

Ein Zwölftel der Tonnage in Deutschland sind Gefahrgüter

Im Jahr 2008 – jüngere Zahlen liegen nicht vor – wurden in Deutschland mit Lastkraftwagen, Eisenbahnen und Schiffen knapp 353 Mio. Tonnen Gefahrgüter befördert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) waren damit 8,4 Prozent bzw. jede zwölfte Tonne der gesamten Gütermenge auf Straßen, Schienen und Wasserwegen Gefahrgut.

In der Seeschifffahrt wurden im Jahr 2008 rund 72,9 Mio. Tonnen Gefahrgüter transportiert. Der Gefahrgutanteil an allen in der Seeschifffahrt beförderten Waren lag mit 23,0 Prozent höher als

die entsprechenden Anteile in den anderen Transportzweigen. Das liegt vor allem an den großen Mengen Rohöl, die nach Deutschland importiert werden. Auch die Binnenschifffahrt hatte mit 20,2 Prozent beziehungsweise 49,6 Mio. Tonnen einen hohen Gefahrgutanteil. Mit der Eisenbahn wurden 58,9 Mio. Tonnen Gefahrgut befördert; das entsprach 15,9 Prozent ihrer Gesamttransporte. Am geringsten war der Gefahrgutanteil mit 5,2 Prozent bei Lkw-Transporten. Da allerdings auf der Straße die weitaus meisten Güter befördert werden, war die absolute Menge der Gefahrguttransporte mit 171,2 Mio. Tonnen hier wesentlich höher als in den anderen Verkehrsbereichen.

Gefahrguttransporte bestehen überwiegend aus entzündbaren flüssigen Stoffen wie Rohöl, Benzin, Dieselmotortreibstoff und Heizöl (Gefahrklasse 3). Insgesamt waren 71 Prozent aller Gefahrguttransporte

Gefahrguttransporte 2008

Gegenstand der Nachweisung	2008	2007	Veränderung
	Millionen Tonnen		%
Beförderungsmenge	352,6	351,6	0,3
davon			
Eisenbahn	58,9	57,4	2,7
Binnenschifffahrt	49,6	51,4	-3,5
Seeschifffahrt	72,9	73,9	-1,4
Straßenverkehr*	171,2	168,9	1,4
darunter			
Klasse 2: Gase	21,2	20,2	4,8
Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe	251,5	251,8	-0,1
Klasse 8: Ätzende Stoffe	29,3	27,5	6,5

Statistische Erfassung von Gefahrguttransporten (2008). Quelle: destatis

* Deutsche und ausländische EU-Lastkraftwagen; ohne Durchgangsverkehr, Kabotage und Dreiländerverkehre.

im Jahr 2008 Beförderungen der Gefahrklasse 3. Der Anteil dieser Gefahrklasse am gesamten Gefahrgutaufkommen lag mit 86 Prozent für die Seeschifffahrt und 80 Prozent für die Binnenschifffahrt höher als für die Straße (67 Prozent) und den Eisenbahngüterverkehr (60 Prozent). Weitere bedeutende Gefahrklassen waren ätzende Stoffe (Gefahrklasse 8) und Gase (Gefahrklasse 2), auf die 8 Prozent beziehungsweise 6 Prozent der gesamten Gefahrguttransporte auf Straßen, Schienen und Wasserwegen entfielen.

Die Beförderungsmenge von Gefahrgütern in Lastkraftwagen, Eisenbahnen und Schiffen blieb im Jahr 2008 gegenüber 2007 nahezu unverändert (+ 0,3 Prozent). Bei den einzelnen Verkehrsträgern gab es allerdings unterschiedliche Entwicklungen. Gestiegen sind 2008 die Gefahrguttransporte mit der Eisenbahn (+ 2,7 Prozent) und auf der Straße (+ 1,4 Prozent), Rückgänge der Gefahrguttransporte waren im Seeverkehr (- 1,4 Prozent) und vor allem in der Binnenschifffahrt (- 3,5 Prozent) zu verzeichnen.

