



Ein ausrangierter Tank wurde aus Versehen befüllt.



Der Aushilfsfahrer hat sich nicht von der Dichtigkeit überzeugt.



Kleine Ursache – große Wirkung: ein Stein führte zum Aufplatzen des Tanks.



Unterschiedliche Füllhöhen sind hier gut erkennbar.

**SERIE
AUSBILDUNG**

Tatort Keller

ÜBERFÜLLUNG Bei der Heizölanlieferung kommt es vielfach zu Unfällen, meistens verursacht durch unsachgemäßes Überfüllen der Tanks. Dagegen hilft nur eine strikt einzuhaltende Vorgehensweise.

Heizölunfälle sind leider an der Tagesordnung. Auch wenn in den meisten Fällen die Umweltschadenhaftpflichtversicherung für den Schaden aufkommt, lohnt es sich, die Rechtsvorschriften den Unfallursachen gegenüberzustellen.

Aber nicht nur die Schadensverhütung gilt es im Auge zu behalten, sondern auch ein Kunde, der vielleicht wochenlang mit einem „stinkenden“ Keller leben muss, wie auch Zeitfaktor und Imageverlust sollten Motivation genug sein, um Unfälle bei der Heizölanlieferung zu vermeiden.

Da Heizöl, leicht, gleichzeitig ein umweltgefährdender Stoff ist, gibt es eine enge Verbindung zum Wasserrecht.

Befüllervorsicht, Fahrerpflichten und Empfängersorgen

Die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vom 31. März 2010 (BGBl I Nr. 14 vom 09.04.2010 S. 377) – Übergangsverordnung bis zur neuen VUmWS (erscheint voraussichtlich Ende 2010/Anfang 2011) – enthält besondere Pflichten, die vom Fahrzeugführer einzuhalten sind:

§ 2: Besondere Pflichten beim Befüllen und Entleeren. Wer eine Anlage zum Lagern wassergefährdender Stoffe befüllt oder entleert, hat diesen Vorgang zu überwachen und sich vor Beginn der Arbeiten vom ordnungsgemäßen Zustand der da-

für erforderlichen Sicherheitseinrichtungen zu überzeugen. Die zulässigen Belastungsgrenzen der Anlagen und der Sicherheitseinrichtungen sind beim Befüllen oder Entleeren einzuhalten.

Darüber hinaus enthält Anlage 2 zur GGVSEB unter laufender Nr. 3.2 eine weitere Verpflichtung, die zusätzlich den Befüller beziehungsweise den gewerblichen Empfänger trifft:

3.2: „Unterrichtung des Fahrpersonals durch Befüller und Empfänger. Übernimmt der Fahrzeugführer das Befüllen des Tanks, so hat der Befüller ihn in die Handhabung der Füllereinrichtung, soweit diese nicht Bestandteil des Fahrzeugs ist, einzuweisen. Entsprechendes gilt für geschäftsmäßig oder gewerbsmäßig tätige Empfänger hinsichtlich der Entleereinrichtung.“

Die Privatperson mit einem Heizöltank fällt also nicht unter diese Regelung. Hier gilt der Heizölfahrer als Spezialist und muss sich selbst informieren, wie die Leistungen verlaufen und wo es Probleme geben könnte.

Die Einweisung sollte wie immer aktenkundig erfolgen, damit im Falle eines Falles diese auch glaubhaft gemacht werden kann.

Zwei Unfälle als Beispiele

1. In einen Fall fehlte eine Verbindungsmuffe, sodass Heizöl beim Befüllen ausgetreten ist. Hätte sich der Fahrer vorher

die Anlage angesehen, hätte er die fehlende Verbindungsmuffe festgestellt und damit den Tank nicht befüllt.

2. In dem zweiten Fall sollte der Tank eines Diesel-Notstromaggregats befüllt werden. Obwohl der Kunde den Fahrer auf die notwendige Benutzung des Grenzwertgebers hingewiesen hatte, verzichtete dieser darauf. Auch hier kam es zu einem Überfüllschaden, weil statt der bestellten

SERIE AUSBILDUNG

Die Serie zu Ausbildungen im Gefahrgutbereich umfasst mehrere Module, die wir in einzelnen Ausgaben vorstellen. Teilweise werden zusätzlich zu den Heftbeiträgen Checklisten und Übersichten online im Internet zum Download angeboten, unter www.gefahrgut-online.de in der Rubrik „Fachinformationen“.

- Teil 1 Gesetzliche Grundlagen
- Teil 2 Ausbildung der Ausbilder
- Teil 3 Ausbildungsarten
- Teil 4 Methodik, Didaktik, Vorbereitung
- Teil 5 Ausbildungsmedien
- Teil 6 1. Fallbeispiel: Säurekanister
- Teil 7 2. Fallbeispiel: Ölschaden
- Teil 8 3. Fallbeispiel: Versandstücke
- Teil 9 4. Fallbeispiel: Tank
- Teil 10 5. Fallbeispiel: Lose Schüttung
- Teil 11 Das Thema Ausbildung aus verschiedenen Blickwinkeln



Hoffentlich wurde der Füllstandsanzeiger richtig abgelesen.



Einfache Sichtkontrollen reichen meist aus, um Schäden zu vermeiden.

