

Tagung rechts der Isar

Globale Harmonisierung der Vorschriften sowie Kontrollen und die Sicherung von Transporten waren zentrale Themen bei den 15. MÜNCHNER GEFAHRGUT-TAGEN Anfang Mai.

Von Klaus Ridder, Königswinter

Zum 15. Mal trafen sich Gefahrgutpraktiker zu den Münchner Gefahrgut-Tagen, um Neues über das dynamische Gefahrgutrecht zu erfahren und darüber zu diskutieren. Zu der Veranstaltung mit begleitender Fachaussstellung kamen mehr als 210 Teilnehmer aus zehn Ländern

rungskriterien geben. Das berichtete **Dr. Thomas Schendler**, Abteilung Chemische Sicherheitstechnik der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Berlin.

Ob allerdings das Global Harmonisierte System zur Klassifizierung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) weltweit umgesetzt wird, hängt von der Haltung anderer Staaten, vor allem der USA, ab. Zudem gebe es noch offene Fragen, so Schendler, zum Beispiel über die Einstufung von ammoniumnitrat-haltigen Düngemitteln, zumal es mit diesem Stoff schwere Explosionsunglücke gegeben hat: Oppum (1921) mit mehr als 800 Toten, Toulouse (2001) und ein Zugunglück im Iran (2004). Allerdings, so einige Expertenmeinungen



Dr. Thomas Schendler, BAM, erläuterte, wie weit die Arbeiten am GHS fortgeschritten sind.

in der Diskussion, habe man sich vom GHS mehr versprochen – es wird wohl doch nicht einfacher. Europas in die bayrische Landeshauptstadt. Die Themenschwerpunkte der Referate und Symposien bildeten die Sicherung (Security) als neue Herausforderung und die Ladungssicherung. Erstmals fand zum Thema Ladungssicherung eine praktische Vorführung mit einem Simulator statt.

Nach nun fast 50 Jahren UN-Modellvorschriften bestand Anfang 2000 die Meinung, dass alle Regelungen im Gefahrgutrecht harmonisiert seien, wie einheitliche Gefahrgutklassen und Gefahrgutzettel oder Verpackungsvorschriften, die in aller Welt gelten. Doch die Konferenz von Rio hatte 1992 beschlossen, auch die angrenzenden Rechtsgebiete Umwelt- und Arbeitsschutz mit dem Gefahrgutrecht zu harmonisieren. Bald – voraussichtlich ab 2007 oder 2008 – kann es neue Gefahrgutzettel, Gefahrensymbole und Klassifizie-

runge in der Diskussion, habe man sich vom GHS mehr versprochen – es wird wohl doch nicht einfacher.

Eine Frage der Häufigkeit

Über die EG und vor allem darüber, wie häufig Gefahrguttransporte kontrolliert werden, informierte **Uwe Lohmann**, Verkehrsattaché beim Rat der EU. Zuvor war er im Gefahrgutreferat A 33 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) tätig. Grundlage ist die so genannte Kontrollrichtlinie 95/50/EG. Die Kontrollrichtlinie ist in der **Tabelle** wiedergegeben.

Helmut Heckner vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ergänzte hierzu im Rahmen seines Vortrags zum Lagebild Gefahrgut, dass es in Österreich die meisten Beanstandungen (83 Prozent) und in Spanien die wenigsten (15 Pro-

zent) gegeben habe. Wie Heckner weiter berichtete, würden erste Ergebnisse über Unfallmeldungen nach Abschn. 1.8.5 ADR/RID für 2003 vorliegen. Dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) lägen Meldungen über 139 und dem EBA über elf Unfälle vor. Somit scheint der Transport per Bahn sicherer zu sein. Allerdings gingen auch solche Unfallmeldungen ein, die nicht den Kriterien entsprachen und daher nicht in die Bewertung kamen.

Saftige Verwaltungsstrafen gibt es in Italien, so **Dr. Elmar Knoll**, ADR-Italy-Consulting in Meran. Beispielsweise ahnden die Kontrollbehörden mangelnde Ladungssicherung mit Geldbußen und -strafen in Höhe von bis zu 6.500 Euro. Für falsche Fahrzeugpapiere sind bis zu 1.350 Euro zu zahlen, außerdem wird der Führerschein eingezogen.

Reise ins Ungewisse

Die Sicherung von Gefahrguttransporten nach Kap. 1.10 ADR, RID und ADNR sowie nach Kap. 1.4 IMDG-Code und ISPS-Code bereitet allen Beteiligten großes Kopfzerbrechen. Niemand weiß so richtig, wohin die Reise geht. In der von Tagungsleiter **Klaus Ridder** moderierten Podiumsdiskussion bemerkte **Claus-Dieter Helmke**, DHL Freight:

- Mit der Angst vor terroristischen Anschlägen lässt sich viel Geld verdienen.
- Manche Staaten versuchen ihre Sicherheitsprobleme auf Kosten der Wirtschaft zu lösen.
- „Schnellschüsse“ im Bereich der Verordnungsgeber sind eher kontraproduktiv als sicherheitserhöhend.

Kontrolle von Gefahrguttransporten (Kontrollrichtlinie 95/50/EG)		
Länder	Kontroll-wahrscheinlichkeit	
	in Prozent	mehr als einmal pro
Deutschland, Niederlande, Österreich, Schweden, Spanien	> 0,2	500 Fahrten
Finnland, Frankreich, Luxemburg	> 0,1	1.000 Fahrten
Belgien, Großbritannien	> 0,05	2.000 Fahrten
Dänemark, Italien	> 0,025	4.000 Fahrten

Wie **Jörg Holzhäuser**, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz, verdeutlichte, haben die GGVSE und die RSE einen starken Einfluss auf die Um-

setzung der Gefahrgutvorschriften in Deutschland. Eine gravierende Änderung ist die Null-Promille-Grenze für Gefahrgutfahrer, die zum 1. Juli dieses Jahres in Kraft tritt. Hier gibt es in Abgrenzung zum Straßenverkehrsrecht noch Klärungsbedarf, denn so genannter Restalkohol – mehr als null Promille – lässt sich medizinisch immer nachweisen.

Konstruktiver Umgang

Über die behördliche Überwachung in Umweltangelegenheiten sowie beim Arbeitsschutz und Gefahrguttransport referierte **Gerhard Schmitt-Gleser** vom Staatlichen Amt für Arbeitsschutz



(Fotos: Ridder)

Bewährtes und eingespieltes Team bei der 15. Auflage der Tagung: Klaus Ridder (links) und Jörg Holzhäuser

in Köln. Für die betriebliche Überwachung sind in Deutschland grundsätzlich die Länder zuständig. Einige Aufgaben sind aber auch Bundesbehörden, wie dem Zoll, BAG, Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und EBA übertragen worden. In den Ländern ist die Zuständigkeit individuell geregelt. Schmitt-Gleser motivierte die Teilnehmer zum konstruktiven Umgang mit Behörden, denn nur so sei es möglich, Behörden als Partner für betriebliche Zwecke einzubinden.

Im kommenden Jahr werden die Münchner Gefahrgut-Tage vom 22. bis 24. Mai stattfinden. ■