

KURZ & KNAPP

SEESCHIFFFAHRT

Das Verkehrsblatt Nr. 13/2010 vom 15. Juli 2010 veröffentlichte eine vorläufige Einstufung flüssiger Stoffe (MEPC. 2/Rundschreiben 15). Die Einstufung betrifft die Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut per Schiff.

RICHTLINIEN

Das Verkehrsblatt Nr. 14 vom 30. Juli 2010 veröffentlichte eine Bekanntmachung zu Richtlinien zu den Gefahrgutvorschriften.

DRUCKGERÄTE

Im Verkehrsblatt Nr. 14 vom 30. Juli 2010 wurde ein anerkanntes Technisches Regelwerk für bestimmte ortsbewegliche Druckgeräte bekannt gemacht.

MULTILATERALE VEREINBARUNGEN

Portugal hat die multilaterale Vereinbarung M219 gezeichnet. Diese von Deutschland initiierte Vereinbarung erlaubt den beteiligten Staaten, beim Transport von Lithiumbatterien von den Sondervorschriften 188 und 230 abzuweichen.

Die Batterien müssen dabei einem Typ entsprechen, der die Prüfanforderungen der fünften Ausgabe des Handbuchs Prüfungen und Kriterien, Teil III, Unterabschnitt 38.3 der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter erfüllt. Eine aktuelle und kommentierte Übersicht der multilateralen Vereinbarungen steht unter www.gefahrgut-online.de.

GHS: WEITERE SPRACHEN

Die dritte revidierte Fassung des GHS liegt nun auf Chinesisch vor. In Englisch, Russisch, Französisch und Spanisch ist sie schon seit Längerem verfügbar: www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/ghs_pubdet.html.

➤ Mehr zum Thema finden Sie unter www.gefahrgut-online.de

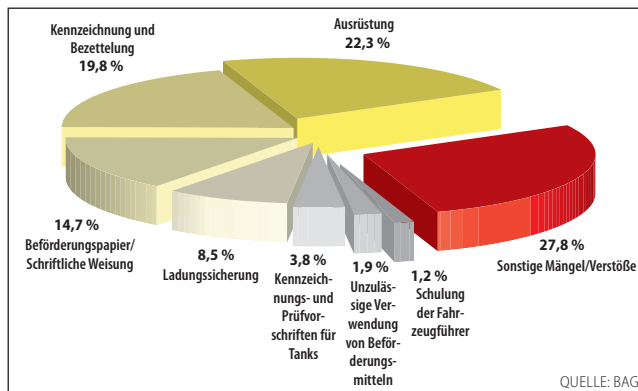
STRASSENVERKEHR

Bilanz über Gefahrgutkontrollen fällt positiv aus

Im Jahr 2009 hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) über 500.000 Kontrollen von in- und ausländischen Fahrzeugen durchgeführt. Dabei wurden mehr als 180.000 Verstöße festgestellt. In 8.500 Fällen war die akute Gefährdung des Verkehrs und der Umwelt so groß, dass die Weiterfahrt untersagt werden musste.

Überprüfte Fahrzeuge mit Gefahrgutladung lagen bei knapp 26.000, davon waren etwas mehr als die Hälfte deutsche Fahrzeuge.

Die gute Nachricht: Nur knapp 2.500 Fahrzeuge wurden insgesamt beanstandet, 1.104 deutsche und 1.378 ausländische. Den größten Anteil an Beanstandungen nahmen – neben dem Anteil an „sonstige Mängel/Verstöße“ – diejenigen zur Ausrüs-



2.500 Gefahrguttransporte wurden durch die BAG im Jahr 2009 beanstandet. Am häufigsten wurde mangelhafte Ausrüstung festgestellt.

tung ein (436 deutsche/559 ausländische), gefolgt von mangelhafter Kennzeichnung und Bezeichnung (377 deutsche/507 ausländische) und unzureichenden Beförderungspapieren/Schriftlichen Weisungen. An vierter Stelle kommt mangelhafte Ladungssi-

cherung, wobei hier der Unterschied zwischen deutschen und ausländischen Fahrzeugen ähnlich deutlich auffällt wie bei den Kennzeichnungen und Bezeichnungen, und zwar mit 135 deutschen und 243 ausländischen Fahrzeugen. **dsb**

GEFAHRSTOFFE

Neue technische Regelung zur Lagerung in Vorbereitung

Der Ausschuss für Gefahrstoffe (AGA) hat im Mai 2010 die Veröffentlichung einer neuen Technischen Regel – der TRGS 510 zur Lagerung von Gefahrstoffen – beschlossen.

