# Leitfaden für die Umsetzung des Kapitels 1.10 in Rheinland-Pfalz

## Einleitung

Dieser Leitfaden gilt als einheitliche Leitlinie für die Umsetzung der Vorgaben des Kapitels 1.10 in Rheinland-Pfalz.

Nach den Ereignissen vom 11. September 2001 sind auch im Bereich des Transports gefährlicher Güter Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche terroristische Gefahren entwickelt worden. 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) aufgenommen. Diese Vorschriften sind am 01. Juli 2005 in Kraft getreten.

Im Zentrum der neuen Regelungen zum Transport von gefährlichen Gütern steht die systematische Bewertung der Risiken und die Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherung gegen mögliche kriminelle und terroristische Gefahren durch die Unternehmen. Neben allgemeinen Vorschriften zur Sicherung, spezifischen Schulungsmaßnahmen und Personenidentifizierung sind dort vor allem folgende neue Vorgaben umzusetzen:

- Alle mit Gefahrguttransporten befasste Unternehmen die besonders gefährliche Güter nach Abschnitt 1.10.5 des ADR transportieren müssen „Sicherungspläne“ mit einer Bewertung der üblichen Vorgänge und den sich daraus ergebenden Sicherungsrisiken und Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Betrieb erstellen;
- Fahrzeuge und deren Ladung sollten mit Ausrüstungen oder sind durch Verfahren gegen Diebstahl zu schützen (siehe auch 1.10.3.3).

Die Einhaltung dieser Vorgaben ist von staatlicher Seite zu überwachen. Zentrales Element ist die Verpflichtung bestimmter Unternehmen zur Erarbeitung von „Sicherungsplänen“.

Die in diesem Leitfaden genannten Anforderungen verstehen sich als Minimalanforderungen, die sich aus dem z. Zt. geltenden Industriestandard ableiten und mit dem Landeskriminalamt Rheinland-Pfalz abgestimmt sind. Sie resultieren aus den Ergebnissen einer von der Gewerbeaufsicht durchgeführten Programmarbeit in den Jahren 2007 bis 2009 die als Schwerpunkt das Thema „Sicherung von Gefahrgütern in Störfallbetrieben unter Berücksichtigung von Kapitel 1.10 ADR“ hatte.

Der Leitfaden orientiert sich in seinem Aufbau an der Gliederung des Kapitels 1.10 ADR/RID/ADN. Ein Hinweis auf diese Abkürzungen erfolgt nicht mehr. Der Wortlaut des Regelungstextes ist jeweils in **„Fettdruck“** vorangestellt. Jeweils nach dem Verordnungstext folgen Erläuterungen und Vorgaben zur Umsetzung.

**Kapitel 1.10 Vorschriften für die Sicherung**

**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.**

Schutzziele von Kapitel 1.10 sind Personen und Güter aber auch die Umwelt.
Die Begriffe Diebstahl und Missbrauch sind dabei immer im Zusammenhang mit der Beförderung zu sehen.
Mögliche Maßnahmen zur Erreichung der Schutzziele können technischer aber auch organisatorischer Natur sein und orientieren sich an den jeweils örtlichen Begebenheiten.

**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**.

Mit den Worten „alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligte Personen“ sind die Verantwortlichen aus den §§ 2 und 17 – 34 der GGVSEB sowie die sonstigen verantwortlichen Personen nach § 6 GbV angesprochen.
Dieser Personenkreis ist immer an der Beförderung beteiligt und hat Aufgaben z.B, nach dem § 17 - 34 GGVSEB zu übernehmen.
Hierbei ist auch der Unternehmensbegriff nach Abschnitt 1.2.1 ADR/RID mit zu berücksichtigen.
Jeder beteiligten Person sollte das Gefahren- und Missbrauchspotenzial gefährlicher Güter bewusst sein. Entsprechend der Beteiligung bei der Beförderung sind von den beteiligten Personen Maßnahmen zu treffen die dazu dienen den Diebstahl und Missbrauch von gefährlichen Gütern möglichst zu verhindern. Diese Maßnahmen haben sich an den Aufgabengebieten der Beteiligten zu orientieren.

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

Diese Verpflichtung ist zunächst eine Aufgabe des Unternehmers der gefährliche Güter zur Beförderung übergibt. Inwieweit diese Pflicht auf andere Personen im Unternehmen delegiert wird, muss der Unternehmer entscheiden. Es muss sichergestellt werden, dass nur die Personen Gefahrgut erhalten, die eine Berechtigung z.B. in Form von Aufträgen vorweisen können. Der „Beförderer“ ist hier deshalb in seiner Funktion als „Unternehmer“ aufgeführt.
Diese Aufgabe ist zunächst einmalig zu erfüllen. Wird der Beförderer gewechselt oder ein neuer Beförderer aufgenommen ist diese Prüfung erneut durchzuführen.

Unter der Identität ist nach vorherrschender Auffassung die Zuverlässigkeit des Vertragpartners zu verstehen.
Da diese Forderung im Teil allgemeine Vorschriften des Kapitels 1.10 aufgeführt ist, müssen alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Unternehmen, unabhängig von der Beförderung besonders gefährlicher Güter nach Abschnitt 1.10.5, diese Vorschrift umsetzen.

