

GEFAHRGUTPREIS 2011

Mit sanftem Druck viel erreicht

Der 21. Deutsche Gefahrgut-Preis ging im Februar 2011 an Eva-Maria Meyer, die Gefahrgutbeauftragte der Klinikum Region Hannover GmbH (KRH). Die vom Storck Verlag Hamburg gestiftete Auszeichnung wurde in Hamburg von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, am 20. Februar 2011 vor 170 Gästen überreicht.

Roland Gildemeister von der Hamburger Wasserschutzpolizei begründete als Sprecher der Jury die diesjährige Wahl. „Sicherheit kann nur dort sein, wo sie von allen mit Überzeugung gelebt wird. Frau Meyer ist es gelungen, innerhalb eines riesigen Medizinbetriebes in kurzer Zeit eine solche Einstellung zu entwickeln und zu fördern. Heute hat das Thema der sicheren Beförderung ansteckungsgefährlicher Stoffe

beim KRH einen ähnlich bedeutenden Status wie die Krankenhaushygiene. Die eine oder andere sicherheitstechnische Erlungenschaft des KRH – wenn nicht die gesamte Gefahrgut-Organisation – dürfte damit Modellcharakter haben für etwa 950 ähnliche Einrichtungen bundesweit.“

Mit einer großen Bandbreite der Ansprache – von charmant bis resolut – hätte Frau Meyer erreicht, dass auch vergleichsweise schwer zugängliche Mitarbeitergruppen wie Labormitarbeiter und Fachärzte Unterweisungen in Sachen Gefahrgut erhielten. Und die gelernte Kinderkrankenschwester hat darüber hinaus eine den zeitkritischen Bedingungen Genüge tuende Organisation des Probenverkehrs innerhalb des Klinikverbundes aufgebaut (siehe dazu auch Gefahrgut 02/2009, „Gefährlicher Kran-



FOTO: STORCK VERLAG

Eva-Maria Meyer hat den diesjährigen Gefahrgutpreis gewonnen. Ihr Dank ging auch an Eckehard Zernig-Voss (links) und Frank Rex.

kenhausalltag“). Dabei entwickelte sie gemeinsam mit einem Hersteller speziell gepolsterte Tragetaschen für Blutproben, optimierte den Pool von Transportbehältern, ließ spezielle Fahrrad-Tragkonstruktionen anfertigen und alle Transportfahrzeuge mit professionellem Ladungssicherungsequipment ausrüsten. In ihrer hoch emotionalen Erwidernung dankte Meyer vor allem ihren fachmännischen Mentoren Eckehard Zernig-Voss vom BAD und dem ersten Polizeihauptkommissar Frank Rex und forderte die bundesdeutschen Kran-

kenhäuser, Labore und Reha-Einrichtungen auf, sich den Herausforderungen des Gefahrgutrechts zu stellen, sich zu organisieren und Netzwerke zum Erfahrungsaustausch zu errichten. Sie betonte, dass der Absender gefährlicher Güter – und das sind bei potenziell ansteckungsgefährlichen Stoffen die Leitenden Ärzte – die Verantwortung für den sicheren Transport tragen und für die richtige Verpackung und ordnungsgemäße Beförderung zu sorgen hätten. Nur sei das den wenigsten Betroffenen bekannt. **dsb**

27. HAMBURGER GEFAHRGUTTAGE

Einmischung erwünscht



FOTO: D. SCHULTE-BRÄDER

Helmut Rein, Jeffrey Hart und Gudula Schwan berichteten von aktuellen Initiativen in der internationalen Gefahrguttransportgesetzgebung.

„Staatenvertreter müssen in den Gremiensitzungen teilweise die Arbeit der Wirtschaftsvertreter wie des europäischen Chemieverbandes Cefic mit gestalten. Wie kommt diese Praxis zustande?“ Mit dieser Frage wandte sich Helmut Rein, Referatsleiter der Gefahrgutabteilung des Bundesverkehrsministeriums BMVBS, an Erwin Sigrist vom Schweize-

rischen Chemie- und Pharmaverband SGCI. Sigrist hatte auf den 27. Internationalen Gefahrgut-Tagen Hamburg dargestellt, in welchen internationalen Gremien Gefahrgutvorschriften entwickelt werden und vor allem, wie komplex das Zusammenspiel von Teilnehmern und Delegationen, Dokumenteneingaben, Sprachenvielfalt und diversen Einflussnah-

men ist. Ingrid de Wilde von Evonik Degussa wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in einem Verband mit mehreren tausend Mitgliedern nicht immer eine einhellige Meinung zu erzielen sei. In solchen Fällen müsse sich ein Verbandsvertreter auf den UN-Sitzungen entsprechend zurückhalten. Auch wenn sich die Behördenvertreter pointierte Stellungnahmen aus der Industrie wünschen.

