

Information vom 4. Februar 2025

## 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 Stoffnummer (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:

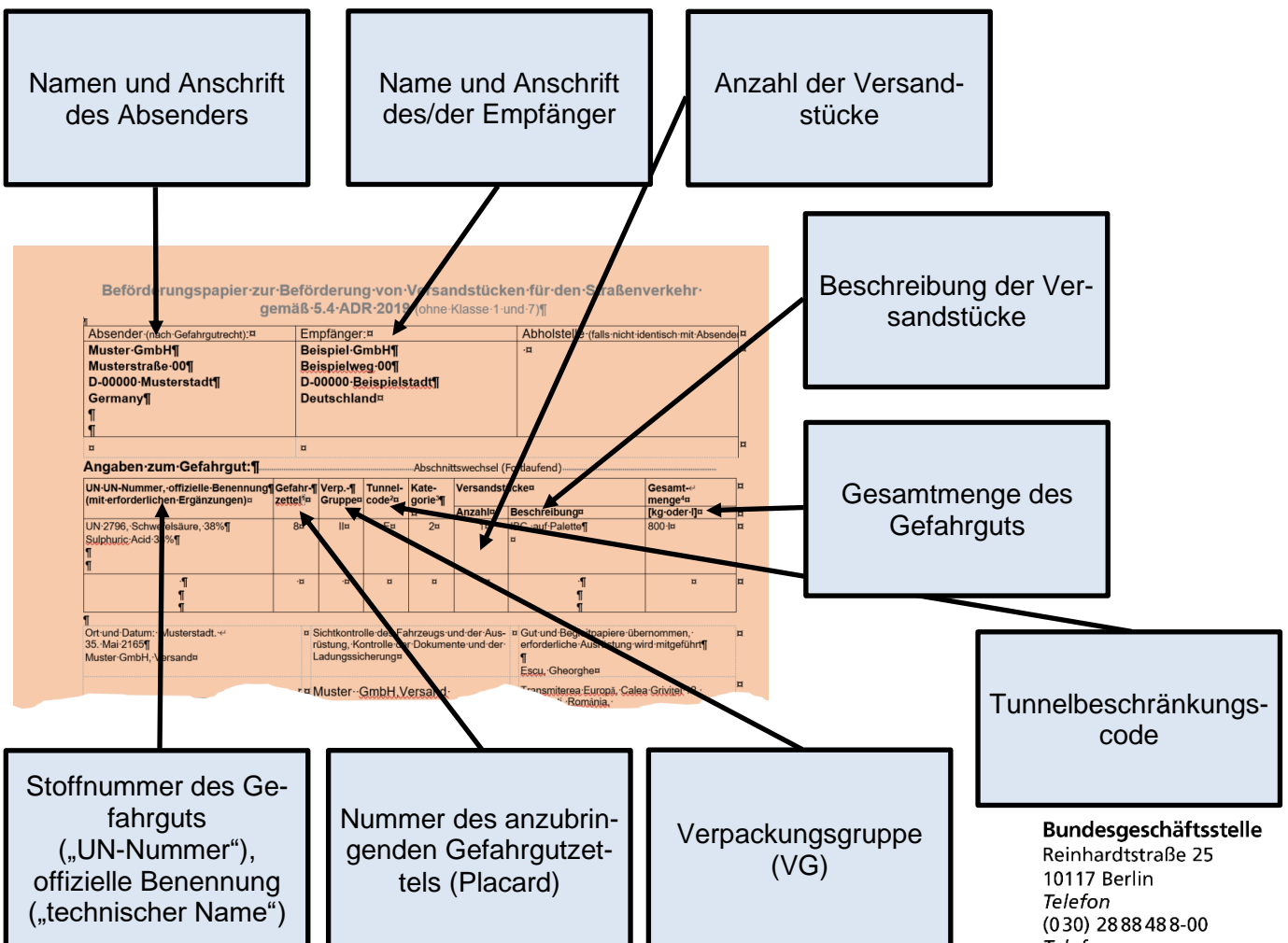


Abbildung 1: Notwendige Angaben im Beförderungspapier nach ADR 5.4.1.1

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.