Ziel dieser Maßnahme ist es, sich der Zuverlässigkeit seines Vertragspartners zu vergewissern. Eine Übergabe der Güter zur Beförderung darf nur erfolgen, wenn durch angemessene Maßnahmen die Berechtigung zur Abholung nachgewiesen ist.
Es sollten grundsätzlich nur Beförderer eingesetzt werden, die einschlägigen Anforderungsprofilen entsprechen.

Gängige Anforderungsprofile sind z.B.:

- Anforderungsprofil für Transporte im Straßengüter - und Kombinierten Verkehr des Verband der chemischen Industrie (VCI)
- SQAS - Sicherheits- und Qualitäts-Bewertungssystem des Verbandes der Europäischen chemischen Industrie - CEFIC)

Es erscheint aus der Sicht der Praxis angebracht, eine Abgrenzung zwischen Gefahrgütern nach Abschnitt 1.10.5 und allen anderen weniger gefährlichen Gefahrgüter im Hinblick auf das notwendige Maß betrieblichen Handelns zu machen.
Im Bereich der „nicht besonders gefährlichen Gefahrgüter nach Abschnitt 1.10.5“ ist die komplette Umsetzung der o. g. Anforderungsprofile nicht zwingend erforderlich.
Als Minimalanforderung ist in diesen Fällen alternativ zumindest ein persönliches Gespräch zwischen den am Transport Beteiligten durchzuführen (auch bei bestehenden langjährigen Geschäftsbeziehungen).

Dabei können beispielsweise die in den Anforderungsprofilen von SQAS oder VCI aufgeführten Abfragen als hilfreiche Vorlage genutzt werden, um die im vorliegenden Einzelfall jeweils als notwendig erkannten Vorgaben an die Sensibilität der Beteiligten festzulegen. Wichtig ist auf jeden Fall, hierüber eine geeignete schriftliche Dokumentation zu fertigen.

Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf eventuelle Subunternehmer zu richten, die bei dem Beförderer zum Einsatz kommen können. Subunternehmer sollten nur dann akzeptiert werden, wenn sichergestellt ist, dass der Vertragspartner die Subunternehmer entsprechend geprüft hat. Diese Maßnahme sollte man sich schriftlich bestätigen lassen.

Bei Transportvergabe auf Fracht-Börsen sind nur zertifizierte Frachtführer zu beauftragen, die die o.g. einschlägigen Anforderungsprofile erfüllen.

Im Zusammenhang mit der Übergabe von Gefahrgütern ist bei Selbstabholern eine höhere Sensibilität erforderlich. Müssen Selbstabholer zugelassen werden (dies können eigene Fahrzeuge des Kunden sein, aber auch eine von ihm beauftragte Spedition), ist deshalb immer eine gründlichere Prüfung und Dokumentation vor der Übergabe des Gefahrgutes notwendig. Der Kunde ist auf jeden Fall auf seine Verpflichtung hinzuweisen seinerseits nur geeignete Transportunternehmen auszuwählen.

Elemente einer Sicherheitsüberprüfung bei eingehenden Fahrzeugen in Bezug auf die Berechtigung des Abholers / des Anlieferers können sein:

- Vorlage einer eindeutigen Abholnummer
- Überprüfung der Be- oder Entladedokumente und der Empfangsadresse
- Amtliche Kennzeichen des Fahrzeuges festhalten
- Verwendung standardisierter Formulare (firmenspezifisch)
- Bei Selbstabholung evtl. Rückruf beim Kunden

Der Feststellung einer Berechtigung des Abholers / des Anlieferers kommt bei besonders gefährlichen Gütern nach Abschnitt 1.10.5 eine weitaus höhere Bedeutung zu. Deshalb ist hier eine gründlichere Sicherheitsüberprüfung bei eingehenden Fahrzeugen vorzunehmen. Diese Maßnahmen sollen dazu dienen, dass kein Unberechtigter in den Besitz von Gefahrgütern kommt (Beschaffung) oder direkten Missbrauch beim Empfänger verübt.

Geeignete Maßnahmen können sein:

- Einführung von Fahrer ID-Karten mit Pin oder biometrischen Daten (Schutz durch spezifisches Wissen *und* Besitz) vorzugsweise bei automatisierten Be- und Entladen (z. B. Tankläger)
- Abgleich Lichtbildausweis (vorzugsweise Führerschein) mit ADR-Schein
- Vorlage einer gültigen Arbeitserlaubnis / Abgleich mit Lichtbildausweis
- Identifizierung des Fahrzeugs durch die Fahrzeugpapiere
- Nachweis der Berechtigung z.B. über Auftragsnummer, Ordernummer, SAP Nummer i.V. mit einem schriftlichen Ladeauftrag. Abholauftrag muss der Verladestelle bekannt sein.

Das gleiche Verfahren gilt auch für die Anlieferung.

Welche dieser zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind, ist jeweils von dem betrachteten Unternehmen abhängig.