Diese soll im nächsten Gemeinsamen Ministerialblatt veröffentlicht werden. Die TRGS ist eine Neuregelung, die die Lagerung von Gefahrstoffen regelt und Ergänzungen zu den bisherigen Regelungen vornimmt.

Die neue Technische Regel umfasst das Lagern von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern einschließlich folgender Tätigkeiten: Ein- und Auslagern, Transportieren innerhalb des Lagers sowie Beseitigen freigesetzter Gefahrstoffe, Lagerung aller Gefahrstoffe wie akut toxische Flüssigkeiten und Feststoffe, oxidierende Flüssigkeiten und Feststoffe, Gase, Aerosole und entzündbare Flüssigkeiten.

Zusätzlich wurde beschlossen, dass mit Veröffentlichung der TRGS 510 die TRGS 514 und TRGS 515 außer Kraft treten.

Ausgenommen von den Regelungen der TRGS 510 sind Regelungen für Gefahrstoffe, für die es eigene technische Regeln gibt wie Ammoniumnitrat (TRGS 511), Organische Peroxide und Sprengstoffe (beide sind derzeit in der Vorbereitung).

Martina Altenbach

LUFTFRACHT

Abweichung von IATA-Gefahrgutvorschriften

Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaft IT (Kingfisher Airlines) sind in die 51. Ausgabe der IATA-Gefahrgutvorschriften eingefügt worden.

Unter den insgesamt 13 angezeigten Abweichungen sticht die IT-08 hervor. Sie verlangt vom Versender die Bereitstellung ei-

ner 24-Stunden-Notfallrufnummer einer Person oder Agentur. Diese muss sachkundig in den jeweiligen Gefahreigenschaften und Notfallmaßnahmen für jedes zu transportierende Gefahrgut sein.

In das Feld „Additional Handling Information“ der DGD müssen

zwei Informationen eingetragen werden:

- die Telefonnummer der auskunftgebenden Person oder Agentur einschließlich Länder- und Ortsvorwahl.
- die Worte „Emergency Contact“ oder „24 hour number“ (vorangestellt).

Willi WeBelowsky

NÄHERES ZUR FRAGE DES LETZTEN MONATS

Unstimmigkeit zur Kenzeichnung

Nach Absatz 5.3.2.1.1 ist an der Beförderungseinheit vorne und hinten jeweils eine neutrale orangefarbene Tafel anzubringen. Wenn in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 20 eine Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr angegeben ist, müssen bei Containern, in denen unverpackte feste Stoffe oder Gegenstände in loser Schüttung befördert werden, außerdem nach Absatz 5.3.2.1.4 an den Seiten jedes Containers orangefarbene Tafeln angebracht sein, die mit der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und der UN-Nummer versehen sind, die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 20 bzw. Spalte 1 für jeden im Container in loser Schüttung beförderten Stoff vorgeschrieben sind.

Absatz 5.3.2.1.6 sieht zu dieser Kennzeichnungsvorschrift eine Erleichterung vor. Demnach sind an Beförderungseinheiten, in denen nur ein gefährlicher Stoff und kein nicht gefährlicher Stoff befördert wird, die nach Absatz 5.3.2.1.4 vorgeschriebenen orangefarbenen Tafeln nicht erforderlich, wenn die vorn und hinten gemäß Absatz 5.3.2.1.1 angebrachten Tafeln mit der für diesen Stoff vorgeschriebenen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und UN-Nummer versehen sind.

Allerdings gibt es hierbei eine Unstimmigkeit. In Absatz 5.3.2.1.4 werden ausdrücklich Beförderungseinheiten und Container genannt, während in Absatz 5.3.2.1.6 nur von Beförderungseinheiten die Rede ist. Nach der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 ist es zwar unstrittig, dass grundsätzlich auch ein Fahrzeug mit Containern eine Beförderungseinheit darstellt, doch kann man davon ausgehen, dass der Verordnungsgeber hier eine Unterscheidung zwischen Fahrzeugen ohne Container und Fahrzeugen mit Containern treffen wollte und die Beförderung von Containern bewusst vom Geltungsbereich der Erleichterung nach Absatz 5.3.2.1.6 ausgenommen wurde. Diese Auslegung wäre im Hinblick auf das Schutzziel der Kennzeichnungsvorschrift nachvollziehbar, weil Container jederzeit vom Fahrzeug abgesetzt werden können.

