



Bericht

des Eisenbahn-Bundesamtes

Internet Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zur Durchführung der behördlichen Gefahrgutkontrollen nach Abschnitt 1.8.1 RID und der GGVSEB im Bereich der Eisenbahnen des Bundes für das Jahr 2011

Stand März 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Gesetzliche Grundlagen	3
2	Organisation der behördlichen Gefahrgutkontrollen	3
3	Ausstattung der Gefahrgut-Kontrollteams	3
4	Umfang der Gefahrgutkontrollen	3
5	Erteilung von Genehmigungen für die Fortsetzung einer Beförderung	4
6	Ergebnisse der behördlichen Gefahrgutkontrollen	4
6.1	Gesamtübersicht der Kontrollen (Tabelle 1)	5
6.2	Übersicht der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Kontrollen (Tabelle 2)	6
6.3	Übersicht der Kontrollen nach Kontrollorten (Tabelle 3)	7
6.4	Übersicht der Kontrollen nach Transportobjekten mit Beanstandungen (Tabelle 4)	8
6.5	Übersicht der festgestellten Mängel nach RID-Teilbereichen sowie der GGVSEB (Tabelle 5)	8
6.6	Übersicht der häufigsten Mängel (Tabelle 6)	9
6.7	Übersicht der Füllstandsmessungen mit Ultraschall-Füllstandsmessgerät (Tabelle 7) ...	10
6.8	Schwerpunktkontrollen	11
6.9	Maßnahmen gemäß GGBefG	12
6.10	Prävention	13
7	Ergebnisse der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (Tabelle 8)	13
8	Amtshilfe gem. 1.8.2.2 RID	13
9	Übersicht der offensichtlichen wagentechnischen Mängel an gefahrguttragenden Wagen (Tabelle 10)	14
10	Übersicht der erteilten Genehmigungen gemäß 1.4.2.2.4 RID (Tabelle 11)	14
11	Besondere Kontrollverfahren	15
11.1	Beratungs-/ Überwachungsmodelle	15
11.2	Zusammenarbeit mit anderen Kontrollbehörden	15
12	Schulung und Fortbildung	17

1 Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung der behördlichen Gefahrgutkontrollen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes ergeben sich aus § 9 Absatz 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) in Verbindung mit § 15 Absatz 1 Nr. 3 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB).

2 Organisation der behördlichen Gefahrgutkontrollen

Das EBA ist eine selbständige Bundesoberbehörde und besitzt einen einstufigen Aufbau. Während die Grundsatzangelegenheiten für die behördlichen Gefahrgutkontrollen in der Zentrale des EBA in Bonn im Referat 33 wahrgenommen werden, erfolgt die operative Durchführung bei 12 Außenstellen (davon 3 mit jeweils 2 Standorten) in den Sachbereichen 4.

Für die Durchführung der Gefahrgutkontrollen wurden weiterhin ca. 47 Mitarbeiter/innen eingesetzt.

Die Außenstellen sind in der Regel mit vier Mitarbeitern besetzt. Einzelne Außenstellen sind aufgrund ihrer Struktur und Größe abweichend mit drei bzw. fünf Mitarbeitern besetzt. Für die Kontrolltätigkeit vor Ort werden nach Möglichkeit „Gefahrgut-Kontrollteams“ gebildet.

3 Ausstattung der Gefahrgut-Kontrollteams

Die Gefahrgut-Kontrollteams verfügen über speziell ausgerüstete Dienst-Kraftfahrzeuge mit Büro-Arbeitsplatz. Die Ausstattung besteht aus Notebooks mit gefahrgutkontrollspezifischer Software, Scannern, Druckern, Kopierern und Digitalkameras. Weiterhin sind alle Gefahrgut-Kontrollteams mit einer UMTS – Karte für das Notebook ausgerüstet werden. Hierdurch kann eine Internetverbindung hergestellt werden (u.a. zur Außenstelle / Zentrale). Des Weiteren werden Ultraschall-Messgeräte für die Ermittlung des Füllungsgrades von Kesselwagen eingesetzt¹.

4 Umfang der Gefahrgutkontrollen

Grundsätzlich wird die Einhaltung der materiellen Vorschriften der Gefahrgutverordnung Straße, Schiene und Binnenschiff (GGVSEB), der Gefahrgut-Ausnahmereverordnung (GGAV)

und der Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) kontrolliert. Weiterhin werden in den betroffenen Außenstellen die Ausnahmen gemäß § 5 Abs. 2 GGVSEB (u.a. für Blausäure, Phosphor gelb und Calciumcarbid) bescheidgemäß z.T. verstärkt kontrolliert.

