



© Industrieblick/fotolia

MITARBEITERANWEISUNG

Verladung von Gefahrgütern

Stückgut & Tank

Die 10 wichtigsten Punkte

1. Als „Verlader“ gelten sowohl das **Unternehmen**, das Gefahrgut in ein Fahrzeug verlädt, als auch der **Ladungsbesitzer**, der es zum Verladen an das Unternehmen übergibt.
2. **Fahrzeug** und **Fahrzeugführer** müssen vor Beladung auf ihre **Eignung** für den vorgesehenen Transport hin überprüft werden.
3. **Zusammenladeverbote** müssen zwingend beachtet werden.
4. Während des Verladens gilt ein **generelles Rauchverbot**, auch für E-Zigaretten und ähnliche Geräte!
5. Die Ladung muss gemäß der einschlägigen Ladungssicherungsvorschriften **gesichert** werden.
6. Bei anstehendem **Bahntransport** der Ladeinheit dürfen keine temperaturkontrollierten Güter verladen werden.
7. Im **Fähr- und Seeverkehr** gelten eine Reihe Zusatz- und Sondervorschriften.
8. Beachten Sie beim Verladen, dass für **kleinere Mengen Gefahrgut** mitunter rechtliche Erleichterungen gelten.
9. **Tankcodes** beschreiben nur Mindestanforderungen – es dürfen auch höherwertige Tanks befüllt werden.
10. Vor der Verladung ist die Ladung auf **Unversehrtheit** und bezüglich der Identität und Kennzeichnung zu prüfen.



© T. Michel/fotolia



© Matthias K./panthermedia



© Ivonne Wierink/fotolia

Bestell-Nr. 13901

1. Grundsätzliches

Bei der Verladung von Gefahrgut obliegen dem Verlader diverse Pflichten.

Verlader ist gemäß § 2 (3) GGVSEB

- » das Unternehmen, welches Versandstücke, Kleincontainer, ortsfeste Tanks, Container oder MEGC verlädt, aber auch immer
- » derjenige, der als unmittelbarer Besitzer des gefährlichen Gutes dieses an den Beförderer übergibt oder selbst befördert.

Einige Pflichten sind sowohl dem Verlader als auch dem Fahrzeugführer zugeordnet (siehe auch § 29 GGVSEB).

Bei der Verladung spielen selbstverständlich weitere Vorschriften aus dem Arbeitsschutz, wie Regeln der Berufsgenossenschaften, und vor allem die Vorgaben der Gefahrstoffverordnung (wie Betriebsanweisungen) eine Rolle. Auf diese wird hier nicht näher eingegangen, da bereits die Transportvorschriften sehr komplex sind und möglichst abschließend behandelt werden sollen. Basis dieser Anweisung sind folgende Rechtstexte:

- » ADR in der ab 1. Januar 2017 gültigen Ausgabe,
- » GGVSEB in der Fassung vom 02.06.2016
- » GGVSee in der Fassung vom 09.02.2016 und
- » IMDG-Code 38. Amendment.

2. Pflichten des Verladers beim Stückguttransport (Straße)

2.1 Vor der Beladung

Trifft ein Fahrzeug zur Beladung ein, so sind der Fahrzeugführer auf seine Eignung sowie die Beförderungseinheit auf ihre Eignung, Zulässigkeit, den ordnungsgemäßen Zustand und die Vollständigkeit der Ausrüstung zu prüfen.

» Überprüfung des Fahrzeugführers

- Prüfung des Führerscheins
- Ist der Fahrer entsprechend der zu befördernden Klassen und der Beförderungsart (Tanks oder andere Beförderungsarten wie Stückgut oder lose Schüttung) geschult (Gefahrgutführerschein)?
- Abgleich der Identität des Fahrers mit Hilfe eines Lichtbildausweises

» Sonstige Fahrzeugbesatzung

Gemäß 8.3.1 ADR dürfen bei einem mit orangen Warntafeln zu kennzeichnenden Gefahrguttransport keine Fahrgäste befördert werden. (Dies gilt natürlich auch für die Kinder oder Ehepartner der Fahrer.) Eine Ausnahme stellen Beifahrer oder Hilfskräfte dar, welche beim Umschlag behilflich sind. Hierbei

ist jedoch zu beachten, dass auch für diese Personen eine persönliche Schutzausrüstung mitgeführt werden muss und dass eine Kontrolle des Lichtbildausweises erfolgt. Letztere resultiert aus den generellen Security-Anforderungen. Eine Befreiung besteht lediglich bei Beförderungen unterhalb der Mengengrenzen aus 1.1.3.6.3. ADR (siehe auch 4.1 dieser Anweisung).

