

Huckepack unterwegs

Gefahrgutumschlag am Containerterminal Köln-Eifeltor

Klaus Ridder

Gefahrguttransporte sollten möglichst auf die Schiene oder das Binnenschiff verlegt werden, ein Ziel, das der Gesetzgeber schon lange verfolgt. Bereits vor 40 Jahren schrieb die Schadensschutzverordnung eine solche Verlagerung für besonders gefährliche Güter vor (heute § 35 GGVSEB und Anlage 1).



Bilder: Ridder

Bei der Einfahrt in das Containerterminal selbst werden die Papiere gecheckt und es erfolgt eine Einweisung zu der jeweiligen Containerbrücke, wo eine Entladung stattfindet.

An den kombinierten Verkehr – unter Einbeziehung von Containern – hatte man damals noch nicht gedacht. Doch mittlerweile boomt der Containerverkehr, und wenn man sich in einem der größten Containerterminals Deutschlands, dem Güterbahnhof Köln-Eifeltor, umschaut, kann man sich davon überzeugen, dass hier täglich eine große Anzahl von Gefahrgutcontainern umgeschlagen wird.

Ende der 60er-Jahre wurden die ersten Container aus Amerika mit konventionellen Schiffen über den Atlantik gebracht. Ihre Weiterbeförderung ins Inland war zunächst problematisch. Für den Straßenverkehr kannte man noch keine Auflieger, mit denen man Frachtcontainer überhaupt befördern konnte. Es wurde improvisiert. Ein Beispiel aus dieser Zeit: Von einem Sattelaufleger wurden die Seitenwände unter Zuhilfenahme eines Schweißbrenners entfernt und wurde der Container dann mit einem mobilen Straßenkran aufgesetzt. Befestigt wurde das Ganze mit Bördeldraht, wie er im Baugewerbe Verwendung fand – heute undenkbar. Im Eisenbahnverkehr war das Befestigen etwas einfacher, hier stellte man den Container auf einen sog. Flachwagen und setzte ihn mit Holzbalken, die auf den Holzboden des Flachwagens genagelt wurden, fest. Es funktionierte.

Die Umstellung auf den Containerverkehr verlief so rasant, dass zwar auf europäischer Ebene im Rahmen des ADR/RID Tankcontainervorschriften festgeschrieben wurden – man aber keine Zeit hatte, sie mit den Vorgaben in den

UN-Empfehlungen zu harmonisieren. Das geschah bekanntlich erst in diesem Jahrhundert. Heute existieren für Fracht- und Tankcontainer weltweit harmonisierte Vorschriften.

Der Containerverkehr eignet sich auch für den Gefahrguttransport, weil der Verloader hier selbst bestimmen kann, wie er eine gesetzeskonforme Ladungssicherung, die auch harten Seebeanspruchungen standhalten muss, gewährleistet. Hinzu kommt, dass im Containerverkehr das Umladen der Versandstücke nicht erforderlich ist, wodurch mögliche Beschädigungen der Versandstücke vermieden werden. Auch der Diebstahl einzelner Versandstücke wird erschwert. Die Verpackung selbst ist UN-Baumustergeprüft und der Frachtcontainer bietet noch einen zusätzlichen Schutz. Was will man in Sachen Sicherheit eigentlich mehr?

Hohe Auslastung

Der Güterbahnhof Köln-Eifeltor wurde stets weiter ausgebaut und ist mit sechs Containerumschlagkranbrücken über den neun Umschlaggleisen Deutschlands größter Containerumschlagbahnhof für den kombinierten Frachtverkehr Schiene-Straße. Wenn die Konjunktur auf Hochtouren läuft, sind die Brücken alle im Einsatz. Der Güterbahnhof liegt verkehrstechnisch gesehen sehr günstig. Er verfügt über eine eigene Autobahnzu- und -abfahrt am Kölner Autobahnring, der Autobahn A4, die von Olpe (Sauerland) nach Aachen führt. Für den hohen Güterumschlag sorgt der Kölner „Chemiegürtel“, das sind chemische Großfirmen, die rund um Köln angesiedelt sind – hier sei die Firma Bayer AG mit ihren Töchtern in Leverkusen erwähnt sowie die Firma Evonik Degussa und Basell im Bereich Wesseling. Auch die Spedition Talke liegt in unmittelbarer Nähe des Containerterminals Köln-Eifeltor, und wenn in Köln-Eifeltor einmal zu wenig Platz zum Lagern von Containern vorhanden ist, besteht die Möglichkeit, auf das neu erbaute Containerlager der Spedition auszuweichen.

Huckepack- und Kombiverkehr

Dank der Anfang dieses Jahrhunderts abgeschlossenen Harmonisierungen zwischen den Verkehrsträgern gibt es keine Probleme, wenn Fracht- und Tankcontainer, die mit Lkw über die Straße im Containerterminal ankommen, mit



Der größte Containerbahnhof Deutschlands, Köln-Eifelort, verfügt über sechs Containerbrücken. Die Zuweisung zu den bestimmten Lagerplätzen bzw. auf die jeweiligen Tragwagen erfolgt elektronisch.

der Eisenbahn weiterbefördert werden sollen. Gleichwohl muss der Beförderer bestimmte Pflichten erfüllen, die in den einschlägigen Vorschriften festgeschrieben sind.

