

## **Tunnelverordnungen Deutschland, Österreich und der Schweiz im Vergleich**

In den drei deutschsprachigen Ländern gibt es schon seit einigen Jahren Tunnelverordnungen, die bei Gefahrguttransporten beachtet werden müssen.

### **1. Deutschland.**

Die "kleinste" Tunnelverordnung von den drei Ländern gibt es in Deutschland. In Anlage 3 zur GGVSE in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.12. 2001 (BGBl.I, S 3529) werden für die Bundesländer Berlin, Hamburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen für einige wenige Autobahnen Regelungen im Zusammenhang mit Tunnel vorgeschrieben. Es handelt sich zum Teil um generelle Durchfahrverbote, zum Teil auch nur um Durchfahrverbote zu bestimmten Zeiten. An den Strecken selbst wird noch einmal durch Hinweistafeln auf diese Streckenverbote hingewiesen.

Will man von den Durchfahrverboten abweichen, sind Ausnahmen bei den jeweils bundesländerspezifischen zuständigen Behörden (siehe auch RSE) zu beantragen.

Die Beförderer müssen Ihre Fahrer in diese Regelungen einweisen.

Neben diesen generellen festgelegten Verboten können natürlich Strecken ganz oder teilweise durch die Verkehrszeichen Nr. 261 und Nr. 269 gesperrt sein. Dies hat aber mit Tunnelregelungen nichts zu tun.



Nr. 261: Verbot für kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern.



Zeichen Nr. 269

Durchfahrverbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung

### **2. Österreich**

#### **Tunnelverordnung Österreich**

Die Tunnelverordnung in Österreich wurde mit Wirkung zum 01.12.2001 geändert und dabei zum Teil vereinfacht, zum Teil verschärft. Dabei werden die einzelnen Tunnel der Kategorie A oder B zugeordnet. Bei Beförderungseinheiten mit orangefarbenen Warntafeln mit genau festgelegten Kennzeichnungsnummern werden zwei Tunnelkategorien eingeführt. Bei Tunnel

der Kategorie A reicht es, wenn bei kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten eine Warnleuchte angebracht und damit wirksam gewarnt wird.

Bei Kategorie B - Tunnel müssen bei diesen mit bestimmten Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten neben der Warnleuchte ein Begleitfahrzeug eingesetzt werden

Bei den übrigen kennzeichnungspflichtigen Beförderungseinheiten reicht ebenfalls eine Warnleuchte, wenn die Anforderungen an die Warnleuchte erfüllt werden.

Sowohl an die Warnleuchte als auch an das Begleitfahrzeug und seiner Ausrüstung und dem Personal im Begleitfahrzeug werden detaillierte Anforderungen gestellt.

Die Tunnelverordnung und entsprechende Ausführungen sind im Internet unter der Internetadresse [www.bmv.gv.at](http://www.bmv.gv.at) erhältlich.

### 3. Schweiz

Die detaillierteste und restriktivste Tunnelverordnung hat die Schweiz. Auf der Internetseite [www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch) ist die seit 01.04.2002 gültige Version erhältlich. Im Anhang 2 zur schweizerischen Gefahrgutbeförderungsverordnung (SDR) werden die neuen Bestimmungen aufgeführt. Zunächst werden die Tunnelstrecken aufgeführt, bei denen die Durchfahrt verboten, bewilligungspflichtig oder bewilligungsfrei sind.

Lediglich bei einem Tunnel (Tunnel Seelisberg auf der N 2 Stand-Flüelen) gibt es noch Sonderbestimmungen, die ebenfalls aufgeführt werden.

Interessant ist, dass auch bei den freigestellten Beförderungen nach den Unterabschnitten 1.1.3.1 bis 1.1.3.6 (bei Unterabschnitt 1.1.3.4 ggf. in Verbindung mit einigen Sonderbestimmungen nach Kapitel 3.3) die Tunnelregelungen überwiegend auch gelten, d.h. in der Schweiz spielt die Frage nach der Kennzeichnungspflicht keine Rolle. Diese restriktive Auslegung ist möglich, weil die Schweiz derzeit kein EU-Land ist und somit nicht der EG-Richtlinie EG 55/94 einhalten muss, wenngleich sie deren Anwendung grundsätzlich auch akzeptiert hat.

