

Information vom 22. Juni 2021

Aktuelle Änderungen im Gefahrgutrecht

Bei einem Gefahrgutunfall ist eine der wichtigsten Informationsquellen über die Ladung und deren möglichen Gefahreigenschaften die Fahrzeugkennzeichnung mit der orangefarbenen Warntafel mit UN-Nummer und der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (Gefahrennummer). Darüber hinaus sind die Informationen, die im Transportdokument für jeden zur Beförderung aufgegebenen Stoff oder Gegenstände zur Verfügung gestellt werden von weiterführender Bedeutung:

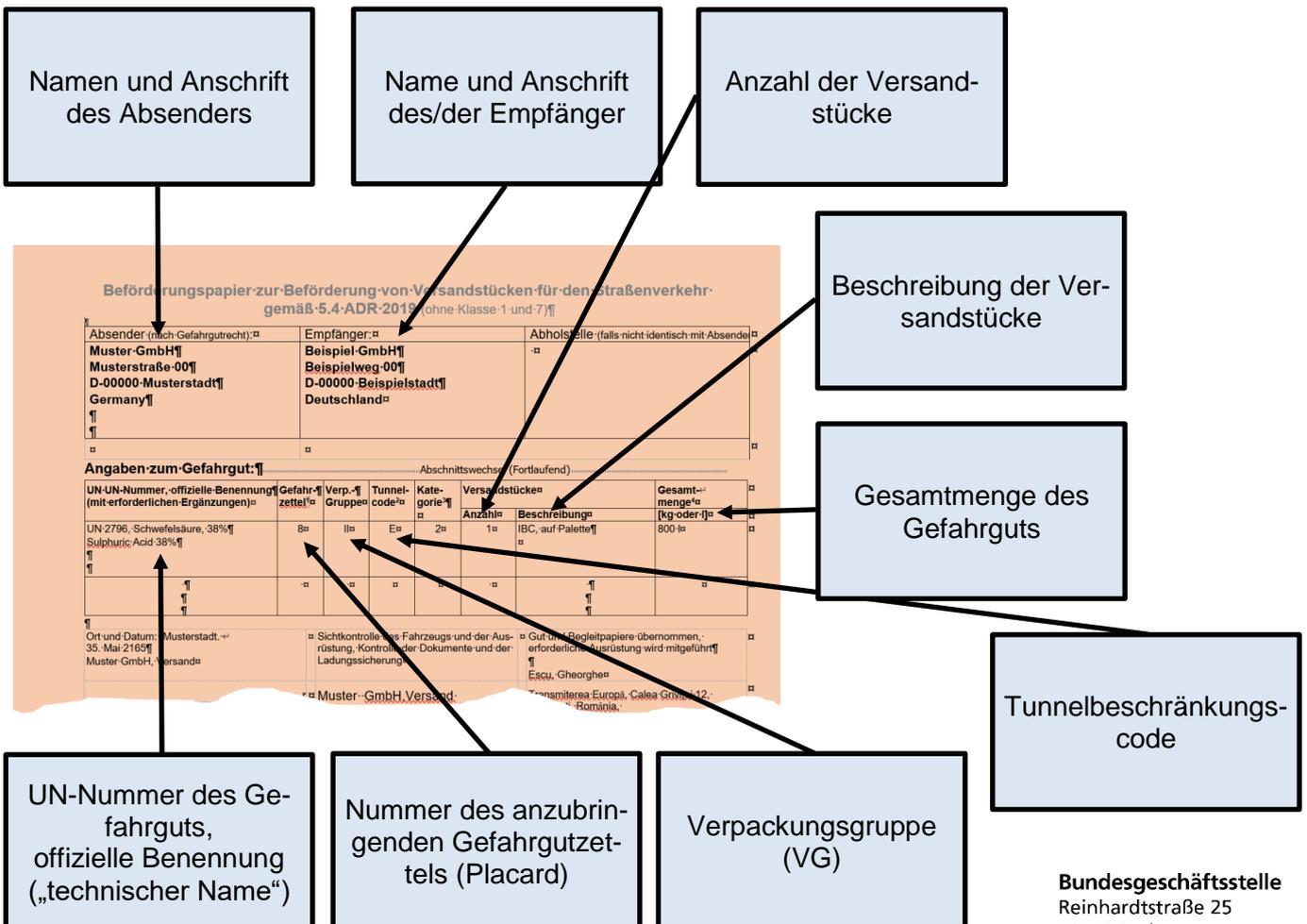


Abbildung 1: Notwendige Angaben im Beförderungspapier nach ADR 5.4.1.1

Gegebenenfalls finden sich auf dem Beförderungspapier noch weitere Informationen wie beispielsweise einzuhaltende Sondervorschriften und ähnliches.

