



CHECKER Werden Gefahrgutsendungen am Flughafen Düsseldorf zurückgewiesen, entsprechen sie meistens nicht den abweichenden Vorschriften einzelner Airlines.

Der Gefahrguttransport ist eine Wachstumsbranche. Dies bestätigen auch die Zahlen der Flughafen Düsseldorf Cargo. Gingen im Jahr 1993 gerade mal gut 100 Tonnen gefährlicher Güter über die Start- und Landebahnen, waren es in 2012 mehr als 1100 Tonnen. Und in den Spitzenjahren 2010 und 2011 wurden sogar fast 1300 Tonnen gefährlicher Fracht in Düsseldorf umgeschlagen.

Um die steigenden Mengen kontrolltechnisch bewältigen zu können, ist kompetentes Personal gefragt. „In der Regel sind zwei Leute damit betraut, die Gefahrgutchecks durchzuführen, je nachdem, wie die Schicht besetzt ist“, erklärt Adam Wesolly, Mitarbeiter im Qualitätsmanagement und stellvertretender Luftsicherheitsbeauftragter des Unternehmens. Insgesamt haben rund 30 seiner Kollegen die Prüfung der Personalkategorie 6 gemäß Luftfahrt-Bundesamt absolviert, be-

richtet der Fachmann. Eine beruhigend große Ressource.

Kommt ein LKW-Fahrer mit Gefahrgut auf dem Flughafen an, meldet er sich zunächst bei der Kasse und gibt den Luftfrachtbrief (Airwaybill, AWB) und die Shipper's Declaration ab. Ist nur im AWB ein Gefahrguteintrag vorhanden, wird die Sendung trotzdem angenommen. Die fehlenden Dokumente werden beim Versender angefordert, da ohne Shipper's Declaration keine Prüfung erfolgen kann.

Gelagert im Gefahrgutraum

Ausgerüstet mit einem Annahmezettel landen Fahrer und Fracht als Nächstes bei der Sendungsannahme. Dort prüfen die Mitarbeiter von Düsseldorf Airport Cargo anhand einer Vorabcheckliste, ob die Anzahl der Packstücke mit dem Luftfrachtbrief und der Shipper's Declaration übereinstimmen und ob eventuell Schäden feststellbar sind. Der LKW-Fahrer er-

hält hierfür eine Quittung, und die Sendung wird in einem der Gefahrguträume des DUS Air Cargo Centers (DACC) eingelagert. Zwei dieser Räume gibt es im Center, um die Zusammenlagerungsverbote erfüllen zu können. Und ein weiterer Raum ist nur für radioaktive Güter der Klasse 7 vorgesehen.

Im Gefahrgutlager findet nun der große Check anhand der IATA-Kontrollliste statt (International Air Transport Association): Wurde die richtige Verpackung gewählt? Ist die Kennzeichnung vorchriftsmäßig? Sind die erforderlichen Dokumente vollständig vorhanden? Auch mit viel Erfahrung dauert dies seine Zeit. „20 Minuten rechnen wir in der Regel für einen Check ein“, sagt Wesolly. Und das gilt nur für kleinere Sendungen. Bei größeren mit vielen Packstücken ist der Aufwand entsprechend höher. Ist die Prüfung erledigt, stellt der Checker die Stücke wieder so zusammen, dass der

nächste Kollege sie zur endgültigen Verbauung abholen kann. Dieser meldet der dokumentarischen Verwaltung, wie viele Packstücke mit Gefahrgut er wo auf welcher Palette oder in welchem Container (Unit Load Device, ULD) verstaut hat. Der Mitarbeiter im Büro erstellt aus den Angaben die Notification to Captain (Notoc). Aus dieser kann der Flugkapitän ersehen, auf welcher Einheit welches Gefahrgut verladen wurde. Vervollständigt wird das Dokument schließlich von dem für Beladung und Trimmung (Weight and Balance) zuständigen Kollegen in Absprache mit dem Kapitän, nachdem die Fracht am Flugzeug angekommen ist.

Die Checker freuen sich über jede Sendung, die nicht wegen Fehlern abgelehnt werden muss.

Allein im Januar 2014 mussten für die Fluggesellschaft mit dem höchsten Aufkommen 150 Gefahrgutsendungen mit insgesamt 1097 Packstücken gecheckt werden. Nicht immer mit zufriedenstellendem Ergebnis: Neun der 150 Sendungen wurden abgelehnt.

Insgesamt hat man 2013 laut Düsseldorf Airport Cargo zwölf Prozent aller Sendungen mit gefährlichem Inhalt zurückgewiesen (siehe Kasten rechts). „Ist bei einer Sendung etwas nicht korrekt, muss sie trotzdem komplett überprüft werden, bis alle Fragen auf der Checkliste beantwortet sind“, erläutert Daniela Winkler, Assistentin der Betriebsleitung, den Ablauf und ergänzt: „Erst dann kann man genau sagen, was alles korrigiert werden muss.“ In aller Regel sorgen Handlingagent oder Spedi-

teur so schnell wie möglich dafür, dass die Schäden behoben werden, bevor die Sendung zum Re-Check kommt. Natürlich wird der zweite Durchlauf erneut berechnet.

