



Deutsche Post AG

Bei langen Distanzen setzt die Expressbranche auf das Flugzeug als schnellsten Verkehrsträger.

KEP-DIENSTE

Wenn es schnell gehen soll

Michael Miska, Selm-Cappenberg

Sowohl bei der Entwicklung neuer Produkte als auch bei der Akquisition neuer Kunden und Märkte sind Unternehmen auf den Versand von Klein- und Kleinstmengen ihrer Produkte, zum Beispiel in Form von Proben oder Mustern, angewiesen. Häufig schlägt dann die Stunde der Kurier-, Express-, Paket- (KEP) Dienste. Kommt Gefahrgut ins Spiel, kann es kompliziert werden.

Der Versand dieser Kleinmengen ist oft zeitkritisch. Kostengünstig muss es außerdem sein, denn mit dem versendeten Produkt wird kein oder nur wenig Umsatz gemacht, sprich: Für die Transportkosten findet sich kein belastbarer Kostenträger. Wenn das Versandgut dann noch als gefährliches Gut zu klassifizieren ist, sind auch für Kleinmengen detaillierte Sicherheits-

und Transportvorschriften zu beachten. Das gilt insbesondere dann, wenn solche Kleinsendungen per Express oder per Luftfracht im internationalen Verkehr bewegt werden.

KSK: Klein, schnell, komplex

Weil Schnelligkeit Trumpf ist, werden kleine Muster- oder Probensendungen in aller Regel per Luftfracht oder über

die weltweit tätigen Expressdienste versendet. Wenn das zu erträglichen Transportkosten vonstatten gehen soll, kann das nur als Massengeschäft funktionieren. Folglich sind die Dienstleister bemüht, Ausgangssendungen gleich tonnenweise zu bündeln und im Idealfall sogar eigenes Fluggerät damit zu befrachten.

Ohne Werbung betreiben zu wollen, sollen einige der Global Player im Expressgeschäft genannt werden: UPS, FedEx, TNT, DHL/Deutsche Post und Co. Die Expressdienste sind für ihre weltumspannend schnellen Dienste berühmt.

Express braucht Luft

Mit „In 80 Tagen um die Welt“ wird heute kein Blumentopf und kein Kunde gewonnen oder gehalten: In spätestens fünf bis sieben Tagen muss eine Musterung auch entlegene Winkel dieser Erde erreicht haben. Das ist nur realisierbar, weil insbesondere die Integrators ihre Logistikprozesse gnadenlos optimiert und auf Geschwindigkeit getrimmt haben – und weil die Expressbranche auf langen Distanzen auf das Flugzeug als den schnellsten Verkehrsträger setzt. Bei solchen Expresstransporten wird manchem Absender nicht bewusst, dass seine Sendung „geflogen“ wird, weil das Paket von einem Straßenfahrzeug abgeholt wird. Jedoch befördern Expressdienste ihre eiligen internationalen Paketsendungen über sogenannte „Hubs“. UPS und Fedex bündeln ihre Paketmengen am Zentralumschlagpunkt Köln/Bonn, TNT nutzt Lüttich, DHL fertigt über Leipzig ab. Zusätzlich werden diese „Integrators“ auch als Beilader bei normalen Luftfrachtgesellschaften tätig. Als Faustregel gilt: Je schneller und raumgreifender ein Transport ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass er auf dem Lufttransport basiert.

Fortsetzung auf Seite 3

Kleinmenge ist keine Kleinigkeit

Auch kleine Mengen können große Probleme bereiten. Das gilt sowohl auf Versender-, als auch auf Befördererseite. Das Gefährdungspotential auf der Seite des Beförderers ist für jedermann ersichtlich und nachvollziehbar: Abhängig vom benutzten Verkehrsträger (z.B. Straßen-, Eisenbahn-, See- oder Luftverkehr) gelten dabei unterschiedliche Sicherheitsbedürfnisse. Ein eventueller Zwischenfall mit gefährlichen Gütern (Leckage, Entzündung etc.) ist an Bord eines Passagierflugzeuges als ungleich ernster zu bewerten als auf der Ladefläche eines Lastkraftwagens. Beispielsweise sind durch Austreten kleiner Quecksilbermengen (Gefahrgut der UN 2809) schon ganze Flugzeuge (auch große Boeing 747 „Jumbo“) so stark beschädigt worden, dass sie später außer Dienst gestellt bzw. verschrottet werden mussten (Stichwort: Quecksilber-Korrosion). Und kleine Lithiumbatterien stehen derzeit in begründetem Verdacht, große Fluggeräte in ernste Schwierigkeiten gebracht zu haben. Selbst im