**1.10.1.3 Bereiche innerhalb von Terminals für das <u>zeitweilige Abstellen</u>, Plätzen für das zeitweilige Abstellen, Fahrzeugdepots, Liegeplätzen und Rangierbahnhöfen, die für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, müssen <u>ordnungsgemäß gesichert</u>, <u>gut beleuchtet</u> und, soweit möglich und angemessen, für <u>die Öffentlichkeit unzugänglich</u> sein.**

Dabei ist in erster Linie von „Plätzen“ innerhalb von Betriebsgeländen auszugehen.
Hierbei geht es um die Bereiche in denen „Fahrzeuge“ wie Kraftfahrzeuge, Eisenbahnwagen und Binnenschiffe vorübergehend stehen/liegen.
Für den sogenannten zeitweiligen Aufenthalt gibt es keine feste Zeitvorgabe. Hier muss vor Ort die Entscheidung getroffen werden, wie lange Gefahrgüter vorübergehend abgestellt werden
Das zeitweilige Abstellen endet dann, wenn das Gefahrgut beim Empfänger vollständig entladen wurde.

Öffentliche Parkplätze sind von dieser Regelung des Unterabschnitts 1.10.1.3 ausgeschlossen. Es gelten hierfür die Regelungen des Kapitels 8.4 und der Anlage 2 Nr. 3.3 GGVSEB für das Parken von Gefahrgutfahrzeugen.

Das Abstellen von Beförderungseinheiten mit Gefahrgut wird im Rahmen der Bewertung der üblichen Vorgänge im Sicherungsplan nach Absatz 1.10.3.2.2 unter dem Punkt Betriebsverfahren behandelt.

„Ordnungsgemäß gesichert“ heißt: Es müssen eindeutige Zugangsregelungen technischer oder organisatorischer Art bestehen, mit denen der Zugang von Unbefugten und der Öffentlichkeit unterbunden wird.

Für die Umsetzung des Kapitels 1.10 ergeben sich daraus resultierend für die Vollzugspraxis folgende 4 mögliche Konstellationen:

Fall 1: Terminal (Alle Gefahrgüter)
Beladene Einheiten (Container, Tragwagen, Beförderungseinheiten, Trailer) auf dem Gelände einer Umschlagsanlage. Dabei handelt es sich um eine regelmäßige und beabsichtigte Unterbrechung im Verlauf der Beförderung.

Fall 2: Betriebsgelände (Alle Gefahrgüter)
Abstellen beladener Einheiten auf dem Betriebsgelände (z. B. Spedition) mit dem Ziel der späteren Weiterbeförderung.

Fall 3: Betriebsgelände (Alle Gefahrgüter)
Bereitstellen der Ladung zum Transport beim Versender bzw. zur Entladung beim Empfänger zu einem späteren Zeitpunkt.

Fall 4: Betriebsgelände (gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial - 1.10.5 Gefahrgüter)
Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial sind solche, bei deren Diebstahl oder Missbrauch Gefahren mit schwerwiegenden Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben und massive Zerstörungen (auch der Umwelt), bestehen.
Bei den gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial des Verzeichnisses nach 1.10.5 ist eine Bewertung aller üblichen Vorgänge des Gefahrguttransportes und den sich daraus ergebenden Sicherungsrisiken vorzunehmen. Zu den üblichen Vorgängen zählen auch das Be-und Entladen der Beförderungseinheiten. Bei einer Beteiligung am Transport dieser Gefahrgüter ist ein Sicherungsplan zu erstellen der u.a. auch den Zugang zu gefährlichen Gütern während des zeitweiligen Abstellens (Diebstahl oder Missbrauch) berücksichtigt. Daraus resultiert letztendlich die Pflicht zur Sicherung des gesamten Betriebsgeländes oder der definierten sicherheitsempfindlichen Bereiche (

z.B. Abstellflächen) gegen Zutritt Unbefugter und technischer oder organisatorischer Maßnahmen für das Be- und Entladen der Fahrzeuge..

Schutzmaßnahmen gegen Diebstahl und Missbrauch müssen sich nicht zwingend auf das gesamte Betriebsgelände beziehen. Es besteht auch die Möglichkeit sicherheitsempfindliche Bereiche (z.B. Abstellflächen für beladene Einheiten) gegen Zutritt Unbefugter innerhalb eines Betriebsgeländes gesondert zu schützen.
Weiterhin bedarf es bei der Festlegung der Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Sicherung auch immer einer Würdigung der örtlichen Gegebenheiten.
Für die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen ist es deshalb immer erforderlich die jeweilige sicherheitsempfindliche Stelle zu definieren. Danach kann entschieden werden, ob das gesamte Betriebsgelände oder nur bestimmte Teile davon betroffen sind.

Da die Gefahrgutvorschriften keine konkreten Vorgaben über die technische und organisatorische Ausgestaltung einer ordnungsgemäßen Sicherung enthalten, können Regelungen aus dem Störfallrecht, hier z.B. der Leitfaden der Störfallkommission (SFK 38) oder aus dem Bereich des Gefahrstoffrechts, die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS 514/515) herangezogen werden.

