

## GEFAHRGUTLOGISTIK

# Fein-Tuning für Gefahrgutprofis

Oliver Rompf, Haimar

Die in diesem Artikel (zugegeben ironisch) dargestellte Odyssee einer Gefahrgutsendung hat sich zwar so nicht zugetragen, wurde aber aus traurigen Einzelbeispielen der Praxis zusammengestellt.

Wolf T. ist als Versandleiter eines Unternehmens für Messtechnik mit einem besonderen Auftrag konfrontiert: Sein Kunde sitzt in Hanoi, Vietnam, und möchte gerne einen Gaschromatographen erwerben. Der wiederum arbeitet mit einer radioaktiven Detektionseinrichtung der Klassifizierung UN 2911. Hinzu kommt ein Satz Vergleichspestizide der Klassifizierung UN 2903, 6.1, II, welcher den Versand zum kennzeichnungspflichtigen Gefahrguttransport avancieren lässt. Womit Versandleiter Wolf T. zum ersten Mal konfrontiert wird.

## Kein Rundum-sorglos-Paket

Zunächst wendet Wolf T. sich an den Paketdienst seines Vertrauens. Dieser hatte bislang innereuropäisch alle Geräte (wenn auch ohne Gefahrgut) zuverlässig ausgeliefert. Doch der winkt ab. Die meisten Kurier-, Express- und Paketdienstleister lehnen bereits den Landtransport gefährlicher Güter ab, auch in nicht kennzeichnungspflichtigen Mengen. Die wenigen, die auch Gefahrgut befördern, lehnen wiederum fast durch die Bank weg die Klassen 1 und 7 ab – selbst bei freigestellten Versandstücken wie der UN 2911. Und wer jetzt noch übrig bleibt, sieht sich vollkommen außerstande, einen Transport innerhalb Vietnams zu organisieren. Wolf T.s Wunsch: Ein Anbieter mit Rundum-sorglos-Paket.

**Fazit:** Das Angebot für Gelegenheitsversender von Gefahrgütern aller Art ist seitens der Transporteure verbesserungsfähig, das Ausbleiben von angebotenen Gesamtlösungen eine große Servicelücke.

## Kreative Lösung

Nach vielen Telefonaten hat Wolf T. eine Menge über Gefahrgut gelernt (was er eigentlich gar nicht wollte) und ist seiner Lösung ein Stück näher: Er organisiert einen Kuriertransport von Hagen nach Hamburg zum Flughafen

und lässt ihn dort bei einem Verpackungsunternehmen enden. Somit umgeht er die Problematik, eigenes Personal luftfrachtrechtlich schulen zu lassen und läuft nicht Gefahr, beim Verpacken und Kennzeichnen der Sendung Fehler zu machen. Der Spezialist am Flughafen verpackt die Sendung luftfrachttauglich, kümmert sich um die

## Sicherungsplan

Die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Absender und Beförderer müssen einen Sicherungsplan gegen terroristischen Zugriff einführen und tatsächlich anwenden (1.10.3.2.1 ADR). Dies ist ab der Menge umzusetzen, die in der Tabelle 1.10.5 ADR aufgelistet ist. Das Beispiel fordert einen Sicherungsplan ohne jegliche Mengengrenze. Eine Freistellung für Gelegenheitsversender besteht nicht.

1.10.3.3 ADR empfiehlt den Einsatz von Telemetriesystemen

ckungsgruppe I einen Sicherungsplan erfordert, hat Wolf T. auch zu diesem Thema einiges gelernt und weiß nun, dass Kapitel 1.10 dem Transportunter-



Dieser mit Ortungstechnik ausgerüstete Anhänger wurde weder richtig angehängt noch war die Abreißbremse eingehängt. Technische Defekte scheiden aus. Der Fahrzeugführer hat schlicht nachlässig gearbeitet. Verletzt wurde zum Glück niemand.

Dokumentation und kann zudem eine Flugesellschaft beauftragen, die Hanoi anfliegt. „Warum konnte mir dies kein Kurierdienst als Service-Paket anbieten?“ fragt sich Wolf T. und schickt seinen Auftrag ab.

## Zum Glück mit Sicherungsplan

Da die UN-Nummer 2903 in der Verpa-

nehmer nahe legt, eine GPS-Ortung zu verbauen. Den Sicherungsplan ignoriert Wolf T. kopfschüttelnd in der Hoffnung, dass keine Kontrollbehörde bei diesem einen Transport Kenntnis davon erlangen wird. Für die Ortung ist Wolf T. tags darauf jedoch dankbar.

Denn der Fahrer, der den Anhänger mit Wolf T.s hochwertiger Ware nicht richtig angehängt hatte, bemerkte nicht,

dass er schon eine ganze Weile ohne Anhänger fuhr. Dank der GPS-Ortung konnte er aber rasch gefunden werden.

