

Hinters Lenkrad nur mit Schein II.

Ein Vierteljahrhundert ist sie nun schon in den Regelwerken festgeschrieben: die GEFÄHRGUTFAHRERSCHULUNG. GeLa wirft einen Blick zurück und beschreibt die Entwicklung.

Von Klaus Ridder, Königswinter

Die International Road Transport Union (IRU) brachte Anfang der 1980er Jahre vehement einen Vorschlag vor, der interessant im Zusammenhang mit der Schulung von Gefahrgutfahrern war: im ADR auch vorzusehen, alle Beschäftigten



(Foto: Ridder)

Der Fahrer eines Tankfahrzeugs muss wissen, wie sich ein solcher Wagen in Kurven verhält und welche Auswirkungen Schwallbewegungen haben können.

an den Belade- und Entladestellen zu schulen. Richtiges Beladen und korrekte Ladetechnik sind unbedingt notwendig, um Gefahrgüter sicher zu handhaben.

Natürlich hatte die IRU grundsätzlich Recht, es war nur die Frage, ob diese Regelungen in einer internationa- len Verkehrsvorschrift nicht fehl am

Platz waren. „Zweckmäßiger dürfte es sein, diese Probleme in den Arbeitsvorschriften zu regeln, schon auch deshalb, um die Verkehrsvorschriften nicht noch mehr aufzublähen“, so jedenfalls argumentierte der damalige österreichische Delegationsleiter Heinz Berger. Mittlerweile ist die Unterweisung in Kap. 1.6 ADR vorgeschrieben.

Viele Kompromisse

Im nächsten Schritt sollte die WP 15 der UNECE die Schulung der so genannten Stückgutfahrer international beschließen. Die Beratungen über einen deutschen Antrag dauerten mehrere Jahre, ehe die Delegierten 1987 den Beschluss fassten, auch Fahrer von Stückgutfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) von mehr als dreieinhalb Tonnen zu schulen. Dieser Grenzwert galt nicht bei Stoffen der Klassen 1 und 7, da diese sensiblen Stoffe überwiegend mit kleineren Fahrzeugen befördert wurden.

Auch hier gab es viele Kompromisse: Der Übergangszeitraum endete erst am 31. Dezember 1995! Und bei Transporten radioaktiver Stoffe gab es die eigenartige Ausnahme, dass Fahrer solcher Fahrzeuge von der Schulungspflicht befreit waren, die nicht mehr als zehn Versandstücke mit einem Transportindex (TI) ≤ 3 beförderten.

Jeder, der mit Übergangsregelungen konfrontiert ist, lässt sich zunächst Zeit und rechnet damit, dass sich in diesem Zeitraum doch noch etwas zu seinen Gunsten ändert. Bei einer Übergangszeit von acht Jahren lassen viele Anwender die ersten Jahre ohnehin verstrei- chen und fordern am Ende der Frist eine weitere Übergangsregelung.

Um das zu vermeiden und um die Schulungen zu entzerren – und das war auch gut so –, führte Deutschland die

Stückgutfahrerschulung nach dem Beschluss der WP 15 vorab ein:

- Fahrzeuge mit einem zGG ≥ 38 Tonnen ab 1. Januar 1991
- Fahrzeuge mit einem zGG $> 7,5$ Tonnen: ab 1. Januar 1993
- Fahrzeuge mit einem zGG $> 3,5$ und $\leq 7,5$ Tonnen: ab 1. Januar 1995.

Deutschland reduzierte das Schulungsintervall zunächst auf drei Jahre und hob es 1998 wieder auf den im ADR festgelegten Zeitraum von fünf Jahren an.

Wichtig bei der Schulung von Stückgutfahrern war das Thema Ladungssicherung. Hier gab es großen Handlungsbedarf, zumal eine Untersuchung von Unfällen, die sich von 1989 bis 1992 ereignet hatten, zeigte, dass mangelnde Ladungssicherung häufig unfallursächlich war. Trotz enormer Fortschritte in den vergangenen 15 Jahren wird die Ladungssicherung ein Dauerthema bleiben.

