

Risikomanagement (3)

Wie können als notwendig erkannte Änderungen in die betriebliche Praxis umgesetzt werden und welche Schritte sind notwendig?

Mehr auf Seite 6

Lästige Last und Pflicht

Mit dem strukturellen Wandel der Arbeitswelt werden Unternehmen nicht umhin können, bei Gesundheits- und Arbeitsschutz umzudenken.

Mehr auf Seite 11



Seminare
siehe
Seite 2

der gefahrgutbeauftragte

www.der gefahrgutbeauftragte.de

11

November 2011 | C 20539 E



Fernand Hopp

Großkontrolle an der A64: Die luxemburgischen Beamten haben ihr „blue monster“ mitgebracht, eine mobile Kontrollstraße zur technischen Inspektion von Lastkraftwagen. Abgefahrne Reifen, mangelhafte Ladungssicherung, erschreckend geringe Bremsleistung und andere Mängel: Für das Fahrzeug im Bild endete die Fahrt auf diesem Parkplatz.

KONTROLLEN

Hände, Füße und ein Handy

Fernand Hopp, Luxemburg

Im deutsch-luxemburgischen Grenzgebiet kooperieren Kontrolleure und Spezialisten beider Länder bei Lkw- und Gefahrgutkontrollen schon seit längerer Zeit. Fernand Hopp, ein luxemburgischer Zollbeamter, nimmt uns mit zu einer internationalen Großkontrolle kurz vor der luxemburgischen Grenze.

Autobahn A64 in Richtung Trier, Rastplatz Markusberg, Rheinland-Pfalz. Beamte von Polizei und Zoll bereiten eine Großkontrolle vor – unterstützt durch Spezialisten in den Bereichen Gefahrgut, Ladungssicherung, Sozialvorschriften usw. sowie durch luxemburgische Einsatzkräfte. Der Umgang unter den Beamten ist locker und

freundlich, man kennt und schätzt sich seit langem, Zusammenarbeit ist hier kein Fremdwort mehr. Deutsche und luxemburgische Einsatzkräfte in internationaler Zusammenarbeit: Artikel 24 des Prümer Vertrages gibt hierzu die Möglichkeit. Die luxemburgischen Kollegen kommen nicht mit leeren Händen. Im Schlepptau ein 40-Tonner mit

einem blauen Koloss aus Stahl, von ihnen liebevoll „blue monster“ genannt. Hierbei handelt es sich um eine mobile technische Kontrollstraße, angelehnt an die europäische Verordnung 2000/30/EG, die vorschreibt, dass eine gewisse Anzahl von Lkw über 3,5 Tonnen eine technische Kontrolle während der Fahrt auf der Straße durchlaufen muss. Das luxemburgische Transportministerium hat den Bau dieser Anlage, unter strenger Berücksichtigung der Maße und des zulässigen Gesamtgewichtes, einem ansässigen Maschinenbauer in Auftrag gegeben. Seit fast sechs Jahren bereits kommt dieses Gerät in Luxemburg bei etwa 40 bis 45 Kontrollen jährlich zum Einsatz. In knapp 40 Minuten ist das „blue monster“ einsatzbereit, bedient von luxemburgischen TÜV-Kontrolleuren. Diese arbeiten eng mit der Transportbrigade der luxemburgischen Zollverwaltung zusammen, der unter anderem diese Kontrollen obliegen. Heute jedoch liegt die Kontrollstelle auf deutschem Hoheitsgebiet und so werden die luxemburgischen TÜV-Kontrolleure außerdem von ihren deutschen TÜV-Kollegen sowie Spezialisten der Polizei unterstützt.

Rost soweit das Auge reicht

Noch eine kurze Einsatzbesprechung mit dem zuständigen deutschen Einsatzleiter, dann kann die eigentliche Kontrolle beginnen. Deutsche sowie luxemburgische Beamte der Motorradstaffel eskortieren die Brummifahrer zum Parkplatz, der Polizeihubschrauber beginnt seinen Überwachungsflug. Bereits nach einigen Minuten weckt ein osteuropäischer Kleintransporter mit Anhänger, der zwei nagelneue Boote geladen hat, das Interesse der Beamten. Eine Sichtprüfung ergibt bereits die ersten Mängel: abgefahrne Reifen, mangelhafte Ladungssicherung, defekte Bremsleuchten. Nach

