



Für Pflichten eines Befüllers, Betreibers oder Entladers gibt die RSEB weitere Hinweise.

Immer wieder Auslegungssache

DURCHFÜHRUNG Die Richtlinie RSEB 2013, die zwischen den Bundesländern und dem BMVBS abgestimmt wurde, umschreibt wesentliche Neuerungen.

Nachdem das ADR 2013 bereits im September 2012 veröffentlicht wurde, liegt seit Dezember 2012 die nationale Umsetzung in Form der GGVSEB 2013 vor.

Im Mai 2013 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) schließlich die aktualisierte Fassung der RSEB – der Richtlinie zur Durchführung der GGVSEB – im Verkehrsblatt Nr. 10/2013. Damit ist alles wieder auf aktuellem Stand bis zur nächsten Änderungswelle in 2015.

Viele neue Punkte

Im Paragraf (§) 17 GGVSEB – Pflichten des Auftraggebers des Absenders – wurden neue Auslegungshinweise aufgenommen. Man greift hier auf eine frühere Formulierung zurück, nach der der Absender das Unternehmen ist, das mit dem Beförderer einen Beförderungsvertrag abschließt.

Das entspricht allerdings nicht mehr der aktuell gültigen Definition des Absenders. Es empfiehlt sich, die Verantwortlichkeiten vor Beförderungsbeginn mit

den Beteiligten eindeutig abzuklären, insbesondere darüber, wer die Absenderpflichten tatsächlich innehat.

Es wäre an der Zeit, diese Hilfskonstruktion mit „Auftraggeber des Absenders“ und „Absender“ an die Regelungen im See- und Luftverkehr anzupassen. Dort gibt es keine Probleme, den Versender der Ware eindeutig zu identifizieren, der auch die entsprechenden Transportdokumente zu erstellen hat.

Ein Spediteur als Absender kann einige Pflichten, die ihm in § 18 zugeordnet werden, de facto gar nicht wahrnehmen. Beispielsweise die Verantwortung für die Auswahl von Umschließungen (§18 (1) Nr. 5): diese kann der Versender sehr wohl übernehmen.

Der einzige Transportfall, bei dem die Verbindung „Spediteur ist gleich der Absender“ sinnvoll ist, ist ein Nachlauf vom Flughafen oder Seehafen, wenn eine Importsendung aus einem Nicht-ADR-Staat kommt. Hier hat der Versender der Ware in der Regel keine Kenntnisse über ein Beförderungspapier nach ADR. Dies sollte dann der Spediteur übernehmen.

§ 23 - Pflichten des Befüllers

Der Begriff „Technisch einwandfreier Zustand“ – wie in § 23 Absatz 1 Nummer 13 der GGVSEB gefordert – wird nun erläutert. Der Zustand ist auch bei normaler Abnutzung, kleinen Beulen und Schrammen und sonstigen geringfügigen Beschädigungen gewährleistet, sofern die Funktionsfähigkeit des Tanks und seiner Ausrüstung nicht beeinträchtigt ist.

§ 23 - Pflichten des Entladers

Zu den Pflichten des Entladers im Bereich Binnenschifffahrt werden zwei neue Erläuterungen zur Überwachung bei der Entladung hinzugefügt. Mit dabei ist ein Querverweis auf wasserrechtliche Regelungen beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

§ 30 - Pflichten des Betreibers eines Eisenbahnkesselwagens

Die Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens nach § 30 Nummer 2 der GGVSEB gelten als erfüllt, wenn mindestens die Vorgaben des „VPI-Merkblattes Be-

treiberpflichtigen Gefahrgut-Kesselwagen“ in der Fassung vom 15. Mai 2012 eingehalten werden (Merkblatt unter www.vpihamburg.de, Publikationen).

Freistellungen nach 1.1.3.1 - 1.1.3.3

An dieser Stelle werden fünf neue Erläuterungen zu den Freistellungsregelungen aufgenommen. Diese betreffen unter anderem Regelungen nach der neuen Sondervorschrift 363 für Geräte oder Maschinen, die flüssige Treibstoffe wie Diesel oder Benzin enthalten. Es wird klar zum Ausdruck gebracht, dass die Sondervorschrift (SV) 363 der Regelung in 1.1.3.1 b) gegenüber Vorrang hat.