Das RID enthält unter 1.1.4.2 die Vorschrift „Beförderungen in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt“. Tatsächlich unterscheiden sich die Vorschriften im See- und Luftverkehr nur noch in wenigen Details (z. B. Kennzeichnung) von denen des Landverkehrs. Aber laut RID gibt es die Möglichkeit, dass diese Güter im Eisenbahnverkehr bzw. nach 1.1.4.3 des Seeschiffstankcontainers auch im Landverkehr befördert werden dürfen. Mit dem Huckepackverkehr wurde schon vor Jahrzehnten die Möglichkeit geschaffen, die Straßen zu entlasten und praktisch über Nacht ganze Lkw einschließlich Gefahrgut-Lkw innerhalb Deutschlands zu befördern. Auch zur Alpenüberquerung wird der Huckepackverkehr genutzt: um die viel befahrenen Pässe zu entlasten. Beim Huckepackverkehr ist allerdings zu berücksichtigen, dass Straßenfahrzeuge nicht auf der Schiene befördert werden dürfen, wenn sie

- explosive Stoffe der Klasse 1 – Verträglichkeitsgruppe A,
- selbstzersetzliche Stoffe der Klasse 4.1, die eine Temperaturkontrolle erfordern,
- organische Peroxide der Klasse 5.2, die eine Temperaturkontrolle erfordern,

oder
 Schwefeltrioxid Klasse 8
 geladen haben; denn diese Stoffen bedürfen während der Beförderung einer besonderen Beaufsichtigung (z. B. Temperaturkontrolle).



Die Container werden vom Containerauflieger des Lkw abgehoben und zunächst zwischengelagert. Danach werden sie auf die Containertragwagen der Bahn verladen.

Alltag im Containerterminal

Der Beförderer, in diesem Fall die Deutsche-Bahn-AG-Tochter DB Schenker Rail Deutschland AG, darf die Sendung so lange nicht befördern, bis die Vorschriften erfüllt sind, wenn sie einen Verstoß gegen die Vorschriften des RID feststellt. Dieser Verpflichtung kommt das Unternehmen nach, indem es auf dem Containerterminal Köln-Eifelort anhand einer Checkliste vor der Einfahrt Kontrollen durchführt und die Eisenbahnbeförderung erst zulässt, wenn feststeht, dass die Vorschriften eingehalten werden. Bei der Anmeldung werden alle notwendigen Papiere, insbesondere das Beförderungspapier, vorgelegt. Die für die Eingangskontrolle verantwortliche Railion AG verfügt zu diesem Zeitpunkt bereits über die Daten, die online vom Absender übertragen wurden. Nach der „Plausibilitätskontrolle“ der Papiere folgt ein Check des Containers/Tankcontainers. Dazu füllt der Fahrer ein Formular mit den wichtigsten Angaben über den Container aus. Die Check-in-Mitarbeiter nehmen das Fahrzeug rundum in Augenschein und gleichen die Informationen, z. B. Gefahrgutkennzeichnung, Prüfdatum des Containers, ab. Anschließend werden diese Daten in der Agentur nochmals mit den Beförderungspapieren verglichen. Nach nochmaliger Kontrolle am Terminalzugang darf der Fahrer zur Kranbahn weiterfahren und die Entladung über die Containerbrücke kann beginnen.

Aufgaben der Gefahrgutbeauftragten

Weitere Pflichten richten sich an das Eisenbahnstrukturunternehmen. Es hat nach § 31 GGvSEB dafür zu sorgen, dass sein Personal unterwiesen wird und dass interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe aufgestellt werden. Auch dieser Verpflichtung kommt die Deutsche Bahn AG nach, indem sie die Mitarbeiter fortlaufend schult und unterweist. Die Deutsche Bahn AG beschäftigt insgesamt, verteilt auf die ganze Bundesrepublik, sieben Gefahrgutbeauftragte. Diese erfüllen ihre Aufgaben selbstständig und stehen untereinander sowie mit der Zentrale in Mainz im ständigen Erfahrungsaustausch. Zu ihren Aufgaben gehört nicht nur die Kontrolle von Tankcontainern, Containern, Eisenbahnkesselwagen und dgl., sondern auch die Ausbildung und Überwachung bei den verschiedenen Töchtern der Deutschen Bahn AG.

Zuständig für den Güterbahnhof Eifelort ist Sandra Niemann. Ihr Zuständigkeitsbereich reicht praktisch von Trier bis Emmerich und von Aachen bis Kassel. Zu ihren Aufgaben gehört nicht nur die Kontrolle von Tankcontainern, Containern, Eisenbahnkesselwagen und dgl., sondern auch die Ausbildung und Überwachung bei den verschiedenen Töchtern der Deutschen Bahn AG.

Resümee

Die Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahnverkehr ist grundsätzlich sicher. Schon vor 40 Jahren mussten besonders gefährliche Güter auf die Eisenbahn verlagert werden. Der Huckepackverkehr mit Containern/Tankcontainern hat vollkommen neue Maßstäbe gesetzt. Damit dies auch so bleibt, finden umfangreiche Kontrollen statt, um weiterhin eine sichere Beförderung zu gewährleisten. ■

Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter