

Innovationspreis Gefahr/gut 2014

Clevere Lösungen gesucht

Wie in jedem Herbst startet Ende Oktober wieder die Ausschreibung für den Innovationspreis Gefahr/gut. Die Redaktion des Fachmagazins sucht eine innovative technische oder logistische Lösung für das Handling gefährlicher Güter, die sich in der Praxis bewährt hat und zur Verbesserung der Sicherheit beiträgt. Bewerben können sich alle Firmen, bei denen ein Bezug zum Gefahr-gutsektor gegeben ist, also Logistikdienstleister, Hersteller und Händler entsprechender Produkte, Endabnehmer, Anwender und andere Unternehmen, die mit gefährlichen Gütern umgehen.

Zunächst sind alle Interessenten aufgerufen, eine Kurzbewerbung einzusenden, in der sie ihre Lösung beschreiben. Auf der Homepage www.gefahrgut-online.de kann man das entsprechende Formular herunterladen oder sich gleich online bewerben. Spätestens bis zum 9. Dezember 2013 muss die Bewerbung bei der Redaktion eintreffen.

Im Anschluss sucht der Fachbeirat der Zeitschrift aus den Kurzbewerbungen die aussichtsreichsten Konzepte aus und bittet die Einsender um eine ausführliche Bewerbung. Danach haben die Kandidaten bis Ende Fe-



I wie Innovation: Der Pokal soll die zündende Idee symbolisieren.

bruar Zeit für diese Ausarbeitung. Alle Bewerbungen prüft der Gefahr/gut-Fachbeirat auf Herz und Nieren. Die 17 Gefahrgutexperten aus Wirtschaft und Wissenschaft wählen schließlich auch den Gewinner des Wettbewerbs. Der Preisträger darf Urkunde und Pokal beim Eröffnungsabend der 24. Münchner Gefahrguttage am 26. Mai 2014 in Empfang nehmen. **gh**

Die bisherigen Preisträger

- 2003 Kraftwerk Mehrum
- 2004 Spedition Hans Lechner
- 2005 Sommer Fahrzeugbau
- 2006 LSU Schäberle
- 2007 Nordpack
- 2008 Clariant
- 2009 CMP Container Master Project
- 2010 CSS Cargo-Safety-Systems
- 2011 Merck
- 2012 Willig
- 2013 ECTN/Sick

Patram-Konferenz

BAM erhält Aoki-Award

Während des Patram-Symposiums Ende August ist die BAM Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung als Institution mit dem Aoki-Award für ihre langjährige Unterstützung dieses Symposiums ausgezeichnet worden. Patram steht für „Packaging and Transportation of Radioactive Materials“ und ist eine alle drei Jahre ausgerichtete Konferenz. Dort treffen sich Experten aus Regierungen, Industrie und Forschungseinrichtungen, um Informationen und Ideen über neue Entwicklungen im Bereich

der sicheren Verpackung und des Transports von radioaktivem Material auszutauschen.

„In der Community ist die Auszeichnung mit dem Aoki-Award etwas Besonderes“, sagte Bernhard Droste, Leiter des BAM-Fachbereichs 3.3 Sicherheit von Transportbehältern, und ergänzt: „Zwar ist der Aoki-Award kein wissenschaftlicher Preis, aber der Preis verdeutlicht, dass die BAM mit ihren Arbeiten zum Transport und der Lagerung von radioaktiven Abfällen international hohes Renommee erreicht hat.“ **gh**

Verleihung

Honorarprofessur für Norbert Müller



Bei der Übergabe der Urkunde: Prof. Norbert Müller (li.) und Prof. Joachim Opitz.