1-1.5 beschreibt sehr anschaulich den Unterschied zwischen Fahrzeug im Sinne der Regelung in 1.1.3.3 und Maschine im Sinne der SV 363.

Neu ist ebenfalls ein Hinweis unter Punkt 1-13, was als tragbarer Kraftstoffbehälter gilt, wobei an dieser Stelle lediglich auf 1-1.4 verwiesen wird: „Als tragbare Kraftstoffbehälter im Sinne dieser Vorschrift gelten nur solche, die für diese Verwendung vom Hersteller bestimmt sind und während der Beförderung den sicheren Einschluss des Kraftstoffs gewährleisten.“ In der Erläuterung zu Absatz 1.1.4.2.2 (neuer Punkt 1-21) wird nun klargestellt, dass eine orangefarbene Kennzeichnung der Beförderungseinheit auch im Zulauf/Nachlauf nur erforderlich ist, wenn die Mengengrenzen nach 1.1.3.6 ADR überschritten sind.

Unterweisung nach 1.3

Es wird ein neuer Hinweis zu den am Transport beteiligten Personen, speziell zu den beauftragten Personen, hinzugefügt. Diese Regelung war früher durch die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) abgedeckt, ist dort aber im Zuge der Novellierung in 2011 gestrichen. „Personen im Sinne des § 9 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 OWiG, die ausdrücklich beauftragt sind, in eigener Verantwortung Aufgaben im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter wahrzunehmen, müssen in den Anforderungen, die die Beförderung gefährlicher Güter an ihren Arbeits- und Verantwortungsbereich stellt, unterwiesen sein.“

Dieser neue Punkt darf jedoch nicht dahingehend missverstanden werden, dass nur die beauftragten Personen zu unterweisen sind. Kapitel 1.3 bezieht ausdrücklich alle am Transport beteiligten

Personen mit ein, das heißt auch die „sonstigen Beteiligten“, quasi die Mitarbeiter der beauftragten Personen.

Lichtbildausweis nach 1.10.1.4

Die neue ADR-Schulungsbescheinigung, die seit 1. Januar 2013 ausgestellt wird, gilt auch als Lichtbildausweis.

Heizöl nach 2.2.3, 2.2.9.1.10 und 2.2.9.1.13

Es werden Hinweise zur Klassifizierung von HEIZÖL, SCHWER aufgenommen, welches je nach Eigenschaft der UN-Nummer 1268, 3256, 3257 oder 3082 zuzuordnen ist oder „Nicht-Gefahrgut“ wird, wenn keines der Kriterien zutrifft.

Lithiumbatterien nach 2.2.9.1.7

Zu den neuen Vorschriften für Lithiumbatterien gibt es weitere Erläuterungen, einmal zur Prüfung von Zellen und Batterien und einmal zum Qualitätsmanagementsystem, welches auch für die Fertigung von Prototypen nach Sondervorschrift (SV) 310 gilt.

Sondervorschrift 310

Es wird folgender Satz ergänzt: Sofern die Lithiumzellen/-batterien bei der Prüfung beschädigt wurden, ist für die Rückbeziehungsweise Weiterbeförderung jedoch Kapitel 3.3 Sondervorschrift (SV) 661 anzuwenden.

Beförderung von Abfalldruckgaspackungen

Die neuen Hinweise besagen, dass Abfalldruckgaspackungen entweder nach Verpackungsanweisung P207 oder nach SV 327 befördert werden dürfen. Die Vorschriften zum korrekten Verpacken werden hier konkretisiert.

Sondervorschrift 363

Es wird auf die Auslegungen zu 1.1.3 ADR verwiesen (siehe oben zu Punkt 1-1) und Aussagen zum Verschluss von Ventilen und Öffnungen gemacht, dass ein luftdichter Verschluss nicht erforderlich ist. Wenn ein Beförderungspapier erforderlich ist (Fassungsraum > 1500 Liter), genügt die Angabe des Fassungsraums, es muss nicht die exakte Menge angegeben werden, die im Tank enthalten ist.

Sondervorschrift 661

Die Bedingungen zur Beförderung defekter Lithiumbatterien werden konkre-



tisiert. Für beschädigte Prototypen reicht die SV 310 nicht aus, auch für diese Batterien ist eine Genehmigung der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Berlin erforderlich.