Fortsetzung auf Seite 3

Anmeldung und Infos
Dr. Ulrike Eismann
Tel.: (040) 75 60 82 652
ulrike.eismann@ma-co.de



Passgenaue Trainings für Ihr Unternehmen

Grundlehrgang für Gefahrgutbeauftragte

in Bremen:

Allgemeiner Teil:	28.11.2011
Straße:	01.12.2011
See:	29. – 30.11.2011
Schiene:	02.12.2011
Binnenschiff:	05.12.2011

in Hamburg:

Straße:	06. – 08.02.2012
See:	09.02.2012
Schiene:	10.02.2012
Binnenschiff:	13.02.2012

Refresher für Gefahrgutbeauftragte

in Bremen:

Allgemeiner Teil:	19.03.2012
Straße/Schiene:	20.03.2012
See:	21.03.2012
Binnenschiff:	22.03.2012

in Hamburg:

Allgemeiner Teil:	13.02.2012
Straße/Schiene:	14.02.2012
See:	15.02.2012
Binnenschiff:	16.02.2012

Schulung der beauftragten Person nach § 6 GbV

in Bremen:

Straße:	16.04.2012
Schiene:	16.04.2012
See:	17.04.2012

in Hamburg:

Straße:	19.03.2012
Schiene:	19.03.2012
See:	20.03.2012
Binnenschiff:	21.03.2012

Gefahrgutbeförderung in der Luft gem. IATA/ICAO

in Bremen:

PK 1 - Basis:	23.04. – 26.04.2012
PK 1 - Refresher:	12.12. – 14.12.2011
PK 6 - Basis:	23.04. – 27.04.2012
PK 6 - Refresher:	12.12. – 14.12.2011
Verpackungslabor:	22.03. – 23.03.2012

in Hamburg:

PK 1 - Basis:	20.02. – 23.02.2012
PK 1 - Refresher:	30.01. – 01.02.2012
PK 6 - Basis:	20.02. – 24.02.2012
PK 6 - Refresher:	30.01. – 01.02.2012
Verpackungslabor:	09.02. – 10.02.2012

ma-co

Hamburg:
Tel. +49 (0)40 75 60 82 – 0

Bremen:
Tel. +49(0)421 47 87 79-0

Wilhelmshaven:
Tel.: +49(0)4421 77 41 5-0

ma-co
 maritimes
 kompetenzzentrum

www.ma-co.de



Das Blue Monster ist komplett ausgefahren und einsatzbereit. Im roten „Büro“ (Bildmitte) laufen alle Daten zusammen.

dem Passieren der Waage steht außerdem fest, dass die Fahrzeugeinheit komplett überladen ist. Nun kommt das „blue monster“ zu seinem Einsatz. Erstes Ergebnis: die gesamte Bremsleistung liegt bei erschreckenden knappen 23 Prozent. Der dreiachsige Anhänger ist in Wirklichkeit nur ein zugelassener Zweiachser, die dritte Achse wurde in guter alter Eigenregie vom Transportunternehmer selbst angebracht. Natürlich kann die mobile technische Kontrollstraße auch nach oben gefahren werden (schafft bis zu 70 Tonnen). Beim Blick unter den Kleinlastern können die Beamten nur staunen – Rost und durchrostete Verstrebungen soweit das Auge reicht. Für den TÜV und die Beamten steht sofort fest: Hier auf dem Parkplatz endet dieser Transport. Unterdessen informieren luxemburgische Beamte den französischen Empfänger der Boote, der sich natürlich über den schrottreifen Kleintransporter sowie den Umgang mit seinen teuren Booten schockiert zeigt. Der nächste bitte. Ein Gefahrguttransporter beladen mit Fässern, die eine

Fortsetzung auf Seite 4

Fernand Hopp

GGT GEFAHRGUT-SEMINARE

Grundschulung Straße/Schiene*)
 G 8/2011 05.12.-09.12.2011
 G 1/2012 16.01.-20.01.2012
 G 2/2012 27.02.-02.03.2012

Grundschulung Seeverkehr*)
 S 1/2012 23.01.-26.01.2012
 S 2/2012 26.03.-29.03.2012
 S 3/2012 07.05.-10.05.2012

Grundschulung Binnenschifffahrt*)
 B 1/2012 23.04.-26.04.2012
 B 2/2012 12.11.-15.11.2012

