

DIE VORSCHRIFT

Kapitel 7.5 ADR fordert: Bei der Ankunft am Be- und Entladeort, einschließlich Container-Terminals, müssen das Fahrzeug und der Fahrzeugführer sowie gegebenenfalls ... Großcontainer, Schüttgut-Container, Tankcontainer oder ortsbewegliche Tanks ... den Rechtsvorschriften genügen. (7.5.1.1)

Die Beladung darf nicht erfolgen, wenn

- eine Kontrolle der Dokumente oder
- eine Sichtprüfung des Fahrzeugs oder gegebenenfalls ... des Großcontainers ... zeigt, dass das Fahrzeug, der Fahrzeugführer, ein Großcontainer ... den Rechtsvorschriften nicht genügt. (7.5.1.2)

Die Entladung darf nicht erfolgen, wenn die vorgenannten Kontrollen Verstöße aufzeigen, die die Sicherheit oder die Sicherung bei der Entladung in Frage stellen können.

CHECKLISTE

Bei Gefahrgutcontainern auf HHLA-Terminals werden folgende Punkte kontrolliert: Allgemeine Angaben (Datum, Uhrzeit, Kennzeichen, Containernummer, Name des Fahrers)

1. Identität des Fahrers
 2. ADR-Bescheinigung (Zulassungsbescheinigung bei Kl. 1 EX/II bzw. EX/III, bei 2.1 oder 3 FL oder AT)
 3. Hinweis auf Gefahrguteigenschaften
 4. Kontrolle des Beförderungspapiers
 5. Unfallmerkblatt
 6. bei Kl. 1 Sprengstoffbefähigungsschein (falls erforderlich)
 7. allgemeiner Fahrzeugzustand (sichtbare offene Mängel)
 8. Containerzustand
 9. Sicherung der Container
- Bei Stückgut werden neben den Punkten 1-7 zusätzlich kontrolliert:
8. Zustand und Kennzeichnung der Versandstücke
 9. Sicherung der Ladung
 10. Einhaltung der Trennvorschriften

Kombinierte Verkehre

Abläufe planen, Verantwortlichkeiten klären

Uta Fuchs, Hamburg

Auch Terminalbetreiber müssen Fahrzeuge und Container vor dem Be- und Entladen kontrollieren. So steht es im ADR 2007. Der GEBE diskutierte die Konsequenzen mit den Gefahrgutbeauftragten von HHLA und Transfracht.

Bernd Engel ist so leicht nicht zu erschüttern: „Diese neuen Pflichten waren für uns keine große Sache, das haben wir im Griff.“ Seit rund zwanzig Jahren im Gefahrgut-Geschäft, bei der *TFG Transfracht International* seit 2000 als Gefahrgutbeauftragter zuständig für Transporte mit allen Verkehrsträgern. Das Unternehmen befördert im Auftrag von Reedern und Spediteuren Container von den deutschen Seehäfen zum Empfänger im Hinterland und natürlich auch in die andere Richtung: vom Verlader im Binnenland zu den Seehäfen. 15.000 Orte in Deutschland, Österreich und der Schweiz werden angefahren, viele der Transporte beginnen oder enden im Hamburger Hafen.

Kein neues Problem: Deshalb sitzt auch Norbert Smietanka mit am Tisch. Der Leiter der Abteilung Arbeitsschutzmanagement ist zugleich Gefahrgutbeauftragter, seit drei Jahren bei der *Hamburger Hafen und Logistik AG* beschäftigt und überzeugt davon, dass die neue Pflicht aus dem ADR auch für sein Unternehmen keine zusätzliche Belastung darstellt: „Bei uns gehören Ein- und Ausgangskontrollen für alle Fahrzeuge schon seit längerem zum Alltag.“ Spätestens seit durch das Kapitel 1.10 die Sicherheitsvorschriften ins ADR eingeführt wurden, sind diese Prüfmaßnahmen in vielen Unternehmen üblich. Wenn – wie 2006 bei der HHLA – sechs Millionen Standardcontainer in zwölf Monaten abgefertigt werden, sind konsequent standardisierte Arbeitsabläufe erforderlich. Bevor Gefahrgut-Container auf die HHLA-Terminals Altenwerder, Burchardkai oder Tollerort gebracht werden, läuft über das Gefahrgut-Informationssystem Gegis eine Anmeldung ein. Das System überwacht und dokumentiert lückenlos sämtliche Gefahrgutbewegungen zum, im und vom Hamburger Hafengebiet. Damit ist zumindest der Informationsfluss schon mal sichergestellt. Und die Kontrollen?