Schriftliche Weisungen

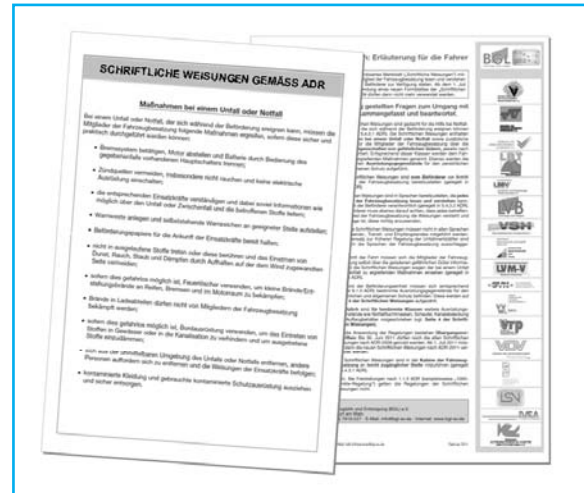
Durch das ADR 2011 wurden die schriftlichen Weisungen erneut geändert. Die neue Version wurde bei der United Nations Commission for Europe (UNECE) hinterlegt. Auch bei dieser Rechtsänderung wurden noch kurzfristige Korrekturen an einzelnen Formulierungen vorgenommen.

Wie schon 2009 hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. den Unternehmen über die Landesverbände die schriftlichen Weisungen sowie das aktualisierte Beiblatt „Fahrerhinweise“ kostenlos zur Verfügung gestellt.

Speziell für den Umgang mit den schriftlichen Weisungen hat der BGL ein Fahrermerkblatt erarbeitet, in welchem häufig gestellte Fragen zum Umgang mit den schriftlichen Weisungen zusammengefasst und beantwortet werden:

Wann werden schriftliche Weisungen benötigt?

Die schriftlichen Weisungen sind gedacht als Hilfe in Notfallsituationen, die sich während der Beför-



derung ereignen können. Dies regelt Unterabschnitt 5.4.3.1 ADR. Die schriftlichen Weisungen enthalten, jeweils nach Klassen sortiert, Maßnahmen bei einem Unfall oder Notfall sowie zusätzliche Hinweise für die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung über die Gefahreneigenschaften von gefährlichen Gütern. Entsprechend diesen Klassen werden dem Fahrer die zu ergreifenden Maßnahmen genannt. Ebenso werden die erforderlichen Ausrüstungsgegenstände für den persönlichen und allgemeinen Schutz aufgeführt.

Was muss der Beförderer beachten?

Nach Unterabschnitt 5.4.3.2 ADR sind folgende Vorgaben zu beachten:

- Schriftliche Weisungen sind der Fahrzeugbesatzung vor Antritt der Fahrt vom Beförderer bereitzustellen.
- Schriftliche Weisungen sind in Sprachen bereitzustellen, die jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung lesen und verstehen kann. Auch hierfür ist der Beförderer verantwortlich.
- Der Beförderer muss ebenso darauf achten, dass jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung die Weisungen versteht und in der Lage ist, diese richtig anzuwenden.
- Allerdings müssen die schriftlichen Weisungen nicht in allen Sprachen der Länder mitgeführt werden, die durchfahren werden. Im Gegensatz zu früheren Regelungen der Unfallmerkblätter sind nur noch die Sprachen der Fahrzeugbesatzung ausschlaggebend.

- Die schriftlichen Weisungen sind in der Kabine der Fahrzeugbesatzung an leicht zugänglicher Stelle mitzuführen.

Was muss die Fahrzeugbesatzung beachten?

Vor Antritt der Fahrt müssen sich die Mitglieder der Fahrzeugbesatzung selbst über die geladenen gefährlichen Güter informieren und die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem Unfall oder Notfall zu ergreifenden Maßnahmen einsehen. Dies definiert Unterabschnitt 5.4.3.3 ADR.

Welche Ausrüstungsgegenstände müssen immer mitgeführt werden?

An Bord der Beförderungseinheit müssen sich (entsprechend Abschnitt 8.1.5 ADR) bestimmte Ausrüstungsgegenstände für den persönlichen und allgemeinen Schutz befinden. Dies sind

- ein Unterlegkeil je Fahrzeug, dessen Abmessungen der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs und dem Durchmesser der Räder angepasst sein müssen;
- zwei selbststehende Warnzeichen;
- Augenspülflüssigkeit.

