

## MÜNCHNER GEFAHRGUT-TAGE

# Probier mal einen Zwischenfall

Uwe G.W. Rainer, Hamburg

Der Veranstalter Süddeutscher Verlag Veranstaltungen (SVV) samt Organisatoren der 21. Münchner Gefahrgut-Tage dürfen zufrieden sein. Ist es ihnen doch gelungen, wieder ein umfangreiches Programm auf die Beine zu stellen. Den 230 Teilnehmern wurde ein Themenspektrum aus der Gefahrgutwelt geboten, das – bildlich gesprochen – von der Nahaufnahme bis hin zur Vogelperspektive reichte.

25 Referenten aus fünf Ländern referierten und diskutierten mit dem Fachpublikum an drei Tagen im Plenum oder in den Arbeitsgruppen. Ein Vortrag (aus der Vogelperspektive) stach aber aus den – nebenbei bemerkt – sehr gut vorbereiteten und in der Regel auch gut präsentierten Referaten hervor. Das lag vor allem daran, dass aus einer Problembeschreibung auch ein etwas ungewöhnlicher Lösungsvorschlag entwickelt wurde – ganz im Sinne von Klaus Ridder aus der „Gründerzeit der Münchner Gefahrgut-Tage“, der konzeptionell die Einheit von Problem und Lösung als festes Element des Referenten-Briefings forderte. Das Thema „Harmonisierung der Transportvorschriften“ nahm Sabine Schultes zum Anlass, einmal eine schlichte Frage zu stellen: Warum ist und bleibt das Gefahrgutrecht so kompliziert? Verkürzt lautet die Antwort: Weil das Thema an sich schon kompliziert ist und Vorschriften innerhalb sehr komplexer Strukturen von Akteuren unterschiedlicher Interessen beeinflusst und gestaltet werden. Wie reagieren die Adressaten darauf? Zwierspältig: Große Unternehmen sind in der Lage, die nötigen Ressourcen zu mobilisieren, um Änderungen umzusetzen. „Bei gravierenden Änderungen werden Projekte in den Fachabteilungen aufgesetzt.“ Und die Größten unter den Großen sind in den Verbänden aktiv, „schauen aber häufig nur auf die eigenen Bedürfnisse. Kleine und mittelständische Unternehmen dagegen müssen diese Änderungen aus dem laufenden Tagesgeschäft erledigen, häufig ohne entsprechende Inhouse-Expertise.“ Die Konsequenz, so Frau Schultes, seien Missverständnisse und Überforderungen, im Extremfall führe das sogar zu einer Verweigerungshaltung.

## Was kann die Praxis tun?

An dieser Stelle bringt die Referentin den Begriff Best Practice ins Spiel. Kon-

kret: „Auch wenn es zunächst als zu teuer erscheint, kann eine Anwendung der Vorschriften des „strengsten“ Verkehrsträgers für alle Transportwege sinnvoll sein, da die Prozesse vereinheitlicht und Zeit und Kosten des special handlings vermieden werden“. Beispielsweise könnten nur noch X-Verpackungen genutzt werden, womit möglicherweise sogar Kostenvorteile über Skaleneffekte (Mengenstaffelung) entstehen. Oder: Bei Proben werden nur noch IATA-taugliche Verpackungen eingesetzt. Zur Best Practice gehört aber auch, dass sich die Verantwortlichen umfassend und kritisch informieren, sich in die Diskussion einmischen, Produzenten und Lieferanten in die Pflicht nehmen und alle Änderungen rechtzeitig kommunizieren. Und schließlich hat Frau Schultes dann noch einige Tipps parat, wie das Vorschriften-Leben erleichtert werden kann. Beispielsweise einheitlich über alle Verkehrsträger zu klassifizieren und verpacken, wenn möglich. Scheinbar teure Lösungen genauer auf Vorteile zu untersuchen, den zeitlich optimalen Umsetzungspunkt für Änderungen wählen und für einen guten Ausbildungsstand aller Beteiligten sorgen, um Änderungen ohne Reibungsverluste umzusetzen. Alles zu teuer? Sabine Schultes antwortet darauf mit einem bekannten Bonmot: „If you think, safety is expensive – try an accident.“ Bleibt zu wünschen, dass sich der eine oder andere Verantwortliche einmal die Mühe macht, ein auf seinen Betrieb angepasstes Best Practice-Szenario zu entwickeln und durchzurechnen. Die Rubrik Nahaufnahme wird wohl am ehesten der Diskussionsrunde mit Richter Dr. Dennis Graf aus Montabaur, Rechtsanwalt Leo Bock aus Köln und dem Gefahrgutexperten Jörg Holzhäuser aus dem rheinland-pfälzer Innenministerium gerecht. Thematisch ging es um das aktuelle Problem der überarbeiteten Zurrkräftenorm DIN EN 12195. In diesem Zusammenhang führ-



Diskussionsrunde (von links nach rechts): Leo Bock, Dennis Graf, Jörg Holzhäuser

te Dr. Graf aus, dass „private Richtlinien“ wie die VDI 2700 nicht unbedingt bindend sind. In Zweifelsfällen holt sich der junge Richter einen Sachverständigen, um den Fall zu lösen.

## Türkei und Italien

Die Türkei ist 46. ADR-Staat geworden. Alper Özel aus Istanbul gab einen Überblick zum Stand der Entwicklung in seinem Land. So ist die Türkei zwar ADR-Staat, aber noch gibt es kein ADR in türkischer Sprache. Probleme gibt es im politisch-administrativen System: Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sind nicht eindeutig geklärt, Anlaufstellen sind teilweise nicht klar definiert. „In einigen Fällen überschneiden sich Zuständigkeiten mehrerer Ministerien, die sich untereinander nicht einigen können, wer für die eine oder andere Regelung verantwortlich zeichnet.“ Und die Wirtschaft: Die großen Mineralölkonzerne verfügen über einen durchaus modernen Fuhrpark – aber bei den mittelständischen Betrieben gibt es noch viel zu tun.

Dr. Elmar Knoll aus Italien thematisierte, wie das ADR südlich der Alpen umgesetzt wird. So sollten beispielsweise Ausländer daran denken, dass in Italien eine Feuerlöschprüfung alle sechs Monate Pflicht ist und auch die Polizeibehörden gut geschult sind. Eine grobe Verletzung der Vorschriften ist mit Geldstrafen in Höhe von 355 bis 1.427 Euro belegt – inklusive Fahrzeugstilllegung und Führerscheinentzug von zwei bis sechs Monaten.

Während der Münchner Gefahrgut-Tage wurde auch der Gefahrgut-Innovations-Preis der Zeitschrift Gefahrgut vergeben. Von der Jury ausgewählt wurde das Team um Dieter Held von der Firma Merck in Darmstadt. Held und seine Kollegen haben ein System entwickelt, mit dem Vertraglichkeitsprüfungen von Kunststoffgefäßen schneller, sicherer und kostengünstiger umgesetzt werden können. ■