Es hat jedoch immer wieder Streitfälle gegeben, in denen die Auffassung vertreten wurde, dass auch Beförderungseinheiten mit Containern von der Erleichterung nach Absatz 5.3.2.1.6 profitieren können, weil Container aus dieser Regelung nicht bewusst ausgenommen worden seien. Um den Sachverhalt nunmehr zu klären, wurde für die nächste Sitzung des Bund-Länder-Fachausschuss am 27./28. Oktober 2010 ein entsprechender Tagesordnungspunkt angemeldet.



FOTO: DDP

Der VCI hat unter anderem die Leitlinie zur Einstufung umweltgefährdender Stoffe, Lösungen und Gemische im Internet veröffentlicht.

LEITFADEN

Sicherungsbestimmungen nach 1.10

Der Verband der Chemischen Industrie VCI hat auf seiner Homepage den neuen Leitfaden zur Umsetzung der Sicherungsbestimmungen (Kapitel 1.10. ADR/RID/ADN 2009) und einen Mustericherungsplan gemäß Unterabschnitt 1.10.3.2 ADR/RID veröffentlicht. Darüber hinaus ist

auch die Leitlinie zur Einstufung umweltgefährdender Stoffe, Lösungen und Gemische (aquatische Umwelt) in den Gefahrgutvorschriften in deutscher und englischer Fassung verfügbar. Die Dokumente können von der VCI-Homepage kostenlos heruntergeladen werden. **gh**

LESERFORUM

Transporte bündeln

Zur Onlinemeldung „A 71: Tunnelkette bleibt vorerst für Gefahrgut zu“:

Wie wäre es denn, die Transporte zu bündeln, das heißt jede Stunde einen Konvoi mit Gefahrgutfahrzeugen mit Begleitschutz den Tunnel passieren zu lassen? **Peter Kaul, Airliguide**

Anzeige



Besuchen Sie uns auf der FachPack 2010 Halle 5 / Stand 138

SIEPE
Metall- und Kunststoffverpackungen

Siepe GmbH www.siepe.net info@siepe.net	50170 Kerpen Tel. 02273/569-20 Fax 02273/569-79	39418 Staßfurt Tel. 03925/8011-20 Fax 03925/8011-29	67304 Eisenberg Tel. 06351/1312-20 Fax 06351/1312-33
--	---	---	--

Gefahrgutverpackungen aus Wellpappe

G BOX[®]



- 4G- und 4GV-Standardkartons
- Glasflaschenverpackungen
- Verpackungen für Klasse 6.2
- Sonderanfertigungen (inkl. Prüfung & Zulassung)
- Zubehör

ALEX BREUER GMBH

INDUSTRIEVERPACKUNGEN
Dieselstraße 15 • 50859 Köln

Tel. 02234/4070-0 • Fax 02234/407029

info@alexbreuer.de • www.alexbreuer.de

GEFAHRENABWEHR

Trainingsprogramm für Feuerwehren

Um die öffentlichen Gefahrenabwehrkräfte zu unterstützen, stellt der Verband der Chemischen Industrie (VCI) ein virtuelles Trainingsprogramm für Feuerwehren zur Verfügung. Es handelt sich dabei um eine Internet-Anwendung, mit der die Ausbilder von Feuerwehren ihre angehenden Einsatzleiter schulen können. Sie lernen, eine typische Gefahrgut-Unfallsituation zu beurteilen und die richtigen Entscheidungen zu treffen. „Aus unserer Sicht ist wichtig, wann ein Einsatzleiter TUIS zu Hilfe rufen soll oder eine Gefahrensituation aus eigenen Kräften bewältigen kann. Diese Entscheidung muss er häufig in den ersten 15 bis 20 Minuten nach Eintritt des Gefahrgutunfalls treffen“, erklärte Dipl.-Ing. Rolf

Haselhorst, Vorsitzender des Arbeitskreises Transport-Unfall-Informationen- und Hilfeleistungssystem (TUIS) im VCI, im Juni auf der Messe Interschutz in Leipzig. Mit Unterstützung eines Spezialsoftwarehauses und mithilfe von Experten wurden fünf Szenarien entwickelt. In dieser virtuellen Welt gibt es vier Gefahrgutunfälle auf der Straße und einen auf der Schiene. Sie zeigen unterschiedliche, aber typische Situationen, die unterschiedliche Probleme aufwerfen können. Die angehenden Einsatzleiter können in dieser virtuellen Welt lernen, wie ein Stoffaustritt zu beurteilen ist, was bei einer Leckage mit Explosionsgefahr oder bei drohenden Vergiftungssituationen bedacht werden muss. **gh**



Praxiserfahrung per Simulation: Eine klassische Unfallsituation mit Gefahrgütern auf der Straße virtuell in den Griff bekommen.