Weiterhin müssen für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung

- eine Warnweste (z.B. wie in der Norm EN 471 beschrieben);
- ein tragbares Beleuchtungsgerät;
- ein Paar Schutzhandschuhe und
- eine Augenschutz-ausrüstung (z.B. Schutzbrille) mitgeführt werden.

Müssen besondere Ausrüstungsgegenstände mitgeführt werden?

Zusätzlich sind für bestimmte Klassen weitere Ausrüstungsgegenstände wie Notfallfluchtmasken, Schaufel, Kanalabdeckung und Auffangbehälter vorgeschrieben.

Ab wann gelten die neuen Vorschriften?

Bis 30.06.2011 durften noch die alten schriftlichen Weisungen nach ADR-2009 genutzt werden. Seit 01.07.2011 müssen zwingend die neuen Varianten der schriftlichen Weisungen nach ADR-2011 verwendet werden.

Gefahrgutfahrer auf deutschen Lkw ohne Deutschkenntnisse?

Ende 2010 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) der Entwurf zur neuen Gefahrgutbeauftragten-Verordnung (GbV) vorgelegt. Danach sollten künftig die Industrie- und Handelskammern für die Zulassung auch anderer Sprachen als der deutschen in Schulung und Prüfung zuständig sein, falls die Schulungsunterlagen, die Sammlung der Prüfungsfragen und die Rechtsvorschriften in der jeweiligen Fremdsprache zur Verfügung stehen. Dies sollte nicht nur für die Prüfung zum Gefahrgutbeauftragten gelten, vielmehr wurde Gleiches auch für die Prüfung der ADR-Bescheinigung in Erwägung gezogen.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. wies das BMVBS darauf hin, dass dadurch in der Praxis künftig nicht auszu-schließen sei, dass ein Antragsteller nach erfolgreicher Prüfung in seiner jeweiligen Sprache einen deutschen Ausbildungsnachweis ("Gefahrgutfahrerschein") erhält – ohne dass er überhaupt der deutschen Sprache mächtig ist. Fahrzeugführer könnten deswegen nicht in der Lage sein, die Beförderungsdokumente zu lesen und zu verstehen.

Sinnvolle technische und administrative Lösungen, durch die Unfälle mit Gefahrguttransporten verhindert werden können, werden vom BGL grund-sätzlich begrüßt. Nicht zuletzt dadurch konnten die Unfallzahlen mit Gefahrguttransporten von 228 Unfällen (2004) auf 161 (2008) weiter erheblich gesenkt werden. Dieses Ziel sieht der BGL durch die Neuaufnahme einer problematischen Öffnungsklausel für fremdsprachige Prüfungen gefährdet.

Der Umstand, dass ein in Deutschland angestellter Fahrer der deutschen Sprache nicht mächtig ist,

könnte in der Praxis massive Probleme mit sich bringen, indem beispielsweise fälschlicherweise in einen mit Säure befüllten Tank ein basischer Stoff eingefüllt wird. Dies könnte zu einem schweren Unfall führen.

Ebenso befürchtete der BGL, dass mangels Sprachkenntnissen die gesetzlichen Zusammenladungsverbote (Abschnitt 7.5.2 ADR), insbesondere solche von Nahrungsmitteln und giftigen Stoffen der Klasse 6.1, bei einem Transport als Stückgut nicht beachtet werden.

Selbst nach der Einführung der Rechtsfigur des Entladers in Abschnitt 1.2.1 des ADR-2011, welcher Transportbehältnisse mit gefährlichen Gütern vom Transportfahrzeug ab- oder entlädt, sah der BGL einen deutschsprachigen Fahrer als zwingend an, um kritische Szenarien mit zu verhindern.

Nach einer Absprache zwischen BGL, DIHK und BMVBS soll die Prüfung für den Gefahrgutfahrerschein nur in deutscher Sprache durchgeführt werden. In der für das Jahr 2013 anstehenden Änderung der GGVSE soll das auch gesetzlich klargestellt werden.

Telematik im Gefahrgutbereich

Der BGL hatte Gelegenheit, beim 4. Europaforum „Europäische Telematiklösungen für die alpenquerende Logistik“ im Rahmen der „Messe transport logistic“ am 10.05.2011 in München die Sicht der Transportunternehmen darzustellen.

