

Standardwerke zur Bedienerausbildung neu erschienen!

Zur Aus-, Weiter- und Zusatzausbildung von Bedienern aller Kranarten.



Animierte und bearbeitbare PowerPoint®-Präsentation, 172 Folien + 172 Dozententexte

+

Umfassendes Fachwissen für Ausbilder, Sicherheitsfachkräfte, Unternehmer und Betriebsplaner.



Handbuch, 364 Seiten, 371 Abbildungen

+++ Weitere Infos auf www.resch-verlag.com +++



RESCH

Partner für qualifizierte Ausbilder!

INTERMODAL COMPETENCE

SGKV

Bestmögliche Sicherheit bei Umschlag und Transport (Teil 2)

Thore Arendt

Bild: SGKV



In der letzten Ausgabe wurde die Sicherheit der KV-Transportkette diskutiert. Der Transport des Gefahrgutes ist jedoch eine Sache.

Der Umschlag zwischen Schiene und Straße sowie die Abstellung der Ladeeinheit eine andere. Anwohner und Umweltverbände sind häufig in Sorge, dass die Konzentration der Mengen an einem Standort, also innerhalb der Terminalgrenzen, ein größeres Gefahrenpotenzial birgt. Aufgrund der Gefahrgutbestimmungen ist dies jedoch eine eher unbegründete Sorge. Selbst bei der Beschädigung eines einzelnen Containers ist die Einbeziehung weiterer Ladeeinheiten unwahrscheinlich. Da nur sehr wenige Gefahrgüter überhaupt brennbar sind und Terminals für das Handling erheblich gefährdender Stoffe über besondere Genehmigungen verfügen müssen, ist die Gefahr als äußerst gering zu werten. Die Sicherheitsvorkehrungen deutscher Terminals sind in jedem Falle vorbildlich.

So ist jedes Terminal, welches Gefahrgüter umschlägt, mit entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen, Meldekettensystemen und technischen Einrichtungen auszustatten. Eine so genannte Gefahrstoffwanne kann schadhafte Ladeeinheiten sofort aufnehmen und sicherstellen, bis die Feuerwehr eintrifft um den Schaden zu beheben. In über dreißig Jahren, in denen mittlerweile fast 200 Terminals in Deutschland betrieben werden, ist es niemals zu einem

schwerwiegenden Vorfall gekommen, der nicht sofort durch die bestehenden Systeme erfolgreich eingedämmt werden konnte. Überhaupt wird die Zahl solcher Vorfälle bundesweit auf weniger als zehn Ereignisse geschätzt – in den letzten zehn Jahren, wohlgemerkt. Keiner davon stellte nachhaltig eine Gefahr für Umwelt oder Anwohner dar.

Das Phänomen, mit dem es Neu- und Ausbauprojekte von Terminals zu tun haben, heißt landläufig NIMBY. Als „Not In My BackYard“ wird ein Verhalten bezeichnet, welches sich zwar der Notwendigkeit gewisser Einrichtungen bewusst ist, diese aber explizit im eigenen Wirkungsumfeld ausschließt. Umschlaganlagen werden hier nicht anders behandelt als Mülldeponien. Jedem ist klar, dass sie gebraucht werden. Nur will niemand in ihrer Nähe wohnen. So problematisch dieses Verhalten ist, so verständlich ist es aus menschlicher Sicht. Allein die Verteufelung von Anlagen, die für den Umschlag oder die Zwischenabstellung von Gefahrgut vorgesehen sind, ist haltlos. Die Anlagen werden explizit darauf ausgerichtet und mit allen nötigen Einrichtungen und Systemen ausgestattet, um eine Gefährdung des Umfeldes bestmöglich auszuschließen. Im Straßengüterfernverkehr ist dies kaum möglich, die potenziellen Störquellen sind hier einfach zu vielfältig. Und genau dort werden die Gefahrgüter bewegt, wenn es nicht gelingt, Terminals an strategisch wichtigen Positionen auf- oder auszubauen – ein vielfach höheres Gefahrenpotenzial auf der gesamten Strecke.

Was den Planern bleibt ist die Aufklärung des Umfeldes über die tatsächlichen Gefahren. Und es ist auch Aufgabe von Politik und Verwaltung hier faktenbasierte Abwägungen in den Planungsprozessen zu gewährleisten. Denn letztendlich ist der Kombinierte Verkehr die sicherste mögliche Transportart für das Gefahrgut – nicht nur statistisch. Und das Terminal bleibt die wichtigste Schnittstelle in dieser sicheren Transportkette.

Thore Arendt