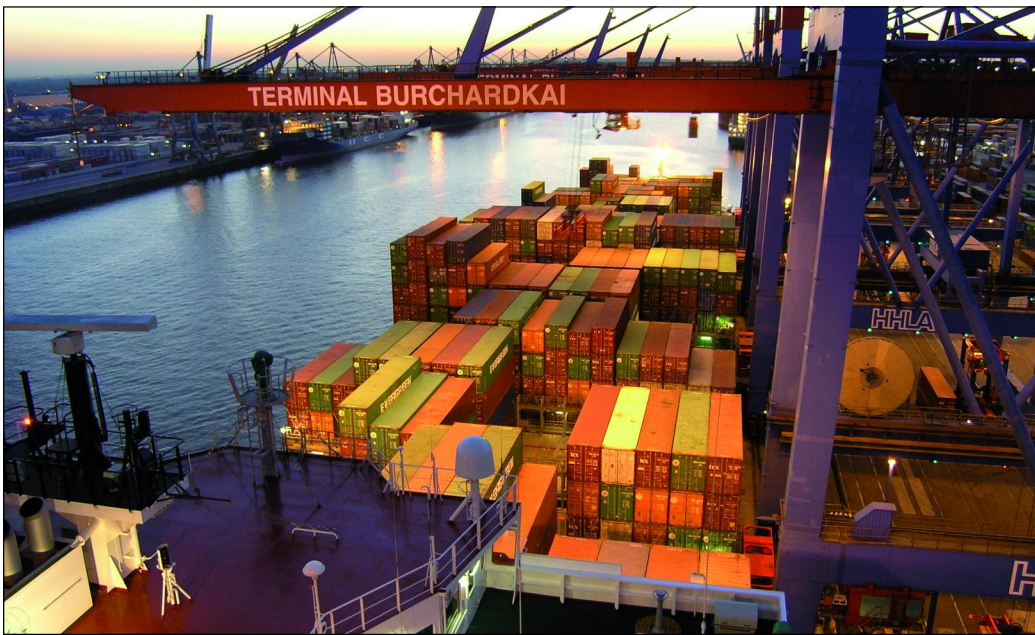
Zustandskontrollen: Für die Fahrzeugkontrollen gibt es sowohl bei Transfracht als auch bei HHLA Checklisten. Smietanka verweist auf Mustervorlagen des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg: „Damit haben wir gute Erfahrungen gemacht.“ Dabei werden der äußere Zustand des Containers, die Kennzeichnung, die Papiere des Fahrzeugführers sowie des Fahrzeugs in Augenschein genommen (siehe Checkliste im Kasten links).

Das Verantwortlichkeiten-Splitting: In der Praxis diskutiert wird auch eine Aufteilung der Aufgaben in einzelne Schritte. Das könnte etwa so aussehen:

- **Ankunft am Terminal:** Anmeldung des Fahrzeugführers bei der verantwortlichen Stelle des Terminals
 - ◁ verantwortlich: Fahrzeugführer
- **Abfertigung:**
 - a) Identität des Fahrzeugführers prüfen (1.10 ADR)
 - b) Abholschein übergeben (Hinweispflicht gemäß § 9 Abs. 4 Nr. 2a GGvSE beachten), Abholschein hat den Aufdruck: „Der Fahrzeugführer ist nach der Kranung/Übernahme der UTI für die ordnungsgemäße Verbindung/Befestigung und Sicherung der UTI auf dem Fahrzeug verantwortlich.“
 - c) Checkliste an Fahrzeugführer übergeben.
 - d) Dokumente (z. B. Schriftliche Weisungen) an den Fahrzeugführer übergeben.
 - ◁ verantwortlich: Verlader
- **Fahrzeug- und Ausrüstungscheck:** Prüfungen anhand der übergebenen Checkliste, speziell für das Fahrzeug:
 - TÜV-Plakette (nur bei deutschen Fahrzeugen)
 - Reifenzustand
 - Beleuchtung
 - Verbindungs-/Befestigungs- und Sicherungseinrichtungen für UTI
 - Ausrüstung:
 - Feuerlöscher
 - Handlampe
 - Warnweste
 - Unterlegkeil(e)
 - Warnzeichen
 - weitere Ausrüstungsgegenstände gemäß Schriftlichen Weisungen
 - ◁ verantwortlich: Fahrzeugführer
- **Verladung der Intermodalen Transporteinheit (UTI):** Kranen der UTI
 - ◁ verantwortlich: Verlader