Gefahrgutfahrerschulung in der ehemaligen DDR

Auch in der ehemaligen DDR war die Frage der Gefahrgutfahrerschulung geregelt: in der Ersten Durchführungsbestimmung zur VOTG (Verordnung über die Gewährleistung des sicheren Transports gefährlicher Güter) vom 21. Juli 1988. Einzelheiten und die Lehrinhalte waren in der Ausgabe 1989 des „Programms für die Weiterbildung der Führer von Kraftfahrzeugen zum Transport gefährlicher Güter“ festgelegt. Es sah einen 19-stündigen Grundlehrgang mit fünf praktischen Unterrichtseinheiten

Grundsätze für die Fahrerschulung seit 1997

- Grund- und Fachlehrgänge trennen: mit Lerninhalten, welche den Besonderheiten der jeweiligen Beförderungsart Rechnung tragen (Grundlehrgang für die Beförderung aller gefährlichen Güter, Fachlehrgänge für Beförderungen in Tanks, für Beförderungen explosiver sowie radioaktiver Stoffe)
- entsprechende Struktur für die Wiederholungsschulung übernehmen
- Rahmenlehrplan aufstellen (Schulungsinhalte und Mindeststundenzahlen für Grund- und Fachlehrgänge)
- Anforderungen an praktische Übungen festlegen
- Prüfungsanforderungen für Grund- und Fachlehrgänge sowie für die Wiederholungsschulungen festlegen
- Anforderungen an die Qualifikation der Schulungsveranstalter und eingesetzten Lehrkräfte bestimmen.

vor. Des Weiteren gab es zwei Aufbaulehrgänge für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie für Spezialkraftfahrzeuge und Fahrzeuge mit Tankcontainern. Die Aufbaulehrgänge dauerten drei beziehungsweise fünf Stunden, die Prüfung eineinhalb Stunden.

Dabei waren die durch die „Räte der Bezirke festgelegten Einrichtungen im jeweiligen Territorium“ dafür verantwortlich, die Weiterbildung vorzunehmen. Voraussetzung, um an den Lehrgängen für Gefahrgutfahrer teilnehmen zu können, war unter anderem eine bescheinigte Kraftfahrtauglichkeit, eine Art Gesundheitstest.

Schon vor der Wiedervereinigung wurden Schulungsbesccheinigungen der DDR in der Bundesrepublik Deutschland anerkannt. Die IHK schrieben die jeweiligen Bescheinigungen um. Bald darauf protestierten einige Beförderer: Wie sich herausstellte, waren die in der



Ein Gefahrgutfahrer hat auch für die richtige Kennzeichnung zu sorgen.

ehemaligen DDR geschulten und geprüften Gefahrgutfahrer wenig sachkundig. Gleichwohl blieb die Anerkenntnungspraxis bestehen und die Betriebe wurden gebeten, diese Fahrer zusätzlich zu unterweisen.

Praktisches Training für den Fahreralltag

Mehr als die Hälfte der Gefahrgutunfälle mit Tankfahrzeugen waren Alleinunfälle, zum Beispiel durch Abkommen von der Fahrbahn oder nicht angepasste Geschwindigkeit in Kurven. Dies ist sicher auch dadurch bedingt, dass ein Tankfahrzeug wegen des hohen Schwerpunkts und der Schwabebewegungen der geladenen Flüssigkeit ein ungünstiges Fahrverhalten aufweist. Zudem funktioniert das so genannte „Popo-Meter“ des Fahrers beispielsweise bei Tankaufliegern nicht.

In diesem Zusammenhang diskutierten Experten auch darüber, ein Fahrertraining einzuführen. In einem Gutachten bestätigte Prof. Dr. Klaus Rompe, TÜV Rheinland, die Notwendigkeit eines solchen Trainings. Die Delegierten der WP 15 lehnten den Antrag jedoch ab. Einen deutschen Alleingang sollte es nicht geben, zumal die Kosten hoch waren und sich niemand finden ließ, zum Beispiel Fahrer oder Unternehmer, welcher die Kosten übernahm. Außerdem wären nur die großen Schulungsunternehmen, wie TÜV und Dekra, in der Lage gewesen, sich ein Tankfahrzeug sowie ein Übungsgelände zu leisten. Heute ist es möglich, Fahrer auf speziellen Tankfahrzeugen, die mit Stützrädern ausgerüstet sind, auf freiwilliger Basis zu schulen.

