

Auf den Kopf gestellt

STAND DER TECHNIK Der Unmut über die zahlreichen Beanstandungen von Kontrollbeamten bei der Sicherung der Ladung gefährlicher Güter wächst.

Die Beanstandungen über mangelnde Ladungssicherung vor allem bei Gefahrgütern nehmen nach Ansicht vieler Praktiker überhand. Grund des Unmuts: Die Formulierung im ADR ist interpretationsfähig, die Bußgelder sind gesalzen, und es können gleich zwei „Verantwortliche“ belangt werden: der Verlader mit 500 Euro und der Fahrer mit 300 Euro.

Was genau verlangt eigentlich das ADR? Antwort gibt der Unterabschnitt 7.5.7.1: Versandstücke mit gefährlichen Gütern sind so zu sichern, dass eine Bewegung während der Beförderung,

- durch die die Ausrichtung der Versandstücke verändert wird, oder
- die zu einer Beschädigung der Versandstücke führt (nicht: „führen könnte“), verhindert wird.

Dieser Satz ist zu untersuchen, denn er ist der Maßstab, der bei Kontrollen anzulegen ist.

a) Ausrichtung der Versandstücke

Wann ist die Veränderung der Ausrichtung (englisch: orientation) von Versandstücken überhaupt gefährlich? Antwort: Wenn die gemäß Absatz 5.2.1.9.1 ADR vorgeschriebenen Ausrichtungspfeile nicht gemäß Unterabschnitt 7.5.1.5 ADR beachtet werden. Die Nichtbeachtung von Ausrichtungspfeilen ist ein eigener Ordnungswidrigkeitentatbestand (Verlader: 500 Euro, Fahrer: 250 Euro).



Nicht alles, was gefährlich aussieht, ist auch gefährlich.

Die hier abgebildeten Kanister liegen oder stehen auf der Ladefläche des Transporters. Sie müssen gemäß Absatz 5.2.1.9.1

ADR nicht mit Ausrichtungspfeilen gekennzeichnet werden und sind es demzufolge auch nicht.

Gemäß Unterabschnitt 4.1.1.1 Satz 3 ADR muss jede Verpackung so verschlossen sein, dass unter normalen Beförderungsbedingungen das Austreten des Inhalts vermieden wird. Der Normgeber hat nicht vorgeschrieben, dass jedes Versandstück mit Ausrichtungspfeilen gekennzeichnet werden muss, weil Verpackergegebenenfalls den Unterabschnitt 4.1.1.1 Satz 3 ADR ignorieren. Er geht vielmehr davon aus, dass Verpacker ihrer aus Unterabschnitt 4.1.1.1 Satz 3 ADR resultierenden Verpflichtung nachkommen. Die Kanis-

Irrelevant, wenn keine vorgeschrieben ist: Die Ausrichtung der Versandstücke.

ter gemäß Foto können und dürfen auf der Seite liegend und sogar auf dem Kopf stehend befördert werden.

Ergebnis: Die Versandstücke (siehe Foto) haben ihre Ausrichtung verändert. Damit liegt formal ein Verstoß vor. Materiell ist die Ausrichtung der Versandstücke irrelevant, weil eine bestimmte Ausrichtung gemäß ADR für diese Versandstücke gar nicht vorgeschrieben ist.

b) Beschädigung der Versandstücke

Die Baumuster der Kanister gemäß Foto wurden aus Höhen von mindestens 0,8 Meter (falls Füllgut Gefahrgut der Verpackungsgruppe III), mindestens 1,2 Meter (falls Füllgut Gefahrgut der Verpackungsgruppe II) oder mindestens 1,8 Meter (falls Füllgut Gefahrgut der Verpackungsgruppe I) abgeworfen. Wenn also ein Kanister aus der zweiten Stapel Ebene umkippt, bleibt er dicht, selbst wenn er „nur“ Z-kodiert ist (Unterabsatz 6.1.5.3.6.1 ADR). Ergebnis: Die Versandstücke sind nicht beschädigt. Die Vorschriften für die

Was halten Feinstblechverpackungen aus?



Lagerung brennbarer Flüssigkeiten (TRbF 20, Nr. 8.3.2 (5)) nehmen ausdrücklich Bezug auf die Fallhöhe bei der Fallprüfung von Gefahrgutverpackungen: Werden Verpackungen mit brennbaren Flüssigkeiten nicht höher gelagert als die Fallhöhe bei der Fallprüfung von der Baumusterprüfung (min. 0,4 m bei „RID/ADR 0A./Z...“, max. 1,8 m bei „.../X...“), ist das Lager kein explosionsgefährdeter Bereich! Begründung: Wenn so gelagerte Verpackungen (bei Blocklagerung) von der Palette oder (bei Regallagerung) aus dem Regal fallen, bleiben sie nach vernünftigem Ermessen dicht. Brennbare Flüssigkeit kann nicht austreten. Ein explosionsgefährliches Dampf-Luft-Gemisch kann nicht entstehen. Der Aspekt der Fallprüfung findet in der behördlichen Überwachung nur sehr wenig Beachtung.

Im Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR heißt es weiter: Versandstücke mit nicht gefährlichen Gütern sind so zu sichern, dass das Austreten von gefährlichen Gütern aus Versandstücken mit gefährlichen Gütern verhindert wird.

