

Gefahrgut weiß-blau

Harmonisierung, Transporte in Tanks und der Blick in andere europäische Staaten standen bei den 16. MÜNCHNER GEFAHRGUT-TAGEN unter anderem auf dem Programm – Eindrücke einer Tagung.

Von Dr. Michael Heß

Fußball hat in München einen hohen Stellenwert: Wirkungsstätte des deutschen Rekordmeisters Bayern München, Austragungsort des Eröffnungsspiels des diesjährigen Turniers mit den 32 besten Nationalmannschaften der Welt und Heimat der Münchner Löwen, deren Verein zum Fußball-Urgestein zählt. Die bayerische Hauptstadt lockt nicht nur Sportfans an die Isar, sie bietet alljährlich auch der Gefahrgutbranche ein Forum zum Erfahrungsaustausch. Ende Mai dieses Jahres kamen knapp 200 Teilnehmer, Referenten, Pressevertreter und Aussteller zu den 16. Münchner Gefahrgut-Tagen mit begleitender Ausstellung – veranstaltet von mic management information center, Landsberg.

Schaufenster in die Zukunft

Den Auftakt der dreitägigen Veranstaltung bildete der Vortrag von Tagungsleiter **Jörg Holzhäuser**, rheinland-pfälzisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, über die Gefahrgutvorschriften für die Verkehrsträger Straße und Schiene ab 2007. Holzhäuser begrüßte Erleichterungen, wie bei den Regelungen für Klasse 6.2 (siehe Seite 16), und Klarstellungen, beispielsweise bei der Ladungssicherung und bei Verschlusseinrichtungen an Tanks. Weniger nachvollziehbar ist für ihn dagegen, Sondervorschriften wieder zu streichen und deren Inhalte in die Spalte mit der Benennung und Beschreibung in Tab. A Kap. 3.2 zurückzuführen. „Hier wurde das Rad zurückgedreht“, meinte Holzhäuser.

Ab 1. Januar 2007 werden die Meldepflichten bei Unfällen und Zwischenfällen nach Unterabschn. 1.8.5.1 ADR/RID auf weitere Verantwortliche, wie Verloader, Befüller und Empfänger, und zusätz-

liche Beförderungsvorgänge erweitert. Hier stelle sich für Holzhäuser die Frage, worin der Nutzen für die Weiterentwicklung der Gefahrgutvorschriften liege. Auch die neuen Tunnelvorschriften kritisierte er. Sie seien zu kompliziert.



Tagungsleitung: Jörg Holzhäuser (rechts) mit Klaus Ridder

Den Anwendern gab Holzhäuser mit auf den Weg, auch die Multilateralen Vereinbarungen für den Straßentransport im Auge zu behalten. Zum einen seien darin eventuell nützliche Erleichterungen für eigene Transporte festgelegt, zum anderen seien sie immer auch ein „Schau-

fenster in die Zukunft“, das mögliche Vorschriftenänderungen ankündige.

Tanks im Gespräch

Mögliche Vorschriftenänderungen, welche den Transport gefährlicher Güter in Tanks und Schüttgutcontainern betreffen, beleuchtete **Dr. Michael Pöttsch**, Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), Berlin. So werde der europäische Tank für Landtransporte gemäß Kap. 6.8 voraussichtlich in Bezug auf die Sicherheit aufgerüstet, um Unfallbelastungen besser standzuhalten. Dadurch solle die thermische Belastbarkeit erhöht werden.



Dr. Michael Pöttsch

Weitere Themen, die unter dem Aspekt Risiko im Gespräch sind und die erhebliche Auswirkungen auf die Rechtssetzung haben können, seien: größere Ladetanks in der Binnenschifffahrt (siehe Seite 21) und beim Transport per Tankfahrzeug (siehe GeLa 3/2006, Seite 22), die Systembetrachtung Tank/Fahrzeug sowie ein Explosionsschutzkonzept im ADR.

Kleine Änderung, große Wirkung

Einen Blick hinter die Gefahrgut-Kulissen eines Automobilkonzerns gewährte **Hans-Jürgen Niegel**, Gefahrgutbeauftragter von DaimlerChrysler, Stuttgart. Das Unternehmen versendet rund 55.000 Tonnen Gefahrgut pro Jahr. Von den zirka 390.000 Ersatzteilen sind rund 12.000 als Gefahrgut zu klassifizieren. Im Fokus seines Referats stand die Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften.