Der Senat der SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft Hamm hat Norbert Müller die Honorarprofessur verliehen. Prof. Müller ist Welt-Gefahrgutbeauftragter von DB Schenker in Essen und lehrt an der SRH Hamm seit dem Jahr 2008 das Fach „Gefahrgutlogistik“. Darüber hinaus ist er seit vielen Jahren als Fachautor für diverse Fachzeitschriften tätig, darunter auch für die Gefahr/gut. Prof. Joachim Opitz, Rektor der Hochschule, nahm die Verleihung

vor und lobte Müller als sehr erfahrenen Kollegen und als Bereicherung für die Hochschule: „Er hat seit vielen Jahren mit dazu beigetragen, dass die SRH Hochschule Hamm so ist, wie sie jetzt ist: Praxisnah und erfolgreich!“ Mit der Verleihung der Honorarprofessur, so Opitz weiter, würdigt die Hochschule seine hervorragenden Leistungen in der beruflichen Praxis bei der Anwendung wissenschaftlicher Erkenntnisse und Methoden. **gh**



Patram-Vertreter Jim Shuler (ganz links) übergab den Preis an das BAM-Team: (v. li.) Bernhard Droste, Frank Wille, Anton Erhard und Holger Völzke.

Personalien



Professor Ulrich Panne hat zum 1. September die Leitung der BAM Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung übernommen. Der Chemiker löst Professor Manfred Hennecke ab, der die Bundesanstalt elf Jahre als Präsident leitete und nun in den Ruhestand ging. Bei seiner Ernennung betonte Panne, dass er die Verbindung von Ingenieur- und Naturwissenschaften ausbauen möchte. Der 49-Jährige ist seit 2004 an der BAM tätig und leitete die Abteilung 1 Analytische Chemie, Referenzmaterialien.



Im Alter von 80 Jahren starb nach langer Krankheit **Klaus Jochen Döhrn**. Der Diplomingenieur für Schiffbau bekleidete beim Germanischen Lloyd (GL) den Posten eines Abteilungsleiters und wurde als Sachverständiger in den Gewerbetechischen Beirat, später Gefahrgutbeirat, beim Bundesverkehrsministerium berufen. Seine Spezialgebiete dort waren Binnenschiffe und Tankcontainer. So beruhen die ersten Ansätze für den Bau von Doppelhüllenschiffen auf Forschungsergebnissen, die unter seiner Leitung vom GL durchgeführt wurden. Praktisch war Döhrn der „Vater der Doppelhüllenschiffe“, von denen auf dem Rhein heute über 600 Stück im Einsatz sind. Hier war Döhrn bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) sowie bei der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) tätig. Ein weiteres Arbeitsgebiet des Ingenieurs war die Entwicklung von Tankcontainervorschriften. Sieht man heute weltweit einen Tankcontainer im Einsatz, dann trägt das Sicherheitsprofil den Namen „Döhrn“.

Schweizer Gefahrguttag

Full House in Luzern

Großer Andrang herrschte beim Schweizer Gefahrguttag am 13. September im Verkehrshaus Luzern. Wie der Veranstalter, der Verband der Schweizerischen Ausbildungsbeauftragte VAG, berichtet, war das Treffen mit fast 250 Teilnehmern ausgebucht gewesen.

Zu den Referenten zählte Markus Steinhauer von Safe Consult, der die Unterschiede der verschiedenen Gefahrgutregelwerke beim Thema Freistellungen aufzeigte. Zum Beispiel müssten ein LKW und der geladene Container unter ADR nicht gekennzeichnet werden, wenn Gefahrgut unter 1000 Punkten mitgeführt wird. Werde jedoch derselbe Transport unter dem IMDG-Code durchgeführt, so müsse zwar der Container bezettelt sein, der LKW brauche aber die orangefarbenen Tafeln nicht zwingend aufzuklappen. Diskussionen mit den Kont-

rollorganen seien diesbezüglich programmiert.

Im Rahmen seines Vortrags über Ladungssicherung hob Frank Rex von der Polizeidirektion Niedersachsen hervor, dass zwischen den nationalen, den europäischen und den internationalen Rechtsvorschriften noch immer große Unterschiede bestehen. Bedenklich sei zudem, dass es bei Antirutschmatten Fälschungen auf dem Markt gebe, die einen zu hohen Reibbeiwert versprechen. Hier solle man besonderes Augenmerk auf den Hersteller legen und nur Antirutschmatten mit Zertifikaten erwerben.