Fallbeispiel mit Urteil

„Der Betroffene fuhr am 23.05.2007. Er transportierte folgende Gefahrgüter: UN 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, n.a.g., 2.1, 396 kg volle Flaschen und 406 kg leere Flaschen. Im vorderen Bereich der Ladefläche standen „kleine“ Gasflaschen in Metallgestellen. Im hinteren Bereich befanden sich „große“ Gasflaschen. Dazwischen befand sich ein ladefreier Raum, in dem vollkommen frei und ohne jegliche Sicherung eine Sack-



FOTOS: N. MÜLLER

Je nach Kontrollteam werden unterschiedliche Maßstäbe angesetzt.

Aber: Nach Auffassung des OLG Hamm war wegen § 4 (3) OWiG am „Tattag“ nicht die Fassung 2005, sondern die Fassung 2007 anzuwenden.

Seit 1. Januar 2007 kommt es eben nicht mehr darauf an, ob die einzelnen Teile einer Ladung sich mehr als nur geringfügig verändern können oder nicht, sondern ob das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird oder nicht. Das OLG Hamm hatte Zweifel, ob eine Sackkarre in der Lage ist, aus Stahlflaschen mit Schutzkappen, die sich noch dazu zumindest zum Teil in Stahlgestellen befanden, ein Freisetzen des Inhalts zu bewirken. Das OLG Hamm hob das Urteil des AG Detmold folgerichtig auf und verwies die Sache an das AG Detmold zur erneuten Verhandlung zurück.

Was der IMDG-Code verlangt

Und was verlangt der IMDG-Code nach 7.5.2.2? Versandstücke, die gefährliche Stoffe enthalten, und andere Güter müssen in derselben Beförderungseinheit

- fest gepackt und
- für die Reise ausreichend gesichert sein.

Alle Güter sind ordnungsgemäß zu verladen und, soweit erforderlich, mit Sicherungsmitteln angemessen zu verzurren (5.4.2.1.4 IMDG-Code).

Für Einzelheiten wird auf die CTU-Pack-Richtlinien verwiesen, die zumindest bei Verschiffung über deutsche Seehäfen verbindlich sind (§ 3 (5) GGVSee).

Das Bußgeld beträgt bei Nichteinhaltung der Vorschrift in der Regel 800 Euro (Anlage 2 Nr. 9 RM).

Wie unterschiedlich die Maßstäbe angelegt werden, zeigen die Ergebnisse von Kontrollen:

- Das Bundesamt für Güterverkehr hat im Jahr 2009 25.976 Gefahrgutfahrzeuge kontrolliert. Dabei wurde 378 Mal die Sicherung der Ladung beanstandet. Selbst wenn man davon ausgeht, dass 50 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge Tankfahrzeuge waren, ist das eine Beanstandungsquote von drei Prozent. Von den 153 gemäß Abschnitt 1.8.5 ADR gemeldeten Ereignissen waren elf auf mangelhafte Ladungssicherung zurückzuführen. Das waren sieben Prozent.
- Von den Polizeien der sechzehn Bundesländer hört man indessen ganz andere Quoten (www.presseportal.de/polizeipresse/pm/56920/1407257/polizeilahn_dill?search=ladungssicherung).

karre stand. Diese Sackkarre war nicht gesichert und konnte jederzeit umkippen oder verrutschen.

Der Betroffene hätte erkennen müssen, dass die Sackkarre nicht ordnungsgemäß gesichert war. Ihm war bekannt, dass er Gefahrgut transportierte.“ (AG Detmold, Urteil vom 10.02.2008, 4 OWi 35 Js 3327/07 OWi – 538/07).

Der Fahrer wurde zu einem Bußgeld von 300 Euro verurteilt. Dagegen wehrte er sich. Das Oberlandesgericht Hamm gab ihm aus folgendem Grund Recht (Beschluss vom 09.06.2009, 3 Ss OWi 321/08):

Das AG Detmold hatte den Unterabschnitt 7.5.7.1 ADR i.d.F. 2005 angewendet: „Die einzelnen Teile einer Ladung mit gefährlichen Gütern müssen auf dem Fahrzeug oder Container so verstaut oder durch geeignete Mittel gesichert sein, dass sie ihre Lage zueinander sowie zu den Wänden des Fahrzeugs oder Containers nur geringfügig verändern können.“ Das OLG Celle hatte am 15.02.1996 beschlossen (2 Ss (OWi 24/95)), dass eine Sackkarre „Teil einer Ladung mit gefährlichen Gütern“ ist und dass eine völlig ungesichert auf der Ladefläche stehende Sackkarre sich nicht „nur geringfügig verändern“ kann.



Ladungssicherung: Es kommt darauf an, ob das Austreten gefährlicher Güter verhindert wird oder nicht.

Eine stärkere Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit von Gefahrgutverpackungen würde die Akzeptanz der Notwendigkeit der Sicherung der Ladung und ihrer Kontrolle bei den Betroffenen sicherlich erhöhen.

Norbert Müller

Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung, Duisburg

Anzeige

BERATUNG

- Gefahrgut
- Abfall
- Gefahrstoffe
- Arbeitssicherheit
- Arbeitsmedizin
- Datenschutz
- Umweltschutz
- Externe Beauftragte

SEMINARE

- Gefahrgutbeauftragten-Schulung: Straße, Schiene, Luft, See
- Gefahrguttransport in der Luft nach IATA/ICAO-ti., LBA U. IHK anerkannt
- Gefahrgut-Fahrer-Ausbildung: Stückgut-/Tanktransport alle Klassen
- Befähigungsschein § 20 SprengG
- Schulungen für beauftragte Personen
- Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520
- Ladungssicherung | In-House-Seminare

NEU
Berufskraftfahrer-
Weiterbildung LKW gem. BKRFG

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-gefahrgut.de
www.schiffner-gefahrgut.de

g
und beratung
gefahrgutschulung