» Prüfung der Beförderungseinheit

- Sind die **Prüffristen** der Fahrzeuge (Hauptuntersuchung/TÜV) eingehalten?
- Ist das Fahrzeug augenscheinlich in einem **einwandfreien Zustand**? (Keine auffälligen Mängel wie z. B. Schäden an den Reifen bzw. abgefahrene Profile, Schäden in der Ladefläche (z. B. Löcher), beschädigte Zurrpunkte, gebrochene Scharniere an Türen und Bordwänden, Risse und Brüche an sichtbaren Bauteilen?)
- Ist die **Ladefläche** trocken und frei von Verunreinigungen? Grobe Teile wie Nägel oder Späne können im Laufe des Transports die Gefahrgutverpackungen im Bodenbereich beschädigen.
- Bei Verladung in Wechselbrücken ist ferner gemäß 7.1.3 ADR auf eine **UIC-Plakette** zu achten, die eine bestimmte Stabilität der Einheiten bezeugt.



© Kombiverkehr KG

- Bei der Verladung in **Großcontainer** ist alternativ die **UIC-** oder **CSC-Tafel** zu prüfen.

Achtung! Gemäß CSC ist (spätestens alle 5 Jahre) eine Prüfung erforderlich! Der nächste Prüftermin wird durch eine Prüfplakette oder Vermerk auf dem Schild dokumentiert.

- Bei Großcontainern ist ferner zu prüfen, ob **Beulen** oder Ausbuchtungen von mehr als 19 mm vorhanden sind, **Dichtungen** funktionstüchtig sind, **Durchrostung** vorliegt oder **Löcher** vorhanden sind.

Dieser Check ist Bestandteil der Kontrollpflichten des Verladers; bei negativ ausfallender Prüfung ist die Beladung unzulässig!

» Bereits angeladene Güter

Eine weitere Kontrolle betrifft die bereits geladenen Güter. Hier ist speziell auf die Einhaltung von ggf. vorhandenen Trennvorschriften (siehe hierzu auch 2.2 und 3.4 dieser Anweisung) und auf die vorhandene Sicherung dieser Ware zu achten. Da Fremdware in der Regel nicht entsprechend nachgesichert werden kann, muss diese bereits bei Ankunft korrekt im Fahrzeug verladen sein.

deren Verschlüsse nicht sichtbar sind (z.B. Innenverpackungen in Kisten), oder genutzten Entgaskappen Ausrichtungspfeile auf zwei gegenüberliegenden Seiten aufzubringen.

Generell sind bei Versandeinheiten ab 450 Liter (z.B. IBC) alle Kennzeichnungselemente auf zwei gegenüberliegenden Seiten aufzubringen.

Werden mehrere Transportverpackungen in eine Umverpackung (z.B. Kisten, aber auch gewickelte oder gebänderte Paletten) gestellt, so ist darauf zu achten, dass

- diese Güter nicht gefährlich miteinander reagieren und
- alle Kennzeichnungselemente wenigstens einmal von außen sichtbar bleiben. Ist dies nicht möglich (z.B. durch Verwendung einer Kiste oder einer dunklen Folie), so muss die Umverpackung mindestens einmal mit jedem unterschiedlichen Gefahrzettel, jeder Markierung, Kennzeichnung (für begrenzte Menge oder freigestellte Menge) und UN-Nummer gekennzeichnet werden. (Im Seeverbund zusätzlich mit allen richtigen Versandbezeichnungen.) Zusätzlich ist das Wort „Umverpackung“ in einer Mindestschriftgröße von 12 mm in der Sprache des Abgangslandes aufzubringen. Wenn dies nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist zusätzlich in einer dieser Sprachen.