Dabei wies der BGL darauf hin, dass etwa 80 Prozent der Lkw-Gefahrguttransporte in Deutschland von Unternehmen durchgeführt werden, die nur gelegentlich im Gefahrgutbereich tätig werden. Das Transportlogistikgewerbe ist mittelständisch aufgestellt. Die Mehrzahl der Betriebe verfügt über einen Fahrzeugpark mit vier bis zehn Fahrzeugen.

Der Bestand an zugelassenen Lkw im Jahr 2010 umfasste

- 72 Prozent an Fahrzeugen bis 3,5 t,
- 11 Prozent an Fahrzeugen von 3,5 t – 7,5 t,
- lediglich 3 Prozent an Fahrzeugen zwischen 7,5 t bis 12 t sowie

- jeweils 7 Prozent an Fahrzeugen über 12 t und Sattelzugmaschinen.

Bereits realisierte Telematikprojekte

Mehrere Projekte wurden über die EU finanziert und befassten sich intensiv mit dem Thema Gefahrguttelematik. Sie setzen teilweise die Nutzung des noch nicht existierenden Satellitensystemes GALILEO voraus. Eines der ersten Projekte war MITRA (Monitoring and Intervention for the Transportation of Dangerous Goods), das 2006 beendet wurde. Diesem folgte das Projekt Good Route (Dangerous Goods Transportation Routing, Monitoring and Enforcement), welches Ende 2009 auslief. Beiden Projekten war gemeinsam, dass durch statische und theoretische Abhandlungen lediglich die technische Machbarkeit geprüft wurde. Beide Konzepte zeigten jedoch recht wenig Praxisbezug.

Dies änderte sich mit einem Forschungsvorhaben des BMVBS im Jahre 2007 mit dem Titel „Gefahrguttelematik im intermodalen Verkehr“. In diesem von Dornier Consulting erarbeiteten Dokument wurden die komplexen Zusammenhänge und spezifischen Besonderheiten des Gefahrguttransports detailliert dargestellt. Es gelangen erste Darstellungen der komplexen Logistikbezüge der Verkehrsträger und Erkenntnisse zur Kommunikation im intermodalen Verkehr.

Im Jahr 2010 folgte unter anderem die Umsetzung des Projektes DAGObert (DANGEROUS GOods coordination By EXACT Road Traffic Management). Dieses Projekt zeichnet sich durch einen hohen Praxisbezug aus und berücksichtigt die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten des deutschen Transportlogistikgewerbes. Aus diesem Grund erfolgte eine fruchtbare Zusammenarbeit des BGL mit dem Forschungsnehmer Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien.

Nutzen der Gefahrguttelematik

Für den BGL stellen sich die möglichen Nutzen von Gefahrguttelematik folgendermaßen dar:

- Für den Absender wird der Transportablauf planbarer und besser zu handhaben, z.B. durch

Informationen über die genaue Ankunftszeit des Fahrzeugs am Be- oder Entladeort.

- Auch für den Beförderer sind zusätzliche Informationen wertvoll: Rechtzeitige Stauwarnungen können zu Zeitersparnis führen. Zudem profitiert der Transportunternehmer von der verbesserten Sicherheit, die die Telematik im Notfall gewährleistet.
- Behörden und Organisationen wie Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehr können im Schadensfall schnell die relevanten Informationen erhalten. Diese umfassen z.B. die Identifikation des Absenders, die aktuelle Position sowie Art und Qualität der Ladung.

Studienergebnisse

Im Zusammenhang mit Telematikanwendungen beunruhigen Studienergebnisse der University of Washington und der University of California San Diego zum Thema „Experimental Security Analysis of a Modern Automobile“. Hierbei gelang es, an vorbeifahrenden Pkw von außen unter anderem

- das Fahrzeug zu verriegeln,
- Bremsengriffe vorzunehmen,
- die Bremsen abzuschalten,
- den Motor auszuschalten,
- die Servolenkung abzuschalten sowie
- die Lichtsteuerung zu deaktivieren.

In diesem Kontext stellt sich für den BGL die Frage, ob die Studienergebnisse auch auf Lkw anwendbar sind. Wäre dem so, müsste zum einen die Störanfälligkeit bzw. Manipulierbarkeit von Telematiksystemen besondere Beachtung finden. Ebenso hätte dies sicherlich Auswirkungen auf Kapitel 1.10 ADR (Vorschriften für die Sicherheit).