Unter ordnungsgemäßer Sicherung versteht der Leitfaden (SFK 38) z.B. dass Grenzen von Betriebsbereichen (Werkszaun, Tore etc.) durch technische und organisatorische Maßnahmen so zu sichern sind, dass Unbefugte ohne Anwendung von Gewalt oder arglistige Täuschung nicht eindringen können und ein gewaltsames Eindringen in angemessener Zeit erkannt wird (z.B. durch Perimeterüberwachung , Alarmanlagen, Videoüberwachung, Streifengänge etc).
Die Formulierung „angemessene Zeit“ bedeutet, dass nach einer Alarmierung den Einsatzkräften genug Zeit verbleibt um Missbrauch oder Diebstahl zu verhindern.

**Möglichkeiten der Sicherung von Betriebsgeländen (hierzu gehören z.B. auch Abstellplätze, Liegeplätze):**

- Sicherheitszaun (vorzugsweise Stabgitterzaun oder zumindest verstärkter Maschendrahtzaun mit Untergrabschutz) bodengleich mit einer Höhe von mindestens 2,0 m mit zusätzlich 50 cm Übersteigschutz
- Überwachung der Einfriedung durch Videoüberwachung, Bestreifung oder Perimeterüberwachung, z.B. elektronische Zaunsicherung (Körperschall,

Erschütterungsmelder) mit direkter Aufschaltung auf Wachdienst oder NSL (Notruf und Serviceleitstelle)

- Bewuchs entfernen, damit Schäden, Manipulationen am Zaun erkennbar sind. Übersteighilfen entfernen, auch auf Nachbargrundstücken
- Tore in gleicher Höhe und gleichem Widerstandswert wie der Zaun, mindestens Widerstandsklasse 3 (WK3) nach DIN EN 1627
- Beleuchtung min. 20 lx (Hilfestellung durch LV 41 Handlungshilfe „Beleuchtung von Arbeitsstätten (ASR)“ ). Der Einsatz von Lichtschaltgeräten LSG ist möglich.
- Objektspezifische Zusatzanforderungen möglich

**Möglichkeiten der Sicherung sicherheitsempfindlicher Betriebsbereiche**

In Abhängigkeit von der Betriebsstruktur besteht alternativ die Möglichkeit ausgewählte sicherheitsempfindliche Betriebsbereiche (z.B. Abstellflächen für Tankfahrzeuge) oder Objekte zu schützen.

**Möglichkeiten der Sicherung von Betriebsbereichen**

- Beleuchtung der Abstellplätze min. 20 lx. Beleuchtung der Abstellplätze auch außerhalb der regulären Arbeitszeiten. Der Einsatz von Lichtschaltgeräten LSG ist möglich.
- Fahrzeuge generell abschließen. Schlüssel sicher aufbewahren, vorzugsweise in Schlüsselendbehältnissen nach DIN EN 1143-1 . Einsatzkräfte müssen Einsatzkräfte müssen Zugriff auf die Fahrzeugschlüssel haben.
- Fahrzeuge mit Diebstahlsicherungen verwenden (Wegfahrsperre, Alarmanlage)
- Neufahrzeuge mit elektronischer Wegfahrsperre ausrüsten
- Sicherung der Auslaufarmaturen
- Reifensicherungssysteme am Fahrzeug
- Poller und Tyre-Killersysteme an den Abstellflächen
- Videoüberwachung

**1.10.1.4 Jedes Mitglied der Besatzung eines Fahrzeuges, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung einen Lichtbildausweis mit sich führen.**

Durch geeignete Maßnahmen im Unternehmen z. B. mit Merkblättern, Unterweisungen und Arbeitsvorgaben ist sicher zu stellen, dass der Fahrzeugführer immer einen amtlichen Lichtbildausweis mitführt.
Die Einhaltung dieser Vorgabe ist durch stichprobenartige Kontrollen zu gewährleisten.

Hinweis:
Als amtliche Lichtbildausweise können in Deutschland folgende Dokumente anerkannt werden: Personalausweis, Reisepass, Fahrerkarte für digitales Kontrollgerät, Kartenführerschein.
Informationsschriften zu amtlichen Ausweispapieren sind bei Polizeidienststellen erhältlich.

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

Der Adressat dieser Regelung ist zum einen die Überwachungsbehörde (1.8.1) und das Unternehmen im Rahmen der Ein- und/oder Ausgangskontrollen nach 7.5.1.1.
Die Überwachungsbehörde überwacht Kapitel 1.10 in einem angemessenen Rahmen. Die Unternehmen müssen bei den Ein- und Ausgangskontrollen die Sicherungsmaßnahmen mit berücksichtigen.

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

Aufgabe der IHK und ZSUK (Zentralstelle Schifffahrtsuntersuchungskommission) § 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 Sicherungsrisiken, 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.**

Unterweisungen müssen Bestandteile aus dem Bereich der Sicherung beinhalten.
Sensibilisierte Mitarbeiter sind der beste Schutz von innen. Der Personenkreis kann entsprechend seinen Aufgabengebieten geschult werden. Die Einbindung von Fremdfirmenmitarbeitern muss gesondert betrachtet werden. Ggf. darf hier eine Zulassung für sicherheitskritische Bereiche nicht erfolgen.

