

Hinters Lenkrad nur mit Schein I.

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

Vor fast genau 32 Jahren, am 1. Juli 1973, ist in Deutschland die erste Gefahrgutverordnung Straße (GefahrgutVStr, später GGVS) in Kraft getreten, zuvor hatte es die Schadensschutzverordnung vom 1. September 1970 gegeben. Das ADR hatte Deutschland am 1. Januar 1970 ratifiziert. Somit gab es Anfang der 70er Jahre viel zu tun, um diese Vorschriften umzusetzen.



Nachdem die ersten Tankwagenfahrer geschult waren, ging die Zahl der Gefahrgutunfälle zurück.

Erschwerend kam hinzu, dass zwei unterschiedliche Referate im Bundesministerium für Verkehr (BMV) den Transport gefährlicher Güter per Lkw und per Bahn regelten: Dr. Lüdkes war Referatsleiter für den Straßenverkehr, und Dr. Fritz Gömmel hatte die gleiche Position für den Eisenbahnverkehr inne. Somit gab es zwangsläufig Reibungsverluste, die nicht unbedingt der Sache dienlich waren.

Gleichwohl wurde die Frage der Schulung von Gefahrgutfahrern diskutiert. Gömmel, schließlich bis 1978 Leiter des später gegründeten Zentralreferats „Transport gefährlicher Güter“ schrieb hierzu:

„Sehr begrüßenswert war jedoch die Einführung eines Befähigungsnachwe-

ses und einer besonderen Ausbildung für Fahrer von Gefahrguttransporten in § 12 GGVS. Die Durchführungsbestimmungen enthielten die Richtlinie über die Anerkennung und Durchführung von Lehrgängen für Fahrzeugführer von Tankfahrzeugen vom 8. Juli 1980. Besonders in den USA ist auf das ‘Training’ des beteiligten Personals seit langem großer Wert gelegt worden.“

Der Gewerbetechnische Beirat hatte die Einführung eines besonderen Führerscheins für Tankwagenfahrer schon Jahre vorher empfohlen. Dieser Empfehlung wurde jedoch seinerzeit nicht gefolgt, weil man der Auffassung war, dass keine gesicherten Erkenntnisse darüber vorlägen, ob Unfälle auf unzureichende Ausbildung und Prüfung der Fahrer zurückgingen. Der Unfall vom 11. Juli 1978 auf dem Campingplatz Los Alfaques in Spanien, wo durch explosionsartiges Verbrennen von freigewordenem Flüssiggas (Propylen) 215 Urlauber ums Leben kamen, gab Veranlassung, den Befähigungsnachweis einzuführen.“

Ein Unfall mit Konsequenzen

Ein Vorschlag, wonach Gefahrgutfahrer, die gefährliche Güter transportieren, wegen ihrer hohen Verantwortung zu schulen seien, lag zu diesem Zeitpunkt bereits „in der Schublade“. Doch Politiker hatten eine Notwendigkeit, Gefahrguttransporte restriktiver zu regeln, bisher nicht gesehen. Der Unfall in Los Alfaques veränderte alles.

Der bei Gömmel bereitliegende Vorschriftenentwurf für die Schulung von Gefahrgutfahrern wurde binnen kurzer Zeit als Diskussionsgrundlage eingebracht. Noch 1978 wurde die GGVS geändert. In § 12 waren nun die besonderen Anforderungen an die Fahrer von Tankfahrzeugen festgelegt. Der Nachweis über eine erfolgte Schulung war bis

zum 1. September 1981 zu erbringen. Somit waren also innerhalb von zwei Jahren Kurspläne und Schulungsunterlagen zu erstellen, Schulungsveranstalter zu schulen und die entsprechenden Schulungen vorzunehmen. Es hat geklappt!



(Fotos: Ridder)

Bei der Schulung ist der Fahrer so zu sensibilisieren, dass er die Schriftlichen Weisungen immer vor dem Beladen liest, damit er sich bei einem Unfall richtig verhält.

Vorreiter Deutschland

Zur Fahrerschulung schrieb Gerhard Krause, VdTÜV Essen und Mitglied im Gewerbetechnischen Beirat:

„Nach dem Unglück auf dem spanischen Campingplatz im Juli 1978 wurde diese Forderung (gemeint war die Gefahrgutfahrerausbildung) mit Nachdruck wiederholt. Der Schock von Los Alfaques, wo nach einer Explosion eines mit Druckgas beladenen Fahrzeugtanks mehr als 160 (richtig 215) Todesopfer zu beklagen waren, hat auch in der Bundesrepublik Deutschland Wirkung gezeigt: Zukünftig müssen alle Fahrer von Tankfahrzeugen mit gefährlichen Gütern Spezialkurse besuchen und mit einem Test abschließen.“

Sicher, damit ist die Bundesrepublik Deutschland wieder einmal Vorreiter auf diesem Gebiet. Vielleicht wird hier und da von der Benachteiligung der deutschen Spediteure gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten gesprochen, von der Schaffung ungleicher Wettbewerbsbedingungen und von Handelshemmnissen.