Die Gefahrgutkontrollen erfolgen im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens und werden weitgehend mängel- bzw. verdachtsorientiert oder aufgrund eines besonderen Anlasses durchgeführt. Die Intensität der Kontrollen richtet sich nach der Zuverlässigkeit der Betroffenen, dem Gefahrgut-Versandaufkommen und ggf. nach der Art des gefährlichen Gutes.

Bei festgestellten Verstößen werden erforderliche Maßnahmen gemäß § 8 Absatz 1 GGBefG ergriffen.

Im Zuge eines effektiven Verwaltungshandelns wird für Ref. 32 (nach dessen fachlichen Vorgaben) auch der wagentechnische Zustand der Gefahrgutwagen auf offensichtliche Mängel überprüft.

5 Erteilung von Genehmigungen für die Fortsetzung einer Beförderung

Aufgrund des unmittelbaren Zusammenhanges mit der Wahrnehmung von Aufgaben der behördlichen Gefahrgutkontrollen wurde den EBA-Außenstellen auch die Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen für die Fortsetzung einer Beförderung gemäß 1.4.2.2.4 RID (i.V.m. § 15 Abs. 1 Nr. 1 GGVSEB) übertragen.

6 Ergebnisse der behördlichen Gefahrgutkontrollen

Die dargestellten Kontrollergebnisse des EBA beziehen sich auf die Gefahrgutkontrollen im Bereich der EdB² im Jahr 2011.

Die Erhebung der Kontrolldaten erfolgt in der Regel vor Ort. Kontrollen werden auch dann dokumentiert, wenn keine Beanstandungen festgestellt wurden. Grundsätzlich wird eine Gesamtkontrolle des Transportes unter gefahrgutspezifischen und wagentechnischen Aspekten durchgeführt.

¹ siehe Pkt. 6.7

² Die Ergebnisse der Kontrollen von radioaktiven Stoffen der Klasse 7 werden mit dem Bericht über die Atomrechtliche Aufsicht des EBA für das jeweilige Jahr besonders mitgeteilt.

6.1 Gesamtübersicht der Kontrollen (Tabelle 1)

Die Übersicht enthält die Anzahl der durchgeführten Kontrollen des EBA mit Beanstandungen sowie die Anzahl der festgestellten Mängel, unterteilt nach den Gefahrenkategorien (GK)³ I bis III.

Tabelle 1 Gesamtübersicht der Kontrollen			
	2010	2011	Veränderung [%]
Anzahl der Kontrollen	14128	14389	+ 1,8
Kontrollen mit Beanstandungen	974	924	- 5,1
Anzahl festgestellte Mängel	1128	1085	- 3,8
• davon GK I	92	61	- 33,7
• davon GK II	458	391	- 14,6
• davon GK III	578	633	+ 9,5
Beanstandungsquote [%]	6,9	6,4	- 7,2

Die Anzahl der Kontrollen liegt bei 14389 und hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % erhöht.

Bei 924 Kontrollen wurden Beanstandungen verzeichnet. Die Beanstandungsquote ist von 6,9 % auf 6,4 % gesunken. Sie liegt somit im Durchschnitt der letzten Jahre. Ursache für die leicht gesunkene Beanstandungsquote ist insbesondere der starke Rückgang der Mängel im Bereich der GK I um 1/3. Ebenfalls erfreulich ist der Rückgang der GK II von fast 15 %. Somit sind in beiden „gefährlichen Gefahrenkategorien“ I + II Rückgänge bei den Beanstandungen zu verzeichnen. Nur bei der GK III ist ein Anstieg von fast 10 % zu verzeichnen.

Bei den 924 Beanstandungen wurden insgesamt 1085 Mängel festgestellt. Obwohl im Vergleich zum Jahr 2010 wieder mehr Kontrollen durchgeführt wurden, ist die Anzahl der festgestellten Beanstandungen und Mängel rückläufig.

³ Die Systematik der GK I bis III gemäß Anlage 3 der GGKontrollV auf der Straße wird aus Gründen der Vergleichbarkeit analog auch für die Schiene angewendet.

