

Schärfer als die Anderen

Vorschriften Warum die Verpackungsvorschriften nicht bei allen Verkehrsträgern gleich sind und wieso der Luftverkehr eine Sonderstellung hat, erklärt Bernd-Uwe Wienecke vom Fachbereich 3.1 Gefahrgutverpackungen der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung.

Oft gelten die Verpackungsvorschriften nicht durchgängig für alle Verkehrsträger. So ist etwa für UN 1950 Druckgaspackungen mit Verpackungsanweisung P207 b) im ADR unterhalb bestimmter Mengengrenzen keine Bauart erforderlich. Diese Regelung gilt aber nicht im Luftverkehr. Ebenso ist es im neuen ADR 2015 bei UN 1044 Feuerlöscher und der P003. Warum werden in diesen und anderen Fällen keine einheitlichen Regelungen angestrebt?

Wienecke: Grundsätzlich ist das Orange Book der UN die „Mutter“ der Gefahrgutvorschriften. Die einzelnen Verkehrsträger passen diese Vorschriften dann an ihre Bedürfnisse an. Nun kann ein Flugzeug nicht einfach rechts ran fliegen und

ter (Verpackungsgruppe III) reduziert. Wobei für Druckfarben der Verpackungsgruppe I und II Einzelverpackungen nicht zulässig sind.

Ist denn überhaupt mit einer weiteren Harmonisierung der Verpackungsvorschriften zu rechnen?

Eine vollständige Harmonisierung wird es nicht geben, das ist von den Luftfahrtvertretern in den zuständigen Gremien auch gar nicht gewollt. Zum Beispiel gibt es keine IBC im Luftverkehr. Aus gutem Grund: Stellen sie sich vor, in einer kleinen Cessna steht ein 1000-Liter-IBC, der nur zu zwei Dritteln befüllt ist. Beim Starten und Landen würde das Füllgut viel zu stark hin und her schwappen,

weil die Trägheit einfach zu groß ist. Deshalb setzt man entsprechende Grenzen.

Nach meiner Ansicht wird es auch

in den nächsten Jahren immer Abweichungen von den UN-Empfehlungen geben, und der Luftverkehr wird mit Sicherheit immer der Bereich mit den größten Abweichungen sein.

Bei UN 3256 Erwärmter flüssiger Stoff n.a.g. verlangt die P099 eine von der zuständigen Behörde zugelassene Verpackung. Wie läuft diese Genehmigung ab und wie lange dauert dies?

Das kann beliebig kompliziert sein. Nach P099 muss die BAM als zuständige Behörde erst einmal die Verpackungsvorschrift festlegen. Wenn in dieser Vorschrift dann eine zugelassene Verpackung gefordert wird, ist auch noch eine Zulassung zu erteilen.

Für erwärmte flüssige Stoffe, die sehr warm sind, etwa flüssiges Aluminium, Eisenschmelzen und dergleichen, wird es zwar keine Zulassung im eigentlichen Sinn geben. Dennoch ist die Genehmigung abhängig von der Größe der Um-

schließung. Ist es ein kleiner Behälter, landet der Antragsteller in unserer Abteilung. Oft geht es aber um Tanks, für die Kollegen zuständig sind.

Man kann definitiv keine Auskunft geben, wie lange die abschließende Bearbeitung eines derartigen Antrages dauert. Es ist auch immer abhängig davon, wie schnell ein Antragsteller die erforderlichen Unterlagen liefern kann, beispielsweise Zeichnungsunterlagen.

Oft erhalten wir unspezifische Anfragen, und wenn man dann nachfragt, heißt es, das müssen wir erst besorgen. Und das kann dauern. Es sind nicht nur die Behörden, die langsam arbeiten, auch Antragsteller tun sich oft schwer genug.

Ist es geplant, die Verpackungsvorschriften ähnlich der Packing Instructions der IATA-DGR neu zu strukturieren?

Die rechtlich bindenden Vorschriften sind die ICAO-T.I., festgelegt durch die Vertreter der verschiedenen Länder. Die IATA-DGR sind eigentlich nur eine Aufarbeitung der ICAO-T.I. durch die verschiedenen Luftfahrtgesellschaften in der IATA. Quasi eine Handhabungsrichtlinie, eine Durchführungsbestimmung, auch wenn dies nicht der offizielle Begriff ist.

Ich halte es für unwahrscheinlich, dass die UN-Empfehlungen, wie schon einmal geschehen, an die ICAO-T.I. angepasst werden. Und auch damals waren die Nummern der Verpackungsvorschriften nicht gleich. Im Luftverkehr sind die Verpackungsvorschriften schon immer innerhalb der Gefahrgutklassen den Gefahrgütern entsprechend spezifizierter ausgeführt.

Einen direkten Vergleich der Nummern der Verpackungsvorschriften gab es nie. Und den wird es auch nicht geben, weil die Anforderungen im Luftverkehr anders als bei anderen Verkehrsträgern sind.

Das Gespräch führte Rudolf Gebhardt

» Vollständige Harmonisierung wird es nicht geben. «

Bernd-Uwe Wienecke, BAM

die Feuerwehr rufen, wenn etwas passiert. Zudem werden auch in Passagierflugzeugen Gefahrgüter befördert, was zu einer höheren Verantwortung führt. Deshalb formuliert der Luftverkehr seine Bestimmungen immer etwas schärfer als die anderen Verkehrsträger. Und zwar unabhängig davon, ob es Aerosoldosen, Feuerzeuge oder andere Gefahrgüter wie etwa brennbare Flüssigkeiten sind.

Ein Beispiel: Im Land- und im Seeverkehr sind Druckfarben (UN 1210) der Verpackungsgruppe I bis zu 250 Liter und der Verpackungsgruppe II und III sogar bis zu 450 Liter in Einzelverpackungen zulässig. Der Luftverkehr beschränkt die maximal zulässige Menge auf 30 Liter (Verpackungsgruppe I), 60 Liter (Verpackungsgruppe II) beziehungsweise 220 Liter (Verpackungsgruppe III), und das in Frachtflugzeugen. In Passagierflugzeugen ist diese Menge nochmals auf 1 Liter (Verpackungsgruppe I), 5 Liter (Verpackungsgruppe II) beziehungsweise 60 Li-