazu dienen, dafür zu sorgen, dass kein Unberechtigter die gefährlichen Güter abholt.

1.10.1.5 *Sicherheitsüberprüfungen gemäß Abschnitt 1.8.1 (und Unterabschnitt 7.5.1.1 - nur ADR) müssen sich auch auf angemessene Maßnahmen für die Sicherung erstrecken.*

Abschnitt 1.8.1 bezieht sich auf behördliche Gefahrgutkontrollen. In diesem Rahmen kann auch überprüft werden, ob die Vorschriften, die Maßnahmen für die Sicherung betreffen, eingehalten wurden.

Im Straßenverkehr werden die (betrieblichen) Pflichten nach 7.5.1 ADR („Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung“) erweitert um Aspekte der Sicherung. Angemessene Maßnahmen der Unternehmen für Sicherheitsüberprüfungen bei eingehenden Fahrzeugen vor dem Befahren des Werksgeländes können sein:

- Gebrauch einheitlicher Ordnernummern für das Be- und Entladen
- Identifizierung der Fahrzeugbesatzung durch einen amtlichen Lichtbildausweis. In diesem Zusammenhang wird ausdrücklich auf die Notwendigkeit der konsequenten Einhaltung der Vorschrift nach Abschnitt 8.3.1 ADR (Verbot der Mitnahme von Fahrgästen) hingewiesen
- Überprüfung der Fahrerbescheinigung nach §§ 7b, 7c Güterkraftverkehrsgesetz (wo zutreffend)
- Identifizierung des Fahrzeuges durch die Fahrzeugpapiere
- Überprüfung der Be- oder Entladedokumente und der Empfangsadresse
- Registrierung von Fahrzeugbesatzung, Fahrzeug, Ladung und Ziel

Mit diesen Maßnahmen soll ebenfalls dazu beigetragen werden, dass kein Unberechtigter gefährliche Güter übernimmt.

1.10.1.6 ADR

Die zuständige Behörde muss auf dem neuesten Stand befindliche Verzeichnisse über alle gültigen Schulungsbescheinigungen über Fahrzeugführer gemäß Abschnitt 8.2.1 führen, die durch sie oder andere anerkannte Stellen ausgestellt wurden.

1.10.1.6 ADN

Die zuständige Behörde muss ein Verzeichnis führen, das die von ihr oder von ihr anerkannten Organisationen erteilten, gültigen Bescheinigungen für Sachkundige nach Abschnitt 8.2.1 beinhaltet.

Keine weitere Erläuterung erforderlich, da hier eine Pflicht der Behörden behandelt wird. Für das Führen des Verzeichnisses über Schulungsbescheinigungen für Fahrzeugführer (Straßenverkehr) sind die Industrie- und Handelskammern zuständig (§ 14 Abs. 3 Nr. 3 GGVSEB). Für das Führen eines Verzeichnisses über alle gültigen Schulungsbescheinigungen für Sachkundige (Binnenschiffsverkehr) ist die Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission / Schiffseichamt bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest zuständig (§ 16 Abs. 2 Nr. 7 GGVSEB).

1.10.2 Unterweisung im Bereich der Sicherung

1.10.2.1 *Die in Kapitel 1.3 festgelegte erstmalige Unterweisung und Auffrischungsunterweisung muss auch Bestandteile beinhalten, die der Sensibilisierung gegenüber der Sicherung dienen. Die Auffrischungsunterweisung im Bereich der Sicherung muss nicht unbedingt nur mit Änderungen der Vorschriften zusammenhängen.*

1.10.2.2 *Die Unterweisung zur Sensibilisierung gegenüber der Sicherung muss sich auf die Art der Sicherheitsrisiken, deren Erkennung und die Verfahren zur Verringerung dieser Risiken sowie die bei Beeinträchtigung der Sicherung zu ergreifenden Maßnahmen beziehen. Sie muss Kenntnisse über eventuelle Sicherungspläne entsprechend dem Arbeits- und Verantwortungsbereich des Einzelnen und dessen Rolle bei der Umsetzung dieser Pläne vermitteln.*

Jede Person, die nach Kapitel 1.3 („Unterweisung von Personen, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind“) unterwiesen werden muss, ist für ergänzende Sicherheitsaspekte zu sensibilisieren. Kapitel 1.3 ist entsprechend ergänzt worden. Obwohl Fahrzeugführer in der Regel durch Kapitel 1.3 nicht ausdrücklich erfasst sind, sollten diese besonders bezüglich möglicher Gefahren während der Beförderung sensibilisiert und unterwiesen werden.