Abb. 2: Kennzeichnung Fahrzeug mit elektronischem Beförderungspapier (Piktogramm „e“)

Fahrzeuge, die ausschließlich ein elektronisches Beförderungsdokument mitführen, sind zusätzlich am Heck und an der Fahrzeugfront mit einer Magnettafel gekennzeichnet und gegebenenfalls an den Zugangsmöglichkeiten der Fahrerkabine zu kennzeichnen.

## Elektronisches Beförderungspapier

Nach Abschluss der Übergangsphase müssen auf den Fahrzeugen keine Datenergeräte mehr mitgeführt werden. Die Übermittlung des elektronischen Gefahrgut-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 werden. 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.

Im Ereignisfall haben autorisierte Behörden zum Beispiel registrierte Leitstellen der Feuerwehren über den TP1-Zugangspunkt Zugriff auf diese Transportdaten. Voraussetzung dabei ist, dass die anfragende und berechtigte Stelle registriert und mittels Sicherheitszertifikat identifiziert ist.

Die Aufnahme in das Verzeichnis der abfrageberechtigten Behörden/Stellen erfolgt durch das Grundsatzreferat G16 - Beförderung gefährlicher Güter - des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).

Auf der Homepage des Ministeriums kann das „Formular zur Aufnahme in das Behördenverzeichnis gem. des Leitfadens zur Anwendung des Unterabschnittes 5.4.0.2 ADR/ADN/RID zur Registrierung bei einer TP1“ heruntergeladen werden, mittels dem die Registrierung erfolgen kann. Ergänzende Informationen finden sich in der „Information Elektronisches Gefahrgutbeförderungsdokument – Information zur Aufnahme in das Verzeichnis der abfrageberechtigten Behörden/Stellen“.

Eine Liste der Download-Adressen befindet sich am Ende dieses Dokuments

Nach erfolgter Registrierung beim BMDV wird die anfragende Stelle in einer Liste von Zertifikaten eingetragen, deren Besitzer Zugriffsrechte auf die Gefahrguttrans-



porte im TP1 erhalten sollen. Die Zertifikate müssen für die Verwendung „Clientauthentifizierung geeignet sein. Die derzeit einzige TP1-Stelle in Deutschland wird von der Firma GBK betrieben. Die Freischaltung des Zugangs zum TP1-Portal ist für Behörden kostenlos. Einen Support bei der Anmeldung zum TP1 Zugangsserver wird ebenfalls, allerdings kostenpflichtig, angeboten.

Nach erfolgter Anmeldung beim TP1-Zugangportal kann dann im Ereignisfall eine Abfrage der Transportdaten erfolgen.

Suchkriterien für das Auffinden der verunfallten Transporteinheit sind

- Fahrzeugkennzeichen
- UIC-Wagennummer (Bahn)
- Containernummer

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.

Beispiel Benutzeroberfläche Emergency Responder

Trusted Partner 1 powered by **flow** Administration Not\_Bpm

**KFZ** | **Bahn** | **Container**

Suche nach einem KFZ KFZ betreten

Länderkürzel

Kennzeichen  Suchen

---

**Details**

Kennzeichen	Versender	Hochgeladen am	05.04.21 09:40
Land	Spediteur	Status	Beladen <span>Entladen</span>
Transportnummern	J3194R29104		

---

**Dokumente**

#	Dokumentenname
1	3194409184_BU_06042021_093209120129.pdf

Dokumente per Email versenden an:  Senden

Zugang für autorisierte Behörden:

- Feuerwehren
- Polizei
- BALM
- ....

Abbildung 3: 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 (Variante 2).

Dies setzt voraus, dass für die Weiterleitung des Transportdokuments zum Einsatzort eine stabile Mobilfunkverbindung mit einer ausreichenden Datenübertragungsrate vorhanden ist.

Wie vielen Einsatzkräften aus eigener Erfahrung bekannt ist, ist dies außerhalb von Ballungszentren oder in schwierigem topographischem Gelände nicht immer gewährleistet. Als letzte Rückfallebene, wenn Transportdaten nicht per Mobilfunk übermittelt werden können, verbleibt dann nur noch die Beförderung zum Beispiel eines Papiaerausdrucks von der Leitstelle zum Ereignisort mittels Melder.

