

Exotische Gefahrgutinsel

REISEBERICHT – Nicht überall ist alles so gründlich geregelt wie in Deutschland, aber deswegen muss nicht gleich alles schlechter sein. Unser Autor berichtet über Gefahrguttransporte auf der südasiatischen Insel Sri Lanka. VON KLAUS RIDDER



Fotos: Ridder

Ein Fass auf einem einachsigen Holzkarren montiert, das Rind davor gespannt – und fertig ist der ceylonische Tankanhänger für Kerosin. Am Auslauf (kleines Foto) hängt ein Eimer.

Wenn man heute über Sri Lanka spricht, dann geht es zunächst um Tourismus, eventuell noch um die Auswirkungen der Tsunami-Katastrophe 2004 oder um den Kampf der tamilischen Terroristen gegen die Regierung in Colombo.

Natürlich brauchen 17 Millionen Einwohner auch Gefahrgüter – und diese werden in dem chaotischen Verkehr auch befördert. Nicht immer ist es der Level, den wir in Mitteleuropa vorzeigen können – aber nicht alles läuft

auf Sri Lanka verkehrt.

Unsere Gasflaschen in Europa sind mit einer mehr oder weniger funktionsfähigen Schutzkappe ausgerüstet. Die Schutzkappen passen nicht immer, weil es im-

mer noch so genannte Ost- und Westflaschen gibt. Auf Sri Lanka wird in der Regel mit Butan gekocht. Die Flaschen verfügen dort über einen Sicherheitskragen, der das Ventil vor Schäden schützt. Der Kragen ist außerdem so ausgebildet, dass sich die Flaschen sowohl beim Transport als auch bei der Lagerung übereinander stapeln lassen.

Transportiert werden diese Flaschen als Handgepäck, auf dem Fahrrad oder Kleinmotorrad – hier kennt die Fantasie keine Grenzen. Werden allerdings Depots beliefert, so bedient man sich Fahrzeugen, in denen die Gasflaschen in einer Art Metallkäfig befördert werden. Bei eventuellen Unfällen werden die Gasflaschen von dem aus Rohren gefertigten Käfig zurück gehalten – praktisch eine dreidimensionale Ladungssicherung.

Sri Lanka ist nicht das Land, wo Tankfahrzeuge für entzündbare Flüssigkeiten oder Druck-

gase direkt nach ihrer Erstzulassung eingesetzt werden. Die Fahrzeuge sind in der Regel schon in Europa im Einsatz gewesen und werden, nachdem sie dort abgeschrieben worden sind, nach Sri Lanka gebracht, um noch einige Jahre im Einsatz zu sein. Allerdings hat die singalesische Regierung erst vor kurzem verordnet, dass Kraftfahrzeuge, die älter als drei Jahre sind, nicht mehr eingeführt werden dürfen. Man will also die uralte Fahrzeugflotte nach und nach modernisieren.

Wird beispielsweise ein Tankfahrzeug für Flüssiggase aus dem Vereinigten Königreich eingeführt, so behält es die Kennzeichnung nach dem Hazchem-Code. Allerdings kann damit auf Sri Lanka niemand etwas anfangen. Hin und wieder trifft man auch Tankfahrzeuge, die gemäß dem ADR gekennzeichnet sind. Meistens ist aber nur eine Aufschrift in singalesischer und englischer Schrift vorhanden.

Sind die Tankfahrzeuge beladen, so müssen sie bei Dunkelheit – und auf Sri Lanka wird es regelmäßig gegen 18 Uhr dunkel – mit einem gelben Blinklicht ausgerüstet sein. Aber ob das Blinklicht wirklich blinkt oder auch nicht, geht in dem chaotischen Verkehr unter. Überwiegend werden ovale Tanks eingesetzt, hin und wieder sieht man aber auch Koffertanks. Zylindrische Tankformen waren nicht zu sehen.

Kurios ist der Transport von Kerosin auf Ochsenkarren. Man hat hier praktisch ein Fass auf einen einachsigen Holzkarren montiert. Kerosin wird literweise an Haushalte verkauft, die es zum Betrieb von Feuerstellen verwenden. Abgefüllt wird das Kerosin in offene Eimer. Mindestwanddicken oder Vorschriften für den Bau der Tanks gibt es natürlich nicht.

Eisenbahn ins Hochland

Die Engländer besetzten einst Sri Lanka und bauten im Hochgebirge in einer Höhe von 2.000 Meter Tee an. Der ceylonische



Die Gasflaschen verfügen alle über einen Sicherheitskragen, sie sind stapelbar und werden im Handel in einer Art Metallkäfig befördert.

Tee ist heute noch Exportartikel Nr. 1. Die hoch gelegenen Städte wie die ehemalige Königsstadt Candy oder die Teestadt Surelia mussten mit Gütern versorgt und der Tee zur Küste befördert werden. Die Engländer bauten deshalb im 19. Jahrhundert eine damals leistungsfähige Eisenbahn. Heute werden auf dieser Eisenbahn von Colombo nach Candy auch gefährliche Güter befördert, bei Mineralölprodukten benutzt man meist Ganzzüge.

