



STRASSENVERKEHR

Gefahrgut durch Straßentunnel

Beschränkung: Mont-Blanc-Tunnel hat die schärfste Kategorie erhalten

Der Straßentunnel durch den Mont Blanc ist mit „E“ für den Gefahrguttransport eingestuft. Dies teilt die Präfektur des Départements Haute-Savoie mit. Zusätzlich wurde die Durchfahrt von Transporten von Gütern mit den UN-Nummern 2919, 3291, 3331, 3359 und 3373 verboten.

Damit ist nun der zweite französische Straßentunnel kategorisiert worden. Eine jeweils aktualisierte Übersicht aller kategorisierten Tunnel finden Sie unter der Rubrik „Fachinformation“ auf www.gefahrgut-online.de.

Hintergrund: Mit dem ADR 2007 sind einheitliche Vorschriften für die Beschränkung der Nutzung von Tunneln durch Beförderungseinheiten mit Gefahrgut eingeführt worden. Die



Nadelöhr Tunnel: Mont-Blanc-Tunnel ist mit „E“ kategorisiert.

Kennzeichnung der Tunnel erfolgt mit den Buchstaben B bis E auf Zusatztafeln zum Verkehrszeichen 261.

Seit dem 1. Januar 2010 sind Einschränkungen zu Tunneldurchfahrten für Gefahrguttransporte nur noch durch eine Kategorisierung mit entsprechender Kennzeichnung möglich. Nicht kategorisierte Tunnel erhalten automatisch die

Kategorie A, das heißt freie Durchfahrt für alle Güter.

Die Zuständigkeit für die Kategorisierung der Tunnel in Deutschland und die entsprechende Kennzeichnung liegt bei den Ländern. Verbindlich sind stets die vor Ort angebrachten Kennzeichnungen und Verkehrszeichen. Die bereits vorliegenden Kategorisierungen nach

neuem Recht stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf seiner Internetseite in einer Übersicht zusammen.

dsbwww.gefahrgut-online.de
www.bmvbs.de
www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm

LESERFORUM

Zur Online-Umfrage „Tunneldurchfahrt erlaubt oder verboten“ und die Erklärung in der Gefahr/gut-Ausgabe 02/2010

... ihre Begründung zur Frage des Monats ist mir nicht verständlich. Bei verschiedenen Gefahrgütern muss die gesamte Ladung dem restriktivsten Tunnelbeschränkungscode unterworfen werden. Da das Fahrzeug mehr als 1000 kg NEM geladen hat, gilt TBC „B“ und nicht „C“, wie von Ihnen vorgeschlagen. Auch Ihre Begründung, UA 8.6.3.2 würde dies so unterstützen, ist falsch. In UA 8.6.3.2 steht klar, dass die gesamte Ladung dem restriktivsten Tunnelbeschränkungscode unterworfen werden muss. Dementsprechend hat die Mehrheit der Beteiligten die Frage korrekt beantwortet.

Uta Sabath, Gefahrgutberatung

... die Meinung des Zusammenzählens der Menge zur Ermittlung des korrekten Tunnelbeschränkungscode kann durchaus herausinterpretiert werden, allerdings kann dabei auch die Frage gestellt werden, nach welcher Regel sie hier zusammenzählen? Der restriktivste Code in der Frage der Monats für die Februarausgabe der Gefahr/gut ist „B1000C“. Dieser ist anzuwenden. Vom betroffenen Stoff, der zu dieser Einstufung führt, ist jedoch nicht mehr als 1000 kg vorhanden. Nur durch die Addition anderer Produkte mit völlig anderen TBC überschreitet man diese Grenze. Diese Additionsregel kann ich nicht ganz nachvollziehen.

Alfred Winklhofer, IHK Schwaben

... nachdem der restriktivste Tunnelbeschränkungscode gemäß UA 8.6.3.2 ermittelt wurde, in diesem Beispiel „B1000C“, ist die Erläuterung zu diesem Code maßgebend.

In Spalte 2 von 8.6.4 heißt es: „Beförderungen, bei denen die NEM je Beförderungseinheit

- ...
 - ...“.