ARBEITSSCHUTZ

Arbeitsstättenverordnung geschoben

Die Neufassung der Arbeitsstättenverordnung im Jahr 2004 legte fest, dass die alten Arbeitsstätten-Richtlinien spätestens im August 2010 außer Kraft treten sollen. Dies hat sich nun geändert. Am 9. Juli 2010 hat der Bundesrat beschlossen, diese Frist nun bis maximal 31. Dezember 2012 zu verlängern, da die als Ersatz geplanten neuen Arbeitsstätten-Regeln noch nicht im erwarteten Umfang vorlagen. Bisher konnte nur ein geringer Teil der Richtlinien

durch neue ersetzt werden. Insgesamt sind derzeit die folgenden sechs Regeln veröffentlicht:

- ASR A1.3 Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung
- ASR A1.7 Türen und Tore
- ASR A2.3 Fluchtwege, Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan
- ASR A3.4/3 Sicherheitsbeleuchtung, optische Sicherheitsleitsysteme
- ASR A3.5 Raumtemperatur
- ASR A4.4 Unterkünfte.

Martina Altenbach

CONTAINERSICHERHEIT

Messmethode für begaste Container

In der Veranstaltung „Gefahrenschwerpunkt Frachtcontainer“ der Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) informierten Experten rund um das Thema begaste Container. Im Blick standen dabei chemische, biologische und mechanische Gefährdungen sowie arbeitsmedizinische Aspekte. Erfahrungsbe-

richte von Praktikern, Informationen zu Messgeräten und zu den Messungen selbst sowie zur Gefährdungsbeurteilung im Zusammenhang mit Frachtcontainern rundeten das Themenspektrum ab. Die BGHW hat nun die Vortragsfolien auf ihre Homepage gestellt und bietet sie zum kostenlosen Download an. **gh**

SIE FRAGEN – WIR ANTWORTEN

Mehrkosten für Gefahrgut

Frage: Wir verladen auf unseren eigenen LKW alle Arten von Kaufmannsgütern, bekommen aber auch als Beiladung Gefahrgut (zum Beispiel vier Kanister, lose) von Spediteurkollegen angeliefert. So weit – so gut. Es gibt aber immer wieder Streitigkeiten in der Abwicklung und Abrechnung. Hier ein Beispiel:

Wir fahren zweimal pro Woche nach Klaipeda (Litauen) via Fähre ab Hamburg. Da es sich um lose Ware handelt, stellen wir die Kanister auf Europaletten, sichern diese gegen Verschub und Umfallen mit entsprechenden Hilfsmitteln. Ferner legen wir Wert darauf, dass keine andere Ware auf das Gefahrgut fallen kann.

Das Gefahrgut wird erst zum Schluss und dann am Ende geladen, so dass bei Gefahr das Gefahrgut sofort entladen werden könnte. Wir meinen, mit dieser Beladart alle erforderlichen Maßnahmen getroffen zu haben, um einem eventuellen Schaden vorzubeugen.

Problematisch wird es mit den folgenden beiladenden Spediteuren. Bedingt durch diese Art der Beladung (lose Kanister auf Europaletten stellen und sichern) wird nicht nach Gewicht, sondern nach Stellplatz abgerechnet. Das empfinden die Kollegen als überzogen und sind nicht gewillt, das zu zahlen, zumal deren Auftraggeber sich weigern, die Mehrkosten zu zahlen.

Gibt es von Seiten des Staates eine rechtsverbindliche Vorschrift oder Anweisung, wie die Ware zu verladen ist? Ist das Procedere unsererseits nachvollziehbar und ok?

Antwort: Die Vorgehensweise des Stückgutspediteurs ist nachvollziehbar und auch korrekt.

Wenn Gefahrgüter und Nichtgefahrgüter im Seeverkehr zusammen in einen Container geladen werden, sollen die Gefahrgüter möglichst an den Ladetüren gestaut werden. Dies ist nachzulesen in 7.5.2.3 des IMDG-Codes.

Es ist allerdings nicht grundsätzlich verboten, auch einzelne Versandstücke auf das Fahrzeug zu verladen, wenn diese ausreichend gesichert sind. Das ist hierbei das Hauptproblem und die Lösung mit den Paletten daher nachvollziehbar.

Neben dem IMDG-Code gibt es für den Seetransport die CTU-Packrichtlinien, die als Grundlage für die Stauung von Beförderungseinheiten (CTU = Cargo Transport Unit = Beförderungseinheit im Seeverkehr = LKW oder Container beim Stückguttransport) herangezogen werden.