Bei allen Schulungen sollten folgende Elemente enthalten sein:

- Erläuterung der Security-Vorschriften im Regelwerk allgemein
- Bewusstsein schaffen, dass gefährliche Güter auch missbräuchlich verwendet werden können
- Betriebsspezifische Bedeutung der Security-Vorschriften
- Betriebsspezifische Sensibilisierung
- Kenntnisse von Teilen des Sicherungsplanes entsprechend der festgelegten Verantwortlichkeiten vermitteln
- Verhaltensregeln bei Verdachtsfällen und Gefährdungen festlegen
- Meldewege festlegen, an wen kann sich der Mitarbeiter wenden
- Auf zeitweilig eingesetztes Personal (Fremdfirmen) eingehen
- Einführung spezieller Trainingsprogramme (z.B. E-Learning) empfehlenswert

**Mögliche Personenkreise entsprechend ihrer Aufgabengebiete:**

- Einkauf/Verkauf
- Verlade-, Entladepersonal
- Torkontrolle
- Eigene Fahrzeugführer: Verhalten bei Gefährdungen speziell unterwegs (Pannen, Unfallhilfe, keine Kommunikation, außerplanmäßige Aufenthalte, Bedrohungssituationen, Unregelmäßigkeiten aller Art etc.)
- Disposition

Grundsatz:
Die betroffenen Mitarbeiter sollten in der Lage sein, Risiken im Zusammenhang mit Diebstahl und Missbrauch zu erkennen und richtig zu handeln.

**1.10.3 Vorschriften für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential**

**1.10.3.1 Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind solche, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben und massive Zerstörungen, besteht. Die Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential ist in Tabelle 1.10.5 enthalten.**

**1.10.3.2 Sicherungspläne**

**1.10.3.2.1 Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential (siehe Tabelle 1.10.5) 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.**

Mit den Worten „beteiligten Beförderer und Absender sowie andere Beteiligte“ sind die Verantwortlichen aus den §§ 2, 17 bis 34 GGVSEB und 1.2.1 ADR/RID/ADN und damit auch der Empfänger angesprochen. Dieser Personenkreis ist in einer bestimmten Form immer an der Beförderung nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz (§ 2 Nr. 1 GGBefG) beteiligt und hat Aufgaben im Rahmen der Beförderung zu übernehmen.
In Ableitung aus den Begriffsbestimmungen ist es immer das „Unternehmen“ das einen Sicherungsplan erstellen muss. Nach § 11 der Sicherheitsüberprüfungs-feststellungsverordnung (SÜFV) müssen Personen die Sicherungspläne nach Unterabschnitt 1.10.3.2 erstellen oder die für deren Erstellung verantwortlich sind, nach § 2 Abs. 1 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes (SÜG) einer einfachen Sicherheitsüberprüfung (Ü1) unterzogen werden.
Bei der Erstellung des Sicherungsplanes ist es sinnvoll ein Lagebild der örtlich zuständigen Polizeidienststelle mit zu berücksichtigen.
Der Gefahrgutbeauftragte ist nicht originär für die Erstellung des Sicherungsplanes verantwortlich. Verantwortlich für die Erstellung ist der Unternehmer und der Gefahrgutbeauftragte überprüft im Rahmen seiner Aufgaben das Vorhandensein.
Der Sicherungsplan muss nicht als physische Einheit vorliegen. Hinweise auf Elemente, die bereits auf Grund anderer Rechtsverpflichtungen vorliegen, z.B. Sicherheitsbericht,

ist nach Störfallverordnung zulässig. Der Sicherungsplan ist ein Dokument, das der Geheimhaltung unterliegt und ist folglich sicher aufzubewahren

In der Regel ist für die Erstellung des Sicherungsplanes eine Einzelfallbetrachtung der gefahrgutrelevanten Tätigkeiten erforderlich. Eine Übernahme von z.B. veröffentlichten Vorlagen bedarf unabdingbar der Überprüfung einer Übertragbarkeit auf den eigenen Einzelfall. Eine Ergänzung durch betriebsspezifische Gegebenheiten ist erforderlich.

**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 <u>erforderlichen Kompetenzen und Qualifikationen</u> verfügen und mit den entsprechenden <u>Befugnissen</u> ausgestattet sind;**

Die Zuweisung muss durch den Unternehmer erfolgen.
Die spezifische Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherung darf nur an Personen erfolgen, welche über die erforderlichen Kompetenzen und Qualifikationen verfügen und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sind (dies können je nach Firmengröße unterschiedliche Personen sein).

Folgende Punkte sollten beachtet werden:

- Zuweisung muss durch Geschäftsleitung erfolgen
- Die Person muss eigenverantwortlich im Sinne des OWiG handeln können
- Festlegung der Aufgabengebiete der einzelnen Verantwortlichen (Versand, Eingangskontrolle, Tanklager etc.); Stellenbeschreibung sollte entsprechend erweitert werden
- Fachliche Eignung muss vorhanden sein (z.B. Kenntnisse im Bereich Security, Gefahrgutrecht)
- Die Person muss in der Lage sein, übliche Vorgänge in ihrem Zuständigkeitsbereich hinsichtlich den sich daraus ergebenen Sicherungsrisiken zu bewerten und die für die Verringerung der Sicherungsrisiken entsprechenden Maßnahmen zu veranlassen

Die Zuweisung der Verantwortlichkeiten sollte schriftlich vorliegen.