Ordnungsgemäßes Verbinden/Befestigen und Sichern der UTI auf dem Straßenfahrzeug, einschließlich vorbereitender Handlungen zur Weiterfahrt auf der Straße (bei Sattelanhängern insbesondere Verändern der Stützbeine, Herrichten und Sichern des Unterfahrschutzes), Prüfen des Fahrzeugs und der UTI auf Unversehrtheit

 - ◁ verantwortlich: Fahrzeugführer
- **Ausfahrt des Fahrzeugs:** Stichprobenartige Überprüfung (nach DIN ISO 2859) von Fahrzeugführer, Fahrzeug, UTI und Dokumenten
 - ◁ verantwortlich: Verlader



Containerumschlag am Waltershofer Hafen, Liegeplatz 1 des HHLA Container Terminal Burchardkai. Im vergangenen Jahr wuchs das „Geschäftsfeld Container“ auf 6,6 Millionen Standardcontainer (TEU). Im Hinterlandverkehr der HHLA-Gesellschaften (Geschäftsfeld Intermodal) wurden 1,5 Millionen Standardcontainer bewegt, ein erheblicher Teil davon mit Gefahrgut.

Vorsichtig delegieren: Die Gliederung in typische Arbeitsschritte ist sinnvoll, um die Routine-Abläufe genauer zu beschreiben. Diskussionswürdig erscheint den beiden Gefahrgut-Praktikern jedoch das komplette Delegieren des Fahrzeugchecks an den Fahrer: „Hier muss man aufpassen, denn im Zweifelsfall gilt doch die Verantwortung des Verladere.“

Dabei gibt es durchaus positive Erfahrungen mit einer konkreten Zuweisung von Aufgaben – so hat beispielsweise die TFG ein Anforderungsprofil für Subunternehmer entwickelt (siehe Kasten rechts). Darin werden bereits vor Vertragsabschluss, außerdem aber auch jeweils zu Beginn eines neuen Kalenderjahres, umfangreiche Informationen abgefordert. Wer diesen Fragebogen zufriedenstellend beantworten will, muss schon vor Vertragsschluss Geld und Ideen in Sicherheitsmaßnahmen investiert haben. Auf diese Weise will Transfracht gewährleisten, dass jeder Vertragspartner die erforderlichen Standards einhält. So werden neben den Anforderungen an die Fahrzeuge beispielsweise auch Angaben zum Gefahrgut- und zum Qualitätsbeauftragten, zum Status des Qualitätsmanagement-Systems und zum Notfallplan erfragt.

Tätigkeiten in Eigenverantwortung: Soweit das Gefahrgutrecht das vorsieht, üben die Transfracht-Vertragspartner bestimmte Tätigkeiten in Eigenverantwortung aus. Dabei wird Bezug auf Paragraph 9 GGVSE genommen:

- Beförderer: § 9 (2), (16) GGVSE
- Fahrzeugführer: § 9 (11), (13), (14), (15), (16), (17) GGVSE
- Fahrzeughalter: § 9 (12) GGVSE
- Beteiligter: § 9 (23) GGVSE

Ein Blick in die GGVSE zeigt, dass hier für einzelne Aufgaben Mehrfachverantwortlichkeiten vergeben wurden. Deshalb ist stets eine Einzelfallprüfung erforderlich, um eindeutig zu klären, wer verantwortlich sein muss.