**Fazit:** Gegen Routine und damit einhergehende Nachlässigkeit ist kaum ein Kraut gewachsen. Regelmäßige Unterweisungen, die nicht nur Inhalte, sondern auch Motivation vermitteln, flankiert von angemessenen Kontrollen können hier aber erhebliche Verbesserungen bewirken.

### Der Unterschied zwischen e und u

Der Ersatzfahrer, der den Anhänger nun aufnimmt, erhält von seinem Chef die Anweisung, den Zeitverlust aufzuholen, da ein Flugtermin zu platzen droht. Also tippt er erst mal Hamburg in sein Navigationssystem und fährt los. Nachdem er das rote Blitzen einer Radarfalle gesehen hat, entscheidet er

ihn das Navi, dem er brav folgte, nach Baden-Württemberg.

**Fazit:** Blindes Vertrauen in die Technik führt schnell in die Irre.

### Klassifizierung im Zeittunnel

Nach Feststellung dieses Fehlers schlägt der Fahrer den korrekten Weg in den hohen Norden ein. Was jetzt beginnt, ist selbst Gefahrgutprofis schwer zu vermitteln: Der Fahrer befördert eine insgesamt geringe Menge gefährlicher Güter, die aber kennzeichnungspflichtig ist. Somit unterliegt er auch den Durchfahrtsverboten für Tunnel. Da sein Auftraggeber von der Route Hagen – Hamburg (über die Elbrücken) ausgegangen ist, findet sich im Beförderungspapier kein Hinweis auf den Tunnelbeschränkungscode. Durch seinen unplanmäßigen Umweg



Kennzeichnung des Elbtunnels auf der BAB 7, Horster Dreieck Hannover – Hamburg.  
Korrekt wäre „5.00 – 23.00 h Kategorie E/ 23.00 – 5.00h Kategorie C“

sich, sich trotz des Zeitdrucks an die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten.

Die Auswirkungen dieser verspäteten Einsicht führen nicht zum Verpassen des Termins. Sein Tippfehler hingegen schon.

Denn im Eifer des Gefechtes hatte der eilige Fahrer „Hamberg“ statt „Hamburg“ eingegeben. Folgerichtig führte

er nun aber auf den Elbtunnel zu – und der unterliegt Beschränkungen. Nach einigen Telefonaten fügt der Fahrer den Tunnelbeschränkungscode „(C/E)“ handschriftlich in die Papiere ein. Vor dem Elbtunnel erwartet ihn aber das nächste Problem: Die Übergangsvorschrift, welche die nationalen Alleingänge hinsichtlich der Durchfahrtsbeschränkungen zuließ, endete

## Ohne Code

ADR 5.4.1.1.1 k) Satz 2 erlaubt den Verzicht auf die Angabe des Tunnelbeschränkungscode, wenn vor der Beförderung bekannt ist, dass kein Tunnel durchfahren wird.

am 31.12.2009. Klassifiziert ist der Tunnel zwar, aber das steht auf den Wegen zum Elbtunnel nirgends. Stattdessen prangen hier nur die alten Schilder, welche zwischen 23.00 und 5.00 Uhr die Durchfahrt mit kennzeichnungspflichtigen Gütern erlauben – obwohl der Tunnel inzwischen auch nachts mit „C“ beschränkt ist.

**Fazit:** Es wäre erfreulich, wenn die zuständigen Behörden im selben Umfang ihre Hausaufgaben machen würden, wie sie es von den Rechtsunterworfenen fordern. Die Haushaltslage darf hier kein Argument sein.

### Zu guter Letzt

Die Sendung durfte dann mit dem nächsten Flieger nach Hanoi. Vom dortigen Flughafen wurde sie dann mit dem Privatwagen des Empfängers kurzerhand abgeholt... ■

## Mal so gesehen

Ein Geschäftsessen unter Gefahrgutbeauftragten. Anlässlich einer Tagung trafen ein paar Vertreter dieser Zunft, die als interne und externe Gefahrgutprofis bei ihren Unternehmen oder Kunden für mehr Sicherheit beim Transport sorgen, beim netten Spanier an der Ecke zusammen.

Die Themen wechselten von Privatem über das neue ADR zum leckeren Essen. Sie führten zum Gedankenaustausch über die bevorstehende Tagung und endeten bei Anekdoten, welche die einzelnen Gefahrgutbeauftragten in ihrer langen Karriere beim mühsamen Kampf um Vorschriftenkonformität und mehr Risikobewusstsein erlebt hatten.

Am Ende des Abends ging es ans Bezahlen und die Kellnerin fragte jeden Gast nach seinen Speisen und Getränken, bis sie zum Dienstältesten der Runde kam: „Ich hatte vier Bier. Aber verraten Sie mich nicht, ich muss nämlich noch fahren.“

Das nenne ich Sicherheitsdenken.

Oliver Rompf