

# Mal so gesehen

Oliver Rompf, Hannover

Den Einstieg in die Hamburger Gefahrgut-Tage, in die hochkarätig besetzte Mischung aus Vortrag und Podiumsdiskussion machte Jessie J. Tyson, Global Custom Service Manager der ExxonMobil Fuels Marketing Company. In seinem Vortrag erklärte er die sehr amerikanische Sicht eines der größten Mineralölkonzerne der (Gefahrgut-) Welt bezüglich der Forderung und Würdigung von Transportsicherheit. Was hierorts noch etwas stiefmütterlich existiert, ist den Amerikanern quasi direkt nach dem CFR die heilige Schrift: Management-Systeme. Hinter einer Flut von Abkürzungen wie SH&E (Safety, Health & Environment = Sicherheit, Gesundheit & Umwelt) oder STOP (Safe Truck Operation Procedures = sicheres Lkw-Benutzen) verbergen sich vor allem im weltweiten Exxon-Netz gültige Dokumentationen für Prozessabläufe und Verantwortlichkeiten sowie Handlungsanweisungen für jede Art von Zwischenfall. Als Zwischenfall sieht ExxonMobil übrigens alles an, was unplanmäßig mit dem Lkw geschieht, ganz gleich ob es sich um eine schwere Havarie oder einen parkenden Tankwagen handelt, dem ein Dritter eine Beule in die Stoßstange rempelt. Hinzu kommen sehr detaillierte Sicherheits-Vorgaben für diejenigen, die Exxons Produkte befördern wollen. Doch statt aufgeblähtem Selbstzweck können diese Management-Systeme effektive Steuerungsinstrumente sein, mit denen Exxon Standards lieber selber festlegt, bevor es der Gesetzgeber macht. Selbstverständnis für Exxon-Mobil ist auch das Lob der Beförderer – das den Europäern doch eher schwer fällt. Wenn sie ihren Vorgaben gut nachkommen, winkt den Trans-

portunternehmern der „ExxonMobil European Haulier of the Year Award“, ein Preis für den unfallfreien Transporteur mit hohem Prestigewert.

**Weniger selbstverständlich** war für viele Teilnehmer der Hamburger Gefahrgut-Tage die Aussage, mit der Tyson seine Ausführungen zum Hauliers Award ergänzte: Der Preis belohnt nicht die Manager, sondern das gesamte Personal bis zum „Truck Driver“. Und im Fahrzeugführer sieht Tyson denjenigen, der den größten Beitrag zur niedrigen Unfallbilanz leistet. Auf die Frage aus dem Publikum bezüglich der Sicherheitsausgaben und Festlegung von technischen Standards in Staaten mit geringer gesetzlicher Regelungsdichte erklärte Jessie Tyson dann auch deutlich seine Sicht vom Verhältnis zwischen dem Einsatz technischer Präventivmaßnahmen und motivierten Fahrern: Ohne einen Fahrer, der sicher fahren will, ist Technik wertlos und zum Scheitern verurteilt. Denn ein rücksichtsloser Fahrer kann auch mit einem tempogedrosselten Lkw unangepasst und damit in mancher Situation viel zu schnell sein. Moderne Telematiklösungen mögen dem Disponenten zwar zentimetergenau mitteilen, wo sich ein Fahrzeug befindet. Wie schonend der Fahrer aber fährt, zeigt höchstens irgendwann die Werkstattrechnung. Schließlich gibt es noch keinen Tuningchip für Fahrer oder Upgrades für sein Fahrverhalten.

**Oder anders gesagt:** Bei allen – sicherlich nützlichen, hilfreichen und sicherheitssteigernden – Entwicklungen gibt es immer noch jemanden, der die Fracht bewegen muss. Und dieser jemand bewegt seine Beförderungseinheit letztlich nur mit der gleichen Sorgfalt, die ihm sein Arbeitgeber angedeihen lässt. Ohne Resetknopf. ○



Martin Castle, Prof. Dr. Peter Mankowski, Jessie J Tyson, Ulrich Schüller und Helmut Rein (v.l.) – unterschiedliche Sicherheitsphilosophien im Disput.



## O-Ton aus Hamburg

Der IMDG Code ist nicht der Gott des Gefahrgutrechts. Auch das ADR schafft *Sicherheit*.

John Nielsen  
Danish Car Ferry Association, Rødby

Die Beanspruchungen beim *Umschlag* der Waren sind sehr viel höher als die Belastungen, die während eines Seetransportes auftreten.

Prof. Karol Wieser  
BAM, Berlin

Jeder glaubt, eine Katastrophe sei hochgradig *unwahrscheinlich* und trifft bestimmt immer einen anderen.

Axel Salzmann  
Oskar Schunck KG, München

Sicherheit ist Chefsache. Denken Sie bloß nicht, dass erhöhte Sicherheit durch mehr *Kontrollen* zu erreichen wäre.

Peter M. Jani  
Jani Gastransporte, Seevetal

Die Wirtschaft fordert weniger Kontrollen für gut organisierte Betriebe. Das ist sicher möglich. Das BMVBW wartet auf einen praktikablen *Vorschlag* aus der Industrie. Sie sind am Zuge.

Helmut Rein  
BMVBW, Bonn

Es wurde überhaupt noch nicht über eine Harmonisierung der *Strafen* in Europa nachgedacht.

Claude Pfauvadel  
Verkehrsministerium, Paris

Mehr zur Arbeit der Workshops während der Gefahrgut-Tage (MoU, 49 CFR, Telematik) lesen Sie in unserer April-Ausgabe.