

Viel besser als ihr Ruf

SICHERHEIT Immer wieder gibt es Meldungen über mangelhafte Gefahrguttransporte. Dabei belegen Statistiken, dass die sensiblen Transporte zunehmend sicherer werden, wie die seit Jahren sinkende Quote an Beanstandungen zeigt.

Jedes Jahr aufs Neue geistern Horrormeldungen über mangelhafte Gefahrguttransporte auf deutschen Straßen durch die Presse. Erst kürzlich wieder: Demnach würde jeder zweite Gefahrguttransport auf hessischen Straßen Mängel aufweisen. Wohl oder übel drängen sich so manchem Leser Bilder von rollenden Zeitbomben auf. Dass Gefahrgut ein hohes Maß an Sensibilität und Verantwortung erfordert, steht außer Frage. Dass solche Meldungen jedoch wenig mit der Realität zu tun haben, betonen Verbände und Spediteure. Denn Fahrer, Verloader und Transportunternehmen nehmen ihre Verantwortung ernst, so die Botschaft.

Vor allem die Zahl der mit Mängeln behafteten Gefahrguttransporte sorgt bei den Verbänden für Kopfschütteln. „Straßenkontrollen sind oftmals keine Zufallsstichproben, sondern es werden auch gezielt Fahrzeuge in Augenschein genommen, bei denen die Kontrollbeamten bereits im Vorfeld Anhaltspunkte für mögliche Mängel erkannt haben“, erklärt Hermann Grewer, Präsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Deshalb käme es zwangsläufig zu ganz unterschiedlichen Beanstandungsquoten. Die in dem geschilderten Fall von der hessischen Polizei 2009 erhobene Quote liegt weit über der

des Bundesamts für Güterverkehr (BAG), die sich seit 2002 auf einem Niveau von durchschnittlich 15 Prozent bewegt – Tendenz sinkend. 2009 lag die Quote sogar unter zehn Prozent.

Mangel ist nicht gleich Mangel

„Bei der Betrachtung der hohen hessischen Beanstandungsquote ist zudem deutlich zu unterscheiden zwischen eher formalen Fehlern in Beförderungsdokumenten und technischen Sicherheitsmängeln, welche tatsächlich die Sicherheit beeinträchtigen“, ergänzt Frank Huster, im Deutschen Speditions- und Logistikverband DSLV für Gefahrgutlogistik, Sicher-



Bitte folgen: Gefahrguttransporte geraten oftmals ins Visier der Kontrollbehörden

FOTO: DDP/DAVID HECKER



heit und Umwelt zuständig. In aller Regel würden laut Grewer außerdem nicht die Verstöße gegen Gefahrgutvorschriften zu folgenschweren Verkehrsunfällen führen, sondern vielmehr die der Verkehrssituation nicht angepassten Verhaltensweisen der Fahrzeugführer. Hinzu komme noch ein ganz anderer Aspekt: Nicht selten werden Unfälle unter Beteiligung eines Gefahrguttransporters gar nicht vom Gefahrgutfahrer selbst verursacht. „Aus der Unfallforschung im Bereich des Unfallgeschehens mit LKW geht hervor, dass in rund der Hälfte der Fälle andere Verkehrsteilnehmer die Unfallverursacher waren“, so Grewer. Darüber hinaus dürften besonders gefährliche Substanzen, wie beispielsweise Blausäure, überhaupt nicht auf der Straße transportiert werden. Allein die gesetzlichen Bestimmungen in puncto Gefahrgut sorgen für ein hohes Maß an Sicherheit. „In ganz Europa sind die Gefahrguttransporte sehr sicher“, bestätigt Frank Huster. „Natürlich gibt es auch schwarze Schafe, aber die Mehrheit der Beteiligten handelt überaus verantwortungsbewusst.“

Michael Schaaf, Geschäftsführer von Bay Logistik, hält die Vorwürfe, dass Gefahrguttransporte nicht sicher seien, schlicht für nicht gerechtfertigt. „Das ist Stimmungsmache seitens der Politiker, die die Transporte komplett auf die Bahn verlagern wollen.“ Gerade in der chemischen Industrie werde das Thema Sicherheit beim Transport überaus sensibel gehandhabt. „Wir dürfen nicht ins Werk zum Beladen einfahren, wenn unsere Fahrzeuge technische Mängel aufweisen – auch wenn es sich ‚nur‘ um einen Steinschlag handelt. Oder wenn die Papiere nicht passen, dürfen wir nicht laden.“

Gerade in der chemischen Industrie wird das Thema Sicherheit großgeschrieben.

Auch Michael Kubenz, Geschäftsführer von Kube & Kubenz, bescheinigt den Gefahrguttransporten in Deutschland ein hohes Niveau. „Bereits früh wurden Gefahrgutbeauftragte und Qualitätsauditorien wie das Selbstverpflichtungsprogramm Responsible Care eingeführt.“ Damit aber nicht genug. Sein Unternehmen investiert in Schulungen für Mitarbeiter und eine moderne Ausstattung der

INTERVIEW

„Material und Fahrer werden immer besser“

Holger Lemmer, Berater für Transportsicherheit beim Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste, über Sicherheit von Gefahrguttransporten, Kontrollen, Mängellisten und presse-relevanten Unfällen.

