



Zwei Jahre nach dem Unfall im spanischen Los Alfaques (1978) wurde die Schulung von Tankfahrzeugführern eingeführt. Die GbV folgte 1989, ebenfalls zwei Jahre nach dem Herborn-Unfall.

25 Jahre im Dienst der Sicherheit

GBV Ein Rückblick auf den langen Weg zum Gefahrgutbeauftragten zeigt, wie die Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter in den Fokus des Gesetzgebers kam.

Es fing wie leider oft mit einer Katastrophe an: Im Jahr 1978 verunglückte ein Gastankfahrzeug bei der Vorbeifahrt an einem Campingplatz in Spanien, über 200 Menschen starben. Der Schuldige wurde schnell gefunden, es war der Fahrer. Er hatte den Tank überfüllt und das sich ausdehnende Flüssiggas zerbarst den Tank. Das ausströmende Gas entzündete sich und in dem Flammenmeer gab es viele Tote und Verletzte. War der Fahrer aber alleine schuld? Warum hatte er überladen? Gab es bei der Beladung eine Kontrolle? War der Fahrer überhaupt ausgebildet für die gefährlichen Transporte? Was haben die Vorgesetzten getan? Das alles waren Fragen, die sich nach dem Unfall stellten.

Eiligst wurde beraten, was zu machen ist. Der damalige Chef des Referats für gefährliche Güter im Bundesverkehrsministerium, Ministerialrat Fritz Gömmel, hatte schon ein Papier für die Ausbildung von Gefahrgutfahrern in der Schublade – doch mit Gefahrguttransporten befasste sich die Politik bis zum „Campingplatzunfall“ nicht. Das wurde schlagartig anders, und so gab es im Mai 1979 eine Entscheidung des Kabinetts, Tankwagenfahrer in Deutschland besonders zu schulen. Die

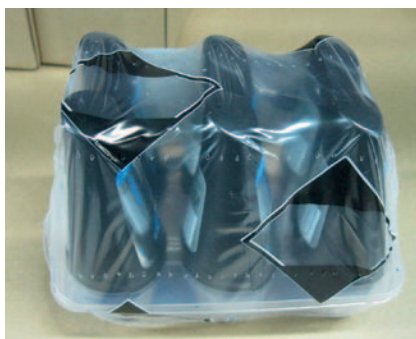
Änderung der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) trat 1979 in Kraft und bereits Ende 1979 fanden die ersten Schulungen statt. Man war zufrieden mit dem Erfolg, wie fallende Unfallzahlen zeigten. Mit der Einführung der Tankwagenfahrerschulung stellte sich allerdings die Frage, was man mit denen macht, die in Betrieben für die Gefahrguttransporte zuständig sind. Praktisch die Vorgesetzten der Gefahrgutfahrer. Mit dem Rückenwind des schrecklichen Unfalls in Los Alfaques war es zwar gelungen, die Tankwagenfahrerschulung durchzusetzen. Doch es gab erheblichen Widerstand seitens der betroffenen Industrie und

Heute sorgen in 48 ADR-Staaten Gefahrgutbeauftragte für mehr Sicherheit in den Betrieben.

Speditionen gegen weitere Schulungen: zu teuer und nicht notwendig, weil ja bereits der Tankwagenfahrer (und später auch der Stückgutfahrer) geschult werde. Wenn man nicht mehr weiter weiß, bildet man einen Arbeitskreis. Viele Sitzungen fanden statt – ein Durchbruch war nicht