6.2 Übersicht der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Kontrollen (Tabelle 2)

Tabelle 2 Übersicht der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Kontrollen						
	innerstaatlich			grenzüberschreitend		
	2010	2011	Veränd. [%]	2010	2011	Veränd. [%]
Anzahl der Kontrollen	8681	9241	+ 6,5	5447	5148	- 5,5
Kontrollen mit Beanstandungen	357	336	- 5,9	617	588	- 4,7
Anzahl der Mängel	393	382	- 2,8	735	703	- 4,3
• davon GK I	44	32	- 27,3	48	29	- 39,6
• davon GK II	107	110	+ 2,8	351	281	- 19,9
• davon GK III	242	240	- 0,8	336	393	+ 17,0
Beanstandungsquote [%]	4,1	3,6	- 12,2	11,3	11,4	+ 0,9

Die Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Beförderungen:

- Bei den innerstaatlichen Beförderungen ist die Anzahl der Kontrollen wieder leicht gestiegen, die Anzahl der Kontrollen mit Beanstandungen aber trotzdem um fast 6 % zurückgegangen ist. Ursächlich hierfür ist der starke Rückgang bei den GK I Mängeln.
- Bei den grenzüberschreitenden Beförderungen ist dagegen die Anzahl der Kontrollen leicht rückläufig. Die Anzahl der Mängel in diesem Bereich verringerte sich um fast 5 %. Die Beanstandsquote bei den grenzüberschreitenden Beförderungen ist mit 11,4 % jedoch drei Mal so hoch wie im innerstaatlichen Verkehr. Hier wird das Eisenbahn-Bundesamt zukünftig verstärkt Amtshilfe nach RID 1.8.2.2 beantragen müssen oder aber auch Beförderungsverbote aussprechen müssen.

6.3 Übersicht der Kontrollen nach Kontrollorten (Tabelle 3)

Tabelle 3 Übersicht der Kontrollen nach Kontrollorten						
	2010			2011		
	Kontrollen	Beanstandungen	Beanst.-quote [%]	Kontrollen	Beanstandungen	Beanst.-quote [%]
Versandbahnhof	8209	245	3,0	8967	273	3,0
Empfangsbahnhof	194	66	34,0	205	71	34,6
Unterwegsbahnhof	2076	229	11,0	1925	184	9,6
Übergabebahnhof NE	590	16	2,7	480	16	3,3
Grenzeingangsbahnhof	2664	356	13,4	2446	341	13,9
Betrieb	319	46	14,4	312	38	12,2
Übrige	76	16	21,1	54	1	1,9

Die Tabelle zeigt eine Übersicht, an welchen Punkten die Kontrollen örtlich durchgeführt wurden. Das EBA versucht, möglichst versandnah zu kontrollieren, weil Kontrollen zu Beginn der Ortsveränderung am effektivsten sind (u.a. wegen der Möglichkeit einer Vollkontrolle).

Diesem Bereich wurden insgesamt 12.205 Kontrollen auf Versandbahnhöfen, Grenzeingangsbahnhöfen im grenzüberschreitenden Verkehr, Übergabebahnhöfen von Nichtbundes-eigener Eisenbahninfrastruktur (NE) sowie innerhalb der Betriebe zugerechnet. Der Anteil liegt bei 84,8 % aller Kontrollen und damit wieder etwas über dem Wert des Vorjahres (83,4 %).

Die hohe Beanstandsquote auf Empfangsbahnhöfen ergibt sich im Wesentlichen dadurch, dass dort überwiegend nur bei besonderen Anlässen kontrolliert wird, z.B. bei offensichtlich erkennbaren Mängeln. Insofern kann aus den Zahlen nicht abgeleitet werden, dass empfangseitige Kontrollen effektiver sind.

In der Zeile „Betrieb“ werden die Kontrollen nachgewiesen, die im Rahmen besonderer Verwaltungsabkommen /-vereinbarungen erfolgen⁴.

In der Zeile „Übrige“ werden Kontrollen nachgewiesen die z. B. anhand vorliegender Unterlagen im Büro erfolgen.

⁴ siehe Punkt 12.1

Insgesamt wird die Planbarkeit von Kontrollen durch den steigenden Anteil neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen und der damit einhergehenden veränderten Betriebsabwicklung im Eisenbahnverkehr zunehmend erschwert.

Gefahrgutquellen mit geringem Aufkommen zu kontrollieren gestaltet sich schon heute äußerst schwierig bzw. arbeitsintensiv.

Ganzzüge, die ohne nennenswerten Aufenthalt direkt vom Absender bis zum Empfänger verkehren, können auf Unterwegsbahnhöfen nur bei einem Betriebsaufenthalt, unter Beachtung des Unterabsatzes 1.8.1.1 RID, in sehr engen Zeitfenstern kontrolliert werden. Dies trifft z.B. auch für Züge mit grenzüberschreitenden Beförderungen zu, deren Aufenthaltszeiten aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen zunehmend minimiert werden. Im Jahr 2011 hat sich jedoch in einigen AST die Möglichkeit ergeben, wieder an den Grenzbahnhöfen zu kontrollieren, da dort zum Lokwechsel gehalten wird.