Demgemäß muss jetzt die gesamte NEM, die auf einer Beförderungseinheit befördert werden soll, addiert werden. Somit sind in dem genannten Beispiel 1000 kg überschritten und damit ist die Durchfahrt durch Tunnel der Kategorie B verboten.

Monika Krautwurst, BMVBS

Multilaterale Vereinbarungen

Übersicht Multilaterale Vereinbarungen: jetzt mit Hinweis für Beförderungspapiere



M214 zu Blockierverhinderern bei älteren Anhängern in Kraft.

Jeden Monat kommen neue multilaterale Vereinbarungen hinzu. So ist die M 209 zur Verpackungsvorschrift für den Transport von UN 3468 Wasserstoff in einem Metallhydrid-Speichersystem nach Unterzeichnung durch Großbritannien auch für den Initiator Deutschland in Kraft getreten,

bei der M 214 ist Belgien hinzugekommen. Gefahr/gut veröffentlicht unter www.gefahrgut-online.de in der Rubrik „Fachinformationen“ eine Tabelle, die monatlich aktualisiert einen kommentierten Überblick über sämtliche Vereinbarungen, die mindestens von zwei Ländern gezeichnet wurden, gibt. Neu bei der Tabelle: Die beiden letzten Spalten der Tabelle enthalten nun Informationen, ob ein Eintrag im Beförderungspapier mit Hinweis auf die multilaterale Vereinbarung erforderlich ist und ob eine Kopie der Vereinbarung beim Transport mitgeführt werden muss. dsbwww.gefahrgut-online.de

● Verpackung 6.2

Im Verkehrsblatt 02/2010 wurde die 2. Neufassung der Allgemeinverfügung der BAM Nr. D/BAM/ADR/003 Zulassung der Verpackung für die Beförderung von ansteckungsgefährlichen Tierkörpern auf der Straße veröffentlicht. Details unter www.tes.bam.de/klasse_6_2

● RSEB

Das Bundesverkehrsministerium hat unter dem Titel „Einführung der Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (RSEB)“ eine Übersicht erarbeitet, in der Ergänzungen einzelner Bundesländer zusammengestellt sind und immer wieder aktualisiert werden. www.bmvbs.de

● Ex-Schutz Stäube

Die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten (BGN) hat über 1.000 sicherheitstechnische Kenngrößen für staubartige Produkte der Lebensmittelindustrie ermittelt. Der Beitrag „Wichtige Nummern im Ex-Schutz“ aus dem Mitteilungsblatt der Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten (BGN), steht im 24-seitigen PDF auf Seite 4 der Ausgabe. www.bgn.de

● 5. Ausgabe des UN-Handbuchs

Die deutsche Übersetzung der 5. überarbeiteten Ausgabe der UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Manual of Tests and Criteria soll Anfang März auf der Homepage der BAM zum Download bereitstehen.

Laut Mitteilung der BAM erfolgt die Übersetzung auf Wunsch des BMVBS. www.bam.de.

WEITERE INFOS
www.gefahrgut-online.de



USA I Lithiumbatterien:

Gesetz zum Transport von Zellen/Batterien soll geändert werden

In Absprache mit der Federal Aviation Administration (FAA) schlägt die Pipeline and Hazardous Materials Administration (PHMSA) vor, die US-Vorschriften für Zellen und Batterien, einschließlich Lithiumzellen und Batterien, die in Geräten enthalten sind, zu ändern. Mit diesen Änderungen soll die Sicherheit erhöht und sichergestellt werden, dass alle Lithiumbatterien so konstruiert sein müssen, dass sie unter normalen Transportbedingungen keine Gefahr darstellen.

Aufgrund dieser Änderungen wären alle Lithiumbatterien so sicher zu verpacken, dass sie beim Transport keine gefährliche Reaktion hervorrufen können und dadurch katastrophale Folgen, insbesondere beim Lufttransport, minimiert werden.

Ferner sollen Lithiumbatterien beim Lufttransport von einer „Hazard Communication“ begleitet werden, in dem die am



Hazard Communication gefordert.

Transport Beteiligten (wie Bodenpersonal, Flugzeugbesatzung), aber auch Einsatzkräfte, über den sicheren Umgang mit Lithiumbatterien und über Maßnahmen im Notfall informiert werden.