Forderungen des BGL

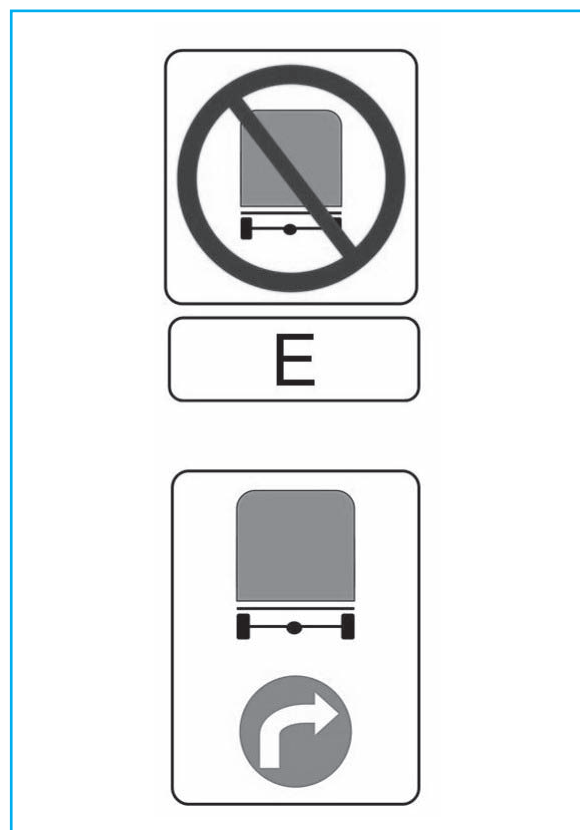
Der BGL nimmt zur Gefahrguttelematik folgenden Standpunkt ein:

- Sinnvolle Lösungen zur Umsetzung von Notfallmanagementsystemen werden begrüßt.
- Dabei müssen Telematiksysteme für alle Gefahrgutbeförderer Anwendung finden, somit auch für Fahrzeuge unterhalb von 7,49 t.
- Es muss sich um funktionierende Lösungen handeln, die in der Praxis messbare Vorteile bieten.

- Es darf sich nicht um eine rein deutsche, sondern es muss sich um eine europäische Lösung handeln.
- Die Telematiksysteme müssen transportmedienübergreifend verwendet werden können.
- Die Systeme müssen geeignet sein, in den Regelungskontext des ADR/RID aufgenommen zu werden.
- Besondere Beachtung erfordert der Aspekt der Datensicherheit.
- Eine Manipulierbarkeit von außen muss nahezu ausgeschlossen sein.

Tunnelregelungen

Auf Basis von bei der UNECE hinterlegten Dokumenten erstellte der BGL eine aktuelle Auflistung der nationalen Tunnelleistufungen. Obwohl die im Gefahrguttransport relevanten Tunnelbeschränkungen (Abschnitt 1.9.5 ADR) bereits seit 2007 in Kraft sind, erfolgten die Kategorisierungen der europäischen Tunnel nur sehr verspätet. Auf Basis der Tunnelleigenschaften, Risikobetrachtungen und unter Beachtung weiterer Rahmenbedingungen,



wie zum Beispiel dem Vorhandensein möglicher Ausweichrouten, hatten die zuständigen nationalen Behörden für den jeweiligen Tunnel die jeweils zutreffende Kategorie aus fünf Tunnelkategorien (A - E) auszuwählen.

Konterkariert wurde das einheitliche Grundsystem leider dadurch, dass u.a. zeitbezogene Änderungen der Tunnelkategorie ausdrücklich erlaubt bleiben. Durch nationale eigenmächtige Abänderungen der Tunnelvorschriften, Besonderheiten und Kompetenzen wird die Planbarkeit internationaler Gefahrguttransporte massiv erschwert.

Speziell die in Österreich bestehende Verpflichtung zum Anbringen einer orangefarbenen Rundumleuchte, der mitunter vorgeschriebene Einsatz von Begleitfahrzeugen während der Tunneldurchfahrt sowie das Einholen einer Durchfahrts-erlaubnis von der Tunnelaufsicht sind nicht im ADR geregelt.