6.4 Übersicht der Kontrollen nach Transportobjekten mit Beanstandungen (Tabelle 4)

Tabelle 4						
Übersicht der Kontrollen nach Transportobjekten mit Beanstandungen						
Transportobjekte	2010			2011		
	Kontrollen	Beanstandungen	Beanst.-quote [%]	Kontrollen	Beanstandungen	Beanst.-quote [%]
Druckgascontainer	46	3	6,5	67	5	7,5
Druckgaskesselwagen	2524	223	8,8	2278	197	8,6
Kesselwagen	9328	568	6,1	9837	547	5,6
Tankcontainer	985	95	9,6	837	67	8,0
ortsbewegliche Tanks	257	26	10,1	366	53	14,5
Gedeckte Wagen	102	24	23,5	94	4	4,3
Container	369	13	3,5	372	25	6,7
Versandstücke	38	0	0	34	0	0
Übrige	479	22	4,6	504	26	5,2

Die Tabelle enthält eine Unterteilung der Kontrollen nach der Art der Transportobjekte. Die Kontrolle von Versandstücken resultiert größtenteils aus der Öffnung von Großcontainern.

Die Zeile „Übrige“ enthält weitere Transportobjekte wie z.B. Behälterwagen, offene Wagen, und den Huckepackverkehr sowie die reinen Kontrollen von Beförderungspapieren.

Der Hauptteil der kontrollierten Beförderungsmittel liegt mit einem Anteil von 81,6 % bei Kesselwagen und Druckgaskesselwagen.

Wie aus der Tabelle 4 ersichtlich, stiegen die Beanstandungsquoten bei Druckgascontainern, ortsbeweglichen Tanks und Containern, während sie in den übrigen Bereichen sanken.

6.5 Übersicht der festgestellten Mängel nach RID-Teilbereichen sowie der GGVSEB (Tabelle 5)

Tabelle 5 Übersicht der festgestellten Mängel nach RID-Teilbereichen sowie der GGVSEB			
	2010	2011	Veränderung [%]
1. allgemeine Vorschriften	26	4	- 84,6
2. Klassifizierung	1	0	- 100
3. Verzeichnis der Güter, Sondervorschriften	1	0	- 100
4. Verwendung von Verpackungen, IBC, Tanks	369	325	- 11,9
5. Versandvorschriften	401	456	+ 13,7
6. Bau- und Prüfvorschriften	317	294	- 7,9
7. Beförderungsvorschriften	9	4	- 55,6
0. Innerstaatliche Vorschriften wie GGVSEB, GGAV	4	2	- 50,0
Summen	1128	1085	- 3,8

Die Tabelle enthält eine Übersicht der festgestellten Mängel, die sich an der Gliederung des RID (Teile 1 bis 7) orientiert.

Die hohe Steigerung an Mängeln im Bereich der Versandvorschriften wird verursacht durch die Kennzeichnungsvorschriften für umweltgefährdende Stoffe. Allein im Bereich der fehlenden bzw. nicht entfernten Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen wurden 57 Mängel festgestellt.

Hinweise:

- In der Zeile „0 - Innerstaatliche Vorschriften“ werden Verstöße gegen die materiellen Vorschriften der GGVSEB bzw. GGAV dargestellt.
- Zu berücksichtigen ist bei den Zahlen, dass aufgrund tlw. geringer Bezugsmengen die Angaben nur bedingte Aussagekraft haben.

6.6 Übersicht der häufigsten Mängel (Tabelle 6)

Tabelle 6 Übersicht der häufigsten Mängel (Auszug)				
		2010	2011	Veränderung [%]
1	Verschlüsse von Tanks mit Untenentleerung nicht ausreichend verschlossen (ohne Ladegutaustritt)	199	158	- 20,6
2	Vorschriften über Großzettel (Placards) nicht beachtet	100	111	+ 11,0
3	Vorschriften für die orangefarbenen Kennzeichnung nicht beachtet	115	102	- 11,3
4	Tankschild bzw. deren Angaben fehlen / falsch	133	87	- 34,6
5	Verschlüsse auf dem Tankscheitel nicht ausreichend verschlossen (ohne Ladegutaustritt)	70	75	+ 7,1
6	Kennzeichnungsangaben auf Tank oder Tafel fehlen / falsch	70	70	+/- 0
7	Allgemeine Angaben im Beförderungspapier fehlen / falsch	63	69	+ 9,5
8	Tankkörper, bauliche bzw. angebrachte Bedienungsausrüstung halten nicht mehr den normalen Beförderungsbedingungen stand	49	44	- 10,2
9	Vorschriften über das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe nicht beachtet	6	41	+ 583,3
10	Großzettel nicht entfernt	43	37	- 14,0
11	Ladegutaustritt an Verschlüssen von Tanks mit Untenentleerung	36	36	+/- 0
12	Druckgaskesselwagen: Innere Absperreinrichtung Bauart GESTRA nicht verriegelt (Sperrnase-Rastenbolzen)	40	34	- 15