Kennzeichnung von Umverpackungen

Der bisherige Text, dass das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe auf Umverpackungen nicht angebracht werden muss, wurde gestrichen, da das ADR diesbezüglich geändert wurde. Der neue Hinweis lautet nun: Sofern zusätzlich zu einer Umverpackung eine weitere Umhüllung erfolgt, zum Beispiel als Witterschutz oder als Thermohaube, ist diese ebenfalls als eine Umverpackung zu bewerten und entsprechend zu kennzeichnen und zu bezetteln.

Kennzeichnung von Containern mit Gefahrgütern in loser Schüttung

Neu ist eine zusätzliche Auslegung zum Transport von Containern auf Fahrzeugen, wenn sich in allen Containern das gleiche Gefahrgut befindet. In diesem Fall reicht es künftig aus, wenn die Beförderungseinheit vorne und hinten mit Warntafeln mit Nummern gekennzeichnet wird.

Die Kennzeichnung mit Gefahrgut zettel beziehungsweise Placards (Großzettel) auf allen vier Seiten des Containers wie bisher bleibt weiterhin erforderlich.

Angabe „Umweltgefährdend“ im Beförderungspapier, 5.4.1.1.18

Es erfolgt eine Klarstellung: Die Angabe nach Absatz 5.4.1.1.18 („UMWELTGEFÄHRDEND“ oder „MEERESSCHADSTOFF/UMWELTGEFÄHRDEND“) darf nicht in die vorgegebene Reihenfolge der Angaben im Beförderungspapier nach Absatz 5.4.1.1.1 eingefügt werden. Im Klartext bedeutet dies, dass „umweltgefährdend“ nach dem Tunnelbeschränkungscode anzugeben ist, zum Beispiel UN 1203, Benzin, 3, II, (D/E), umweltgefährdend.

Regelungen über Kühlmittel

Die Sondervorschriften nach Abschnitt 5.5.3 sollen nur dann Anwendung finden, wenn eine tatsächliche Erstickungsgefahr in der Beförderungseinheit besteht.

Es ist Sache der Beteiligten (insbesondere des Beförderers), diese Gefährdung unter Berücksichtigung der von den für die Kühlung oder Konditionierung eingesetzten Stoffen ausgehenden Gefahren sowie der jeweiligen Mengen und verwendeten Umschließungsarten zu beurteilen. In der Regel ist davon auszugehen, dass von Versandstücken, die Trockeneis als Kühlmittel enthalten, kein diesbezügliches Risiko ausgeht.

Soweit in Umsetzung arbeitsschutzrechtlicher Vorschriften Bewertungen der Gefährdung durch die Verwendung von Trockeneis oder anderen Stoffen in Fahrzeugen vorliegen, können diese berücksichtigt werden.

Hierzu können Grenzwerte und Beurteilungskriterien über die Internetseiten der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) unter www.gefaehrungsbeurteilung.de/de/gefaehrungsfaktoren/arbeitsumgebungsbedingungen/ertrinken/grenzwerte-abgerufen-werden.

Die neue multilaterale Vereinbarung M260 setzt diesen neuen Bewertungssachverhalt jetzt um und wurde von Deutschland bereits gezeichnet.

Dichtheit der Bedienungsausrüstung nach 6.8.2.2.1

Die Anforderungen an die Dichtheit der Bedienungsausrüstung von Tanks sind auch von den Deckeln der Untersuchungsöffnungen (die Domdeckel einschließlich der so genannten Fülllochdeckel) zu erfüllen.

Es dürfen nur Domdeckel und Fülllochdeckel auf neuen Tanks nach den Bestimmungen des Kapitels 6.8 montiert werden, die den Normen nach Absatz 6.8.2.6.1 ADR entsprechen beziehungs-

weise nach diesen erfolgreich geprüft wurden. Für die Montage der Deckel auf dem Tank müssen Montageanweisungen der Hersteller vorliegen und danach Verfahren werden.

Ladungssicherung, 7.5.7.1

Die Regelung in der Fußnote des ADR, dass dieser Unterabschnitt als erfüllt gilt, wenn die Ladung gemäß der Norm EN 12195-1:2010 gesichert ist, bezieht sich auch auf gemischte Ladungen von Gefahrgut und Nichtgefahrsgut.