**b) Verzeichnis der betroffenen gefährlichen Güter oder der Arten der betroffenen gefährlichen Güter;**
Das Verzeichnis ist in Anlehnung an die Tabelle in 1.10.5 zu führen. Mengenangaben sind wünschenswert aber nicht zwingend erforderlich.

**c) Bewertung der üblichen Vorgänge und den sich daraus ergebenden Sicherungsrisiken, einschließlich der transportbedingten Aufenthalte, des verkehrsbedingten Verweilens der Güter in den Wagen/Fahrzeugen, Tanks oder Containern vor, während und nach der Ortsveränderung und des zeitweiligen Abstellens gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag), soweit angemessen;**

Begriff: „übliche Vorgänge“
Grundsätzlich gehören hierzu alle Vorgänge der Beförderung im Sinne des Gefahrgutbeförderungsgesetzes.
Übliche Vorgänge mit einer Risikobehaftung können beispielsweise sein:

- Klassifizieren, Verpacken, Kennzeichnen, Torkontrolle, Beladen, Entladen, Abstellen beladener Einheiten auf dem Firmengelände, am Wohnort des Fahrers, transportbedingte Aufenthalte auf Parkplätzen, Raststätten, vor Firmen, Pannen während der Fahrt, Unfallhilfe, Aussetzen der Kommunikation, Fahrstrecken durch sensible Gebiete (Stadtzentren, Schulanlagen), Empfänger in sensiblen Gebieten, usw. .

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

- **Unterweisung**
- **Sicherungspolitik (z.B. Maßnahmen bei erhöhter Bedrohung, Überprüfung bei Einstellung von Personal oder Versetzung von Personal auf bestimmte Stellen, usw.);**
- **Betriebsverfahren (z.B. Wahl und Nutzung von Strecken, sofern diese bekannt sind, Zugang zu gefährlichen Gütern während des zeitweiligen Abstellens [wie in Absatz c) bestimmt], Nähe zu gefährdeten Infrastruktureinrichtungen, usw.);**
- **für die Verringerung der Sicherungsrisiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen;**

Den üblichen Vorgängen sind die Sicherungsrisiken, die damit verbunden sind, zuzuordnen und aufzulisten. Im zweiten Schritt sind die Maßnahmen zu beschreiben, die für die Verringerung dieser Sicherungsrisiken veranlasst wurden oder noch zu veranlassen sind. Diese Maßnahmen sind im Sicherungsplan zu beschreiben.

Der Sicherungsplan könnte sich demnach an folgendem dreispaltigem Aufbau orientieren:

| Übliche Vorgänge | Daraus sich ergebene Sicherungsrisiken (Risikobewertung) | Darstellung der Maßnahmen zur Verringerung im Sicherungsplan (Risikominimierung) |
|---|---|---|

Unterweisung

Die Inhalte der Unterweisung nach Abschnitt 1.10.2 sind um die im Sicherungsplan enthaltenen Elemente zur ergänzen.

**Sicherungspolitik**

Die Unternehmen müssen eine aktive Sicherungspolitik betreiben. Dazu gehört insbesondere:

- Information der Mitarbeiter bei Bedrohungslagen
- Information der Geschäftspartner bei Bedrohungslagen
- Überprüfung bei der Einstellung/Versetzung von Personal in ~~nicht~~ sicherheitsrelevanten Bereichen (Fahrzeugführer, Verladepersonal usw.) anhand der üblichen Unterlagen wie Referenzen, Lebenslauf mit Nachweis über frühere Tätigkeiten, polizeiliches Führungszeugnis etc.
- Geeignetes temporäres Personal, Fremdfirmen auswählen (Leiharbeiter, Reparatur/Wartung, Putzdienst etc.)
- Regelungen für temporäres Personal in Hinblick auf Zugang/Schlüssel treffen

**Betriebsverfahren**

Unter Betriebsverfahren sind alle Gesichtspunkte der Gefahrguttransportabwicklung zu verstehen.

- Prüfung, ob es Alternativen in der Streckenführung in Bezug auf sensible Infrastrukturbereiche gibt (Schulen, Krankenhäuser, Freizeitparks etc.).
- Wenn möglich, Touren eintägig planen.
- Die Betankung des Fahrzeugs sollte, wenn möglich, vor Tourbeginn erfolgen.
- 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 geplante Übernachtungen 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
- 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 Manipulationen am Fahrzeug bei Verzögerungen, Änderungen oder anderen Ablieferungsschwierigkeiten Kontakt mit seinem Unternehmen aufnehmen. Falls eine Fahrtroute festgelegt wurde, sollte der Fahrer diese nur nach Rücksprache mit seinem Unternehmen ändern.
- Für den Fahrzeugführer sind Verhaltensregeln für den Fall von Diebstahl oder Manipulationen am Fahrzeug zu erstellen.
- Verbot der Mitnahme von Fahrgästen die nicht zur Besatzung gehören
- Vorladung prüfen, Abgleich bei Ausfahrt
- beschränkter und kontrollierter Zugang der Fahrzeugbesatzung innerhalb von Werken und Lagerbereichen (Pausenräume, Kantine, Toiletten)
- Interne Kommunikationssysteme, um die internen Sicherungsverantwortlichen zu informieren
- Standardisierte Be- und Entladeverfahren (kein Selbstladen / Beladen durch die Fahrer soweit nicht spezielle Vorsichtsmaßnahmen ergriffen worden sind, z.B. durch eine Kameraüberwachung)
- Verfahren zur Feststellung von Gewichts-/Mengenabweichungen