Schulung: wie, was, wie lange

Zunächst schulte jede ADR-Vertragspartei auf der Grundlage der im ADR festgeschriebenen Themen, wie sie wollte, das heißt, Dauer und Ablauf der Schulungen waren unterschiedlich. Die daraus entstandenen Wettbewerbsunterschiede in den ADR-Staaten führten dazu, dass sich Fahrer teilweise nicht im eigenen Land schulen ließen, weil es in Nachbarländern z.B. preisgünstiger und nicht so anspruchsvoll war. Somit war es für die WP 15 an der Zeit, auch hier einheitliche Regelungen zu beschließen.

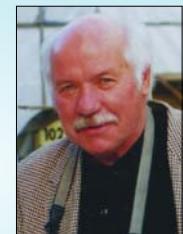
Bei einer ersten Sondersitzung 1994 in Rom legte die deutsche Delegation unter Leitung von Helmut Rein (BMV) als einzige Delegation einen Vorschlag in Englisch vor, der im Grundsatz die DIHT-Musterkurspläne wiedergab. Auf der Grundlage des deutschen Entwurfs diskutierten die Experten und beschlossen letztendlich einen Anh. 4 zum ADR. Mit wenigen Änderungen waren die DIHT-Musterkurspläne nun europaweit gültig – was wollte man mehr? Sie finden noch heute Anwendung und sind jetzt in Kap. 8.2 ADR festgeschrieben.

Der Beschluss umfasste auch die Schulungsdauer und die Anzahl der Unterrichtsstunden pro Tag – danach gab es in Deutschland viel Ärger. Die WP 15 hatte entsprechend eines Vorschlags der deutschen Delegation eine Schulungsdauer von acht Stunden pro Tag festgelegt. In Deutschland waren bis dato zehn Stunden pro Tag üblich (siehe blauer Kasten). Acht Stunden pro Tag waren dem DIHT und der deutschen Wirtschaft zu wenig, weil dadurch ein weiterer Schulungstag notwendig war.

Wiederholen und aktualisieren

Die Schulungsintervalle betragen 1978, also in der ersten Regelung, fünf Jahre. Später wurden sie, speziell nach dem Gefahrgutunfall in Herborn 1987, auf drei Jahre verkürzt. Das war wegen der vielen Änderungen der GGVS und des ADR auch erforderlich. International ließ sich der Dreijahres-Rhythmus nicht durchsetzen und so fand in Deutschland 1998, vor allem nachdem die Richtlinie 94/55/EG eine Harmonisierung des nationalen und internationalen Rechts forderte, wieder eine Verlängerung auf fünf Jahre statt.

„Als Mitinitiator der Regelung, maximal acht Stunden pro Tag zu schulen, stehe ich auch heute noch zu dieser Entscheidung. Aufgrund meiner Erfahrungen in Schulungen weiß ich, dass dies eine lange Zeitdauer ist – zumal die zu schulenden Gefahrgutfahrer ohnehin nicht an langes Zuhören gewöhnt sind.“



Der letzte deutsche Antrag, die Fahrer wegen der zahlreichen Änderungen des ADR alle drei Jahre zu schulen, führte 2003 nur dazu, dass die Dauer der Schulungen verlängert wurde. Sie beträgt nun zwei Tage – das war seitens der deutschen Delegation sicher nicht beabsichtigt. In vielen hoch entwickelten Industrieländern bilden die Spediteure oder Beförderer ihre Fahrer aufgrund von Auflagen ihrer Auftraggeber aus der Mineralöl- und der Chemischen Industrie jährlich in firmeninternen Schulungen fort, um die Sicherheit weiter zu erhöhen. Dabei wird Fahrern vor allem immer wieder verdeutlicht, dass Gefahrguttransporte ein hohes Risiko darstellen.

In 25 Jahren Gefahrgutfahrerschulung hat sich viel getan. Unfälle, an denen Gefahrgutfahrzeuge beteiligt sind, sind um etwa die Hälfte zurückgegangen (Unfalluntersuchungen der BASt, 1982 bis 1984 und 1989 bis 1991). Dabei fallen Unfälle mit Fahrzeugen der Alliierten nicht mehr besonders auf. Zu dieser positiven Entwicklung haben die Arbeitskreise des DIHK (vormals DIHT), die Schulungsveranstalter, verantwortungsbewusste Unternehmer und auch die Experten der WP.15 beigetragen – insgesamt gesehen ein zufrieden stellendes Ergebnis.