Unversehrtheit der Versandstücke

Des Weiteren sind die Versandstücke auf

- » Vollständigkeit,
- » Dichtigkeit,
- » Beschädigungen,
- » Verschmutzung mit den Füllgütern zu prüfen.



Beschädigte oder mit Gefahrgut verschmutzte Versandstücke dürfen nicht übergeben werden.

Kunststoffverpackungen dürfen maximal 5 Jahre nach Herstellung für den Transport von Gefahrgütern genutzt werden. Für einige Stoffe wie z.B. Salpetersäure sind deutlich kürzere Verwendungszeiten vorgeschrieben.

Zur Frage, ob eine Verpackung noch transportfähig ist, bietet die BAM (Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung) im Internet Beispiele mit Abbildungen an.

Die Vorschriften zur Kennzeichnung, Unversehrtheit, Verschluss, Dichtigkeit und Sauberkeit gelten auch für leere ungereinigte Verpackungen! Weitere Erleichterung bietet lediglich ein Versand unter UN 3509.

Ladungssicherung

Bei der Verladung von Gefahrgut sind sowohl der **Verlader** als auch der **Fahrzeugführer gemeinschaftlich** für die Ladungssicherung verantwortlich.

Die notwendigen Maßnahmen sind u.a. von der Art der Verpackung, der Bildung der Ladeeinheiten (Paletten), den verwendeten Materialien sowie der Art und Beschaffenheit des Beförderungsmittels abhängig.

Gemäß ADR wird eine Ladungssicherung als ausreichend betrachtet, wenn sie gemäß der Norm EN 12195-1:2010 ausgeführt wurde. Es sollte eine Anweisung zur Ladungssicherung vorhanden sein, die sich auf die verwendeten Umschließungen und Fahrzeuge bezieht.

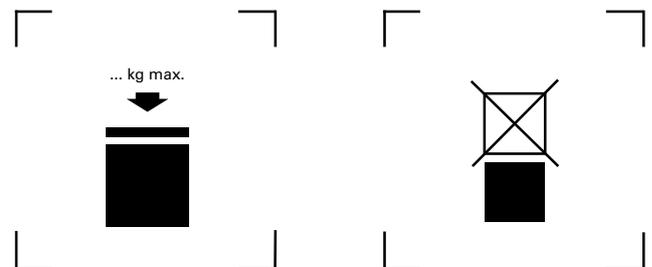
Bei der Sicherung ist besonders auf die **Belastung der Bordwände** und **Sperrbalken** zu achten, welche die auftretenden Kräfte aufnehmen und auf den Rahmen ableiten müssen. Ferner ist die benötigte Ladungssicherung auch abhängig von der **Stabilität der Ladeeinheit**. Besonders bei Sammelladungen empfiehlt es sich eine **Dokumentation** der selbst durchgeführten Sicherung in Form eines Fotos, um notfalls einen Nachweis führen zu können.

Ob sich die Ladung bei einer Bremsung in Bewegung setzt, ist völlig unabhängig von ihrem Gewicht. Dies wird ausschließlich von Reibung und Beschleunigung bestimmt.

Eine Ladungssicherung ist immer spezifisch auf das Fahrzeug und der darin zu verladenen Ware auszurichten. **Ladungssicherungskurse** mit Praxisteil sind der beste Weg, um einen Zugang zu diesem Thema zu finden. Weiterhin finden sich Praxishinweise im CTU-Code.

Weitere Verladekriterien

Eine Stapelung von Gefahrgütern ist nur erlaubt, wenn die Versandeinheiten (Verpackungen, IBC, Großverpackungen) hierfür ausdrücklich geeignet sind. Hierzu ist für starre IBC eine verbindliche Kennzeichnung eingeführt worden, die anzeigt, inwiefern die eingesetzten Gebinde zur Stapelung geeignet sind.



Weiterhin ist natürlich auch bei der Verladung von Gefahrgut das **zulässige Gesamtgewicht** des Fahrzeuges und das **maximale Achsgewicht** zu beachten sowie eine möglichst **gleichmäßige Lastverteilung** anzustreben.