Grundschulung bes. Teil Luftverkehr/ICAO (Pk 6), mit LBA-Prüfung vor Ort
 L 6/2011 12.12.-16.12.2011
 L 1/2012 06.02.-10.02.2012

Grundschulung Luftverkehr/ICAO für Versender (Pk 1), mit LBA-Prüfung vor Ort
 LR 5/2011 05.12.-07.12.2011
 LR 1/2012 13.02.-15.02.2012

Grundschulung Luftverkehr/ICAO für Verpacker (Pk 2), mit LBA-Prüfung vor Ort
 LV 5/2011 21.11.-22.11.2011
 LV 1/2012 23.01.-24.01.2012

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Straße/Schiene*)
 GF 9/2011 12.12.-13.12.2011
 GF 1/2012 30.01.-31.01.2012
 GF 2/2012 12.03.-13.03.2012

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Seeverkehr*)
 SF 1/2012 16.01.-17.01.2012
 SF 2/2012 05.03.-06.03.2012

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Straße/Schiene/Seeverkehr*)
 GS 1/2012 12.03.-14.03.2012
 GS 2/2012 29.05.-31.05.2012

Prüfungsvorbereitung/Fortbildung Binnenschifffahrt*)
 BF 1/2012 27.02.-28.02.2012
 BF 2/2012 24.09.-25.09.2012

Fortbildungsschulung bes. Teil Luftverkehr/ICAO (Pk 6) mit LBA-Prüfung vor Ort
 LW 1/2012 30.01.-01.02.2012
 LW 2/2012 22.04.-04.05.2012

Fortbildungsschulung Luftverkehr/ICAO für Versender (Pk 1), mit LBA-Prüfung vor Ort
 LR 5/2011 05.12.-07.12.2011
 LR 1/2012 13.02.-15.02.2012

Fortbildungsschulung Luftverkehr/ICAO für Verpacker (Pk 2), mit LBA-Prüfung vor Ort
 LV 5/2011 21.11.-22.11.2011
 LV 1/2012 23.01.-24.01.2012

Unterweisung von Personen gemäß Kapitel 1.3 ADR/RID Schwerpunkt Straße/Schiene
 BP 6/2011 28.11.-30.11.2011
 BP 1/2012 13.02.-15.02.2012

Unterweisung von Personen gemäß Kapitel 1.3 IMDG-Code Schwerpunkt Seeverkehr
 LP 5/2011 12.12.-13.12.2011
 LP 1/2012 13.02.-14.12.2012

Verpackung gefährlicher Güter
 V 1/2012 05.03.-07.03.2012

Klassifizierung
 K 4/2011 21.11.-23.11.2011
 K 1/2012 27.02.-29.02.2012

Ladungssicherung nach VDI-Richtlinie 2700a und CTU-Packrichtlinien
 T 3/2011 14.11.-15.11.2011
 T 1/2012 06.02.-07.02.2012

US-Gefahrgutvorschriften (CFR 49)
 US 1/2012 18.04.-19.04.2012
 US 2/2012 15.10.-16.10.2012

Beförderung von Abfällen nach den Gefahrgutvorschriften im Straßenverkehr
 A 1/2012 18.04.2012
 A 2/2012 15.10.2012

Beförderung radioaktiver Stoffe im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr
 R 1/2012 18.04.2012
 R 2/2012 15.10.2012

Verantwortlichkeiten und Haftung beim Gefahrgut-Transport
 H 2/2011 14.11.-15.11.2011

*) mit IHK-Prüfung vor Ort

Kennzeichnung und sicherer Umgang mit Gefahrstoffen, innerbetrieblicher Transport und Lagerung

LS 1/2012 13.03.2012

GGT
 Gesellschaft für Gefahrguttraining mbH
 Postfach 12 27
 65368 Oestrich-Winkel
 Telefon: 06723/50 56
 Telefax: 06723/71 05
 ggt@gefahrguttraining.de
 www.ggt.info

Aus der Praxis - für die Praxis

entzündbare flüssige sowie ätzende Substanz enthalten. Von Ladungssicherung hält der Fahrer offensichtlich nicht viel: Zwar hat er Gurte dabei, die er aber seiner Meinung nach nicht braucht, weil er stets besonnen und aufmerksam unterwegs ist. Und überhaupt: Die Fässer stehen so sicher, dass gar nichts passieren kann. Außerdem fährt er bereits seit 25 Jahren unfallfrei. Dass er trotzdem Gurte anlegen muss und ein Bußgeld auf ihn wartet, schmeckt ihm überhaupt nicht.

Mit Polizeieskorte zur Werkstatt

Und es kommt noch schlimmer für den unter Termindruck stehenden Fahrer. Bei der technischen Untersuchung werden gefährliche Beschädigungen an zwei Reifen sowie eine mangelhafte Bremskraft festgestellt. Ehe er seine Fahrt fortsetzen kann, wird der Transporter unter Polizeieskorte in eine nahegelegene deutsche Werkstatt gebracht, damit vor der Weiterfahrt die nötigen Reparaturen erledigt werden können.

Nächster Kandidat. Ein Laster, der schon einige Jahre und Kilometer auf dem Buckel hat. Auf dem Tacho haben sich über eine Million Kilometer verewigt. Nach einer eingehenden technischen Kontrolle steht fest: Dieser alte Kämpe, der auch noch immer sehr gepflegt aussieht, ist in einem einwandfreien Zustand. Die Ladungssicherung ist gut, Fahr- und Ruhezeiten



Waren an diesem Tag auch gefordert: Beamte der Motorradstaffel der luxemburgischen Zollverwaltung

des freundlichen Fahrers, so ergeben die Schaublätter, werden hier eingehalten.

Einer verliert die Contenance

Doch diese angenehm entspannte Stimmung hält nicht lange an. Das liegt an einem Lkw-Fahrer, dem diese Kontrolle sehr ungelegen kommt und der seinem Unmut freien Lauf lässt: Worte wie „Schikane“, „Termindruck“, begleitet von unfreundlichen, fast schon beleidigenden Ausdrücken bekommen die Beamten zu hören.

Auch gut gemeinte Versuche den Mann zu beruhigen, schlagen fehl. Am Ende der Kontrolle dann das ernüchternde Ergebnis. Der technische Zustand des Aufliegers ist extrem mangelhaft, eine Bremscheibe am Hänger hat einen großen Riss, eine andere fehlt komplett, zwei Reifen müssen zudem erneuert werden. Die Auswertung der digitalen Fahrerkarte zeigt außerdem 13 Verstöße binnen der letzten 28 Tage. Für diesen Fahrer, der sich nun langsam beruhigt hat, ist erst einmal Feierabend.

Das Handy als Dolmetscher

Für die Beamten aber noch lange nicht. Auf sie wartet ein russischer Lkw, der zum Parkplatz eskortiert wurde. Der Fahrer ist freundlich und nett, nur – er versteht kein einziges Wort. Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch, Italienisch. Njet. Hier helfen nur Hände und Füße, und ein modernes Handy eines jüngeren Beamten. Text auf Deutsch eingeben und ins Russische übersetzen lassen. Der Fahrer setzt die Brille auf, liest den Text in seiner Muttersprache – alles verstanden. Nach einer halben Stunde bedankt er sich per Handschlag bei jedem einzelnen Beamten, steigt in seinen Lkw, hupt, streckt den Daumen hoch und gibt Gas.

Der Schwerlastverkehr läuft nun merklich ruhiger, diese Kontrolle hat sich wie ein Lauffeuer unter den Fahrern verbreitet, dieser Autobahnabschnitt wird jetzt, wenn irgendwie möglich, umfahren.

Die nächste Aufregung. Der Polizeihubschrauber meldet einen Lkw mit brennenden Reifen auf der Standspur in nur 300 Meter Entfernung zum Park-



Fernand Hopp (2)

Behördenübergreifende Zusammenarbeit: TÜV, Polizei und Zoll bei der technischen Kontrolle eines Lkw.

platz. Schnell sind einige Beamte an Ort und Stelle, um den Brand zu bekämpfen. Der Fahrer kann sich über die schnelle und professionelle Hilfe nur wundern.