Vorschlag für Tankbehälter aus austenitischem Stahl

Seitens der schwedischen Regierung wurde vorgeschlagen, in die Tabelle 6.8.2.1.19 des ADR eine fünfte Kategorie für austenitisch-ferritische Edelstähle hinzuzufügen. Dies würde ermöglichen, Fahrzeugtanks zur Beförderung gefährlicher Abfälle auch aus rostfreien austenitischen Stählen herzustellen. Der Vorschlag sollte sich allerdings nicht auf Hochdruckbehälter beziehen.

Austenitisch-ferritische Edelstähle, besser bekannt als V4A, bieten gute Festigkeitseigenschaften, sind korrosionsbeständig, nicht magnetisch, gut form- und schweißbar und darüber hinaus wartungsarm.

Allerdings liegen noch keine belastbaren Erfahrungen im Umgang mit diesem Material vor. Es fehlen einschlägige Qualitätskriterien und Normierungen zur Fertigung sowie Ergebnisse bezüglich des Berstverhaltens von Tanks aus austenitisch-ferritischen Edelstählen.

Einsatzaktions-Code

Seit einigen Jahren befasste sich das Internationale technische Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen (CTIF) mit der Entwicklung eines Einsatzaktions-Codes (EAC) zur Kennzeichnung der in Tankfahrzeugen beförderten gefährlichen Güter. Ein Anfang der 1990er Jahre eingebrachter Vorschlag wurde vorwiegend wegen umweltpolitischer Bedenken abgelehnt. Aufgrund einiger Änderungen in der Methode für die Zuordnung der Codes wurde dieses Thema im Jahr 2010 mit dem Vorschlag, dass auch die Vereinten Nationen sich mit dieser Frage befassen sollten, wieder auf die Tagesordnung gesetzt.

Der vorgeschlagene Code besteht aus drei Zeichen: einer Ziffer, einem Buchstaben und einer weiteren Ziffer. Diese drei Zeichen des Einsatzaktions-Codes enthalten Empfehlungen und Warnhinweise zu den folgenden fünf Bereichen:

- Löschmittel;
- persönliche Schutzausrüstung;

	<i>Durchmesser des Tankkörpers</i>	$\leq 1,80\text{ m}$	$> 1,80\text{ m}$
Mindestwanddicke des Tankkörpers	rostfreie austenitische Stähle	2,5 mm	3 mm
	<i>austenitisch-ferritischer Edelstahl</i>	<i>2,5 mm</i>	<i>3 mm</i>
	andere Stähle	3 mm	4 mm
	Aluminiumlegierungen	4 mm	5 mm
	Aluminium, 99,80 % rein	6 mm	8 mm

- Möglichkeit einer heftigen oder explosionsartigen Reaktion (einschließlich Brand);
- Möglichkeit der Gefährdung der Bevölkerung über den unmittelbaren Unfallort hinaus;
- Auffangen oder Verdünnen des freigesetzten Stoffes zum Schutz der Umwelt.

In Bezug auf Unfälle mit gefährlichen Gütern entwickelte CTIF eine vier Phasen umfassende Herangehensweise:

1. Sofortinformationen in den ersten Minuten unter Verwendung der direkt aus der orangefarbenen Kennzeichnung und der Gefahrzettel resultierenden Informationen;
2. schnell zugängliche Informationen (bis zu 30 Minuten) mittels Informationen aus Fahrzeugpapieren und Handbüchern;
3. detaillierte Informationen mit Informationen aus Datenbanken und Fachliteratur;
4. fachkundige Beratung einschließlich Begleitung durch Experten.



Es war vorgesehen, den EAC-Code zusätzlich zu den bereits enthaltenen Angaben auf den orangefarbenen Warntafeln zur Kennzeichnung der Fahrzeuge anzubringen. Dies hätte zur Folge gehabt, dass die aktuell verwendeten Kennzeichnungen beim Transport in Tankbehältern, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht mehr verwendet werden dürften.