Im Rahmen dieser Unterweisung soll bewusst gemacht werden, dass die gefährlichen Güter nicht nur ein stoffliches Gefahrenpotenzial haben, sondern auch missbräuchlich eingesetzt werden können.

Darüber hinaus muss bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial eine detaillierte Unterweisung gemäß Unterabschnitt 1.10.3.2.2. d) 1. Spiegelstrich erfolgen.

In der Dokumentation über die Unterweisung (vgl. Abschnitt 1.3.3) sind auch Sicherheitsaspekte zu beschreiben.

1.10.3 Vorschriften für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial

1.10.3.1 *Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial sind solche, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie der Verlust zahlreicher Menschenleben, massive Zerstörungen oder, insbesondere im Fall der Klasse 7, tiefgreifende sozioökonomische Veränderungen, besteht.*

Für einige gefährliche Güter sieht der Gesetzgeber ein erhöhtes Gefährdungspotenzial und ein daraus resultierendes Missbrauchsrisiko. Diese Güter sind in Tabelle 1.10.3.1.2 gelistet.

Tabelle: 1.10.3.1.2		Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial			
Klasse	Unterklasse	Stoff oder Gegenstand	Menge		
			Tank (Liter)c	lose Schüt- tung (kg)d	Ver- sand- stück (kg)
1	1.1	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
	1.2	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
	1.3	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Verträglichkeitsgruppe C	a)	a)	0
	1.4	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der UN-Nummern 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500, 0512 und 0513.	a)	a)	0
	1.5	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	0	a)	0
	1.6	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
2		entzündbare Gase (Klassifizierungs-codes, die nur den Buchstaben F enthalten)	3000	a)	b)
		giftige Gase (Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten) mit Ausnahme von Druckgaspackungen	0	a)	0
3		entzündbare flüssige Stoffe der Verpackungsgruppen I und II	3000	a)	b)
		desensibilisierte explosive flüssige Stoffe	0	a)	0
4.1		desensibilisierte explosive Stoffe	a)	a)	0
4.2		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
4.3		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
5.1		entzündend (oxidierend) wirkende flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
		Perchlorate, Ammoniumnitrat, ammoniumnitrathaltige Düngemittel und Ammoniumnitrat-Emulsionen oder -Suspensionen oder -Gele	3000	3000	b)
6.1		giftige Stoffe der Verpackungsgruppe I	0	a)	0

Tabelle: 1.10.3.1.2		Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial			
Klasse	Unterklasse	Stoff oder Gegenstand	Menge		
			Tank (Liter)^c	lose Schüt- tung (kg)^d	Ver- sand- stück (kg)
6.2		<i>ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A (UN-Nummern 2814 und 2900 mit Ausnahme von tierischen Stoffen) und medizinische Abfälle der Kategorie A (UN-Nummer 3549)</i>	a)	0	0
8		<i>ätzende Stoffe der Verpackungsgruppe I</i>	3000	a)	b)

a) gegenstandslos

b) Unabhängig von der Menge gelten die Vorschriften des Abschnitts 1.10.3 nicht.

c) Ein in dieser Spalte angegebener Wert gilt nur, wenn die Beförderung in Tanks gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10 oder 12 zugelassen ist. Für Stoffe, die nicht zur Beförderung in Tanks zugelassen sind, ist die Angabe in dieser Spalte gegenstandslos.

d) Ein in dieser Spalte angegebener Wert gilt nur, wenn die Beförderung in loser Schüttung gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 10 oder 17 zugelassen ist. Für Stoffe, die nicht zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen sind, ist die Angabe in dieser Spalte gegenstandslos.

Um das erhöhte Risiko zu reduzieren, sind von den betroffenen Unternehmen zusätzliche Maßnahmen zu treffen.

