Just-in-time, aber nach Vorschrift

WERKSBESUCH – Seit mehr als 100 Jahren werden bei Siegwerk in Siegburg Druckfarben produziert. Heute werden sie schneller denn je ausgeliefert, dabei wollen auch alle Gefahrgutvorschriften beachtet werden. VON KLAUS RIDDER

Klaus Ridder ist Autor von Gefahrgutfachliteratur.

Unterhalb des ehrwürdigen Klosters auf dem Michaelsberg in Siegburg befindet sich mit Siegwerk ein Unternehmen, das seit über 100 Jahren Farben für Druckereien produziert. Die Produkte werden in der Regel als UN 1210 „Druckfarben, entzündbar" versendet. Dementsprechend viel wird hier für eine sichere Gefahrgutbeförderung getan.

Für die gefahrgutrechtliche Abwicklung innerhalb des Werkes sind 24 Beauftragte Personen verantwortlich. Unabhängig davon überwacht der Gefahrgutbeauftragte Manfred Emons das Geschehen. Sein „Dienstsitz" befindet sich in einem nach zwei Seiten offenen Büro mit Ausblick auf den Verladungs- und Lagerbereich sowie auf die Entladung von Gefahrgütern. Manfred Emons ist auch für die Schulung der Beauftragten Personen sowie für die Unterweisung der am Transport gefährlicher Güter beteiligten Personen zuständig. Hierfür werden aber auch externe Trainer eingesetzt.

Das Unternehmen Siegwerk liegt unterhalb des Klosters Michaelsberg in Siegburg.

Fotos: Ridder

Gefahrgutbeauftragter Manfred Emons hat alles im Blick.

Mit Hilfe einer Checkliste geht der Gefahrgutbeauftragte täglich mindestens einmal durch den Betrieb. Ist etwas nicht in Ordnung, gibt es einen schriftlichen Hinweis an die zuständige Beauftragte Person.

Alle kommissionierten Gefahrguttransporte landen nach der Auftragsabwicklung auf dem Bildschirm von Manfred Emons, so dass im Bedarfsfall sofort eingegriffen werden kann – auch ist die Menge der Gefahrgüter für die Jahresmeldung sofort verfügbar.

ADR-Checkpoint

Am „ADR-Checkpoint" am Werkstor sind Tafeln auf Deutsch und Englisch angebracht, mit Hinweisen auf die erforderliche Fahrzeugausrüstung. Erst wenn die Eingangskontrolle ergibt, dass alles in Ordnung ist, darf ein Lkw einfahren. Die Eingangskontrolle ist so angelegt, dass dort mehrere Fahrzeuge gleichzeitig parken können. Die Anfahrt erfolgt von der Autobahn über eine Umgehungsstraße.

Kontrolliert werden alle hereinkommenden Fahrzeuge – auch die leeren, die zur Beladung ins Werk wollen. Hier gibt es mit den Hausspediteuren normalerweise keine Probleme, weil diese genau wissen, worauf es ankommt. Das Qualitätsprofil der Speditionen wird außerdem ständig vom Gefahrgutbeauftragten überprüft. Wer negativ auffällt, wird abgemahnt und fliegt raus – dazu kam es bislang aber äußerst selten. Etwas anders verläuft die Kontrolle bei den Fremdabholern/-speditionen. Hier wird schon genauer hingeschaut, und wenn etwas nicht stimmt und die Sicherheit gefährdet ist, wird auch schon mal die Polizei um Hilfe gebeten.

Unabhängig davon lässt sich etwa einmal im Jahr die Gewerbeaufsicht, das Kölner Amt für Arbeitsschutz, blicken. Beanstandungen gibt es aber wenige.

Logistik

Die geringe Zeitspanne zwischen der Bestellung der Ware bis zu ihrer Auslieferung stellt wohl die größte logistische Herausforderung dar. Was am Vortag bis 11 Uhr bestellt wird, ist bereits am nächsten Tag bei den Kunden, oder bei längeren Entfernungen zumindest auf dem Weg dorthin. Zur Logistikleistung gehört auch, die Druckfarben vorher entsprechend den Anforderungen des Kunden zu mixen, zu verpacken, zu labeln und zu verladen. Obgleich überall auf dem Werksgelände Verpackungen und Tanks zu sehen sind, wird relativ wenig Farbe auf Vorrat gelagert. Diese Just-in-time-Denkweise trifft erst recht für den Kunden zu: Bei dem wird mit dem Tankfahrzeug, Tankcontainer oder IBC oft direkt an die Druckmaschine gefahren.

Die Auswahl der geeigneten Gefahrgutumschließung richtet sich vor allem nach den Anforderungen des Kunden. So werden Druckfarben nach Spanien fast täglich mit Tankfahrzeugen ausgeliefert, kleinere Farbmengen

indes werden auch schon mal in UN-geprüften Farbeimern verschickt.