Mit Hilfe dieser Angaben können im Fall einer Havarie oder Stofffreisetzung die Transportdaten erhalten werden, die notwendig sind, um weitere Informationen beispielsweise zu der genauen Bezeichnung des Gefahrgutes und dessen Gefährlichkeit oder der transportierten Menge zu erhalten.

Nur wenn die offizielle Benennung („technischer Name“) des Gefahrgutes bekannt ist, können ergänzende Recherchen in Nachschlagewerken oder Datenbanken durchgeführt werden um weitere wichtige Informationen über einzuleitende Schutz- und Einsatzmaßnahmen zu erhalten. Bei einem Unfall mit Gefahrgut ist daher; neben der Menschenrettung, die wichtigste Aufgabe des Erkundungstrupps das Auffinden dieser Beförderungspapiere.

Alle nachfolgenden Einsatzmaßnahmen sind von der schnellen und zuverlässigen Sicherstellung dieser Informationen abhängig.

Bisher wurde das Beförderungsdokument beim Transport in Papierform mitgeführt. Seit 2016 ist es möglich, das Beförderungspapier auch in elektronischer Form mitzuführen.

Fahrzeuge, die ausschließlich ein elektronisches Beförderungsdokument mitführen, sind zusätzlich am Heck und an der Fahrzeugfront mit einer Magnettafel gekennzeichnet.



Abbildung 2: Derzeitige Kennzeichnung Fahrzeug mit elektronischem Beförderungspapier

Für die Übergangsphase bis 31. Januar 2022 erfolgt das Auslesen der Transportdaten mittels eines im Gefahrgutfahrzeug mitgeführten Datenendgeräts ähnlich den mobilen Datenterminals der Paketdienste. Als Datenendgerät sind aber auch Tablets, Smartphones oder fest im Fahrzeug eingebaute Geräte möglich. Bei einem Defekt oder Beschädigung des Gerätes ist auf der Magnettafel eine Notfallnummer angegeben, die während des Transports erreichbar ist und Transportdaten übermitteln kann.

Zukünftige Entwicklung elektronisches Beförderungspapier

Nach Abschluss der Übergangsphase müssen auf den Fahrzeugen keine Datenendgeräte mehr mitgeführt werden. Die Übermittlung des elektronischen GG-Transportdokuments ((**e**lectronic **D**angerous **G**oods **T**ransport **I**nformation; **e-DGTI**) erfolgt dann über einen Zugriffsserver (TP1; Trusted Party 1), der Zugang zu dem Content Manager hat, in dem die Transportdaten und weitere Informationen gespeichert sind. Betreiber des Zugangsservers TP1 in Deutschland ist die Firma GBK in Ingelheim. Übermittelt werden nur die Transportdaten, die bisher auch im schriftlichen Beförderungspapier enthalten sind.

Transporteinheiten mit elektronischem Beförderungsdokument (e-DGTI) werden zukünftig mit dem Piktogramm „e“ gekennzeichnet.



Abbildung 3: Zukünftige Kennzeichnung für Transporte mit e-DGTI

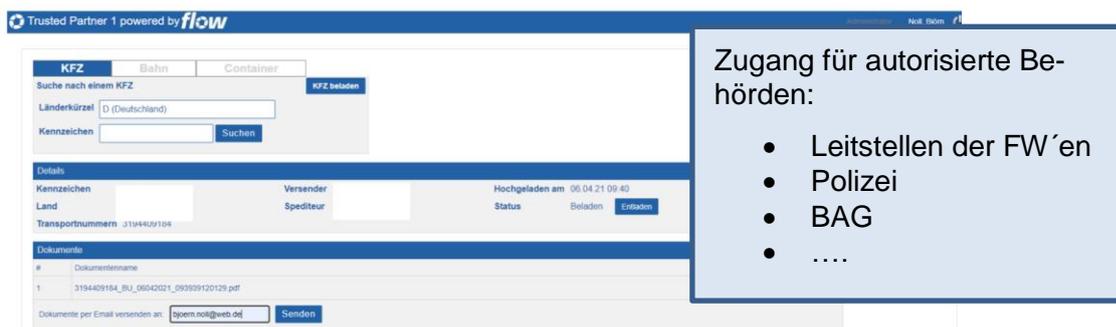
Im Ereignisfall können sich autorisierte Behörden zum Beispiel registrierte Leitstellen der Feuerwehren über den TP1-Zugangspunkt das Transportdokument zumailen lassen. Voraussetzung dabei ist, dass die anfragende Leitstelle registriert und somit autorisiert ist. Derzeit findet die Registrierung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Grundsatzreferat G16 *Beförderung gefährlicher Güter* statt. Zukünftig soll ein elektronisches Zertifikat ausgestellt werden.

Im Ereignisfall kann die Anfrage über den die Benutzeroberfläche des Emergency Responders erfolgen.