zu erzielen. Es gab zwar immer wieder neue Vorschläge, doch in der Sache kam man nicht richtig voran. Dann ein neuer großer Gefahrgutunfall am 27. Juli 1987 im Westerwaldstädtchen Herborn: sechs Tote, zwölf zerstörte Häuser und viele Verletzte. Neue Diskussionen kamen auf. In der Politik und im Leben ist es oft so: Wenn etwas passiert – dann wird gehandelt. So auch nach Herborn. Am 12. Dezember 1989, praktisch zwei Jahre nach dem Herborn-Unfall, wurde die Verordnung über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und die Schulung der beauftragten Personen in Unternehmen und Betrieben (GbV) verkündet. Firmen, die mit Gefahrgut zu tun hatten, mussten nun einen Gefahrgutbeauftragten (Gb) benennen. Es gab allerdings großzügige Übergangsregelungen. Wer beispielsweise eine Tätigkeit ausübte, die dem Anforderungsprofil des Gefahrgutbeauftragten entsprach, der konnte auch ohne Schulung und Prüfung den Schein bekommen. Eine Besonderheit enthielt die neue Regelung: Der Gefahrgutbeauftragte sollte zwar überwachen und gegebenenfalls Mängel aufzeigen. Er war jedoch nicht für die Mängelbeseitigung oder gar für die Gefahrgutabwicklung verantwort-

Fotos: Harald Oberschelp, Klaus Ridder



Fehler, die immer wieder zu sehen sind: Überklebte Gefahrzettel (li. o.), Kennzeichen „Begrenzte Menge“ nicht kontrastreich genug (o.), Kantenlänge des Kennzeichens kleiner als fünf Zentimeter (li. u.), Tankfahrzeug nicht mit Placard Klasse 3 versehen, beim Kennzeichen „umweltgefährdend“ fehlt der Fisch (re.).



lich. Auch der Einsatz von externen Gefahrgutbeauftragten war möglich.

Nach Ablauf der Übergangsregelung sind Schulungen mit Abschlussprüfung obligatorisch. Beauftragt mit Organisation und Abnahme der Prüfungen sowie Erstellung der Lehrpläne wurden die Industrie- und Handelskammern (IHKen). Zu erwähnen ist dabei, dass die IHKen anfangs nicht damit einverstanden waren. Aber als das Bundesverkehrsministerium drohte, andernfalls alles den Ländern zu übertragen, nahm man die neue Aufgabe an.

Warum nur Gefahrgutbeauftragte in Deutschland? Sicherheit bei Gefahrguttransporten sollte auch grenzüberschreitend vorhanden sein. Deutschland wurde tätig und versuchte, über die Europäische Kommission (KOM) eine Regelung, basierend auf der deutschen GbV, für die damaligen EG-Länder einzuführen. Das gelang letztendlich nach zähen Verhandlungen und Mitte 1996 wurde in den Amtsblättern der EG die Richtlinie 96/35/EG des Rates vom 3. Juni 1996 (Sicherheitsberater-Richtlinie) verkündet. Eine Umsetzung in Deutschland erfolgte

jeweils durch eine Änderung der GbV. Letztendlich wurde auf der Grundlage der EG-Richtlinie eine entsprechende Regelung in den Gefahrgutvorschriften für den Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr (ADR, RID, ADN/ADNR) aufgenommen, so dass die vorgenannte Regelung mit der neuen Richtlinie entfallen konnte. Heute sorgen in 48 ADR-Staaten Gefahrgutbeauftragte für mehr Sicherheit in den Betrieben. Was will man mehr?

Klaus Ridder

Gefahrgutexperte, Siegburg

Gb und Sachverständiger: Die Aufgaben

Harald Oberschelp, seit vielen Jahren externer Gefahrgutbeauftragter und öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gefahrguttransporte, erklärt die Tätigkeitsbereiche.

GG: Wie kamen sie dazu, Gefahrgutbeauftragter zu werden?

HO: Kurz nach dem verheerenden Unfall in Los Alfaques bekam ich die Aufgabe, ein Gefahrgutsicherheitsprogramm bei meinem Arbeitgeber, einem internationalen Chemiekonzern, mit aufzubauen. Dieses Programm bestand damals schon aus regelmäßigen Schulungen aller am Gefahrguttransport beteiligten Mitarbeiter. Es wurden auch bereits werksseitige Ein- und Ausgangskontrollen der Fahrzeuge und Fahrer durchgeführt. Mitte der 80er Jahre schulten wir in diesem Unternehmen schon das Dispositions- und Fahrpersonal

der Vertragsspediteure in den Gebieten Gefahrgut, Sicherheit und Qualität. Nach Einführung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung im Jahre 1990 wurde ich zum Gefahrgutbeauftragten bestellt und übernahm zeitgleich eine Dozententätigkeit beim Verband der Chemischen Industrie VCI in der Gefahrgutausbildung. Noch im gleichen Jahr gründete ich mit meiner Frau die GGB Gesellschaft für Gefahrgutberatung.