Eine Eigenentwicklung von Siegwerk sind Aufsetztanks für die Rückholung von Toluol. Dieser entzündliche Stoff wird der Druckfarbe zugesetzt, der dann beim Druckprozess wieder freigegeben, aufgefangen und in den gleichen Aufsetztanks zurückbefördert wird. Nach einer Reinigung wird das Toluol wieder einer neuen Druckfarbencharge zugesetzt. Insgesamt ein vorbildliches Verfahren im Interesse der Umwelt!

Schaut man sich auf dem Werkshof um, stößt man überwiegend auf IBC: neben Kombi-IBC auch metallene Exemplare zwischen 500 bis 2.500 Liter Fassungsraum, die teilweise noch aus den 80er Jahren stammen. Wartung und Prüfung der IBC erfolgt im eigenen Werk. Nach jedem Umlauf erfolgt eine Intensivreinigung, denn Verunreinigungen in den Druckfarben können zu Qualitätsverlusten führen. Nach der Reinigung könnten sogar Lebensmittel in den IBC befördert werden, so Emons.

Kleinere Umschließungen, die bei Siegwerk befüllt werden, sind Deckelfässer oder auch Eimer, alle UN-geprüft. „Weißblechverpackungen nach RID verwenden wir nicht“, so Manfred Emons. „Da sind mittlerweile die Wanddicken so dünn, dass man sie einfach durchstoßen könnte. Das ist für uns nicht sicher genug.“

Sicherheitseinrichtungen

Das heute weltweit agierende Unternehmen mit insgesamt 4.000 Mitarbeitern wurde 1830 als Familienunternehmen gegründet und genießt an seinem Stammsitz in der Kreisstadt an der Sieg ein hohes Ansehen. Es befindet sich noch heute in Familienhand, dabei ist Siegwerk nach Sun Chemical und der Flint Group der weltweit drittgrößte Hersteller von Druckfarben. Die Jahresproduktion beträgt 250.000 Tonnen, davon wird die Hälfte von der deutschen Tochter in Siegburg produziert. Einen weiteren deutschen Standort gibt es in Backnang.

Überwiegend werden für die Auslieferung neben Kombi-IBC metallene IBC mit Kapazitäten zwischen 450 bis 2.500 Litern Kapazität genutzt. Die Wartung einschließlich aller vorgeschriebenen Prüfungen erfolgt in der firmeneigenen Werkstatt.

Siegwerk setzt für den Versand von Druckfarben (UN 1210) außerdem Aufsetztanks ein, die auch für den Rücktransport von Toluol (UN 1294) genutzt werden, das beim Druckvorgang zurückgewonnen wird. Befüllung und Entleerung erfolgen auf dem Fahrzeug.

Im 19. Jahrhundert wurden im Werk noch Tücher bedruckt. Dann kam die Erfindung des Tiefdrucks Anfang des 20. Jahrhunderts und damit verbunden war auch der Zusatz von brennbaren Lösungsmitteln zu den Farben. Doch das Thema „Gefahrstoffe/-güter“ wurde so richtig erst in den 70er Jahren wichtig. Damals verfügte Siegwerk über einen hauseigenen Fuhrpark mit gut ausgebildeten Fahrzeugführern. Die Fahrer wurden intern ausgebildet, noch bevor Anfang der 80er Jahre die Gefahrgutfahrerausbildung allgemeine Pflicht wurde.

Voelk-online.de
BERATUNG
Gefahrgut
Abfall
Gefahrstoffe
Umweltschutz
Schulung
Beratung
Management
Externe Beauftragte
SEMINARE
Gefahrgutbeauftragten-Schulung
Straße - Schiene - See
Gefahrguttransport in der Luft
alle Personenkategorien
Gefahrgutfahrer-Ausbildung
Stückgut / Tank alle Klassen
Befähigungsschein § 20 SprengG
Berufskraftfahrer-Weiterbildung BKrFQG
Schulungen für beauftragte Personen
Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520
Ladungssicherung
In-House-Seminare
Schiffner Consult GbR
Gefahrgutschulung und Beratung
Boschstraße 17
94405 Landau a.d. Isar
fon 0 99 51 / 98 42-0
fax 0 99 51 / 98 42-10
info@schiffner-gefahrgut.de
www.schiffner-gefahrgut.de
SCHIFFNER gefahrgut

Bild links: Fahrzeugführer übernehmen die Ladungssicherung selbst, diese wird danach von einer Beauftragten Person kontrolliert.

Bild rechts: Sicherung von Fässern auf Paletten nach einem System der Firma Rainer. Die Zurrgurte können bei sorgfältiger Behandlung auch mehrmals benutzt werden.

