

# Starke Kette

**JUBILÄUM** Gefahr/gut feiert Geburtstag – das Fachmagazin, das seit 20 Jahren eine zentrale Vermittlerrolle zwischen Vorschriften und Praxis einnimmt.

Die Gefahrgutthemen hatten einfach zu viel Platz in der Verkehrsrundschau beansprucht. Deshalb erschien Anfang März 1993 im Münchner Verlag Heinrich Vogel die erste Ausgabe der Gefahr/gut. Aber nicht einfach als Ableger des Wochenmagazins, sondern mit eigenem Profil und gleich mittendrin in der Gefahrgutpraxis. Hans-Joachim Busch aus dem Bundesverkehrsministerium, der dazu beigetragen hatte, dass eineinhalb Jahre zuvor die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) in Kraft treten konnte, zog eine kritische Zwischenbilanz zu 35 Jahre ADR, damals noch mit Randnummernprinzip. Harmonisierung und mehr Übersichtlichkeit wurden gerade als neue Ziele formuliert. Ulrich Podzuweit, damals an der Fachhochschule München für das Thema Ladungssicherung zuständig und Mitinitiator der Gründung der Gefahr/gut, erläuterte Schwachstellen in den Vorschriften, die eine klare

Berechnung zur ordnungsgemäßen Beladung behinderten.

## Zuerst nur 20 Prozent

Die Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) war gerade zum vierten Mal geändert worden und erforderte eine Änderung in der ADR-Schulungsbescheinigung für Fahrer. Und Tankfahrzeugehersteller litten daran, dass eine spektakuläre Bauvorschrift, die „Bauchbinde“, als direkte Folge des Herborn-Unfalls 1987 in Deutschland nach neuen Erkenntnissen nicht mehr verwendet wurde, woanders aber immer noch montiert werden musste. Von 100.000 Gefahrgutbeauftragten hatten Ende 1993 erst 19.000 eine Schulung durchlaufen. Um die Arbeit eines Gefahrgutbeauftragten und die Bedeutung für die Unternehmen deutlich zu machen, hat die Gefahr/gut diese Arbeit immer wieder portraitiert, zum Bei-



**Lohn der Angst:** Die Fortentwicklung der Gefahrgutvorschriften beruht in vielen Fällen auf Unfällen wie in Los Alfaques (Spanien) 1978, in Herborn 1987, Bad Mündener 2001. Trotzdem wird in den Fachmedien kaum die „rollende Bombe“ bemüht. Hier eine Ausnahme mit literarischer Vorlage.

## Jubiläum im Paket

„Der Onlinedienst“, „der wöchentliche Newsletter“ – diese Antwort kommt häufig auf die Frage, was dem Abonnent besonders gut an der Gefahr/gut gefällt. Da ist es gut, dass die Gefahr/gut längst kein Heft mehr ist, sondern ein Paket an Fachinformationen – mit Karten, Fibeln und Booklets, mit Übersichten zum Herunterladen und Meldungen online. Auch hier gibt es ein Jubiläum zu feiern: seit mittlerweile 15 Jahren gibt es unter der Webadresse [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de) Aktuelles zu Gefahrgutthemen.



So genannte Supplements sind seit Jahren ein wichtiger Bestandteil für ergänzende Informationen.



**Gefahrgutunfälle verändern den Arbeitsalltag aller, die beruflich mit Gefahrgut zu tun haben. Dazu gehört der Bahnunfall mit Austritt von Epichlorhydrin in Bad Mündersbach 2001 durch Kollision zweier Züge auf einem Gleis sowie der Großbrand in Herborn 1987 durch den Unfall eines Tanklasters.**



spiel mit Norbert Müller, damals Sicherheitsbeauftragter bei Thyssen Haniel Logistic, heute globaler Gefahrgutbeauftragter bei Schenker, oder mit Claus-Dieter Helmke, damals Gefahrgutbeauftragter von Nedlloyd Unitrans, heute bei DHL und Vorsitzender der Kommission Gefahrgut beim Speditionsverband DSLV.

Themen, Trends und Zweifelsfragen nahmen in den kommenden Jahren deutlich zu – mit der Konsequenz, dass die Zeitschrift 1995 einen Fachbeirat mit anfänglich 12 Mitgliedern berief, der seitdem der Redaktion mit Rat und Tat beiseite steht.

In jenem Jahr wuchs die europäische Union mal wieder um einige Mitglieder, unter ande-

rem wurde auch Österreich aufgenommen. Folgerichtig richtete die Gefahr/gut für einige Jahre ein Österreich-Spezial ein. Ein Dauerbrenner wurden die Kontrollpraktiken österreichischer Beamter, die die Vorschriften häufig anders interpretierten als ihre Kollegen von der anderen Grenzseite.