Die Tabelle zeigt einen Auszug der festgestellten Mängel, der sich an der Häufigkeit orientiert und die wesentlichen Mängelschwerpunkte aufzeigt:

- Der höchste Anteil der festgestellten Mängel entfällt auf den Mangel "Verschlüsse von Tanks mit Untenentleerung nicht ausreichend verschlossen (ohne Ladegutaustritt)".

Nach einem Rückgang im letzten Berichtszeitraum von 6 %, konnte jedoch wiederum ein Rückgang von über 20 % bei diesem Mangelpunkt festgestellt werden.

- An zweiter Stelle der Mängelhäufigkeit folgt der Mangelpunkt „Vorschriften über Großzettel (Placards) nicht beachtet“. Hier ist ein Anstieg von 11 % zu verzeichnen.
- Der Mangelpunkt „Tankschild bzw. deren Angaben fehlen/falsch“ folgt, mit einem Rückgang um fast ca. 35 % an vierter Stelle⁵. Ursache ist das massive Auffinden von fehlenden „P“-Kennzeichnungen im Jahr 2009 und die Abarbeitung dieses Mangelpunktes durch die Fahrzeugbetreiber.
- Die festgestellten Ladegutaustritte bei Tanks (Untenentleerung) sind mit 36 (= +/- 0 %) gleich geblieben. Damit gab es hier seit Jahren das erste Mal keinen Rückgang.
- Der Mangelpunkt „Vorschriften über das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe nicht beachtet“ weist mit fast 600 % die höchste Steigerung auf. Ursächlich dafür scheinen die diesbezüglich geänderten Vorschriften in den letzten Jahren. Unstimmigkeiten zwischen Beförderungspapier und Kennzeichnung am Transportobjekt oder aber „Nicht-Klassifizierung“ können zu Beanstandungen führen.

6.7 Übersicht der Füllstandsmessungen mit Ultraschall-Füllstandsmessgerät (Tabelle 7)

Tabelle 7 Übersicht der Füllstandsmessungen mit Ultraschallmessgerät			
Klasse	2010	2011	Veränderung [%]
2	711	728	+ 2,4
3	1278	1689	+ 32,2
4.3	3	0	- 100
5.1	8	65	+ 712,5
6.1	15	18	+ 20,0
8	68	96	+ 41,2
Gesamt	2083	2596	+ 24,6

Die Tabelle enthält eine klassenbezogene Übersicht der Füllstandsmessungen mit Ultraschall-Füllstandsmessgeräten. Im Rahmen der Kontrollen werden insgesamt 11 Füllstandsmessgeräte auf Ultraschallbasis eingesetzt. Kann aufgrund der technischen Rahmenbedin-

⁵ 2009 war dieser Mangelpunkt derjenige mit dem höchsten Anteil, 2010 an zweiter Stelle

gungen (z.B. isolierter Tank) keine Ultraschall-Messung erfolgen, wird der Füllungsgrad anhand der Angaben im Beförderungspapier kontrolliert.

Die Ultraschall-Füllstandskontrollen sind im Jahr 2010 um fast 25 % gestiegen. Gründe für den Anstieg waren u.a. die gute Verfügbarkeit der Ultraschallgeräte im Jahr 2011.

Der Schwerpunkt der Messungen liegt mit 95,1 % bei gefährlichen Gütern der Klassen 2 und 3.

Bezogen auf den zulässigen Füllungsgrad gemäß RID wurden 2011, wie auch in den Jahren zuvor, keine Überfüllungen beanstandet.