Der eigene Fuhrpark wurde aber 1991 abgeschafft, weil er zu teuer wurde. Die Fahrzeugführer hatten damals dank vieler Stunden ein Jahresgehalt von 160.000 DM – mehr als leitende Angestellte. Der werkseigene, schon seit 1895 bestehende Gleisanschluss dient heute nur noch für eintreffende Rohstoffe, überwiegend Ethanol und Ethylacetat. Früher wurde er auch für abgehende Sendungen genutzt – dann kam das „Aus“, weil eine fristgemäße Zustellung der Druckfarben per Bahn „just in time“ nicht möglich war.

Beim Gefahrgutumschlag sind heute besondere Sicherheitseinrichtungen vorhanden, etwa versiegelte Oberflächen mit Sperreinrichtungen in den Gullys, damit bei einem Unfall mit Leckage auf keinen Fall gefährliche Stoffe ins Abwasser oder den das Werksgelände durchfließenden Mühlenbach gelangen.

Siegwerk verfügt über eine eigene Werkfeuerwehr, die 24 Stunden verfügbar ist und über Lösch- und Messfahrzeuge verfügt. Die Feuerwehr ist an das TUIS-System der deutschen Chemie-Werkfeuerwehren angeschlossen, sie hilft auch der Kreisstadt Siegburg bei besonderen Gefahrenlagen. Innerbetriebliche Einsätze sind dann erforderlich, wenn eine Gefahrgutumschließung durch Gabelstapler beschädigt wird und Gefahrgut ausläuft. Das Auffangen der Restflüssigkeit und die Säuberung der Unfallstelle sind Routine.

Ladungssicherung

Ladungssicherung ist neben der Auswahl der richtigen Umschließung wohl das Wichtigste beim Transport der als Gefahrgut deklarierten Druckfarben – aber auch anderer Güter. Schließlich möchte der Verlader, also Siegwerk, dass das Gut ohne Beanstandungen bei den Empfängern ankommt, denn diese – zumeist sind es Druckereien – verfügen wie gesagt kaum über Reserven. Der dort angelieferte Tank, IBC oder Container kommt oft direkt an die Druckmaschine.

Man hat bei Siegwerk in 40 Jahren ein Lasi-Gesamtsystem für alle verwendeten Verpackungen entwickelt, das eine sichere Beförderung garantiert und auch behördliche Überwachungen ohne Beanstandung übersteht. Hier die wichtigsten Merkmale:

- Versandstücke werden auf Paletten mit Schrumpffolie fixiert.
- Für Einzelfässer oder auch für mehrere Fässer wird das Zurrgurtsystem „Lasitec“ der Firma Rainer eingesetzt, die Fässer sind somit auf der Palette fixiert.
- Verpackungen und IBC werden formschlüssig verladen, wobei teilweise auch Paletten mit Sonderabmessungen verwendet werden, so dass Formschluss in der Ladeeinheit gewährleistet ist.
- Zum Ausfüllen der Leerräume werden Luftkissen verwendet.
- IBC auf Paletten werden niedergezurrt; dabei werden sie mit leeren Paletten oder Kantenschonern überdeckt, so dass die Zurrkräfte verteilt werden.
- Die Verladung in Boxcontainern erfolgt ebenfalls mit einem Ladungssicherungssystem des Unternehmens Rainer; hier ist zu bemerken, dass die Ladearbeiter in diesem Fall noch zusätzlich durch den Gurthersteller unterwiesen werden.
- Für flexible Schüttgutbehälter wurden spezielle Systeme wie Holzrahmen entwickelt, so dass die FIBC besser gestapelt werden können.

Auf dem Fahrzeug verlädt der Fahrzeugführer selbst. Die „Hausspediteure“ haben ihre Fahrer zusätzlich darin geschult. Nach dem Verzurren der Ladung wird die Ladungssicherung von einer Beauftragten Person geprüft und wenn alles in Ordnung ist, gibt es einen Vermerk im Ausfahrschein. Das wird deshalb gleich nach der Beladung gemacht, weil sonst die Plane an der Ausfahrkontrolle nochmals geöffnet werden müsste.

Fazit

Ein Chemiebetrieb inmitten der Stadt betreibt viele Sicherheitsanstrengungen. Einst lag das Werk außerhalb – doch mittlerweile ist es von Wohnhäusern, Schulen und Einkaufsmärkten umgeben. Die Anfahrt erfolgt aber über gut ausgebaute Straßen bzw. die nahe Autobahn. Die eigene Werkfeuerwehr unterstützt die öffentliche Feuerwehr der 40.000 Einwohner zählenden Kreisstadt. Die Anwohner werden regelmäßig am Tag der „Offenen Tür“ informiert.