Aber gerade jetzt, da man nicht zuletzt aus der Tagespresse häufiger von schweren Unglücken beim Transport gefährlicher Güter aus dem Ausland erfährt, sollte man froh darüber sein, dass an die Sicherheit bei uns schon immer etwas strengere Maßstäbe angelegt wurden, als in vielen ausländischen Staaten. Und die Bundesrepublik Deutschland ist nun einmal ein besonders hoch industrialisierter Staat mit vielen derartigen Gefahrenquellen und zugleich ein sehr dicht bevölkertes Land. Zumindest in der Bevölkerung wird die neue Forderung nach einer besonderen Qualifikation der Tankzugfahrer nicht nur Verständnis finden, sondern dankbar registriert werden.“

Per Verordnung wurde den Industrie- und Handelskammern (IHK), vertreten durch den Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT), die Zuständigkeit übertragen, alles zu regeln, was mit der Schulung der Fahrer von Tankfahrzeugen zusammenhing. Das bedeutete viel Arbeit nach dem In-Kraft-Treten der Schulungspflicht, zum Beispiel:

- Es waren Regeln für den Ablauf der Schulungen einschließlich Musterkurspläne zu erstellen.
- Die Schulungsveranstalter waren anzuerkennen.
- Verlage mussten Schulungsmaterialien herstellen.
- Die Trainer waren auszubilden.

1980: Erste Lehrgänge

Den allerersten Lehrgang veranstaltete Dekra Ende 1980. Im Übrigen empfahl der DIHT, allgemein die Dekra-Kurspläne anzuwenden. Später wurden sie in etwa in die Mustersatzung übernommen. Das Unternehmen bildete auch firmenfremde Trainer aus, beispielsweise Fahrlehrer.

Eine Begebenheit aus dieser Zeit: Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg hatte Fahrlehrer zur Dekra-Akademie in Altensteig-Warth entsandt, welche der Meinung waren, in einem Wochenendlehrgang zum Trainer ausgebildet werden zu können. Viel Ärger war vorpro-

grammiert. Albert Lauer von der Dekra – unter anderem leitet er heute den BMVBW-Arbeitskreis Straße/Tanks – musste den Fahrlehrern klarmachen, dass die GGVS und das ADR etwas umfangreicher und zum Erlernen eines Grundwissens doch einige Tage nötig seien.

Wie viele Tankfahrzeugfahrer überhaupt zu schulen waren, ließ sich damals nur schätzen. Nach einer Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) waren rund 20.000 ziehende Einheiten zugelassen und mit etwa dieser Anzahl von Fahrschulungen wurde auch gerechnet.

Bis Anfang August 1981 hatte Dekra 16.000 Lehrgangsteilnehmer erfolgreich geschult. Die erste Übergangsfrist sollte Ende August 1981 auslaufen, sie wurde aber dann noch bis Ende 1982 verlängert. Die offizielle Begründung lautete: Der DIHT und die IHK hatten es erst bis Ende 1980 geschafft, die Regelungen in § 12 GGVS umzusetzen. Unter anderem galt es,

Musterkurspläne und Schulungsträger durch die einzelnen IHK zu genehmigen sowie Richtlinien und Satzungen zu verabschieden. Somit hätte den Unternehmen nicht die in der Verordnung vorgesehene Übergangsfrist von zwei Jahren zur Verfügung gestanden.

Nach der Übergangsfrist hatte Dekra etwa 23.000 Lehrgangsteilnehmer geschult. Das waren aber nicht nur Fahrer, sondern auch Fuhrparkleiter und Unternehmer. Letztere benötigten den Schulungsnachweis zwar nicht unbedingt selbst, aber sie hatten die „Erfolgskontrolle“ – das Wort Prüfung war verpönt – bei anderen Lehrgängen, welche um die entsprechenden Lehrinhalte ergänzt worden waren, bestanden.

Sicherheitsbewusstsein der Gefahrgutfahrer nahm zu

Wie sich nach der ersten Schulungswelle feststellen ließ, waren die Fahrer von Tankfahrzeugen sicherheitsbewusster geworden. Zudem ging auch die Anzahl der Unfälle nach und nach zurück.

Andere Länder, wie die Schweiz und Österreich, führten ebenfalls Vorschriften ein, um Gefahrgutfahrer zu schulen. Das Ziel sollte es aber ein, die Schulung der Fahrer von Tankfahrzeugen europäisch zu regeln. Die Expertengruppe für den Transport gefährlicher Güter des

Binnenverkehrsausschusses für Europa (ECE) in Genf erkannte ebenfalls die Notwendigkeit einer Gefahrgutfahrerausbildung und beschloss auf ihrer letzten Sitzung im Mai 1980, entsprechende Bestimmungen für Fahrer von Tankfahrzeugen in die ADR-Konvention aufzunehmen. Diese ab 1. Januar 1983 vorgeschriebene Ausbildung betraf vorerst nur Fahrer von Tankfahrzeugen sowie Fahrzeuge mit Tankcontainern und Aufsetztanks.

Das ADR sah ein Rahmenprogramm für die Ausbildung vor: theoretische Schulung mit praktischen Übungen. Die Dauer der Ausbildung (genaue Stundenanzahl) war in der ADR-Konvention nicht festgelegt. Die Bestimmungen sollten möglichst allgemein gefasst sein, um den einzelnen Mitgliedstaaten breiten Entscheidungsspielraum zu geben. Dies erwies sich später allerdings als Problem, da jedes Land unterschiedlich schulte. Alle fünf Jahre nach der Erstausbildung waren Auffrischungskurse zu besuchen. Somit war es auch erforderlich, die Bescheinigungen für die Gefahrgutfahrer befristet auszustellen. Über eine Ausbildung von Fahrern, die gefährliche Stückgüter befördern, konnten sich die Delegierten in Genf vorerst nicht einigen. Sie verschoben es auf „später“, hierzu eine Entscheidung zu treffen.

– wird fortgesetzt –



Vor allem in der Zeit, als Dr. Dietrich Urbach beim DIHT aktiv war, hat der DIHT für die Fahrerschulung Grundsätze entwickelt, die richtungsweisend für Europa wurden.