1.10.3.2 Sicherungspläne

Wesentliche zusätzliche Maßnahmen sind das Erstellen und Umsetzen von Sicherungsplänen. Bei der Erstellung eines Sicherungsplans ist eine grundsätzliche Beurteilung der Unternehmenssituation, aber keine Einzelbetrachtung von Transportvorgängen vorzunehmen.

Soweit Elemente des Sicherungsplans bereits auf Grund anderer Rechtsverpflichtungen oder Qualitätssicherungssystemen im Unternehmen vorliegen, kann im Sicherungsplan darauf verwiesen werden.

Der Aufgabenkatalog des Gefahrgutbeauftragten in Unterabschnitt 1.8.3.3 wird ergänzt; zu seinen Pflichten gehört auch die Überprüfung, ob ein Sicherungsplan existiert.

1.10.3.2.1 *Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.10.3.1.2) oder radioaktiver Stoffe mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Absatz 1.10.3.1.3) beteiligten Beförderer und Absender sowie andere Beteiligte gemäß den Abschnitten 1.4.2 und 1.4.3 müssen Sicherungspläne, die mindestens die in Absatz 1.10.3.2.2 aufgeführten Elemente beinhalten, einführen und tatsächlich anwenden.*

Hierzu muss betont werden, dass sämtliche in Kapitel 1.4.2 und 1.4.3 ADR/RID genannten an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial Beteiligten, Sicherungspläne zu erstellen haben. Dabei können die einzelnen Elemente des Sicherungsplans nur die jeweiligen Tätigkeiten des betroffenen Unternehmens widerspiegeln. Ein Unternehmen, das als Beteiligter in den Abschnitten 1.4.2. und 1.4.3 zwar genannt ist, doch keine physische Verfügungsgewalt über ein gefährliches Gut mit hohem Gefährdungspotenzial ausübt (z.B. Spediteur ohne Selbsteintritt, Chemikalienhändler ohne eigenes Lager) kann und muss die Umsetzung dieser Verpflichtung nur auf organisatorische Maßnahmen beschränken.

1.10.3.2.2 *Jeder Sicherungsplan muss mindestens folgende Elemente beinhalten:
a) spezifische Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherung an Personen, welche über die erforderlichen Kompetenzen und Qualifikationen verfügen und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sind;*

Dem betroffenen Mitarbeiter / den Mitarbeitern (und ggf. Externen) muss deren Verantwortung eindeutig durch die Geschäftsleitung zugewiesen werden (die Organisationsverpflichtung, die in Deutschland nach §§ 9, 130 Ordnungswidrigkeitengesetz ohnehin besteht, wird auf ADR/RID/ADN-Ebene an dieser Stelle zusätzlich beschrieben).

Verantwortlichkeiten und Befugnisse für Sicherungsvorkehrungen werden je nach der Rolle des einzelnen Mitarbeiters stark variieren. Eine grundlegende Schlüsselanforderung ist die Aufmerksamkeit für ungewöhnliche Vorkommnisse und das Wissen darum, welche Schritte gegebenenfalls einzuleiten sind.

b) Verzeichnis der betroffenen gefährlichen Güter oder der Art der betroffenen gefährlichen Güter;

Ein Verzeichnis über die Art der beförderten gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (z.B. in Anlehnung an Tabelle 1.10.3.1.2) ist zu führen, ohne dass Mengenangaben zwingend erforderlich sind.

c) Bewertung der üblichen Vorgänge und den sich daraus ergebenden Sicherheitsrisiken, einschließlich der transportbedingten Aufenthalte, des verkehrsbedingten Verweilens der Güter in den Fahrzeugen (ADR), Wagen (RID), Tanks oder Containern (ADR/RID), an Bord der Schiffe (ADN) vor, während und nach der Ortsveränderung und des zeitweiligen Abstellens gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag), soweit angemessen.