Paketdienstverkehr auf der Straße sind in jüngster Zeit Großeinsätze durch Feuerwehren, Rettungsdienste und Polizei zu verzeichnen gewesen, etwa wenn gefährliche Substanzen aus beschädigten Paketen austraten und Beschäftigte in Umschlaglagern über spürbare Beeinträchtigungen (Schwindel, Kopfschmerz etc.) klagten. Weil auch kleine Stoffmengen gefährlicher Güter ein Transportrisiko bleiben, können die Vorschriftengeber solche Risiken nicht einfach unter den Tisch fallen lassen. Unbesehen der prinzipiell gefährlichen Eigenschaften können kleine oder sehr kleine Gefahrgutmengen jedoch für die Beförderung von den Vorschriften „freigestellt“ werden. Geschieht das nicht im Rahmen von Sondervorschriften (die z.B. manche Lithiumbatterien unter bestimmten Prämissen von den Vorschriften ausnimmt) spricht man von sogenannten „freigestellten Mengen“ oder „begrenzten Mengen“. Besondere Gefahrenklassen, wie z.B. die Unterklasse 6.2 für infektiöse Substanzen, kennen spezielle Freistellungsregeln, wie etwa diejenigen für sogenannte

Patientenproben (exempted human (or animal) specimen).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass insbesondere die Anforderungen an die Verpackung, Markierung und Kennzeichnung eines gefährlichen Gutes im Luftverkehr grundsätzlich strenger als im sogenannten „Surface-Transport“ (Straße, Schiene etc.) ist. Auch wenn die Harmonisierungsarbeit der letzten Jahre dazu geführt hat, dass die freigestellten Mengen (excepted quantities) des Luftverkehrs Eingang in Landtransportvorschriften gefunden haben, hat sich daran nichts Prinzipielles geändert.

Ausnahmen, Freistellungen, Begrenzungen

Zunächst gilt es für den Versender zu verstehen, was damit überhaupt gemeint ist. Für den internationalen Probenversand per Express und Luftfracht sind insbesondere die Freistellungen nach ADR und IATA-DGR von Relevanz. Prinzipiell gilt es, zwischen „exempted“ (ausgenommen) und

Fortsetzung auf Seite 4



TNT Express

Bei Expresstransporten wird manchem Absender nicht bewusst, dass seine Sendung „geflogen“ wird, weil das Paket von einem Straßenfahrzeug abgeholt wird.



Deutsche Post AG

Am DHL Air Hub in Leipzig werden pro Nacht etwa 1.500 Tonnen Fracht umgeschlagen.



FedEx

Sortieranlage im FedEx Hub am Köln Bonn Airport

„excepted“ (freigestellt) zu unterscheiden. Doch selbst in den Vorschriften gelingt die Definition nicht durchgängig trennscharf. Ausnahmen vom Gefahrgutrecht sind gelegentlich bei Erfüllung bestimmter Prämissen möglich (z.B. Lithiumbatterien bei Erfüllung definierter Qualitätsanforderungen) oder bestimmte Rezepturen/Konzentrationen gefährlicher Güter. Für manche Güter gelten generelle Ausnahmen. Solche Ausnahmen werden oft in Sondervorschriften formuliert. Gefährliche Güter, die nach bestimmten Anforderungen und Verfahren in sehr kleinen Mengen pro Innen- und Außenverpackung (und unter Verwendung einer zusätzlichen Zwischenverpackung) verpackt werden, können als freigestellte Mengen befördert werden. Auch die sogenannten begrenzten Mengen sind nach bestimmten Anforderungen und Verfahren in zusammengesetzten Verpackungen und in lediglich kleinen Mengen pro Innen- und Außenverpackung verpackte Gefahrgüter. Die erlaubten Maximalmengen pro Versandstück sind allerdings größer als bei den in freigestellten Mengen verpackten Gütern.