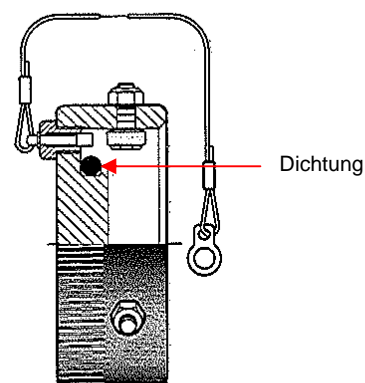
6.8 Schwerpunktkontrollen

Im Jahr 2011 wurde im Bereich der Gefahrgutkontrolle zwei „Schwerpunktkontrolle“ durchgeführt.

- **Nachrüstung von Kesselwagen mit Energieverzehrelementen**
Gemäß RID mussten ab 01.01.2011 alle Kesselwagen, die für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 mit Klassifizierungscodes, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten (sogenannte „T-Stoffe“), zugelassen waren, mit Energieverzehrelementen entsprechend der Sondervorschrift TE 22 Abschnitt 6.8.4 RID ausgerüstet sein. Für Kesselwagen, die vor dem 01.01.2005 gebaut wurden und bei denen zwischen dem 01.01.2011 und 31.12.2012 eine wiederkehrende Prüfung ansteht, müssen bis spätestens 31.12.2012 nachgerüstet werden. Neben der Änderung am Fahrzeug war ebenfalls die Änderung der Baumusterzulassung möglich, so dass diese Kesselwagen (vorrübergehend) keine der o.g. Stoffe mehr transportiert werden dürfen.
Das Eisenbahn-Bundesamt hat diese Nachrüstung im Rahmen der Gefahrgutkontrollen 2011 überprüft. Hierbei wurden ca. 304 Kesselwagen kontrolliert. Dazu wurden die Daten der Fahrzeuge von den Außenstellen aufgenommen und anschließend von den Kollegen der Kesselwagenzulassung auf ihren RID gerechten Zustand kontrolliert. Bei 31 Fahrzeugen wurden Mängel festgestellt, dieses entspricht eine Beanstandungsquote von ca. 10 %. In einem Fall wurde in dem Fahrzeug ein T-Stoff transportiert.
- **Durch die Außenstelle Essen wurden schwerpunktmäßig Kesselwagen mit der „Mann-Tec“ Kupplungsarmatur kontrolliert.** Bei ersten Kontrollen wurde der Verdacht geäußert, dass die 3. Absperreinrichtung ungeeignet sei. Durch weitere Kontrollen konnte dieser Verdacht bestätigt werden. Durch die Außenstelle wurde festgestellt, dass die Dichtwirkung der 3. Absperreinrichtung (Verschlusskappe) nicht immer gegeben ist. In einem Fall wurde ein Ladegutaustritt festgestellt.



Verschlusskappe



Beharrliches Einwirken auf die am Transport beteiligten (Empfänger sowie Betreiber des Kesselwagens) hat dazu geführt, dass nach einiger Zeit festgestellt wurde, dass die Verschlusskappen für den Einsatz als 3. Verschlusseinrichtung am Kesselwagen ungeeignet sind. Durch den Betreiber der Kesselwagen wurde ein Austausch der Verschlusskappen veranlasst.

6.9 Maßnahmen gemäß GGBefG

Die Maßnahmen durch das EBA werden auf der Grundlage des § 8 GGBefG getroffen. Bei der Feststellung sicherheitsrelevanter Mängel und Verstöße werden die im Einzelfall erforderlichen Anordnungen zur Beseitigung des Mangels getroffen. Die Anordnungen richteten sich in der Regel gegen den Beförderer (als Zustandsstörer) oder - soweit möglich oder erforderlich - gegen den Handlungsstörer.

6.10 Prävention

Bei festgestellten Verstößen werden die Verantwortlichen grundsätzlich davon in Kenntnis gesetzt. Dieses erfolgt auch dann möglichst zeitnah, wenn diese die Mangelbeseitigung nicht selbst besorgen, um Wiederholungsfällen vorzubeugen

Jedoch sind bei im Ausland ansässigen Verantwortlichen die präventiven Einflussmöglichkeiten des EBA jedoch eingeschränkt. Häufig erfolgt keinerlei Reaktion auf die Information der ausländischen Verantwortlichen. Hier beabsichtigt das Eisenbahn-Bundesamt künftig verstärkt das Amtshilfeverfahren nach RID 1.8.2.2 durchzuführen.