Es ist eine Bestandsaufnahme der üblichen Vorgänge, wie z.B. Verpacken, Kennzeichnen, Beladen, Entladen, d.h. der normalen Abläufe, vorzunehmen. Im Rahmen des Möglichen ist eine Risikobewertung vorzunehmen und es sind Risikominimierungspotenziale aufzuzeigen (z.B. die Frage, ob das Fahrzeug abends noch beladen und dann über Nacht abgestellt werden kann bzw. unter welchen Sicherungsbedingungen dies möglich sein soll). Dies sollte – sofern vorhanden – gemeinsam mit Stellen wie Werkschutz und Anlagensicherheit erfolgen, da dort gegebenenfalls bereits Alarm- und Gefahrenabwehrpläne, z.B. nach der Störfallverordnung, vorliegen. Auch vorhandene Betriebsanweisungen sind zu sichten und eventuell zu ergänzen.

Im Schienenverkehr müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Infrastrukturbetreiber einvernehmlich entscheiden, wer über die Kompetenz verfügt, die Risiken zu bewerten, die sich für und durch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial auf dem Netz ergeben. Dies kann beispielsweise von Fachleuten des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers vorgenommen werden.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Bewertung ist im Schienenverkehr die Minimierung der Beförderungszeit, insbesondere die Minimierung der Aufenthaltszeiten gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential unterwegs, z. B. zwischen Übernahme und Beginn des Transports, beim Rangieren und beim Personalwechsel sowie am Zielort zwischen Ankunft und Übergabe.

d) klare Darstellung der Maßnahmen, die für die Verringerung der Sicherheitsrisiken entsprechend den Verantwortlichkeiten und Pflichten des Beteiligten zu ergreifen sind, einschließlich:

◆ Unterweisung:

Die Unterweisung im Sinne einer Sensibilisierung für den möglichen Missbrauch gefährlicher Güter mit hohem Gefährdungspotenzial muss hier spezieller als in Abschnitt 1.10.2 erfolgen. Es sollte auch darauf eingegangen werden, welche Maßnahmen zur Verhinderung des Missbrauchs ergriffen werden können. Besonders Fahrzeugführer sollten unterwiesen werden. Die Unterweisung kann folgende Inhalte umfassen:

- ◆ Art der Gefährdung,
- ◆ deren Erkennung,
- ◆ Verfahren zur Verringerung dieser Gefährdung,
- ◆ bei Verletzung der firmenspezifischen Sicherheitsregeln zu ergreifende Maßnahmen,
- ◆ Kenntnisse über Sicherungspläne entsprechend den Verantwortlichkeiten

- ◆ *Sicherungspolitik (z.B. Maßnahmen bei erhöhter Bedrohung, Überprüfung bei Einstellung von Personal oder Versetzung von Personal auf bestimmte Stellen, usw.);*

Sollte das Unternehmen Hinweise auf eine erhöhte Bedrohung erhalten, sind insbesondere die Mitarbeiter unverzüglich zu informieren. Gegebenenfalls sind mit Lieferanten und Kunden geeignete Maßnahmen abzustimmen

Im Schienenverkehr sind Vorkehrungen erforderlich:

- ◆ um Meldungen über konkrete Drohungen gegen eine bestimmte Einrichtung, einen Zug, einen Streckenabschnitt usw. entgegenzunehmen und darauf zu reagieren;
- ◆ zur Festlegung der Beziehungen und vereinbarten Kommunikationsverbindungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie anderen Stellen wie der Polizei und staatlichen Sicherheitsorganen;

Im Hinblick auf die Überprüfung bei der Einstellung von Personal sollte auf übliche Unterlagen wie Referenzen, Lebenslauf mit Nachweis über frühere Tätigkeiten, polizeiliches Führungszeugnis etc. zurückgegriffen werden. Für eine Sicherheitsüberprüfung von Mitarbeitern gibt es in Deutschland seit August 2003 erweiterte gesetzliche Grundlagen (Sicherheitsüberprüfungsgesetz/Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung SÜG / SÜFV). Hiervon können neben der Beförderung gefährlicher Güter auch andere Bereiche (z.B. Produktion, Lagerung gefährlicher Stoffe) betroffen sein.