Die Regelungen für diese im Lufttransport **freigestellten Mengen** finden sich im Abschnitt 2.6 der IATA-DGR. *Bemerkung: Besonders gefährliche Stoffe oder Gegenstände sind von diesen Freistellungen natürlich ausgenommen. Welche Stoffe als freigestellte Stoffe befördert werden dürfen - und welche nicht - kann man im Abschnitt 2.6 der IATA-DGR detailliert nachlesen.* Die Erleichterungen begünstigen ausschließlich sehr kleine Mengen gefährlicher Güter, wobei abhängig von der Gefährlichkeit der Stoffe i.d.R. maximal 300 bis 1.000 Gramm bzw. Milliliter pro Packstück erlaubt werden. Für die Innenverpackungen gelten noch restriktivere Grenzen von 1 Gramm/Milli-

liter bis maximal 30 Gramm/Milliliter. Für den Versand von Proben sollte das jedoch im Allgemeinen ausreichend sein. Wer größere Mengen zu versenden hat, darf natürlich entsprechend mehr Innenverpackungen oder Packstücke packen. Die Regelungen für freigestellte Mengen haben also trotz ihrer mannigfaltigen Einschränkungen eine große Bedeutung für einen erleichterten Transport von Kleinsendungen.

Die Regelungen für diese im Lufttransport **begrenzten Mengen** finden sich im Abschnitt 2.7 der IATA-DGR. Auch hier gilt: Besonders gefährliche Stoffe oder Gegenstände sind von diesen Freistellungen ausgenommen. Welche Stoffe als begrenzte Menge befördert werden dürfen - und welche nicht - kann man im Abschnitt 2.7 der IATA-DGR detailliert nachlesen. Die Erleichterungen begünstigen ausschließlich relativ kleine Mengen gefährlicher Güter, wobei abhängig von der Gefährlichkeit der zu versendenden Stoffe mehrere Grenzwerte, insbesondere eine Maximalgrenze von 30 kg brutto pro Versandstück einzuhalten ist.

AGB kontra Kleinmengen

Sollen gefährliche Güter im KEP-Dienst versendet werden, ist es für den Versender entscheidend, die zutreffenden Geschäftsbedingungen der Dienstleister zu kennen und zu beachten. Das klingt trivial, ist es aber nicht! Eine Differenzierung in nationalen und internationalen Verkehr ist zunächst noch einfach. Angesichts der Variantenvielfalt der Dienste (manchmal selbst eines Anbieters) ist darüber hinaus jedoch schwierig zu erkennen, welche Vertragsgrundlage im Einzelfall gilt. Zu erfahren, ob er nun im Post-, Paket- oder welchem Dienst auch immer („TDD“, „DDI“, „TDI“, GTI“) unter-

wegs sein wird, kann einen Versender zuweilen FIX und FOXI machen.

Was sollte beachtet werden?

Postverkehr: In Deutschland werden Brief- und Postdienst von der Deutschen Post (DP) AG als Tochter des DHL-Konzerns erbracht. National und international gelten unterschiedliche Regeln (international muss die DP das Weltpostabkommen beachten). Im Briefdienst dürfen prinzipiell überhaupt keine gefährlichen Güter befördert werden, es gibt jedoch einige Freistellungen, z.B. für manche infektiösen Güter (vgl. Patientenproben). Es gelten die „AGB Brief national“ oder „AGB Brief international“.

Im Paketdienst der DP AG werden begrenzte Mengen im Straßenverkehr nach den „Regelungen für die Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen“ (Teil 2, DHL PAKET national, gültig ab 1.1.2011, Mat.-Nr. 671-069-2) befördert. Es sind jedoch nicht alle begrenzten Mengen nach ADR zulässig, sondern es gibt im Rahmen der vorgenannten Regelungen Einschränkungen und besondere Auflagen. Freigestellte Mengen werden in diesem Dienst nicht akzeptiert.