„Wir befinden uns derzeit in der Phase, in der alle Unternehmen auf die weitere Rechtsentwicklung Einfluss nehmen können“, betonte Helmut Rein. So seien schon einige Änderungen für die Gefahrgutvorschriften ab 2013 auf UN-Ebene angenommen worden. In dem nun anlaufenden Prozess zur Umsetzung in die Regelwerke für die einzelnen Verkehrsträger sind laut der Überzeugung Reins sowohl Behördenvertreter als auch betroffene Wirtschaftsverbände mit ihrem Einsatz gefragt,

damit die Anwender nicht 2013 böse Überraschungen erleben. „Worin liegt der Unterschied zwischen dem Transport gefährlicher Güter in Bulk (großen Gebinden) und Bulk Containern (Schüttgutcontainer)?“ Die Beantwortung dieser Frage knüpfte Jeffrey Hart vom britischen Transportministerium an einen Bericht über jüngste UN-Aktivitäten zur Erarbeitung neuer Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung. Nach der Überzeugung von Hart, der seinen Vortrag vor 100 Teilnehmern auf Englisch hielt, spezifizieren die Vorschriften die einzelnen Fälle vor allem bei Transporten mit klinischen Abfällen zu wenig. Eine Arbeitsgruppe unter britischer Federführung prüft derzeit deshalb, wie sich die RID/ADR/ADN-Bulktransport-Vorschriften (VV und VW) in das System der UN Model Regulations für Schüttgutcontainer (BK codes) integrieren lassen. **dsb**

Pauschalantworten gibt es nicht

LITHIUMBATTERIEN Auf einer Fachkonferenz zu Batterietransporten wurde ein breites Spektrum diskutiert.

Entscheidend für einen Transport ist nicht nur, wie groß und schwer eine Lithium-Ionen-Batterie in Zukunft sein wird, sondern auch, wie sich die verschiedenen Batterietypen in einem Fahrzeug oder in einer Ausrüstung voneinander abgrenzen lassen. Gudula Schwan vom Bundesverkehrsministerium berichtete den 80 Teilnehmern der 2. Fachkonferenz zu Lithiumbatterien der Zeitschrift Gefahr/gut, welche Präzisierungen, Differenzierungen und Abgrenzungen in den Rechtsvorschriften zu Batterien für das Jahr 2013 schon beschlossen sind.

Eine der geplanten Änderungen betrifft die Unternehmen direkt: Zellen und Batterien müssen künftig nach einem Qualitätssicherungsprogramm hergestellt werden. Die Anforderung soll auch für unter der Sondervorschrift 188 beförderte Batterien gelten. Bereits bestehende Managementprogramme werden dabei durchaus akzeptiert. Ein großes Problem wird voraussicht-

Ingo Döring, BAM, Ansprechpartner für Prüfungen.



lich bis zum Jahr 2015 noch nicht einvernehmlich gelöst sein: der Transport beschädigter Batterien. Hier konnte sich das entsprechende UN-Gremium bislang auf keine Lösung einigen (siehe dazu auch die Seiten 22-23).

Acht Prüfungen muss eine Batterie durchlaufen, bevor sie als geprüfter Typ transportiert werden kann. Bei dem Vibrationstest (T.3) wird dabei neu zwischen Zellen und kleinen Batterien bis 12 kg und Batterien mit mehr als 12 kg unterschieden. Gänzlich neu, so Ingo Döring, Ansprechpartner für Umsetzungsfragen des UN-Handbuches Prüfungen und Kriterien bei der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), ist die Prüfung T.6: Auf-



FOTOS: D. SCHULTE-BRÄDER

In Kooperation mit dem ZVEI-Verband Elektrotechnik und Elektronikindustrie hatte die Zeitschrift Gefahr/gut zur Fachkonferenz eingeladen.

CHECKLISTEN LITHIUM

Jeder Transport mit Lithiumbatterien muss individuell bearbeitet werden. Ideal dazu sind Checklisten, die jeden Transportfall, unterschieden nach Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien und der jeweiligen Zuordnung zu einem Gerät, abdecken. Auf der Homepage www.heinrich-vogel-shop.de gibt es ab April Checklistenpakete für den Transport von Lithiumbatterien. Unterschieden wird nach „kleinen“ Batterien mit weitgehenden Freistellungen und „großen“ Batterien, die als Gefahrgut der Klasse 9 befördert werden müssen. Editierbare Beförderungspapiere für alle Verkehrsträger sind beigelegt, für den jeweiligen Transportfall vorausgefüllt.

www.heinrich-vogel-shop.de, vertriebsservice@springer.com. Das Gesamtpaket für alle Verkehrsträger kostet 75, 90 Euro, die Einzelpakete für Straße, Seeschiff und Flugzeug je 27,90 Euro.

prall beziehungsweise Quetschung zwischen zwei flachen Oberflächen. Im 5. Handbuch wurde klargestellt, dass sowohl bei der Prüfung als auch mindestens sechs Stunden nach der Prüfung ein Prüfling nicht versagen

darf. Ingo Döring machte nebenbei darauf aufmerksam, dass keine offizielle Prüfbehörde für Lithiumbatterien ernannt werden soll. Daher gebe es keine Vorgaben für die derzeit aus dem Boden schießenden Prüflabore. **dsb**

Anzeige



MST-Swatoch e.K.
Vorstadtstr. 37
72108 Rottenburg

Tel.: 07472/3123
Fax: 07472/3122
mst.swatoch@t-online.de
www.swatoch.de

Fordern Sie unseren Katalog an!

Selbstklebeetiketten - Auszeichnungsetiketten - Folienetiketten - Produktausstattung - Transponder Etiketten - Typenschildetiketten

Gefahrgut-Etiketten



Gefahrsymbol-Etiketten



GHS-Etiketten (Globally Harmonized System)



nach ADR/RID, IATA, IMDG- Code

... Gefahrgut richtig verpackt!



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



- 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