

KLARTEXT-TRIO

Beim Gut-sein erwischt?

Bundesamt für Güterverkehr, Eisenbahn-Bundesamt, Polizei und Arbeitsschutzbehörden der Länder – die staatliche Überwachung im

Achsen oder abgerissenen Bremsleitungen im Rahmen von Schwerlastkontrollen aus dem Verkehr gezogen werden; doch die wenigen schwarzen Schafe reichen potenziell aus, um katastrophale Unfälle auszulösen. Hier braucht es einen wahrnehmbaren Kontrolldruck durch Polizei und BAG, damit sich solche Unternehmer nicht unbeobachtet fühlen können. Zudem haben staatliche Kontrollen auch den Zweck, die Wettbewerbsgleichheit sicherzustellen. Wer sich nicht an die Sicherheitsvorschriften hält, kann mit Dumping-Preisen den Wettbewerb illegal verzerren. Deshalb ist es unabdingbar, dass auch Delikte ausländischer Unternehmen auf deutschen Transitstrecken verfolgt und vor allen Dingen geahndet werden.

Eine weitere Konsequenz rückläufiger Kontrollen bleibt oft unbeleuchtet: Um die sinkenden Kontrollkapazitäten möglichst effektiv zu nutzen, selektieren die Beamten vor Ort sehr stark, welche Beförderungseinheit einer Kontrolle unterzogen wird. Werden nur Fahrzeuge kontrolliert, bei denen bereits der erste Blick den Anfangsverdacht eines Mangels begründet, treibt dies die Beanstandungsquote in astronomische Höhen. In der öffentlichen Wahrnehmung wird so die Gefahr durch Lkw auf deutschen

Straßen immer größer. Schlagzeilen wie „Bis zu 90 % der Lastwagen haben gefährliche Mängel“ geben nicht nur die Situation unzutreffend wieder, sie schädigen auch das Image unserer Branche nachhaltig und senden falsche Signale – letztlich auch an die Kontrollbeamten. Denn bei allem Verständnis für den Wunsch nach einem „Erfolgsereignis“ für den Kontrolleur: Entsteht bei Kraftfahrern und Unternehmern der Eindruck, eine Kontrolle sei erst mit einer negativen Feststellung beendet, ist dies Gift für einen partnerschaftlichen Umgang.

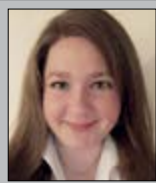
Der Wunsch eines Gefahrgutpraktikers nach einer Ausdehnung der staatlichen Kontrollen ist daher natürlich auch mit Anforderungen an die Kontrolltätigkeit verknüpft.

Dies bezieht sich vor allem auf kurze Kontrollzeiten, z. B. durch die Konzentration auf Schwerpunktthemen und durch den Einsatz modernen Equipments. Überprüfungen, die ohne größere Feststellungen länger als zwei Stunden dauern, sind gerade Berufskraftfahrern und Disponenten schwer vermittelbar. Dazu braucht es neben gut ausgebildeten Fachexperten auch einen stärkeren Fokus auf sicherheitsrelevante Verstöße. So schafft die Kontrolle von UN-Nummern-Größen oder Gefahrzettelmustern keinen sicherheitstechnischen Mehrwert. Diese sollten in Zeiten begrenzter Kontrollressourcen daher zugunsten technischer Kontrollen zurückgefahren werden.

Das Klartext-Trio

meldet sich in jeder **gela** zu Wort: Ungereimtes aufs Korn genommen, Tipps von Praktikern für den Praktiker ... die drei Autoren sind selbst Gefahrgutbeauftragte bei führenden Logistikdienstleistern.

Diese Rubrik gibt es auch online im Download-Bereich von www.gela.de



In dieser Ausgabe:

Emilia Poljakov

Gefahrguthandling ist sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene vielschichtig aufgestellt. Doch wie dicht ist das Netz von Gefahrgutkontrollen – gerade im Straßenverkehr – wirklich? Während im Jahr 2006 noch etwas mehr als 27.000 Gefahrgutfahrzeuge durch das BAG kontrolliert wurden, hat sich die Zahl bis 2018 mit rund 15.500 Fahrzeugen fast halbiert. Eine veröffentlichte Kontrollstatistik der Polizei zu dieser Thematik existiert bislang nicht. Es sind Zahlen, mit denen Industrie und Logistik nicht glücklich sein sollten. Denn es scheint nur auf den ersten Blick verwunderlich, dass sich die Wirtschaft steigende Kontrollzahlen wünscht.

Zweifellos sind es Einzelfälle, wenn Fahrzeuge mit gebrochenen



Peter T. Schmidt



Ulrich Püllen

IMPRESSUM

64. Jahrgang Seit 1956 Still working strong

ecomед-Storck GmbH

Ein Unternehmen der Süddeutscher Verlag GmbH

Justus-von-Liebig-Str. 1

86899 Landsberg

Geschäftsführer: Udo Graf, Dr. Karl Ulrich

Handelsregister: Amtsgericht Augsburg HRB 29023

Standort Hamburg:

Haus 5, Neuhofer Str. 23

21107 Hamburg

Telefon: 040/7 97 13-140

Telefax: 040/7 97 13-101

Internet: www.ecomed-storck.de

www.gela.de

ISSN 0016-5808

Redaktion:

Dr. Michael Heß, Chefredakteur, verantwortlich (mih) -132

E-Mail: m.hess@ecomед-storck.de

Stefan Klein (skl)

E-Mail: s.klein@ecomед-storck.de

Anzeigen:

Frank Wind

E-Mail: f.wind@ecomед-storck.de

Abonnement-Service:

Hultschiner Str. 8

81677 München

E-Mail: aboservice@hjr-verlag.de

Bestellungen:

beim Abo-Service, über www.ecomed-storck.de oder den Buchhandel. Das Abonnement verlängert sich zu den geltenden Bedingungen um ein Jahr, wenn es nicht mit einer Frist von 8 Wochen zum Ende des Bezugszeitraums gekündigt wird.

Jahresabonnement: EUR 171,99

inkl. MwSt., zzgl. 18 Euro Versandkosten

Mengenpreisstaffeln auf Anfrage

-131

-121

Tel.: 089/21 83-7110

Fax: 089/21 83-7620

Einzelpreis: EUR 15,99

inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten

Erscheinungsweise: monatlich

Titelfoto: Stefan Klein

Druck:

Grafisches Centrum Cuno GmbH & Co. KG

Gewerberg West 27, 39240 Calbe

E-Mail: r.thuermann@cunodruck.de

Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach Vereinbarung mit dem Verlag. Alle Einzelheiten wurden nach bestem Wissen zusammengestellt. Eine Gewähr kann jedoch nicht übernommen werden. Die mit dem Namen des Verfassers gekennzeichneten Beiträge geben die Meinung des Autors, aber nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion wieder. Titel und Vorspanne stammen in der Regel von der Redaktion.

Erfüllungsort und Gerichtsstand: Augsburg