Wer gefährliche Güter als Luftpost versenden will, kommt an den ICAO-TI / IATA-DGR nicht vorbei. Dort sind im Unterabschnitt 2.4 die wenigen Ausnahmen genannt, die eine Beförderung im Luftpostverkehr (nach Vorschrift) erlauben würden. In der Praxis muss jedoch die jeweilige nationale Postverwaltung bzw. Postgesellschaft des Einlieferlandes zusätzlich konsultiert werden. Nach Bestimmungen des Weltpostvertrages ist die Beförderung von Gefahrgut als Luftpostsendung für den international orientierten Versender als aussichtsloses Unterfangen zu betrachten. Vereinfacht kann man auch sagen:

Gefahrgut ist in Luftpost verboten!

Bemerkung: Österreichische Versender werden abweichend die Bedingungen der ÖP (Österreichische Post), eidgenössische Versender die Bedingungen der Schweizerischen Post einhalten müssen. Postgeschäft ist immer nationales Geschäft, insbesondere weil die Postbeförderung in früheren Zeiten behördlich organisiert war (vgl. frühere „Deutsche Bundespost“ (BRD) bzw. „Deutsche Post“ (DDR).

Wird per DHL Expressdienst versendet, stellt sich erneut die Frage: Innerdeutsch (national) oder international? Im innerdeutschen Beförderungsfall akzeptiert DHL Express freigestelltes Gefahrgut nach ADR 1.1.3.4 (in freigestellten Mengen oder in begrenzten Mengen verpackt). Es gelten die „Regelungen für die Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen“ (Teil 3: DHL Express national). Bei internationalen Beförderungsbedürfnissen wird der Versender (für den Luftverkehr) zuvor eine Vereinbarung mit der DHL Express schließen müssen, welche ihm eine Einspeisung von gefährlichen Gütern wie z.B. Lithiumbatterien, biologische Substanzen der Kategorie B, Trockeneis oder in Gefahrgut freigestellten Mengen (nach Regeln für den Luftverkehr!) erlaubt. Auch für den Expressdienst auf der Straße akzeptiert DHL Express gefährliche Güter: Dann nach ADR 1.1.3.4 (siehe oben).

Für die Wettbewerber wie UPS, FedEx, TNT & Co. gelten (zumindest in Deutschland) keine Überschneidungen der Dienste mit Postbeförderungsangeboten. Denn alle Anbieter sind Privatgesellschaften (TNT ist ein Sonderfall, denn TNT betreibt Postgeschäft in BeNeLux). Insofern ist es bei diesen Gesellschaften ein wenig einfacher, die im Einzelfall geltenden Expressbeförderungs-AGB zu identifizieren. Lesen sollte man diese allemal(!), denn nicht selten haben die Expressdienste zunächst einen grundsätzlichen Beförderungsausschluss für gefährliche Güter in ihren AGB festgeschrieben. Solche Beförderungsausschlüsse kann der Versender lediglich durch Sondervereinbarungen mit den Express- bzw. Paketdiensten aufheben. Wer als Versender keine derartige Möglichkeit findet, Gefahrgut-Kleinmengen bei den Paketdiensten einzuspeisen, dem bleibt nur noch die Standard-Luftfracht (Speditionsversand).

Doch auch Fluggesellschaften tun sich bisweilen schwer, kleine Gefahrgutmengen zu erleichterten Bedingungen zu befördern. Eine ganze Anzahl von Airlines geben bereits in den IATA-