- ◆ *Betriebsverfahren (z.B. Wahl und Nutzung von Strecken, sofern diese bekannt sind, Zugang zu gefährlichen Gütern während der Zwischenlagerung [wie in Absatz c) bestimmt], Nähe zu gefährdeten Infrastruktureinrichtungen, usw.);*

Im Straßenverkehr kann insbesondere in Ballungszentren in der Regel nicht nach festgelegten Routen gefahren werden, es sei denn nach der sogenannten „Listengutregelung“ (§ 35 GGVSEB „Fahrweg und Verlagerung im Straßenverkehr“) oder durch Verkehrsschilder wird Genaueres vorgeschrieben. Fahrzeugführer sollten ihrem Unternehmen und ggf. der Polizei jede Art von Unregelmäßigkeiten melden. Dies könnten Unregelmäßigkeiten oder Auffälligkeiten bei der Ladung, an Schlössern oder Siegeln, in Beförderungsdokumenten, ungewöhnliche Änderungen bezüglich Abholung und Empfang gefährlicher Güter oder Auffälligkeiten bei Personen oder Fahrzeugen sein.

Nach Störfallrecht bestehende Gefahrenabwehrpläne sind gegebenenfalls zu beachten. Mögliche Sicherungsmaßnahmen auf dem Werksgelände können sein:

- beschränkter und kontrollierter Zugang von Fahrzeugbesatzung und Fahrzeugen innerhalb von Werken und Lagerbereichen.
- Bericht über verdächtige Zwischenfälle an die betroffenen Verantwortlichen (vgl. 1.10.3.2.2. a)
- Interne Kommunikationssysteme, um die internen Sicherheitsverantwortlichen zu informieren.
- Angemessene Beleuchtung von Be- und Entladepunkten
- Standardisierte Be- und Entladeverfahren (kein Selbstladen / Beladen durch die Fahrer soweit nicht spezielle Vorsichtsmaßnahmen ergriffen worden sind, z.B. durch eine Kameraüberwachung)
- Verfahren zur Nachverfolgung der ein- und ausgehenden Güter
- Verfahren zur Feststellung von Gewichts-/Mengenabweichungen
- Getrennte Parkplätze für Pkw und Lkw
- Regelmäßige Überwachung der inneren und äußeren Bereiche aller relevanter Gebäude und um alle Lagertanks und sonstigen kritischen Bereiche
- System zur Identifizierung des Personals und der Besucher / Fremdarbeiter im Werk
- Vorgeschriebene Routen für Fahrzeuge im Werksgelände

Im Schienenverkehr sollte dokumentiert werden:

- wie die Übergabe/Übernahme von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotential abläuft und nach welchem Prozess die jeweiligen für einen bestimmten Transport notwendigen Sicherungsanforderungen festgelegt werden, wie zum Beispiel:
 - wie Transporte gesteuert und überwacht werden, um ihre Sicherung zu gewährleisten;
 - wie in Anlagen des kombinierten Verkehrs die Schnittstellen zum Straßenvor- und -nachlauf gesteuert werden. Siehe Unterabschnitt 1.10.1.2.

● *Für die Verringerung der Sicherheitsrisiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen;*

Bezüglich der Ausrüstung und Ressourcen ist eine Bestandsaufnahme der ergriffenen Maßnahmen bzw. der eingesetzten Mittel vorzunehmen.

e) wirksame und aktualisierte Verfahren zur Meldung von und für das Verhalten bei Bedrohungen, Verletzungen der Sicherung oder damit zusammenhängenden Zwischenfällen;

Um den Anforderungen an die Meldeverfahren gerecht zu werden, kann auf vorhandene Alarm- und Notfallpläne zurückgegriffen werden.

f) Verfahren zur Bewertung und Erprobung der Sicherungspläne und Verfahren zur wiederkehrenden Überprüfung und Aktualisierung der Pläne;

Die geforderten Verfahren sollten in vorhandene Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme einbezogen werden. Die vorhandenen Qualitätsmanagement-Verfahren sollten entsprechend erweitert werden.

g) Maßnahmen zur Gewährleistung der physischen Sicherung der im Sicherungsplan enthaltenen Beförderungsinformation und

h) Maßnahmen zur Gewährleistung, dass die Verbreitung der im Sicherungsplan enthaltenen Informationen betreffend den Beförderungsvorgang auf diejenigen Personen begrenzt ist, die diese Informationen benötigen. Diese Maßnahmen dürfen die an anderen Stellen des ADR/RID/ADN vorgeschriebene Bereitstellung von Information nicht ausschließen.