Reichte bis 1999 der schlechte Nachweis, an einer Schulung für Gefahrgutbeauftragte teil-

genommen zu haben, wurde von nun an die Prüfung durch eine IHK verlangt, die es zu 70 Prozent zu bestehen galt. „Das führte zwangsläufig zu einer Steigerung der Qualität,“ wie Alfred Winklhofer von der IHK Schwaben sich erinnert. Das Jahr 2001 brachte für Gefahrgutfragen zwei nachhaltige Veränderungen. So wurden die internationalen Gefahrgutvorschriften umstrukturiert. Die Landverkehrsvorschriften profitierten sehr vom Wegfall des Randnummernsystems. Im Seeschiffsverkehr fiel das Blattsystem weg. „Das brachte enorme Veränderungen – was eine erhebliche Umstellung erforderte, ebenso die schrittweise Entwicklung der GGVSEB und RSEB,“ beschreibt Frank Rex von der zentralen Polizeidirektion Niedersachsen diese Zeit.

Eingeführt wurde auch „die Tankcodierung, der rationalisierte Ansatz und die Tankhierarchie in Kapitel 4.3 ADR/RID“, wie sich Rechts-



**„Hast Du alle dabei?“ Bis 2009 mussten stoffbezogene Unfallmerkblätter mitgeführt werden – je nach Route in verschiedenen ADR-Sprachen.**

# 20 Jahre



Waren das noch Zeiten: In den ersten Gefahr/gut-Jahren brachten Cartoons einzelne Aspekte des Gefahrgutrechts pointiert auf den Punkt.



Der Gefahrgutunfall in Herborn 1987 führte zwei Jahre später zur Einführung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV).

anwalt Hans-Günter Triebel erinnert. Vieles wurde deutlich anwenderfreundlicher. Ein weiteres nachhaltiges Ereignis war die Zerstörung der

**Vor 20 Jahren waren alle Pioniere. Heute geht es darum, die Pflänzchen von damals zu kultivieren.**

Twin Towers in New York am 11. September 2001. Sie brachte in Folge ein ganzes Bündel an Maßnahmen, Vorschriften und Sicherheitsinitiativen auf den Weg. Das Kapitel 1.10 ADR wurde 2005 eingeführt, die Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung in Kraft gesetzt.

Im Guten wie im Schlechten ist in diesen Jahren die Welt zusammengerückt. Ein Vorteil war die zunehmenden Harmonisierung der internationalen Vorschriften. „Zu Beginn meiner Berufstätigkeit wurde die damalige Seefrachtordnung von der Gefahrgutverordnung See abge-

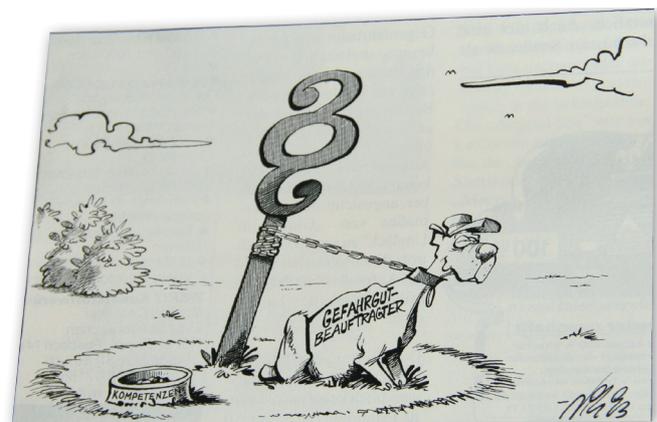
löst,“ schreibt Uwe Kraft, Hansestadt Bremisches Hafenamts. „Damit wurde auch in Deutschland der damals noch als IMCO-Code bezeichnete IMDG-Code eingeführt. International einheitliche Vorschriften erscheinen uns heute als selbstverständlich, das war

aber keineswegs schon immer so.“ Verbunden mit der starken Containerisierung im Schiffsverkehr konnten Waren nun in ganz anderen Relationen transportiert werden und führen unter anderem zu dem Problem begaster Container.

2008 brachte ein weltweites System zur Klassifizierung und Kennzeichnung von Gefahrstoffen, das GHS. Hier wurde an Einheitlichkeit nachgeholt, was in den Transportvorschriften schon lange umgesetzt war. Allerdings hapert es nun bei der Übereinstimmung zwischen beiden Vorschriftenkonzepten.

Telematikanwendungen als letzte Antwort für mehr Sicherheit im Gefahrguttransport, wie es die Gesetzgeber ab 2009 sehen, lassen sich in der Praxis nicht immer leicht umsetzen. Lithiumbatterien nehmen in ihrem Siegeszug immer mehr Fahrt auf, doch die Fragen nach sicheren Lagerbedingungen, Transporten und Anwendungen füllen mittlerweile ganze Tagesveranstaltungen.

Und wie geht es weiter? Beim wachsenden Internethandel fehlt der Bezug zu Gefahrgutvorschriften meist völlig, wie der Testkauf der Gefahr/gut in 2012 zeigte. Und eine weitere Herausforderung steht ins Haus: Die erste Generation, die sich alles aufbauen musste, geht in Rente. Und die neue erlebt Gefahrgut häufig nicht mehr als Thema für die eigene Karriere. Es bleibt also spannend. **Daniela Schulte-Brader**



Armer Hund an kurzer Kette: der Gefahrgutbeauftragte 1993. Hat sich daran bis heute viel geändert?