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

Die Zugriffsberechtigung auf den TP1-Server ist inzwischen nicht nur auf die FW-Leitstellen beschränkt. Damit ist es auch möglich mit anderen Varianten der Zu-

griffberichtigung auf den TP1-Server zuzugreifen zum Beispiel über einen am Einsatzort vorhandenen ELW der Einsatzleitung oder der Messleitkomponente. Voraussetzung dabei ist, dass in diesen Fahrzeugen eine die für den Zugriff erforderliche technische Ausrüstung vorhanden ist und die anfragende Stelle als eine registrierte und zugriffsberichtigte Stelle mit Sicherheitszertifikat identifiziert werden kann (Variante 1).

Als weitere Einschränkung bei der Vorortabfrage ist aber auch zu berücksichtigen, dass nicht an allen Einsatzstellen, beispielsweise aufgrund topographischer Gegebenheiten, eine stabile Mobilfunkverbindungen zum Datenaustausch aufgebaut werden kann. Die Datenabfrage muss dann wieder über die registrierte stationäre Stelle (Variante2) erfolgen.

## Zukünftige Entwicklung

Das System des elektronischen Beförderungspapieres muss zukünftig in eine neue Systemarchitektur der EU überführt werden, in der zukünftig alle Frachtinformationen, nicht nur für gefährliche Güter, in elektronischer Form vorliegen sollen.

Mit der europäischen Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen EU 2020/1056 (e-FTI Verordnung) werden alle europäischen Behörden zukünftig verpflichtet elektronische Beförderungsdokumente zu akzeptieren. Diese Verordnung wurde am 20. August 2020 veröffentlicht und trat ab dem 21. August 2024 vollständig in Kraft. Durch Verzögerungen bei der Umsetzung ist die eigentlich für August 2025 verpflichtende Akzeptanz elektronischer Frachtinformationen bereits auf April 2026 verschoben worden. Weitere Verzögerungen sind noch nicht abschätzbar.

Bei der Übermittlung des elektronischen Beförderungspapiers werden nach derzeitigem Stand lediglich die Transportdaten transferiert, die bisher auch im Beförderungsdokument in Papierform enthalten waren. In vielen Fällen wäre es für die Einsatzleitung vor Ort aber hilfreich, wenn gleichzeitig mit der Übermittlung der

eigentlichen Transportdaten weitere, über die eigentlichen Transportdaten hinausgehende Informationen übermittelt werden könnten zum Beispiel der Feuerwehr Gefahrendiamant (NFPA Hazard Diamond) oder der Emergency Action Code (HazChem Code) des verunfallten Gefahrgutes. Derartige Informationen können die Einsatzleitung bei der Auswahl der persönlichen Schutzausrüstung oder über sofort einzuleitende Einsatzmaßnahmen direkt unterstützen und wären damit bei der zügigen und zielgerichteten Bewältigung des Einsatzes sachdienlich. Ob diese Informationserweiterung bei der Übermittlung des elektronischen Beförderungspapiers zukünftig möglich ist, bleibt abzuwarten.

## Fazit

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. Weitere Übermittlungsprobleme können dadurch entstehen, dass insbesondere außerhalb von Ballungszentren oder in schwierigem topographischem Gelände für die Datenübermittlung keine ausreichende Netzabdeckung vorhanden ist.