Ein Sicherungsplan, der spezifische Gefährdungspotenziale aufzeigt, ist eine hochsensible Unterlage und darf nur eindeutig berechtigten Personen zugänglich gemacht werden. Hierfür sind besondere Vorkehrungen zu treffen, die auch im Sicherungsplan darzulegen sind. Dies umfasst auch die DV-Sicherheit

Bem.: *Beförderer, Absender und Empfänger sollten untereinander mit den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um Hinweise über eventuelle Bedrohungen auszutauschen, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen und auf Zwischenfälle, welche die Sicherung gefährden, zu reagieren.*

Sollten dem Unternehmen Hinweise vorliegen, sind mit Behörden, Lieferanten und Kunden geeignete Maßnahmen abzustimmen (vgl. auch 1.10.3.2.2 d)).

1.10.3.3. ADR/RID

Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Verfahren zum Schutz gegen Diebstahl des Fahrzeugs (ADR), der Züge oder Wagen (RID), die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.10.3.1.2) befördern, und deren Ladung müssen verwendet werden, und es sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass diese jederzeit funktionsfähig und wirksam sind.

1.10.3.3 ADN

Schiffe, die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Tabelle 1.10.3.1.2 befördern, müssen mit betrieblichen und technischen Maßnahmen gegen die missbräuchliche Verwendung des Schiffes und der gefährlichen Güter geschützt sein.

ADR/RID/ADN

Die Anwendung dieser Schutzmaßnahmen darf die Reaktion auf Notfälle nicht gefährden.

Bem.: *Sofern dies geeignet ist und die notwendigen Ausrüstungen bereits vorhanden sind, sollten Telemetriesysteme oder andere Methoden oder Vorrichtungen, die eine Transportverfolgung von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial (siehe Tabelle 1.10.3.1.2) ermöglichen, eingesetzt werden.*

Zur Umsetzung dieser Vorschrift wird für Straßentransporte auf die konsequente Umsetzung des Kapitels 8.4 ADR (Vorschriften für die Überwachung der Fahrzeuge) verwiesen.

Der Schutz der Ladung und des Fahrzeugs kann nicht nur durch technische Vorrichtungen und Ausrüstungen (Wegfahrsperren, Schlösser o. ä.) gewährleistet werden, sondern durch organisatorische Systeme oder konkrete Verfahrens- und Arbeitsanweisungen (Überwachungen durch den Fahrer, Routen-/Tourenplanungen o. ä.). Der Fahrer sollte zumindest auf Folgendes hingewiesen werden:

- Der Zündschlüssel sollte abgezogen, die Fahrerkabine und die Ladefläche abgeschlossen bzw. verschlossen werden, wann immer dies angebracht scheint – auch, wenn der Fahrzeugführer das Fahrzeug nur zum Bezahlen nach dem Tanken oder für kurze Auslieferungen verlässt. Wo vorhanden, sollten Alarmanlagen und Wegfahrsperren eingeschaltet werden.
- Die Betankung des Fahrzeugs sollte, wenn möglich, vor Fahrtbeginn noch an der Betriebs-tankstelle erfolgen.
- Die Fenster sollten vor Verlassen des Fahrzeugs grundsätzlich geschlossen werden.
- Der Fahrzeugführer sollte Routinestopps für Zigaretten, Zeitungen etc. während der Fahrt vermeiden. Der Fahrer sollte sich möglichst vor Fahrtantritt mit den für ihn notwendigen Dingen versorgen.
- Wenn möglich sollten vorgeplante Übernacht-Stopps auf sicheren und bewährten Parkplätzen vorgenommen werden, eine Liste solcher Parkplätze sollte vom Unternehmen bereitgehalten werden.
- Das routinemäßige Parken auf unsicheren oder zufällig ausgewählten Parkplätzen sollte besonders vermieden werden.
- Falls der Fahrer im Fahrzeug übernachtet, sollten sämtliche Türen und Fenster fest verschlossen sein.
- Die Vorschrift nach Abschnitt 8.3.1 ADR (Verbot der Mitnahme von Fahrgästen) ist konsequent einzuhalten.
- Das Fahrzeug sollte, wenn möglich, in Sichtweite geparkt und nach dem Verlassen wieder schnell erreicht werden. Ein beladenes Fahrzeug sollte, wenn möglich, nicht an einer abgelegenen oder unbeleuchteten Stelle abgestellt werden.
- Das Fahrzeug sollte, nachdem es unbeaufsichtigt abgestellt wurde, vor erneutem Fahrtantritt vom Fahrer auf äußere Auffälligkeiten kontrolliert werden.
- Der Fahrzeugführer sollte bei Verzögerungen, Änderungen oder anderen Lieferschwierigkeiten Kontakt mit seinem Unternehmen aufnehmen. Falls eine Fahrtroute festgelegt wurde, sollte der Fahrer diese nur nach Rücksprache mit seinem Unternehmen ändern.