Vorgeschriebene Routen für Fahrzeuge im Werksgelände

**Für die Verringerung der Sicherungsrisiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen;**

Ausrüstungen wie bereits in 1.10.1.3 aufgeführt, ergänzt um weitere technische Ausrüstungen oder Ressourcen, die sich auf Grund von Sicherungspolitik oder Betriebsverfahren ergeben**.**

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

Es sind wirksame und aktualisierte Verfahren zur Meldung von und für das Verhalten bei Bedrohungen, Verletzungen der Sicherung oder damit zusammenhängenden Zwischenfällen einzuführen.
Geeignete vorhandene Alarm- und Notfallpläne z.B. nach StörFallV können genutzt werden.
Hierbei sollten folgenden Punkte beachtet werden:

- Ermittlung der für das Unternehmen zuständige Behörden, wie Feuerwehren, Umweltbehörde, Polizei, …, mit den aktuellen Ansprechpartnern;
- Einführung standardisierter Meldeverfahren
- Begehung mit zuständigen Behörden
- Information der Mitarbeiter
- Information der Geschäftspartner
- regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit den zuständigen Behörden
- Aktualität der vorhandenen Meldewege überprüfen
- Fahrzeugführer berücksichtigen

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

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

Diese o.g. Verfahren können in vorhandenen Sicherheits- oder QM Systeme integriert werden. Die Bewertung und die wiederkehrende Überprüfung des Sicherungsplanes ist vorzugsweise von einem Dritten durchzuführen, der die Unternehmensstrukturen kennt. Die Erprobung sollte Betriebsspezifisch sein, und einzelne Maßnahmen des Sicherungsplanes umfassen, z.B. fremde Personen auf dem Betriebsgelände, Unregelmäßigkeiten bei Warenabgabe, abgestellte Gegenstände, verdächtige Handlungen von Fahrzeugführern, verdächtige Aktivitäten außerhalb des Betriebsgeländes usw. aber auch Übungen mit externen Einsatzkräften beinhalten.
Die einzelnen Übungen sind zu analysieren und zu dokumentieren.

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

Teile der Sicherungspläne dürfen nur den Personen zugänglich sein, die unmittelbar davon betroffen sind.
Beförderungsinformationen dürfen nur befugten Personen (wie Disponent, Fahrzeugführer) zugänglich sein.

**h) Maßnahmen zur Gewährleistung, dass die Verbreitung der im Sicherungsplan enthaltenen Information 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 Informationen nicht ausschließen.**

Informationen über die Beförderung die eine transportsichere Ortsveränderung des Gutes gewährleisten (Safety) dürfen nicht durch Maßnahmen zur Sicherung (Security) zurückgehalten werden.

**1.10.3.3 Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Verfahren zum <u>Schutz gegen Diebstahl der Fahrzeuge,</u> die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential (siehe Tabelle 1.10.5) befördern, und <u>deren Ladung</u> müssen verwendet werden, und es sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass diese jederzeit funktionsfähig und wirksam sind.**

***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 Gefahrenpotential (siehe Tabelle 1.10.5) ermöglichen, eingesetzt werden.*

Möglichkeiten des unmittelbaren Diebstahlschutzes:

- Fahrzeuge generell abschließen. Schlüssel sicher aufbewahren.
- Fahrzeuge mit Diebstahlsicherungen verwenden (Wegfahrsperre, Alarmanlage)
- Neufahrzeuge mit elektronischer Wegfahrsperre ausrüsten
- Sicherung der Auslaufarmaturen
- Reifensicherungssysteme am Fahrzeug
- Sicherungssysteme für den Fahrzeuginnenraum

In der Anlage 1 sind beispielhaft Einbruchschutzsysteme für Transportfahrzeuge aufgeführt

**1.10.4 Nach den Vorschriften des Unterabschnitts 1.1.3.6 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 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.**

**1.10.5 Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten gefährlichen Güter sind, sofern sie in Mengen befördert werden, welche die in der Tabelle angegebenen Mengen überschreiten, gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential.**

**Tabelle 1.10.5: Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial**

| Klasse | Unter-klasse | Stoff oder Gegenstand | Menge | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Tank (Liter)[c] | lose Schüttung (kg)[d] | Versandstück (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 und 0500 | a) | a) | 0 |
| | 1.5 | explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff | 0 | a) | 0 |

| Klasse | Unter-klasse | Stoff oder Gegenstand | Menge | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Tank (Liter)[c] | lose Schüttung (kg)[d] | Versandstück (kg) |
| 2 | | entzündbare Gase (Klassifizierungscodes, die nur den Buchstaben F enthalten) | 3000 | a) | b) |
| | | giftige Gase (Klassifizierungscodes, 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 |
| 6.2 | | ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A (UN-Nummern 2814 und 2900) | a) | 0 | 0 |
| 7 | | radioaktive Stoffe | 3000 $A_1$ (in besonderer Form) bzw. 3000 $A_2$ in Typ B(U)-, Typ B(M)- oder Typ C-Versandstücken | | |
| 8 | | ätzende Stoffe der Verpackungsgruppe 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.