Abweichungen der Airlines

Abgelehnt werden Sendungen oft, weil sie den Vorschriften einzelner Fluggesellschaften nicht entsprechen, die von den IATA-Regelungen abweichen. „Eine Airline schreibt beispielsweise vor, dass auf dem Packstück die Kontakt Nummer für Notfälle stehen muss“, sagt Handlingagent Thomas Stöcker. Weil der Versender aber meist nicht weiß, mit welcher Gesellschaft seine Ware fliegt, fehle diese Nummer häufig. Auch Beschädigungen kommen vor, meist durch Unachtsamkeit beim Transporteur. „Da werden etwa Kartons auf Paletten gestellt, aus denen Nägel hochstehen. Oder ein Packstück wird versehentlich mit den Staplerzinken angefahren, weil es beim Beladen des LKW schnell gehen muss. Manchmal sind auch Labels abgerissen“, zählt Stöcker auf.

Generell häufen sich die Probleme zu Jahresbeginn. „Viele haben die neuen Vorschriften noch nicht, und es gibt nur selten Übergangsfristen“, erklärt Michael Schuhmacher. Kritisch sieht der Gefahrgutbeauftragte des Flughafens auch Soll- und Kann-Bestimmungen. „Ich persönlich hätte lieber ein Muss in den Vorschriften stehen. Dann gibt es weniger Diskussionen“, sagt Schuhmacher. Vorwürfe, manche Checker legten die Regeln zu kleinlich aus, weist er zurück: „Wird eine Sendung bei einem Zwischenaufenthalt an einem anderen Flughafen nochmals kontrolliert und dort abgelehnt, hat derjenige, der sie zuerst gecheckt hat, ein

Düsseldorf Airport Cargo

Flughafen Düsseldorf Cargo wurde im Jahre 2001 als Tochter des Flughafens Düsseldorf gegründet. Heute betreibt das Unternehmen, bekannt unter dem Markennamen Düsseldorf Airport Cargo, mit 178 Mitarbeitern unter anderem das DUS Air Cargo Center (DACC) mit einer Hallenfläche von 12.650 Quadratmetern. Im Jahr 2013 wurden im DACC 110.000 Tonnen Fracht im Im- und Export umgeschlagen, bei im Schnitt 3400 Sendungen pro Woche. Insgesamt liefen in 2013 4161 Sendungen mit gefährlichen Gütern durch das Air Cargo Center. Davon wurden laut Auskunft des Unternehmens zwölf Prozent beim ersten Gefahrgutcheck zurückgewiesen. **gh**

Problem. Da muss man einfach genau arbeiten.“ Denn jeder Checker kann persönlich haftbar gemacht werden.

Aufholbedarf beim Versender

Was kann nun der Versender tun, um Zurückweisungen und Re-Checks zu vermeiden? „In erster Linie sollte er eine Ausbildung für Personalkategorie 1 oder 6 absolvieren“, mahnt Schuhmacher. Manche, so der Experte weiter, schickten einfach einen Scan der Shipper's Declaration an ihren Spediteur, damit dieser prüft, ob sie richtig ausgefüllt wurde. Doch ob auch das Versandstück richtig vorbereitet wurde, kann der Dienstleister auf diesem Weg nicht beurteilen. „Da gibt es im Versandbereich sicherlich einiges aufzuholen“, sagt der Gefahrgutbeauftragte. Und seine Kollegin Winkler ergänzt: „Sinnvoll wäre es ebenso, wenn die Fracht immer über den Hof des Speditors ginge und dieser einen Vorabcheck macht.“

Vermutungen einiger Versender, so manche Zurückweisung würde nur erfolgen, um nochmals Gebühren zu kassieren, kann die Flughafencrew nicht nachvollziehen. Da stehe der zusätzliche Aufwand in keinem Verhältnis zum Ertrag. Denn es muss ja nicht nur ein neuer Check durchgeführt werden. Zudem sind alle Beteiligten zu informieren, meist gibt es Diskussionen mit dem Spediteur, Nachbesserung und Neuverpackung gilt es zu organisieren und schließlich muss die abgelehnte Sendung auch irgendwo gelagert werden. „Wir sind froh um jede Sendung, die wir nicht zurückweisen müssen“, zieht Adam Wesolly deshalb sein Fazit. **Rudolf Gebhardt**



Kompetentes Team: (v. li.) Vertriebsleiter **Thomas Schürmann**, Adam Wesolly, stellv. Luftsicherheitsbeauftragter, Daniela Winkler, Assistentin der Betriebsleitung, und der Gefahrgutbeauftragte **Michael Schuhmacher**.