Die kräftig dimensionierten Kesselwagen, die einem Standard entsprechen, wie er hier in Mitteleuropa in den 50er Jahren üblich war, sind grundsätzlich sicher. Allerdings entspricht der Gleisbau nicht einem westlichen Standard und deshalb kommt es durchaus vor, dass ein ganzer Güterzug entgleist und steile Berghänge hinabstürzt. Eine Bergung ist aufgrund der schwierigen Geländeverhältnisse nicht möglich – und so lässt man alles liegen und vom Urwald überwachen.

Der 300 Jahre alte Hollandkanal hat heute überwiegend eine touristische Funktion, allenfalls benutzen ihn Fischer, um nach dem Fang ihre Fische so schnell wie möglich zu den Verbrauchern zu bringen. Ansonsten befinden sich auf dem Kanal höchstens noch Schiffe mit Kies, der mit Körben vom Grund des Kanals geschürft wird. Gefahrguttransporte finden auf Binnenwasserstraßen nicht statt.

Wie im Europa der 50er Jahre

Auch wenn es zunächst befremdlich wirkt, wenn man die im Umlauf befindlichen Eisenbahnkesselwagen und Tankfahrzeuge sowie Ochsenkarren mit Gefahrgut sieht, sollte man nicht vergessen, dass es bei uns in den 50er Jahren ähnlich aussah. Erst der schwere Unfall auf dem spanischen Campingplatz Los Alfaques im Jahre 1978 löste die Initiative aus, Ge-

fahrgutfahrzeuge doch etwas sicherer zu machen und letztendlich wurde in Europa auch erst in den 70er Jahren für Tankfahrzeuge eine Mindestwanddicke eingeführt.

Auf Sri Lanka scheint man jedenfalls keine Probleme mit den dortigen Gefahrguttransporten zu haben. Und der Export beschränkt sich fast nur auf Tee – der aber ist kein Gefahrgut. ■

Tankfahrzeuge mit brennbaren Flüssigkeiten sind nach dem Hazchem-Code gekennzeichnet. Meist allerdings findet sich nur ein schriftlicher Hinweis wie „Highly Inflammable“ auf dem Tank.



Land und Forsten bleiben außen vor

Wie für 2007 angekündigt, wurde das **ADR-Übereinkommen** geändert. Nach dem dazu erlassenen Gesetz vom 12. Dezember 2007 zu dem Protokoll vom 28. Oktober 1993 zur Änderung des ADR-Übereinkommens (BGBl. II S. 1950) beziehen sich die Änderungen auf **Artikel 1** – Begriffsdefinition Fahrzeug – und **Artikel 14** – Prozedere, wie Vorschläge der Vertragsparteien zur Änderung der Anlagen des ADR zu behandeln sind.

Im Sinne des ADR ist nun „unter Fahrzeug jedes für die Verwendung auf der Straße vorgesehene vollständige oder unvollständige Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 Stundenkilometern sowie dazugehörige Anhänger“ zu verstehen. Wie bisher sind hiervon Fahrzeuge der Streitkräfte oder solche, für welche die Streitkräfte Verantwortung tragen, ausgenommen. Nach der Neufassung sind auch Schienenfahrzeuge, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und alle ortsbeweglichen Maschinen und Geräte nicht als Fahrzeuge anzusehen.

Gemäß der vor fünfzehn Jahren verabschiedeten Änderung unterliegt die Beförderung gefährlicher Güter durch Zweiradfahrzeuge (auch mit Beiwagen), in von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen gezogenen Anhängern sowie in dreirädrigen Kraftfahrzeugen von Händlern und Handwerkern nicht dem Übereinkommen und seinen Anlagen A und B. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit Anhängern sind nach Kap. 1.2 ADR in Verbindung mit der geänderten Begriffsbestimmung „Fahrzeug“ nicht als Beförderungseinheiten anzusehen.

Es muss wohl angenommen werden, dass die Vertragsparteien der Auffassung waren, die Beförderung gefährlicher Güter mit den vom Fahrzeugbegriff ausgenommenen Fahrzeugen zu einem erheblichen Teil durch Freistellungsvorschriften in Abschn. 1.1.3 ADR geregelt zu haben und es den Vertragsparteien im Rahmen ihrer Kompetenzen möglich ist, die für derartige Beförderungen auf ihrem Territorium erforderlichen Regelungen zu treffen. In Deutsch-

land wurde in diesem Sinne verfahren, so dass die neue Begriffsbestimmung den derzeit möglichen Fahrzeugeinsatz nicht verändert. Für den Geltungsbereich der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) sind auch „Straßenbahnen, die auf einem vom Eisenbahnnetz abgeschlossenen Schienennetz verkehren“ dem Begriff „Fahrzeug“ zugeordnet (§ 2 Nr. 10 GGVSE). Nach den Durchführungsrichtlinien zur GGVSE (RSE) sind zweirädrige motorgetriebene Fahrzeuge sowie land- und forstwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen unter dem Begriff „Fahrzeug“ subsummiert (Nr. 2.4 RSE in Verbindung mit § 2 Nr. 10 GGVSE).

Durch die Änderung des Art. 14 wurden die Kompetenzen des UN-Generalsekretärs dahingehend erweitert, dass dieser Änderungen der Anlagen des Übereinkommens vorschlagen kann, wenn er darum durch die Arbeitsgruppe WP.15 der UNECE ersucht worden ist.

– Joachim Wolf, Fredersdorf –