7 Ergebnisse der Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten⁶ (Tabelle 8)

Tabelle 8 Ergebnisse der Verfahren über Ordnungswidrigkeiten			
	2010	2011	Veränderung [%]
festgestellte Verstöße	1042	1021	- 2
• davon eingeleitete Verfahren ⁷	211	188⁸	- 11
• davon mit Bußgeld abgeschlossen	75	65	- 13
• davon mit Verwarnungen ⁹ abgeschlossen	59	32	- 46

Die Tabelle gibt eine Übersicht über die Ergebnisse der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten bei Verstößen gemäß § 37 GGVSEB. Nach einem Absinken um 16,0 % im Jahr 2010 ist die Anzahl der eingeleiteten Verfahren im Jahr 2011 wiederum um 11 % gesunken.

8 Amtshilfe gem. 1.8.2.2 RID

Neue Amtshilfe gem. 1.8.2.2. RID wurde nicht in Anspruch genommen.

Die gemäß dem Amtshilfeverfahren mit Polen durchzuführenden verstärkten Prüfungen wurden von der zuständigen Außenstelle Berlin weiterhin durchgeführt.

⁶ Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten Die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten erfolgt durch das Rechtsreferat des Eisenbahn-Bundesamtes

⁷ Die Anzahl der Verfahren ist aufgrund zeitlicher Überschneidungen zwischen der Feststellung und der Einleitung der Verfahren nicht deckungsgleich mit den festgestellten Verstößen. Das nicht alle festgestellten OWI relevanten Tatbestände verfolgt werden hat u.a. die Ursachen, dass die OWI – Bearbeitungsstelle im Ref. 11 nur mit einem Mitarbeiter besetzt ist und dass nur die OWI relevanten Tatbestände verfolgt werden, bei denen Aussicht auf ein erfolgreich durchzuführendes Verfahren bestehen.

⁸ Aus 2011 sind noch 19 Verfahren nicht bearbeitet worden

9 Übersicht der offensichtlichen wagentechnischen Mängel an gefahrguttragenden Wagen (Tabelle 10)

Tabelle 10 Übersicht der offensichtlichen wagentechnischen Mängel			
	2010	2011	Veränderung [%]
Anzahl der wagentechnischen Prüfung	14138	13854	- 2
Anzahl der wagentechnischen Mängel	512	294	- 42,6

Die Tabelle enthält eine Übersicht der offensichtlichen wagentechnischen Mängel, die im Rahmen einer ganzheitlichen Kontrolle an Gefahrgutwagen festgestellt wurden.

Es handelt sich um Verstöße gegen die Verpflichtung zur sicheren Betriebsführung gemäß § 32 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die in der Regel auf behördliche Anordnung des Eisenbahn-Bundesamtes von den Eisenbahnverkehrsunternehmen beseitigt werden. Die meisten Mängel beziehen sich auf schadhafte Radsatzwellen, Bremssohlen sowie auf Schäden am Drehgestell und den Stoßeinrichtungen. Die Anzahl der schadhaften Radsatzwellen ist jedoch stark rückläufig.

10 Übersicht der erteilten Genehmigungen gemäß 1.4.2.2.4 RID (Tabelle 11)

Tabelle 11 Übersicht über die erteilten Genehmigungen gemäß 1.4.2.2.4 RID			
	2010	2011	Veränderung [%]
Anzahl der Genehmigungen	2	1	- 50

Die Tabelle enthält die Übersicht der vom EBA erteilten Genehmigungen zur Fortsetzung einer Beförderung gemäß 1.4.2.2.4 RID.

11 Besondere Kontrollverfahren

11.1 Beratungs-/ Überwachungsmodelle

Das EBA führt bestimmte Gefahrgutkontrollen aufgrund besonderer Verwaltungsabkommen innerhalb von Betrieben durch.

Tabelle 12 Besondere Kontrollverfahren Übersicht der Kontrollen innerhalb der Betriebe				
	RPL		HE	
	2010	2011	2010	2011
Anzahl der Kontrollen	259	267	50	78
Beanstandungen	44	42	10	13
Festgestellte Mängel	44	42	13	13
Beanstandungsquote	17,0	15,7	20,0	16,7

Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Kontrollen innerhalb der Betriebe auf Grund besonderer Verwaltungsabkommen mit den Ländern Rheinland-Pfalz (RPL) und Land Hessen (HE). Die Zusammenarbeit zwischen den Kontrollbehörden hat sich in der Praxis bewährt¹⁰, wird jedoch aufgrund der Personalknappheit beim Eisenbahn-Bundesamt nicht weiter ausgebaut. Bestehende Verträge werden jedoch wegen der Bewährung des Verfahrens trotz der Personalknappheit aufrecht erhalten.