Hilfsmittel:

- Leitfaden der Störfallkommission „Maßnahmen gegen Eingriffe Unbefugter“ , SFK 38
- Vollzugshilfe zur Störfallverordnung 2004 (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) - Checkliste für die Abstimmung von Maßnahmen zur Brandbekämpfung auf der Grundlage von Brandschutzvorsorgemaßnahmen (landesrechtliche Bestimmungen sind zu berücksichtigen)
- Verband der Schadensversicherer (VdS) Internet: www.vds.de
- Leitfaden zur Umsetzung der gesetzlichen Sicherungsbestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter (Kapitel 1.10 ADR/RID/ADN) - Verband der Chemischen Industrie - www.vci.de

Anlage: Einbruchschutz für Transportfahrzeuge

# Anlage: Einbruchschutz für Transportfahrzeuge

Diese Anlage soll einen Überblick über geprüfte Sicherungsmöglichkeiten für Transportfahrzeuge geben. Es gibt weitere Systeme, die dann im Einzelfall mit den Experten des Landeskriminalamtes abzustimmen sind.

Für Fragen steht das Landeskriminalamt Rheinland-Pfalz, Dezernat 45, unter der Telefonnummer 06131/65-0 zur Verfügung.

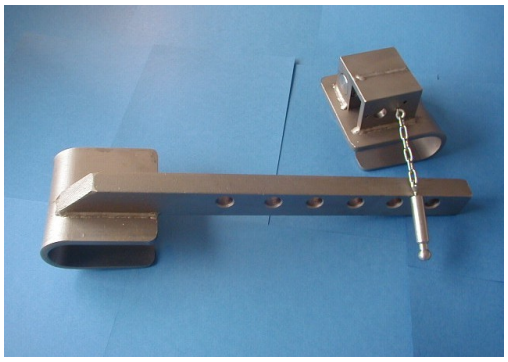
**Einbruchhemmende Containerverschlüsse**

Einbruchhemmende Containerverschlüsse verschließen Container und Containeraufbauten auf mechanische Weise.
Die ersten zwei Produkte werden fest mit dem Fahrzeug verbunden, das dritte Produkt ist transportabel.

**ABUS Aug. Bremicker Söhne KG,** Altenhofer Weg 25, 58300 Wetter
Tel.: 02335/634-0 Fax: 02335/634-110
Produktbezeichnung: M106334 ABUS ConLock

**CHS Container Handel GmbH,** Tillmannstraße 19, 28239 Bremen
Tel.: 0421/64396-0 Fax: 0421/64396-99
Produktbezeichnung: M101320 VIEDU 2000 Sicherheitssystem

**SUTAINER GmbH,** Köhlbranddeich 2, 20457 Hamburg
Tel.: 040-780903-0 Fax: 040-780903-22
Produktbezeichnung: M102325 TSR - 4 / 24



## Auto-Punkt-Sicherung

Zusatzbolzenschlösser auch mit Elektroantrieb für PKW und LKW mit festen Aufbauten

**Friedrich Wacker GmbH & Co. KG**
Hohenstaufenstr. 56, 75177 Pforzheim
Tel.: 07231 – 31 040 e-mail info@karosserie-wacker.de

# Kfz-Ortungssysteme

Kfz-Ortungssysteme bieten eine breite Palette von Anwendungsmöglichkeiten, wie z.B.: Herbeiführen von Hilfe, Fernsteuerung von Fahrzeugen oder Überwachung von Fahrtrouten. Hauptzweck bleibt jedoch die Ortung von entwendeten Fahrzeugen.

Die hier angeführten Firmen für Ortungssysteme haben ihren Sitz in Rheinland-Pfalz:

**AVL Telematik GmbH**, Robert-Koch-Str. 39, 55129 Mainz
Ansprechpartner: Herr Khoury
Tel.: 06131 – 50 68 – 0 (34) Fax: 06131 - 50 68 42

**Cobra Deutschland**, Proco GmbH, Barthelsmühlring 20, 76870 Kandel
Ansprechpartner: Frau Ira Cornely
Tel.: 07275 – 91 32 48 e-mail: cornely@cobra-alarm.de

Die Gesamtlisten zum Thema Fahrzeugsicherungen sind im Internet unter www.lka.niedersachsen.de/praevention zu finden. Über die Untergruppe „Technische Prävention“ können weitere Informationen und Adressenlisten abgerufen werden.

Das Landeskriminalamt Niedersachsen, Dezernat 32, Schützenstraße 25, 30161 Hannover, ist das sachlich zuständige LKA im Bereich Fahrzeugkriminalität.