GG: Sie sind auch ö.b.u.v. Sachverständiger für Gefahrguttransporte. Was machen Sie da?

HO: Das möchte ich an einem Beispiel verdeutlichen: Bei einer Überwachung stellte ich fest, dass IBC nicht im Sinne des Kapitels 6.5 ADR UN-geprüft waren. Die vorgefundenen Container wurden gesperrt. Im Rahmen einer Gefährdungsbe-

urteilung stellten wir fest, dass die sicherste Alternative eine Rückführung an den Hersteller darstellte. Grundlage dafür bildet Paragraph 5 der Gefahrgutverordnung GGVSEB. Die nach Landesrecht zuständigen Stellen können eine Ausnahme zulassen, die aber durch ein Gutachten eines Sachverständigen abgesichert werden muss. In diesem Gutachten müssen die verbleibenden Gefahren dargestellt und es muss begründet werden, weshalb die Zulassung der Ausnahme als vertretbar anzusehen ist. Ein entsprechendes Gutachten von mir war in diesem Fall die Grundlage für den reibungslosen Rücktransport der IBC zum Hersteller.

GG: Wie wird man ö.b.u.v. Sachverständiger?

HO: Nach zehn Jahren Tätigkeit als externer Gefahrgutbeauftragter, Gefahrgutbe-



Überwachungen bei betreuten Firmen führt Harald Oberschelp als externer Gefahrgutbeauftragter mit Hilfe einer Checkliste durch.



Beim Rundgang stellt Oberschelp einen Fehler fest. Er dokumentiert ihn per Kamera und erstellt im Anschluss einen Bericht an die Firma.



Die Kontrolle der Zurrgurte erfolgt im Beisein des Fahrzeugführers. Hier ist alles in Ordnung.

rater und -dozent habe ich bei der IHK einen entsprechenden Antrag gestellt. Dazu musste ich Referenzen einreichen sowie ein Führungszeugnis vorlegen und die Sachkunde wird geprüft. Es fand dann vor der Bestellung eine Eignungsprüfung statt. Die öffentliche Bestellung attestiert dem ö.b.u.v. Sachverständigen, dass er auf einem bestimmten Fachgebiet, in meinem Fall die Gefahrgutabwicklung, besonders qualifiziert ist. Die deutschen Gerichte sind angehalten, Sachverständigenaufträge bevorzugt an öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige zu vergeben.

GG: Alle fünf Jahre muss die Prüfung zum Gefahrgutbeauftragten wiederholt werden. Halten Sie dies für ausreichend?
HO: Das 5-jährige Intervall der verkehrsträgerbezogenen Prüfungen halte ich für zu lang. Es sollte wieder auf drei Jahre zurückgeführt und eine mehrtägige verkehrsträgerbezogene Schulung vorangestellt werden, ähnlich dem Verfahren im Luftverkehr. Meine Mitarbeiter und ich nehmen mindestens einmal im Jahr an einer Fortbildung teil.

GG: Was muss eine Firma zahlen, wenn Sie als externer Gb tätig werden?
HO: Die Höhe des Honorars richtet sich nach der Zahl der Arbeitsstunden, die wir jährlich zu leisten haben. Diese werden in einem Gefahrgutaudit ermittelt. Wichtig ist, dass wir die vom Gesetzgeber geforderte Überwachung sicherstellen. Aufgrund der Überwachungsstunden wird dann das Honorar ermittelt. Es bewegt sich in der Regel im vierstelligen Bereich.