Hervorzuheben ist, dass die Beanstandungsquote mit 15,7 bzw. 16,7 % um fast. den dreifachen Wert höher ist, als die Beanstandungsquote aus der Regelüberwachung mit 6,4 %. Dies lässt sich mit den besonderen Rahmenbedingungen dieser Kontrollen erklären.

11.2 Zusammenarbeit mit anderen Kontrollbehörden

Gemeinsame Kontrollen mit anderen Kontrollbehörden finden statt mit

➤ nationalen Kontrollbehörden:

Im Laufe des Jahres 2011 wurden weiterhin gemeinsame Gefahrgutkontrollen mit anderen Kontrollbehörden durchgeführt (z.B. Gewerbeaufsichtsämter/Staatliche Ämter für Arbeitsschutz, Polizei, BAG, Zoll, Feuerwehr).

¹⁰ Vorteile der Überwachung in den Betrieben aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes sind u.a. größere Zeitfenster für die Kontrollen, dass i.d.R. kein Fahrdraht vorhanden ist und somit Vollkontrolle mit Scheitelbegehung möglich, bessere Möglichkeiten zur Mängelabstellung / Verantwortliche Personen sind vor Ort zu erreichen und geringe Gefährdungen im Bereich des Arbeitsschutz für das Kontrollpersonal.

Wie bereits in den Vorjahren wurden im Bereich der Containerbahnhöfe in Hamburg, München und Frankfurt/Main regelmäßig gemeinsame Gefahrgutkontrollen von Containern durchgeführt, an denen ggf. die Polizei/Wasserschutzpolizei, Staatliche Ämter für Arbeitsschutz/Gewerbeaufsichtsämter, der Zoll oder die Bundespolizei beteiligt waren. In Sachsen-Anhalt wurden mit dem Landesamt für Verbraucherschutz (Fachbereich Arbeitsschutz) gemeinsame Kontrollen von Kesselwagen durchgeführt.

➤ mit ausländischen Kontrollbehörden

Gemeinsame Kontrollen mit Kontrollbehörden anderer Staaten fanden an zwei Landesgrenzen statt:

- Zwischen der zuständigen Kontrollbehörde in den Niederlanden, der Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)¹¹ und dem EBA fanden weiterhin gemeinsame Gefahrgutkontrollen in deutschen/niederländischen Grenzbahnhöfen bzw. umgekehrt statt. Beteiligt sind hier auf deutscher Seite die Außenstellen Köln und Essen.
- Zwischen der zuständigen Kontrollbehörde in der Schweiz, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem EBA finden seit dem Jahre 2009 regelmäßig gemeinsame Gefahrgutkontrollen in deutschen / schweizerischen Grenzbahnhöfen bzw. umgekehrt statt. Beteiligt ist hier auf deutscher Seite die Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart.

Störend macht sich bemerkbar, dass viele Güterzüge inzwischen ohne Grenzaufenthalt weit ins jeweilige Land einfahren, so dass sich die nächste gemeinsame Kontrollmöglichkeit tlw. erst nach mehr als 100 km Fahrstrecke im benachbarten Ausland ergibt. So ist

- der Grenzeingangsbahnhof aus den Niederlanden nach Deutschland Köln (vormals Emmerich) und
- der Grenzeingangsbahnhof aus Deutschland in den Niederlanden Kijfhoek bei Rotterdam (vormals Venlo).

Die gemeinsamen Gefahrgutkontrollen mit anderen Kontrollbehörden haben sich insgesamt unter praktischen sowie präventiven Aspekten bewährt. Das EBA strebt den Ausbau der gemeinsamen Kontrollen an.

¹¹ Das „Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)“ hat sich zum Jahresbeginn 2012 in „Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)“ umbenannt

12 Schulung und Fortbildung

Die Kontrollkräfte des EBA werden im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung über Neuerungen/Änderungen der Gefahrgutrechtsvorschriften jährlich geschult.

- Im Jahr 2011 wurden drei jeweils 4-tägige Gefahrgutseminare durchgeführt, in denen gesetzliche und organisatorische Neuregelungen vermittelt und weitere technische und rechtliche Sachverhalte aus der Kontrollpraxis geschult wurden. Diese Schulungen wurden gemäß RSEB Anlage 8.1 mit einer Lernerfolgskontrolle abgeschlossen. Als Teilnehmer waren alle Mitarbeiter der Gefahrgutkontrolle vorgesehen.
- Speziell für die Mitarbeiter des G-Dienstes wird einmal jährlich eine Dienstbesprechung durchgeführt. Hierbei werden offene Punkte gemeinsam besprochen und nach Möglichkeit Lösungen festgelegt.