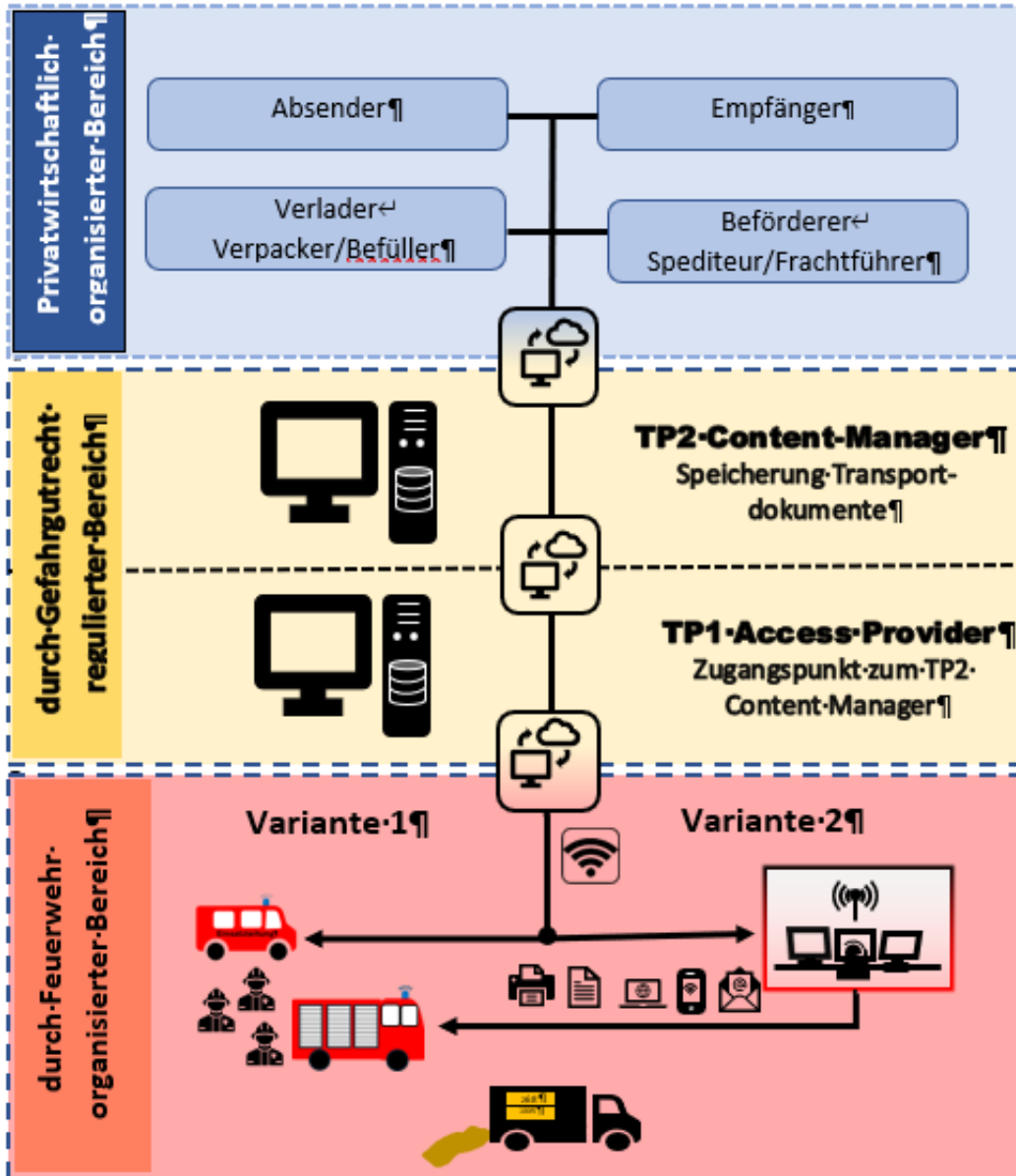


Abbildung 4: Varianten der Weiterleitung des elektronischen Beförderungsdokuments (e-DGTI)



## Download-Adressen

### **Bundes Ministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)**

- Anmeldeformular zur Registrierung:

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/Gefahrengut/formular-aufnahme-behoerdenverzeichnis.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/Gefahrengut/formular-aufnahme-behoerdenverzeichnis.pdf?__blob=publicationFile)

### **GBK Trusted Partner**

- Trusted Partner 1 (TP1)

<https://gbk-trustedpartner.de/unsere-loesung>

- Fragen und Antworten

<https://gbk-trustedpartner.de/qa>

Erstellt wurde diese Information durch Klaus Ehrmann. Ehrmann ist Mitglied im Fachausschuss Einsatz und Taktik 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](mailto: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.