GG: Was umfasst Ihre Tätigkeit als externer Gefahrgutbeauftragter?
HO: Natürlich alle Pflichten, die der Paragraph 8 GGVSEB vorgibt, und die in Ab-

schnitt 1.8.3 ADR/RID/ADN genannten Pflichten. Darüber hinaus weitere, die wir mit den Kunden vereinbart haben: Die Beratung der beauftragten Personen, das Erfassen und die Überwachung aller Arbeitsabläufe im Gefahrgutbereich, der Aufbau eines auf den Kunden zugeschnittenen Trainingsprogramms sowie die Schulung der beauftragten und am Gefahrguttransport beteiligten Mitarbeiter. Darüber hinaus stellen wir eine Hotline per Telefon und E-Mail, leisten Hilfe bei Notfällen, erstellen Arbeitsanweisungen, Checklisten und Gutachten und liefern frühzeitig Informationen über die zu erwartenden Änderungen im Gefahrgutbereich.

GG: Die Vorschriften für Gefahrguttransporte sind schwierig zu verstehen. Was würden Sie anders machen?
HO: Nehmen wir einmal den IMDG-Code: Warum reicht die UN-Nummer bei der Kennzeichnung von Tankcontainern nicht aus? Bis zu 14 Placards und mehr müssen geklebt werden. Warum nicht die Placards in einen fest installierten Wechselrahmen einsetzen? Und die Meeresschadstoffe: Warum muss der Name der technische Bezeichnung für den Meeresschadstoff in die Beförderungspapiere eingefügt werden? Die Kosten für eine Systemumstellung erreichen schnell fünfstelligen Summen. Oder die Harmonisierung: Warum geht man bei den verschiedenen Verkehrsträgern wieder getrennte Wege? Ein Beispiel sind die viskosen Stoffe der Klasse 3, bei welchen im Landverkehr 450 Liter, im Seeverkehr aber nur 30 Liter freigestellt sind. Im Bereich ADR/RID/ADN müsste vieles klarer ausgedrückt werden. Noch immer gibt es Fahrer, die nicht wissen, dass die schriftliche Weisung das Unfallmerkblatt ist. Oder bei einer Kontrolle keine ADR-

Bescheinigung vorlegen, da Sie nur den Begriff „Gefahrgutführerschein“ kennen. Die Übergangszeiten bei den Gefahrgutänderungen sollte man denen im Seeverkehr angleichen, also auf ein Jahr ausdehnen. Weitere Begriffsbestimmungen wären im Kapitel 1.2 aufzuführen. Wo finden wir etwa eine klare Definition für „Tray“? Oder lassen Sie mich als letztes Beispiel noch eine Freistellung von einzelhandelsabgepackten Versandstücken hinsichtlich Kennzeichnung, Verpackung und Unterweisung zwischen Verteilzentren und Geschäften nennen. Eine Übernahme der nationalen Ausnahme wie in Großbritannien wäre ratsam (siehe RO-a-UK4, siehe RL 2008/68/EG). Dies wäre für den deutschen und auch den europäischen Einzelhandel eine große Erleichterung meines Erachtens. Eines gilt für alle Verkehrsträger: Der Rhythmus der ein- und zweijährigen Änderungen ist zu kurz. Man sollte sich auf einen einheitlichen vierjährigen Rhythmus einigen. Damit würde man der Industrie viele Kosten sparen. Wichtige unaufschiebbare Änderungen können immer als Sofortmaßnahme vom Gesetzgeber erlassen werden.

GG: Welche Verbesserungen im Gefahrgutrecht fanden Sie gut?
HO: Die Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften im Jahre 2000 war eine große Erleichterung. Durch die Einführung der Gefahrgutbeauftragten-Verordnung in allen ADR/RID/ADN-Staaten wurde und wird das Sicherheitsniveau weiter angehoben. Auch die Angleichungen der Vorschriften des Gefahrguttransportes und der Gefahrstoffverordnung (GHS) waren gute Schritte in die richtige Richtung.

Das Interview führte Klaus Ridder.