DGR bekannt, dass sie Sendungen, die den Regeln der „freigestellten Mengen“ entsprechen, nicht zur Beförderung annehmen. Der Versender ist also gut beraten, den gesamten Transport vorher sorgfältig zu planen und nachzufragen, ob die Sendung auch befördert würde. Insbesondere bei gebrochenen Transporten mit Umladung (und ggf. Wechsel der Luftverkehrsgesellschaft) droht die Kleinsendung sonst irgendwo „hängen“ zu bleiben. Expressdienste, die ausschließlich per Straße befördern, sind ebenfalls am Markt aktiv. Solche Expressdienste operieren meist überregional, aber nicht interkontinental und akzeptieren in aller Regel (ggf. erst nach separater Vereinbarung) in begrenzten Mengen nach ADR verpackte gefährliche Güter. Expressfahrten (bzw. Sonderfahrten-Anbieter) akzeptieren oftmals nicht nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter, sondern auch begrenzte Mengen pro Beförderungseinheit nach ADR. Also alle Gefahrgutmengen, die nicht kennzeichnungspflichtig (mit orangefarbener Warntafel) sind und infolge dessen hinsichtlich einiger Regelungspunkte erleichtert zu befördern sind. Diese Beförderungsangebote können abhängig von den jeweiligen Anbietern national als auch international gelten.

Pflicht und Kür

Für den Versender, der ausschließlich kleine Sendungen (z.B. Proben) als freigestellte Mengen versendet, entfallen einige sonst übliche Erfordernisse und Pflichten: Die Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten ist beispielsweise nicht erforderlich.

Was jedoch auf den ersten Blick vorteilhaft erscheint, birgt auch Nachteile. Die Gefahrgutvorschriften sind bekanntlich umfangreich und relativ kompliziert. Die Unterstützung durch speziell ausgebildete Gefahrgutbeauftragte ist oftmals ratsam, um allzeit vorschriftenkonform handeln zu können. Die „Freistellung“ von den Gefahrgutvorschriften – zum Beispiel gemäß Abschnitt 2.7 der IATA-DGR – bedeutet nämlich nicht, dass die IATA-DGR nun in ihrer Gesamtheit sozusagen „zu vergessen“ sind. Im Gegenteil: Nur wer die IATA-DGR vollumfänglich verstanden hat, wird in der Lage sein, eine Versendung von „Excepted Quantities“ korrekt vorzunehmen. Diese Pflichten schließen z.B. auf Versenderseite die richtige Klassifizierung, Verpackung und Kennzeichnung sowie Dokumentation mit ein. Insofern ist ein Versand von freigestellten Mengen die

„Kür“ der Gefahrgutbeförderung. In der Kür kann aber nur bestehen, wer zuvor die Pflicht mit Routine und Bravour absolviert hat. Deshalb gelten die Schulungsverpflichtungen bei ausschließlichem Versand von freigestellten Mengen unverändert. Mit anderen Worten: Der Versender von freigestellten Mengen benötigt nach ICAO-TI / IATA-DGR ausgebildetes bzw. zertifiziertes Personal. Die Zertifikate deutscher Versender und Verpacker müssen vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannt sein.

Summa summarum

Bei jeder Beförderung gefährlicher Güter gilt es, die in Regelwerken aufgeführten Vorschriften detailliert einzuhalten. Vorschriftenfreie Reservate und rechtsfreie Räume für Kleinmengen gibt es nicht, allenfalls Erleichterungen unter Einhaltung von Prämissen. Dass Probensendungen in aller Regel ebenso klein wie eilig sind, erleichtert die Sache nicht. Denn wenn Geschwindigkeit und Sicherheit Hand in Hand gehen sollen, aber der Transportpreis im Rahmen bleiben muss, kann es kompliziert werden. Transportgefahren dürfen weder dramatisiert, noch verniedlicht werden. Wer einerseits als Versender nicht hyperventilieren darf, wenn er beispielsweise einen Tanklastzug mit einer entzündlichen Flüssigkeit zu befüllen hat, darf auf der anderen Seite die von einer kleinen Paketsendung desselben Gutes ausgehenden Gefahren nicht negieren oder bagatellisieren. Für beide Beförderungsfälle gilt es, die entsprechenden Verkehrsträgerspezifika und Transportvorschriften zu kennen und einzuhalten. Nur so wird sichergestellt, dass eine Gefährdung fremder Rechtsgüter im Normalfall nicht eintreten wird. ■



Michael Miska, Gefahrgutexperte und Inhaber der Alpha Gefahrgut Consulting mit den Dienstleistungen Management, Beratung, Training und Schulung, externer Gefahrgutbeauftragter und Ladungssicherheit/-sicherung.

www.alpha-gefahren-consulting.de