Absolut aufwendig ist, dass bei diesen - ansonsten freigestellten Beförderungen - auch ein Beförderungspapier mitgeführt werden muss, das alle notwendigen Einträge gemäß Unterabschnitt 5.4.1.1 enthalten muss (plus der Hinweis "begrenzte Menge"), und zwar in folgenden Fällen:

- a) Beförderungen gefährlicher Güter, die von **Privatpersonen** durchgeführt werden.
- b) Beförderungen von im ADR nicht näher **bezeichneten Maschinen oder Geräten**, in deren innerem Aufbau oder Funktionselementen gefährliche Güter enthalten sind;
- c) Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden, **wie Lieferungen für Baustellen im Hoch- und Tiefbau, oder im Zusammenhang mit Messungen, Reparatur- und Wartungsarbeiten.**

- d) Beförderungen von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern, die in einen Unfall verwickelt waren oder eine Panne hatten, durchgeführt insbesondere mit Abschleppfahrzeugen von Einsatzkräften oder unter deren Überwachung;
- e) Gasen in Kraftstoffbehältern von beförderten Fahrzeugen. Der Betriebshahn zwischen dem Kraftstoffbehälter und dem Motor muss geschlossen und der elektrische Kontakt unterbrochen sein;
- f) Gasen der Gruppen A und O gemäß Unterabschnitt 2.2.2.1, wenn der Druck des Gases im Gefäß oder Tank bei 15 °C höchstens 200 kPa (2 bar) beträgt, und das Gas während der Beförderung vollständig gasförmig bleibt; das schließt jede Art von Gefäß oder Tank ein, z. B. auch Maschinen- und Apparateile;
- g) Gasen in Ausrüstungsteilen zum Betrieb des Fahrzeugs (z. B. Feuerlöscher oder gasgefüllte Fahrzeugreifen, auch als Ersatzteile und als beförderte Ladung);
- h) Gasen in besonderen Einrichtungen von Fahrzeugen, die für den Betrieb dieser besonderen Einrichtungen während der Beförderung erforderlich sind (Kühlapparate, Fischbehälter, Heizapparate usw.) sowie Ersatzgefäße solcher Einrichtungen und ungereinigte leere Tauschgefäße, die in derselben Beförderungseinheit befördert werden;
- i) ungereinigten leeren ortsfesten Druckbehältern, die befördert werden, vorausgesetzt, sie sind dicht verschlossen;
- j) in Nahrungsmitteln oder Getränken enthaltenen Gase.
- k) Bei Beförderungen von Fahrzeugen (als Ladung), bei denen Kraftstoff im Tanks ist
- l) Beim Transport von Limited Quantities nach Kapitel 3.4 des ADR
- m) Beim Transport von leeren, ungereinigten Verpackungen
- n) Beim Transport von Gefahrgut unterhalb der Freigrenzen nach Unterabschnitt 1.1.3.6 des ADR (unter 1000 Punkte Grenze) und
- o) bei Beförderungen, für die an sich die Sonderbestimmungen 119, 145, 188, 190, 191, 238 b), 291, 584, 593, 594, 598 und 599 des Kapitels 3.3 (bei den jeweiligen UN-Stoffnummern) gelten.

Lediglich gänzlich befreit sind Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt (siehe auch die Nummern 1.9.5.2 und 1.9.5.3 des Anhangs 2 des SDR).

In Unterabschnitt 1.9.5.4 wird nun in einer ähnlich der Liste aus Kapitel 3.2 des ADR aufgebauten Tabelle jeweils für jeden einzelne UN-Stoffnummer festgelegt, ob eine Durchfahrt generell verboten ist, oder ab welchen Mengen eine Durchfahrt bewilligungsfrei oder sogar bewilligungspflichtig ist.

Fazit: Jeder, die in der Schweiz Gefahrgut transportieren will, sollte sich mit dieser Tabelle auseinandersetzen und vor allem generell ein vollständig ausgefülltes Beförderungspapier mitführen.

Weitere Streckenverbote durch Verkehrszeichen können natürlich auch in Österreich und in der Schweiz unabhängig von den Tunnelregelungen durch Verkehrszeichen geregelt werden.

Autor: Wolfgang Spohr