Im Eisenbahnverkehr kann durch systembedingte Voraussetzungen wie

- von außen gesteuert,
- Sicherheitsfahrerschaltung,
- punkt- und linienförmige Zugbeeinflussung,
- Signale,
- Weichen,
- Fahr- und Rangierstraßen und
- Flankenschutzeinrichtungen,

sichergestellt werden, dass ein Diebstahl von Zügen und Wagen im Streckennetz einer Bahn nicht möglich ist. Dies gilt insbesondere, wenn zusätzliche Organisationsverfahren wie

- Minimierung der Aufenthaltszeiten bei der Produktionsplanung,
- physischer Schutz von Stellwerken und Führerräumen abgestellter Triebfahrzeuge (Tfz),
- ausschließliche Mitfahrt von berechtigten Personen im Führerraum von Triebfahrzeugen,
- Vorlage des Eisenbahnfahrzeug-Führerscheins bei der Ablösung/Übergabe eines Tfz an einen unbekanntem Triebfahrzeugführer und
- Meldung verdächtiger Aktivitäten und unbefugter Eingriffe vorhanden sind.

Dem Diebstahl der Ladung und unbefugten Eingriffen wird auch durch die Umsetzung der Maßnahmen nach 1.10.1.3 entgegengewirkt.

- Meldepflicht nach GGVSEB

Mit Überarbeitung der GGVSEB wurde zum 31.03.2017 eine bindende, mit Bußgeldern belegte Rechtspflicht (§27 Absatz 4a) hinzugefügt: „Die nach Absatz 4 an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial im Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie in der Binnenschifffahrt Beteiligten haben dafür zu sorgen, dass der zuständigen Polizeibehörde unverzüglich mitgeteilt wird, wenn ihnen Fahrzeuge, Wagen, Beförderungsmittel oder Container mit gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial oder diese Güter selbst abhandeln kommen. Gleiches gilt im Fall des Wiederauffindens.“

In der Regel ist zwar davon auszugehen, dass jeder Diebstahl von Fahrzeugen und Gütern ohnehin der Polizei gemeldet wird, doch sollte bei einer entsprechenden Anzeige - um der Meldepflicht gerecht zu werden – ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass es sich um Güter mit hohem Gefahrenpotenzial (im Hinblick auf terroristischen Missbrauch) handelt.

Ansprechpartner:**Dipl.-Ing. Jörg Roth**

Abteilung Wissenschaft Technik und Umwelt
Bereich Umweltschutz, Anlagensicherheit, Verkehr
T +49 (69) 2556-1523 | E jroth@vci.de

Verband der Chemischen Industrie e.V. – VCI

Mainzer Landstraße 55
60329 Frankfurt

www.vci.de | www.ihre-chemie.de | www.chemiehoch3.de

[LinkedIn](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#) | [Facebook](#)

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist in der „öffentlichen Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestags registriert.

Der VCI vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von über 1.700 deutschen Chemie- und Pharmaunternehmen sowie deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. 2020 setzte die Branche knapp 190 Milliarden Euro um und beschäftigte rund 464.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.