Sicher auf dem Fahrzeug: Doch zurück zum Terminal: Keine Diskussionen gibt es darüber, dass der Fahrer dafür verantwortlich ist, den Container auf dem Fahrzeug zu sichern. „Das geht auf dem Containerterminal Altenwerder gar nicht anders,“ berichtet HHLA-Mitarbeiter Norbert Smietanka. Ob die Twistlocks sicher geschlossen sind, muss der Fahrzeugführer checken, bevor er vom Hof fährt. In der Bahnabfertigung übernimmt diese Kontrolle der Wagenmeister. Alle, die mit Gefahrgütern zu tun haben, sind geschult. Die beauftragten Personen natürlich besonders gründlich. „Bei meinen Kontrollen vor Ort konnte ich bisher keine Mängel feststellen“, erklärt Bernd Engel, der selbst mehrmals im Monat ganze Kontroll-Tage einplant und sich vehement gegen „Stichproben“ ausspricht.

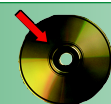
Kontrollfrequenz umstritten: Das wird anderswo allerdings anders gesehen. Ein österreichischer Vollzugserlass erläutert zu 7.5.1.1: „... Jedoch ist daraus kein Erfordernis für lückenlose Kontrollen ableitbar. Eine Nichterfüllung dieser Verpflichtung liegt vor, wenn kein oder kein angemessenes Kontrollverfahren vorhanden ist oder wenn bei Feststellung von Anständen keine entsprechenden Konsequenzen gezogen werden. Dies betrifft auch Anstände aus dem Bereich des Kraftfahrrechts (Bremsen, Beleuchtung etc.).“

Jedoch dürfte in der Folge von Unfällen und Zwischenfällen vor allem nach einem Kontroll-System im Unternehmen gefragt werden. Das ist um so wichtiger, je mehr Gefahrgut umgeschlagen wird. „Wir befördern etwa 90.000 TEU pro Jahr. Zehn Prozent davon mit Gefahrgut. Dieser Anteil soll in den kommenden Jahren noch steigen“, berichtet Engel. Ein lukratives Geschäft, immerhin zahlen Kunden für die besonderen Anforderungen bei der Abfertigung von Gefahrgut-Containern einen Zuschlag von 14 Euro. Ganz klar, dass man sich da nicht damit zufrieden gibt, „gelegentlich nach dem Rechten zu sehen“.

ANFORDERUNGSPROFIL

Wenn sichere Transporte garantiert werden sollen, kann die Weitergabe von Aufträgen kritisch sein. Um sich hier abzusichern, hat die Transfracht International (TFG) ein Anforderungsprofil entwickelt, das unter anderem folgende Forderungen enthält: Der Vertragsunterzeichner hat dafür zu sorgen, dass

- die zur Be- und Entladung bereitgestellten Fahrzeuge und Zusatzeinrichtungen in technisch einwandfreiem Zustand und optisch gutem Erscheinungsbild sind und den gesetzlichen und behördlichen Vorschriften und den bei Auftragserteilung gestellten Zusatzanforderungen für das zu ladende Gut entsprechen
- die Fahrzeuge und Ladungseinheiten den Erfordernissen der vorgesehenen Verkehrsträger, insbesondere des multimodalen Verkehrs entsprechen
- vorzugsweise Fahrzeuge mit sicherheitserhöhenden Entwicklungen, wie z. B. ABS, ASR, Retarder und Geschwindigkeitsbegrenzer eingesetzt werden
- vorzugsweise schadstoffarme, lärmreduzierte und energiesparende Fahrzeuge eingesetzt werden
- alle Fahrzeuge mit einem funktionsfähigen Telekommunikationssystem (wie z. B. Mobiltelefon) ausgestattet sind.
- Fahrzeuge für die Gefahrgutbeförderung mit technischen Maßnahmen gegen Entwendung gesichert sind (wie zum Beispiel Alarmanlagen gegen Aufbruch, Diebstahl und mit mechanischen oder elektronischen Wegfahrsperren) ...



Mehrwert für Abonnenten

Ein Muster für ein Anforderungsprofil sowie eine Checkliste zur Lkw/Chassis-Kontrolle finden Sie in unserem Downloadbereich, unter der Adresse:

www.der-gefahr-gut-beauftragte.de/download.shtml