Unterdessen hat sich ein niederländischer Brummifahrer freiwillig zur Kontrolle angemeldet. Der junge Mann ist erst seit zwei Monaten Kraftfahrer und hat über Funk von dieser Kontrolle erfahren. Nun will er unbedingt wissen, ob seine gesamte Transporteinheit technisch noch in Ordnung ist. Wie jeder andere Fahrer bekommt auch er am Ende der technischen Kontrolle ein vorgeschriebenes Kontrollzertifikat mit einer Gültigkeit von drei Monaten (nur gültig bei Kontrollen im Straßenverkehr, ersetzt nicht die in jedem Land jeweils vorgeschriebenen Hauptuntersuchung). Das Dokument, das er nun in den Händen hält, weist zwar einige technische Mängel auf die aber noch insgesamt in einem tolerierbaren Zustand sind. Er darf weiterfahren,

kann aber bei seiner Rückkehr seinen Chef über diese Mängel informieren.

Bilanz einer Kontrolle

Als nach fast sieben Stunden die Kontrolle sich dem Ende zuneigt, zieht der Einsatzleiter die erste Zwischenbilanz. Der Kleinlaster aus Osteuropa steht vermutlich noch einige Tage hier, die Boote werden auf einen aus Frankreich kommenden Lkw umgeladen. Drei Fahrzeugeinheiten warten auf dem Parkplatz auf ihren jeweils angeforderten mobilen Reparaturdienst, zwei Lkw wurden bereits in eine Werkstatt begleitet. Ein Fahrer, dessen Fahrzeug auch technische Mängel aufweist, wartet noch auf den Telefonanruf seines Disponenten.

Die anwesenden Pressevertreter sind sich einig: Solche großangelegten internationalen Kontrollen sind extrem wichtig und müssen sogar noch ausgeweitet werden. ■



Fernand Hopp ist luxemburgischer Zöllner im Dienstgrad eines Brigadier-Chef – entspricht etwa dem deutschen Polizeioberkommissar – bei der Transportbrigade in Wasserbillig (deutsch-luxemburgische Grenze in der Nähe von Trier). Eine weitere Brigade ist in der Nähe der Hauptstadt stationiert. Seit fast 20 Jahren kontrolliert Fernand Hopp Schwerlast- und Gefahrguttransporte. Der luxemburgische Zoll hat diese Aufgabe mit dem Wegfall der Grenzkontrollen innerhalb der europäischen Gemeinschaft nach 1993 übernommen. Für die Kontrollen in Luxemburg sind die beiden Brigaden mit insgesamt 22 Kontrollbeamten zuständig.

Ohne Warnwesten nahezu unsichtbar

Fast zwei Drittel (61,2 Prozent) der Autofahrer ziehen nach einer Panne auf der Autobahn keine Warnweste an, ergab eine Zufallsumfrage der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG (GDV DL), die in Hamburg die Notrufzentrale der deutschen Autoversicherer betreibt. Zu Beginn der Winterzeit wurden 197 Autofahrer, die über die Auto-

bahn-Notrufsäulen eine Panne melden, befragt.

Das Ergebnis: Nur 76 von ihnen gaben an, eine Warnweste zu tragen, 120 dagegen trugen die reflektierenden Westen nicht.

Zwischen 18:00 Uhr abends und 6:00 Uhr morgens war die Zahl derer, die keine Warnweste trugen, mit 64,4 Pro-

zent noch schlechter als im Tagesdurchschnitt.

Die Wirkung der Warnwesten wurde in Österreich eindrucksvoll bewiesen: Laut Statistik Austria ist auf den dortigen Autobahnen in den drei Jahren nach Einführung der Warnwestenpflicht (2005 - 2008) die Zahl der Unfälle mit Fußgängern oder haltenden Fahrzeugen um 39 Prozent, die der Verunglückten sogar um 53 Prozent zurückgegangen.



Mit Herbst und Winter kommt die dunkle Jahreszeit. Auf den Straßen sind gute Sicht und gute Sichtbarkeit jetzt besonders wichtig. Vor allem in den nächsten Monaten gilt für Autofahrer: Warnweste anziehen, wenn sie ihr Fahrzeug außerhalb geschlossener Ortschaften verlassen! Bei einer Panne auf der Autobahn verhalten sich die Fahrzeuginsassen am besten so: möglichst in der Nähe einer Notrufsäule anhalten, Warnblinkanlage an, Warnweste überziehen, raus aus dem Fahrzeug, Warn-dreieck in mind. 100 m Entfernung aufstellen, über die Notrufsäule um Hilfe bitten und hinter der Leitplanke warten. Ohne Warnweste dagegen bleiben Fahrer und Beifahrer nahezu unsichtbar.