Obwohl man auf amerikanischer Seite vorgibt, dass es sich bei diesen Änderungen weitestgehend nur um eine Adaptierung an die entsprechenden UN- und ICAO-Vor-

schriften (wie zusätzliche Einträge für Lithiumionen- und Lithiummetallbatterien, die Nennleistung Wattstunden anstatt des entsprechenden Lithiumgehalts, eine Anforderung zum Schutz vor Kurzschluss) handelt, ist man mit diesem Vorschlag insbesondere im Luftverkehr doch weit darüber hinaus gegangen.

Da dieser Vorschlag nicht nur für US-Firmen, sondern auch für Unternehmen gelten würde, die in die USA exportieren, sollten sich insbesondere Hersteller von lithiumbatteriebetriebenen Computern und Mobiltelefonen sehr eingehend mit dieser NPRM befassen und – bei begründeten Einwänden (die es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit geben wird) – bis spätestens 12.03.2010 (!) entweder individuell oder über ihren jeweiligen Industrieverband an die US-Behörde PHMSA abgeben.

Aufgrund der in diesem Fall sehr knapp bemessenen Kommentierungsfrist ist auf jeden Fall höchste Eile geboten.

Roland Neureiter

USA II Lithiummetallbatterien

In Fahrzeugen und Apparaten teilweise zugelassen

Mit den am 04.01.2010 im Federal Register, Vol. 75, Seite 63, kombiniert veröffentlichten Final Rules HM-224D und HM-215J wurden Fehler in der am 14.01.2009 veröffentlichten Final Rule HM-215J korrigiert. Unter anderem wurde klargestellt, dass Fahrzeuge und Apparate, die mit Lithiummetallbatterien betrieben werden, nur dann in Passagierflugzeugen verboten sind, wenn

sie nicht den Sonderbestimmungen A101, § 172.101. CR 49, entsprechen.

Erwähnenswert ist auch die (Wieder-)Zulassung von Druckbehältern für Chlorsilane in § 173.206, wodurch man in den USA der entsprechenden Änderung der UN-Verpackungsanweisung P010 für Chlorsilane, die erst im ab 1.1.2013 anwendbaren 36. Amendment des IMDG Code enthalten sein

wird, vorgegriffen hat (wie dies in Europa z. B. im ADR durch die multilateralen Vereinbarung M207 erfolgt ist).

Was in der Vorgriffsregelung der USA jedoch vergessen worden ist, ist der Ausschluss von Druckbehältern aus Aluminium bzw. Al-haltigen Werkstoffen. Es wurde jedoch angekündigt, dass dies in einer der nächsten Final Rules nachgeholt werden soll. dsb

SIE FRAGEN – WIR ANTWORTEN

Transport von Li-Ionen-Batterien mit mehr als 100Wh

Frage: Wir transportieren Lithium-Ionen-Batterien mit mehr als 100 Wh Nennenergie, d.h. die Freistellungen der Sondervorschrift 188 sind nicht mehr anwendbar. Jede Batterie hat eine Masse von 25 kg und ist in einer Stahlkiste verpackt, die dann ein Bruttogewicht von 30 kg hat. Es werden 13 Batterien transportiert. Sind die Freistellungen nach Unterabschnitt 1.1.3.6 hier anwendbar oder nicht?

Antwort: Die Freistellung nach 1.1.3.6 sind anwendbar. Die Mengengrenze für Lithium-Ionen-Batterien, die der Beförderungskategorie

2 zugeordnet sind, beträgt 333. In 1.1.3.6.3 ist dann geregelt, was unter der zunächst dimensionslosen Zahl „333“ zu verstehen ist.

Dort heißt es wörtlich:

In vorstehender Tabelle bedeutet „höchstzulässige Gesamtmenge je Beförderungseinheit“:

für Gegenstände die Bruttomasse in kg (für Gegenstände der Klasse 1, die Nettomasse des explosiven Stoffes in kg; für gefährliche Güter in Geräten und Ausrüstungen, die in dieser Anlage näher bezeichnet sind, die Gesamtmenge der darin enthaltenen gefährlichen Güter in kg bzw. in Liter).