Sondervorschrift CV 10 - Gasflaschenverladung

Ausreichend standfest sind Flaschen nur, wenn diese mit einem Fußteil versehen sind. Für Flaschen ohne Fußteil wird zum Beispiel ein geeignetes Ladegestell benötigt, das ladungsgesichert werden muss.

Feuerlöscher

Das nach Unterabschnitt 8.1.4.4 ADR in Deutschland auf dem Feuerlöschgerät anzugebende Datum (Monat/Jahr) der nächsten wiederkehrenden Prüfung berechnet sich aus der zweijährigen Prüffrist, bezogen auf das tatsächliche Herstellungsdatum des Feuerlöschgeräts.

Parken nach 8.4

Zur Thematik der Überwachung werden zwei neue Hinweise aufgenommen, die es den Fahrern nicht unbedingt leichter machen, dies in der Praxis einzuhalten.

Insbesondere die gegenüber dem ADR deutlich strengere Regelung in Deutschland, dass jeder kennzeichnungspflichtige Transport zu überwachen ist, stellt die Fahrer oft vor unlösbare Probleme.

Die neuen Hinweise lauten: „Ausreichende Sicherheit“ im Sinne von Abschnitt 8.4.1 Satz 1 ADR ist zum Beispiel gewährleistet, wenn

- › das Fahrzeug auf einem abgeschlossenen Werksgelände abgestellt ist. Handelt es sich bei dem Ladegut um ge-

fährliche Güter mit hohem Gefährdungspotenzial, muss das Werksgelände die Anforderungen nach Kapitel 1.10 ADR erfüllen, oder

- › das Fahrzeug in einem Lager oder Werksbereich parkt und über eine elektronische Wegfahrsperrung und eine Alarmanlage verfügt, die auf das Mobiltelefon des Fahrzeugführers angeschaltet ist. Voraussetzung dafür ist, dass der Fahrzeugführer bei einem Alarm in angemessener Zeit geeignete Maßnahmen einleiten kann. Bei Tankfahrzeugen müssen der Armaturenschrank sowie alle frei zugänglichen Ventile abgeschlossen sein. Für gefährliche Güter mit hohem Gefährdungspotenzial nach Kapitel 1.10 ADR ist diese Möglichkeit ausgeschlossen.

Um „geeignete Sicherheitsmaßnahmen“ im Sinne von Abschnitt 8.4.1 Satz 2 Buchstabe b und c ADR handelt es sich auch, wenn der Fahrzeugführer am oder im Fahrzeug anwesend ist oder er sich nur kurzfristig vom Fahrzeug entfernt. Eine Überwachung kann auch durch gleichwertige Maßnahmen (z. B. kontinuierliche Videoüberwachung) sichergestellt werden.

Jürgen Werny

Gefahrgutexperte, München

Was ist die RSEB?

Damit die Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung einheitlich angewendet und ausgelegt werden, erarbeiten Bund und Länder die GGVSEB-Durchführungsrichtlinien. Sie enthalten Anwendungshinweise zu GGVSEB und ADR/RID/ADN, Formblätter, Muster sowie den Buß- und Verwarnungsgeldkatalog. Die Länder setzen die RSEB in allgemeine Verwaltungsvorschriften um. Dabei kann es zu Ergänzungen der Erläuterungen kommen.

Voalk-online.de

GEFAHRGUT

- Schulung
- Beratung
- Management
- externe Beauftragte

SEMINARE
 Gefahrgutbeauftragten-Schulung
 Straße - Schiene - See
 Gefahrguttransport in der Luft
 alle Personenkategorien
 Gefahrgutfahrer-Ausbildung
 Stückgut, Tank, Klasse 1, Klasse 7
 Befähigungsschein § 20 SprengG
 Berufskraftfahrer-Weiterbildung BKR/FG
 Schulungen für beteiligte Personen
 Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520
 Ladungssicherung
 In-House-Seminare



Schiffner Consult GbR
 Gefahrgutschulung und Beratung
 Boschstraße 17
 94405 Landau a.d. Isar
 fon 0 99 51 / 98 42-0
 fax 0 99 51 / 98 42-10
 info@schiffner-gefahr-gut.de
 www.schiffner-gefahr-gut.de



SCHIFFNER

gefahr-gut