Der Heizölfahrer gilt als der Spezialist, nicht der private Empfänger.

300 Liter nur circa 70 Liter in den Tank hineingepasst hätten. Wäre der Grenzwertgeber angeschlossen gewesen, hätte der Unfall leicht vermieden werden können.

Die ordnungsgemäße Einlagerung gehört zu den Fahrerpflichten.

Dazu muss die jeweilige Anlage vorher angeschaut werden und – wenn nicht mit Zapfpistole befüllt wird (beziehungsweise werden darf) – der Grenzwertgeber angeschlossen werden.

Für Anlagenbesitzer gilt: Halten Sie Ihre Anlage technisch in Ordnung und lassen Sie nur Fachbetriebe an der Anlage arbeiten.

Bereits das Auswechseln eines Grenzwertgebers kann – unfachmännisch ausgeführt – zu einem Heizölaustritt führen.

Folgen von Zeitdruck und falschen Vorstellungen von Kundenbindung

Oftmals ist Zeitdruck die mittelbare Ursache von Unfällen. Hier sind die Unternehmer und Disponenten gefragt, den Fahrern ausreichend Zeit zum Überprüfen der Anlagen einzuräumen.

LISTE NOTWENDIGER MASSNAHMEN

Im Rahmen der Ausbildung sollte eindeutig definiert werden, dass bei sicherheitsrelevanten Mängeln eine Anlage nicht befüllt werden darf. Die nachfolgend aufgeführte Vorgehensweise hat sich bewährt:

1. Ankunft und Anmelden beim Kunden, es sei denn, der Kunde hat ausdrücklich auf eine Anmeldung verzichtet.
2. Sicheren Standplatz suchen, gegebenenfalls Verkehrssicherungsmaßnahmen treffen (Warnblinkanlage). Muss sich der Fahrer im öffentlichen Verkehrsraum bewegen, sollte er unbedingt die Warnweste anziehen (auch am Tage). Für viele Autofahrer ist die Warnweste immer noch ein Signal für erhöhte Aufmerksamkeit. Bei Gefälle von mehr als zwei Prozent zusätzlich zur Handbremse Unterlegkeile unterlegen.
3. Anlage anschauen, dazu gehören der Einfüllstutzen, die Zuleitungen zu den Tanks (soweit einsehbar), der Einfüllstutzen am Tank, die Standsicherheit der Tanks sowie ein Blick auf offensichtliche Schäden und fehlende Verbindungsteile. Ein Blick auf den Grenzwertgeber am Tank sollte nicht fehlen. Sind vielleicht schon Undichtigkeiten erkennbar?
Achtung: Manche Anlagenbetreiber manipulieren den Grenzwertgeber, um den Tank möglichst voll zu bekommen. Falls Sie so etwas erkennen, müssen Sie noch vorsichtiger vorgehen und gegebenenfalls Rücksprache mit der Disposition halten.
4. Manuelle Peilung über den ungefähren Füllzustand. Diese ist immer vorzunehmen, auch wenn sich die Peilung je nach Tanktyp schwierig gestaltet.
5. Verlegung der Schläuche, dabei auf feste und dichte Verbindungen achten, gegebenenfalls Hilfsmittel benutzen wie Schlauchführungsrollen über Zäune. Werden Schläuche über Bürgersteige gelegt, sind Sicherungsmaßnahmen erforderlich wie das Aufstellen von Warnzeichen. Für Fahrradfahrer sind gegebenenfalls Überfahrrampen anzulegen.
6. Anschließen des Grenzwertgebers.
7. Zählerstand am geeichten Zähler notieren, bei kritischen Kunden lassen Sie einen Blick auf den Zählerstand durch den Kunden zu.
8. Pumpe einschalten und Füllvorgang überwachen (im Rahmen der Möglichkeiten).
9. Am Ende des Füllvorganges Füllgeschwindigkeit drosseln.
10. Grenzwertgeber und Schläuche abschließen, Sicherungsmaßnahmen aufheben, auf Tropfverluste achten und diese umgehend beseitigen.
11. Erneut Zählerstand am geeichten Zähler notieren, bei kritischen Kunden lassen Sie einen Blick auf den Zählerstand durch den Kunden zu.
12. Zum Schluss sollte der ordnungsgemäße Zustand der gefüllten Anlage gesichtet werden. Bei kritischen Kunden: gegebenenfalls Fotos machen.

„Ausreichend Zeit“ bedeutet nicht, dem Fahrer zu sagen, er kann sich die Zeit einteilen, wenn das Tagespensum so disponiert wird, dass er elf bis 12 Stunden arbeiten muss. Das Arbeitszeitgesetz ist auch im Mineralölbereich bindend. Ein weiteres Problem ist, dass Fahrer zwar einen Mangel an der Anlage erkennen (beispielsweise falsch eingebaute nicht funktionierende Grenzwertgeber), aber

trotzdem befüllen, um den Kunden nicht zu verlieren. Hier sind wiederum Unternehmer und Disponenten gefragt, die eigenen Fahrer zu stärken, denn: Dem Kunden ist egal, welches Risiko der Fahrer eingegangen ist – solange alles gut geht. Der „Dumme“ ist meist der Fahrer.

Wolfgang Spohr
Gefahrgutexperte