Die Besonderheiten beim multimodalen Transport gefährlicher Güter präsentierte der Münchner Fachmann Jürgen Werny. Obwohl eine Transportkette mit verschiedenen Verkehrsträgern auf dem Papier relativ einfach aussieht, bestünden in der Praxis gravierende Unterschiede. Da seien

die abweichenden Vorschriften bei der Kennzeichnung von Versandstücken zwischen IATA und ADR genau so verwirrend wie die unterschiedliche Benennung der Verantwortlichen. Zum Beispiel ist der Shipper auf der IMO-Erklärung nicht gleichbedeutend mit dem Absender. Zudem werden die Tunnelcodes bei der Beförderung auf See und in der Luft aus verständlichen Gründen nicht benötigt und fehlen somit gänzlich auf diesem Dokument. Somit ergebe sich auch hier eine Diskrepanz zum Regelwerk ADR.

Seinen Abschluss fand der Gefahrguttag mit Colin Bonnet aus dem Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV. Für Gefahrguttransporte mit Seilbahnen und Schiffen, stellte er klar, ist in der Eidgenossenschaft neben dem RID auch das RSD maßgebend, also die Schweizer Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn. **Dieter Zaugg/gh**

Prominentes Podium: Die Referenten des Schweizer Gefahrguttags.



Schienerlogistik

VTG gründet Joint Venture mit K + N

Der Waggonvermieter VTG und der Logistikkdienstleister Kühne + Nagel haben am 27. September eine Vereinbarung zur Zusammenlegung von Schienenlogistikaktivitäten unterzeichnet. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden soll das neue Unternehmen, das unter VTG Rail Logistics firmiert, am 1. Januar 2014 seine Aktivitäten aufnehmen.

Kühne + Nagel wird als aktiver Gesellschafter eng mit der VTG, die die Mehrheit an dem Joint Venture hält, zusammenarbeiten und die Leistungen des Zusammenschlusses seinen Kunden anbieten. Die Fusion führe, so ist von beiden Unternehmen zu hören, zu einem deutlichen Anstieg des Geschäftsvolumens, speziell



Karl Gernandt (re.), Kühne + Nagel International, und Heiko Fischer, VTG, beim Abschluss des Joint Ventures.

im Segment Industriegüter. Zukünftig arbeiten in 12 Ländern 270 Mitarbeiter in der VTG Rail Logistics. Ausgeschlossen bleiben die intermodalen Bahnlogistikaktivitäten, die Kühne + Nagel weiterhin in den eigenen Kernbereichen anbietet und weiterentwickelt. **gh**

Kombinierter Verkehr

Neues Terminal

Die Anbindung des Bayerischen Chemiesdreiecks auf der Schiene soll verbessert werden. In Burghausen soll im Frühjahr 2014 ein neues öffentliches Terminal für den Kombinierten Verkehr in Betrieb gehen. Das Investorenkonsortium Regio Invest Inn-Salzach hat den Betrieb des „Güterverkehrszentrum Burghausen“ im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung an ein Konsortium aus der DB Schenker BTT, der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) und der Karl Schmidt Spedition vergeben. Die Fertigstellung des KV-Terminals ist für Ende 2013, die Inbetriebnahme für Frühjahr 2014 geplant. Das Konsortium wird die Anlage über eine Laufzeit von 20 Jahren betreiben. **gh**

Verständliche Vorschriften

FACHTAGUNG Wie mehr Sicherheit beim Gefahrguttransport erreicht werden könnte, erklärten die Referenten der 5. Deutschen Gefahrgut-Sicherheitstage.



Die Vermutung, dass sich niemand an die Gefahrgutvorschriften halten will, ist laut Rainer Kiene schlichtweg falsch. „Dass es zu vielen Verstößen kommt, liegt eher daran, dass die Vorschriften viel zu kompliziert und unhandlich sind“, sagte der Gefahrgutbeauftragte der Stuttgarter Spedition LSU Schäberle auf den 5. Deutschen Gefahrgut-Sicherheitstagen, die am 17. und 18. September im Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring stattfanden.