Bei den Lithium-Ionen-Batterien handelt es sich um Gegenstände. Da der Gegenstand selbst das Gefahrgut ist, geht es hier nicht um eine Menge der darin enthaltenen gefährlichen Güter, was bei Lithium-Ionen-Batterien auch gar nicht definiert werden könnte, sondern um das Gewicht der Batterien. Da es im ADR, anders als im Luftverkehr, keine Definition für „Bruttomasse“ gibt, ist hier die Bruttomasse des Gegenstandes selbst zugrunde zu legen und nicht das des Versandstücks. Somit liegen wir bei 325 kg Bruttomasse und damit unterhalb der 333 kg-Grenze.

WEITERE INFOS www.gefahrgut-online.de



SEEVERKEHR

USA-Versand

Verstöße gegen die rechtzeitige Datenübermittlung mit Bußgeld geahndet

Am 26.01.2009 war die neue US-amerikanische Regelung „Importer Security Filing and additional Carrier Requirements (ISF)“ – auch bekannt als „Security Filing 10 + 2 Rule“ für die Übermittlung eines erweiterten Datensatzes an den US-Zoll in Kraft getreten. Zur eventuell erforderlichen Anpassung von IT-Systemen und Prozessabläufen wurde eine einjährige Übergangsfrist eingeräumt, die am 26.01.2010 abgelaufen war. Seit Ablauf der Übergangsfrist werden Verstöße gegen die „10 + 2 Rule“ nun mit einem Bußgeld von \$ 5.000 geahndet.

Zur Erinnerung: Verantwortlich für die rechtzeitige Angabe nachstehend gelisteter Informationen ist der US-Importeur. Kann oder will dieser diese Aufgabe nicht selbst erfüllen, hat

er die Möglichkeit, dafür einen Agenten (z. B. Customs Broker) zu beauftragen. Allerdings befreit ihn dies nicht von seiner Verantwortung.

10 Elemente (zu melden durch den „Importer of Record“)

Vor Schiffsabfahrt:

1. Verkäufer
2. Käufer
3. Steuernummer des Empfängers
4. Importeur (Importer of Record) inkl. IRS (Steuernummer) Vor Schiffsabfahrt (aber noch änderbar bis 24 Std. vor Schiffsankunft):
5. Hersteller (oder Lieferant)
6. Anlieferadresse
7. Ursprungsland
8. US-HTS Nummer (mindestens 6-stellig)
- Bis spätestens 24 h vor Schiffsankunft:



Versand USA: Wer unbehelligt durch den Zoll will, muss handeln.

9. Container Staubeauftragter
10. Container Packstation

2 Elemente (zu melden durch die Reederei):

1. Schiffsstauplan
 2. Container Status Meldungen
- Auch wenn bei global aufgestellten Unternehmen die Auslandsvertretung des eigenen Unternehmens der Importeur ist (bzw. der von ihm beauftragte Agent) sollte der mögliche Sonderfall beachtet wer-

IFA-Gefahrstoffliste Neue Einträge

Das Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) hat im Januar 2010 ein Nachschlagewerk zum Thema Gefahrstoffe veröffentlicht. Die Gefahrstoffliste des IFA (ehemals BGIA) enthält unter anderem Luftgrenzwerte, informiert über Herkunft, Einstufung und Kennzeichnung, gibt Hinweise, geht auf medizinische Vorgaben ein, beschreibt Messverfahren und verweist auf wesentliche in Deutschland geltende Verordnungen, Richtlinien und Regeln für Gefahrstoffe. dsb

www.dguv.de

den, dass bei Versänden gem. der Lieferklausel „DDP/DDU“ der außerhalb der USA ansässige Absender für die Verzollung/Anmeldung der Ware in den USA verantwortlich ist, das heißt er ist damit ein im Ursprungsland ansässiger „US-Importer

of Record“ und damit verantwortlich für die Erfüllung der „Security Filing 10 + 2 Rule“, wofür er sich beim US-Zoll registrieren lassen muss, um die unter dem oben angegebenen Element 4) genannte Registriernummer angeben zu können.

Nähere Informationen finden sich auf der Security Filing „10+2“ website der U.S. Customs and Border Protection. dsb

www.cbp.gov