Wie sicher sind die Gefahrguttransporte auf den deutschen Straßen?

Holger Lemmer: In den letzten zehn Jahren sind sie sehr sicher geworden. Das liegt vor allem daran, dass das Fahrpersonal immer besser qualifiziert ist und auch die Materialien höherwertiger sind. Vor allem dank dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz wurden in Bezug auf die Ladungssicherung nochmals erhebliche Fortschritte erzielt.

Warum geistern dann immer wieder Schreckensmeldungen über mangelhafte Gefahrguttransporte durch die Presse?

Natürlich treten vereinzelt immer wieder Verstöße auf. Jedoch muss man klar differenzieren, ob es sich bei Kontrollen um selektive oder verdachtsunabhängige handelt. Bei selektiven Kontrollen ist die Mängelquote natürlich bedeutend höher. Das sagt jedoch nichts über den generellen Zustand der Gefahrguttransporte in Deutschland aus.

Gibt es eine Liste jener Mängel, die am häufigsten auftreten?

Fahrzeuge. Das Gleiche gelte für die Fahrer und das Equipment seiner Partner. „Wir führen regelmäßig BBS-, Roll-over-Trainings und jährliche ADR- und Sicherheitsschulungen durch. Damit haben wir sehr positive Erfahrungen gemacht“, bestätigt Kubenz.

Ein Problem, mit dem die Branche kämpft, betrifft laut Kubenz vor allem die Geschwindigkeitsbegrenzung von Gefahrguttransporten auf Autobahnen. „Unsere LKW sind so gedrosselt, dass sie sich an die vorgeschriebenen 80 km/h halten müssen. Normale Lastkraftwagen schaffen in der Regel über 90 km/h und empfinden die Geschwindigkeiten von Gefahrguttransporten mitunter als Provokation“, erklärt er und fordert mehr Aufklärungsarbeit, um auch in diesem Bereich mehr Sicherheit zu gewährleisten.

Auch das Fehlen von Fahrpersonal stellt für viele Expeditionen ein Problem dar, erklärt Michael Schaaf. Dennoch hält Schaaf Gefahrguttransporte in der Regel für sehr sicher und fordert: „Die Politik muss endlich den Stellenwert des LKW erkennen. Wir haben eine sehr schwache Lobby. Es muss einfach begriffen werden, dass es ohne LKW nicht geht. Den LKW immer weiter zu bestrafen, bringt überhaupt nichts.“ Gefahrgut zu 100 Prozent auf die

Sehr häufig muss man feststellen, dass die Ladung nicht oder nicht ausreichend gesichert ist. Darüber hinaus kommt es vor, dass Papiere nicht richtig geführt wurden oder Ausrüstungsgegenstände fehlen. Nicht jeder Mangel ist jedoch unfallrelevant.

Was sind die häufigsten Unfallursachen speziell bei den Gefahrguttransporten?

Da gibt es kaum Unterschiede zwischen Unfällen mit „normalen“ LKW und Gefahrguttransportern. Meist führen nicht angepasste Geschwindigkeit, nicht eingehaltene Sicherheitsabstände, Übermüdung oder nicht gesicherte Ladung zu Unfällen. Die Unfallursache ist also identisch, nur die Folgen sind oft verheerender. Deshalb bekommt man den Eindruck, dass Gefahrguttransporter öfter in Unfälle verwickelt sind. Da über solche Unfälle einfach vermehrt in der Presse berichtet wird.

ts

Bahn zu verlagern, lässt sich seiner Meinung nach nicht realisieren. „Die Zusammenarbeit von LKW und Bahn im Rahmen des Kombinierten Verkehrs halte ich für sehr sinnvoll. Jedoch macht der preisliche Druck der Kunden die Intentionen in diese Richtung oft von vornherein zunichte.“

Tunnel sind passé für sensible Waren

Ein zweites Problem sind die Streckensperrungen für Gefahrguttransporte, wie beispielsweise die Tunnelkette an der A 71. Das bedeutet: Betroffene LKW müssen auf zum Teil steilen und kurvenreichen Bundesstraßen durch den Thüringer Wald ausweichen.

Nun hat sich eine interministerielle Arbeitsgruppe der Sperrung der Tunnelkette angenommen. „Wir haben die tragische Erfahrung im letzten Winter machen müssen, dass die Kammquerung durch den Thüringer Wald bei widrigen Wetterverhältnissen für Gefahrguttransporte und Bevölkerung eine Zumutung ist“, sagt Thilo Müller, Geschäftsführer des Landesverbands Thüringen des Verkehrsgewerbes. Ob und wann die Tunnel für Gefahrguttransporte geöffnet werden, steht bisher jedoch noch in den Sternen.

Tanja Strauß

Fachjournalistin, Schwerpunkt Logistik