Allein der Aufwand für die Dokumentation sei enorm und provoziere viele Fehler. „Mit den heute zur Verfügung stehenden Möglichkeiten muss es doch machbar sein, eine wesentliche Vereinfachung zu erreichen und gleichzeitig die Sicherheit zu erhöhen“, forderte Kiene und gab gleich ein Beispiel: „Man sollte überdenken, ob man ein Stückgutfahrzeug mit 1001 Punkten genauso behandelt wie einen Tankzug mit 30.000 Litern Superbenzin.“

Außerdem reiche es nicht aus, so der Praktiker weiter, eine Vorschrift zu erlassen und zu erwarten, dass sich alle daran



hielten. „Ich kenne aus Baden-Württemberg keinen einzigen Fall, bei dem die Gewerbeaufsicht in einem Unternehmen nach dem Gefahrgutbeauftragten oder den beauftragten Personen gefragt hat“, stellte Rainer Kiene fest. Das Gleiche gelte sinngemäß für Ausbildungsinhalte: „Ein Fahrer, der die Prüfung für den ADR-Schein besteht, ist noch lange kein Gefahrgutfahrer.“ Vielmehr müsse der Transportunternehmer diesen Mitarbeiter sorgfältig auf seine künftige Aufgabe vorbereiten.

Für eine Vereinfachung der Vorschriften plädierte auch Volker Krampe vom Hamburger Kosmetikkonzern Beiersdorf. „Wann fangen wir an, Vorschriften für diejenigen zu machen, die sie auch einhalten wollen?“, fragte der Experte auf der Tagung. Denn Personen oder Unternehmen, die unzureichende Kenntnisse hätten oder solche, die absichtlich abweichen wollten, würden die Vorschriften ohnehin nicht einhalten, und

186 Teilnehmer hatten sich zu den Gefahrgut-Sicherheitstagen angemeldet.

Schneller abladen: Welche Folgen mangelhafte Ladungssicherung haben kann, zeigte eine Vorführung auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums.

eine hundertprozentige Kontrolle sei unrealistisch. Dringend notwendig ist laut Krampe auch die Fortführung der Harmonisierung oder zumindest

die Tolerierung der Vorschriften der jeweils anderen Verkehrsträger. Dies betreffe vor allem Einstufung, Verpackung, Kennzeichnung und Beschriftung gefährlicher Güter im globalen Markt. „Ich kenne kein IT-System, welches eine Kennzeichnung oder Markierung auf einer Verpackung während einer internationalen Beförderungskette ändern könnte“, sagte der Fachmann aus

Hamburg und verwies auf die Erleichterungen, die durch die Harmonisierung für freigestellte und begrenzte Mengen heute schon erreicht seien.

Nicht nur die Abläufe, sondern auch die Aufbauorganisation des Unternehmens unter die Lupe zu nehmen, empfahl Manfred Dämmer, Fachleiter Gefahrgut bei TÜV Rheinland Kraftfahrt. Gemeint sei damit die Struktur der verschiedenen Führungsebenen einer Firma vom Geschäftsführer über die Abteilungsleiter bis hin zu den Gruppenleitern und ihren Mitarbeitern. Sie erfordere eine klare Linienführung mit ausdrücklicher Beauftragung der verantwortlichen Personen per Bestellungsschreiben. Denn ein Unternehmen arbeite umso effektiver, je besser es strukturiert sei, so Dämmer. „Wenn Sie eine gute Aufbauorganisation noch einmal kritisch hinterfragen, dann sind Sie auf einem guten Weg“, riet der TÜV-Experte den Zuhörern. **Rudolf Gebhardt**

... Gefahrgut richtig verpackt!

G BOX®



- 4G- und 4GV-Gefahrgutkartons
- Glasflaschenverpackungen
- Sonderanfertigungen (inkl. Prüfung und Zulassung)
- Zubehör



G BOX® 650 & co



- Gefahrgutverpackungen für infektiöse Stoffe
- Isolierverpackungen für Kühltransporte
- Sonderanfertigungen (inkl. Prüfung und Zulassung)



ALEX BREUER GMBH
INDUSTRIEVERPACKUNGEN

Dieselstraße 15 - 50 859 Köln

Tel. 02234/4070-0

Fax 02234/4070-29

irfo@alexbreuer.de • www.alexbreuer.de