Das Brandschutzkomitee CTIF sah in der Einführung einer solchen neuen Systematik sogar die Möglichkeit zu Kosteneinsparungen, die deutlich größer

sein als die Umstellungskosten. Diese könnten nämlich dadurch gering gehalten werden, dass verschiedene Optionen zur Implementierung der Änderungen angeboten würden und eine Übergangsperiode für die Einführung der Einsatzaktions-Codes geschaffen werde. Zudem könnten sie durch Einsparungen kompensiert werden, weil bei Unfällen effizientere Abhilfe möglich werde. Im Endeffekt könnten teure Aufräumarbeiten und mögliche Prozesskosten vermieden oder zumindest vermindert werden. Da bei der Schadensregulierung generell das Verursacherprinzip gelte, trage jede Reduzierung der Einsatzzeit und der Einsatzmittel zur Verringerung der entstehenden Kosten zum Vorteil der Industrie bei.

Die Organisation CTIF argumentierte zwar zutreffend, dass schnelle Entscheidungen der Einsatzkräfte vor Ort für den Erfolg der ergriffenen Maßnahmen ausschlaggebend sind. Die Informationsbeschaffung sei jedoch zeitaufwändig und die Einsatzkräfte müssten daher oft nur auf Grundlage der unmittelbar zugänglichen Informationen handeln.

Bis zur Einführung der schriftlichen Weisungen durch das ADR-2009 hätten die Einsatzkräfte auf die Unfallmerkblätter zurückgreifen können. Seither müssten sie jedoch nach einer ersten Einschätzung der Lage auf Grundlage der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr über die zu ergreifenden Maßnahmen entscheiden.

Bei der Verwendung der Einsatzaktions-Codes benötigten die Einsatzkräfte dagegen weder chemisches Fachwissen noch chemische Referenzliteratur, da bereits bei der Bestimmung der Einsatzaktions-Codes Risikoabschätzungen für alle Stoffe durchgeführt würden. Die neuen Kennzeichnungen böten damit Auskunft über die zu treffenden Sofortmaßnahmen (richtiges Löschmittel, geeignete Schutzkleidung und umweltbezogene Erwägungen).

Das Mitführen einer kleinen Karte, die eine schnelle, einfache und sichere Entschlüsselung des Codes ermögliche, sei ausreichend. Auf diese Weise wüssten die Einsatzkräfte noch vor Verlassen des Fahrzeugs über die zu ergreifenden Maßnahmen Bescheid.

Ansicht des BGL

Die Einführung eines Einsatzaktions-Codes wird bereits seit Anfang der 1990er Jahre diskutiert. Trotz vielfältiger Bemühungen lehnte die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung 2010 nach ausführlicher Diskussion die Einführung eines Einsatzaktions-Codes erneut ab.

Die Gründe für eine Ablehnung sind nach Ansicht des BGL gleich geblieben. Das von CTIF vorgetragene Argument, dass die Einsatzkräfte bis 2009 die schriftlichen Weisungen hätten nutzen können, überzeugt nicht, da die Feuerwehren in aller Regel über eigene Informationsmedien verfügen. Dazu gehören insbesondere das Handbuch "Gefahrgut-Ersteinsatz" und die "ERI-Cards" der CEFIC. Folgt man trotz der dargestellten Vorbehalte der Argumentation des CTIF, besteht dennoch keine Notwendigkeit, eine zusätzliche Fahrzeugkennzeichnung vorzuschreiben. Es erfordert nur einen Bruchteil des für eine solche Maßnahme erforderlichen Aufwands, den Feuerwehren eine Gegenüberstellung von UN-Nummern einerseits und Einsatzaktions-Code andererseits zur Verfügung zu stellen. Dies könnte sicherlich auch in elektronischer Form erfolgen. Aus den UN-Nummern und den jeweiligen Einsatzaktions-Codes kann ein Volltext generiert werden. Weiterhin wäre das Einfügen einer zusätzlichen Spalte in Kapitel 3.2 des ADR denkbar.

Damit könnten Fehler bei der Ableitung des Einsatzaktions-Codes aus der UN-Nummer durch den Beförderer beim Anbringen des Einsatzaktions-Codes am Fahrzeug und/oder dem Zuordnen des Klartextes zum Code verhindert werden. In diesem Kontext empfahl der BGL dringend, die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Telematik der WP.15 abzuwarten, um einen Einsatzaktions-Code in ein Gesamtkonzept einbinden zu können.