„Wir sind auf einem guten Weg“, meinte Niegel, und sieht dies speziell beim ADR, RID und ADN, bei der Vorschriftenstruktur, bei der Klassifizierung, beim Inhalt der Dokumente und bei den Verpackungsvorschriften. Und doch ist seine Wunschliste für die Weiterentwicklung der Vorschriften noch lang: stärkere Abstimmung der europäischen Landverkehrsträger mit dem IMDG-Code und den ICAO-TI/IATA-DGR, auf neue Sonderfälle verzichten, Qualität vor Schnelligkeit, weniger oder keine nationalen Abweichungen, Verantwortlichkeiten harmonisieren, einheitliche Auslegung und Anwendung durch Behörden und Logistikdienstleister sowie Gefahrgutvorschriften mit angrenzenden Rechtsbereichen harmonisieren.

Die Vorschriften sollten etwas ruhiger und gelassener weiterentwickelt werden, meinte Niegel. Schließlich würde jede kleine Vorschriftenänderung bei so vielen Gefahrgütern im Unternehmen große Wirkung zeigen, bis hin zu den entstehenden Kosten für die Umsetzung.

Europa im Blickpunkt

Österreich, die Schweiz und Ungarn waren im Themenblock *Umsetzung des Gefahrgutrechts in Europa* vertreten. In der europäischen Gefahrgut-Kontrollrichtlinie 2004/112/EG (siehe GeLa 2/2005, Seite 25) sind festgestellte Mängel in drei Gefahrenkategorien eingeteilt.

Wie **Dr. Gustav Kafka**, österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, vortrug,



Hans-Jürgen Niegel

(Fotos: Heß)

habe der Nachbarstaat für Kontrollen im eigenen Land einen – vorerst nicht verbindlichen – Mängelkatalog entworfen, der momentan überarbeitet wird. Er stehe online unter www.bmvit.gv.at zur Verfügung. Damit seien die „österreichischen Querelen“ nun beseitigt, denn es bestünde Einvernehmen zwischen dem österreichischen Innen- und dem Verkehrsministerium, dass die alleinige Zuständigkeit der Auslegung des ADR in die Kompetenz des Verkehrsministeriums falle.

Steiniger Weg

Die neuen Vorgaben zur Ladungssicherung in der StVO und im ADR 2007 bieten die Möglichkeit, die Aufgaben der verantwortlich Beteiligten in der GGVSE und in der RSE besser und genauer zu definieren. Eine sehr komplizierte Aufgabe, wie sich bei einem Workshop herausstellte. Fast jeder Teilnehmer konnte ein anderes Beispiel nennen, das zeigte, wie schwierig es ist, die Verantwortlichkeiten von Fahrern und Verladern für alle denkbaren Situationen festzulegen.

Ausgezeichnetes Lagerkonzept

Der Stuttgarter Logistik- und Speditionsdienstleister **LSU Schäberle** ist anlässlich der Münchner Gefahrgut-Tage für sein *Oxy-Reduct*-Lagerkonzept mit dem vier-



Stolzer Preisträger: Thomas Schäberle (Mitte). Prof. Dr. Erich Geipel (links) und Chefredakteur Thomas Maier überreichen die Auszeichnung.

ten Innovationspreis der Fachzeitschrift *Gefahr/gut* des Heinrich Vogel Verlags, München, ausgezeichnet worden. „Im Vergleich zu den Chemieunternehmen, die ihre eigenen Produkte damit schützt, steht

hier erstmals eine derart ausgestattete Halle zur Verfügung, um fremde gefährliche Güter der Wirtschaft einzulagern“, begründete Hans-Günter Triebel, Mitglied der Jury und Vorsitzender des Gefahrgutvereins Deutschland (GGVD) die Wahl.

Generatoren, welche die Luft in ihre Hauptbestandteile Sauerstoff und Stickstoff zerlegen, pumpen Stickstoff in die abgedichtete Lagerhalle. In der so sauerstoffreduzierten Atmosphäre (13 anstatt der üblichen 21 Prozent), kann ein Brand gar nicht erst entstehen. „Deutschland braucht gute Ideen“, lobte Prof. Dr. Erich Geipel, Präsident der IHK für München und Oberbayern sowie Mitglied der Metro-Geschäftsführung, das Konzept. Der entscheidende Vorteil ist für Thomas Schäberle, Geschäftsführer von LSU Schäberle, die bessere Flächenausnutzung. Durch Einsparung zusätzlicher Brandmauern sei es gelungen, auf gleicher Fläche eineinhalb Regalgassen mehr unterzubringen.

Auch wenn die Meisterschale im kommenden Jahr vielleicht einmal nicht in den Süden Deutschlands nach Mün-

chen gehen sollte, der Termin für die nächsten Gefahrgut-Tage dort steht fest: 14. bis 16. Mai 2007. ■