Suchkriterien für das Auffinden der verunfallten Transporteinheit sind

- Fahrzeugkennzeichen
- UIC-Wagennummer (Bahn)
- Containerkennzeichen.

Als Ergebnis der Suchanfrage kann die Transporteinheit, sowohl im nationalen, als auch im grenzüberschreitenden Verkehr identifiziert werden. Der TP1 Zugriffsserver nimmt dann Kontakt mit dem zuständigen TP2 Speicher-Server auf, in dem die Transportdaten gespeichert sind und übermittelt die zugehörigen Transportdokumente als pdf-Datei (bis Ende 2021). Ab 2022 wird der Datensatz mit den Transportdaten direkt übermittelt.



The screenshot shows a web interface for searching transport documents. It includes a search bar with tabs for 'KFZ', 'Bahn', and 'Container'. Below the search bar, there are fields for 'Länderkürzel' (set to 'D (Deutschland)') and 'Kennzeichen'. A 'Suchen' button is present. Below the search bar, there is a 'Details' section with fields for 'Kennzeichen', 'Land', 'Transportnummern', 'Versender', and 'Spediteur'. A 'Hochgeladen am' field shows '06.04.21 09:40'. There are buttons for 'Status', 'Beladen', and 'Entladen'. Below the details, there is a 'Dokumente' section with a table showing document details. A 'Senden' button is also visible.

Zugang für autorisierte Behörden:

- Leitstellen der FW'en
- Polizei
- BAG
-

Abbildung 4: Beispiel Benutzeroberfläche Emergency Responder

Die letzte Meile

Als letzte Meile wird bei Transport- oder Übermittlungsketten der letzte Abschnitt der Weitergabe bezeichnet. In diesem Fall ist es die Übermittlung der Daten des Transportdokuments von der anfragenden Feuerwehrleitstelle bis zum Unfallort. Da inzwischen viele Einsatzleitfahrzeuge (KdoW, ELW) mit einem Fax- oder Internetanschluss ausgerüstet sind, kann eine zeitnahe Übermittlung der erhaltenden Transportdaten von der FW-Leitstelle zum Ereignisort durch

- Fax
- E-Mail
- Monitordarstellung
- Smartphone

erfolgen. Von einer Sprachübertragung der Transportdaten zum Beispiel mittels BOS-Funk wird aus Gründen der fehlerfreien Informationsweitergabe („Stille Post“-Phänomen) abgeraten.

Voraussetzung bei der Weiterleitung des Transportdokuments von der Leitstelle zum Einsatzort ist es aber, dass am Ereignisort eine stabile Mobilfunkverbindung mit einer ausreichenden Datenübertragungsrate vorhanden ist. Dies ist, wie vielen aus eigener Erfahrung bekannt, außerhalb von Ballungszentren oder in schwierigem topographischem Gelände in vielen Fällen nicht möglich. Als letzte Rückfallebene, wenn Transportdaten nicht per Mobilfunk übermittelt werden können, verbleibt dann nur noch die Beförderung zum Beispiel eines Papierausdrucks von der Leitstelle zum Ereignisort mittels Melder.

Fazit

Die papierlose Übermittlung der Transportdokumente im Ereignisfall an die Einsatzkräfte an den Unfallort ist prinzipiell zu begrüßen und birgt Chancen für eine schnelle Übermittlung der benötigten Informationen an die Einsatzleitung. Zukünftige Probleme können jedoch dadurch entstehen, dass bei den ersteintreffenden Einsatzkräften die notwendige technische Ausrüstung für den mobilen Datenempfang nicht vorhanden ist. Ein weiteres Problem entsteht dadurch, dass, insbesondere außerhalb von Ballungszentren oder in schwierigem topographischem Gelände, die Übertragung von Daten nicht möglich ist. Für die Probleme sind Lösungen zu finden, insbesondere für die Netzabdeckung des Mobilfunks in der Fläche.

Erstellt wurde diese Information durch Klaus Ehrmann. Ehrmann ist Mitglied im Fachausschuss Einsatz, Löschmittel und Umweltschutz Technik der deutschen Feuerwehren, einem gemeinsamen Gremium der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF-Bund) und des Deutschen Feuerwehrverbandes.

Ihr Kontakt: Carsten-Michael Pix / Telefon (030) 288 848 8-28 / E-Mail pix@dfv.org

Haftungsausschluss: Diese Information „Aktuelle Änderungen im Gefahrgutrecht“ wurde nach bestem Wissen und unter größter Sorgfalt durch unsere Experten erstellt und durch die zuständigen Fachbereiche und das DFV-Präsidium geprüft. Eine Haftung der Autoren oder des Deutschen Feuerwehrverbandes ist jedoch grundsätzlich ausgeschlossen.