

Gefahrguttransporte
schaffen chemische
Substanzen von einem
Ort zum anderen –
und unterliegen stren-
gen Bestimmungen.



Mit null Promille durch Europa

Spediteure tragen eine besondere Verantwortung. Erst recht, wenn sie Gefahrgüter in Tankcontainern oder Straßentankzügen transportieren. Eines der bedeutenden Unternehmen dieser Branche ist die Hamburger Hoyer-Gruppe. Seit Mitte vergangenen Jahres setzt der internationale Logistikdienstleister in vorerst 30 Fahrzeugen **ATEMALKOHOLGESTEUERTE WEGFAHRSPERREN** ein – Tendenz steigend.

Das übliche Begrüßungsritual lässt er schnell hinter sich: kräftiger Händedruck, Visitenkarte, schwarzer Kaffee. Auf Smalltalk kann Matthias Krohn gut verzichten. Er redet, um wirklich etwas zu sagen: mit heller, sonorer Stimme – aufrichtig, ausgeglichen, auf Basis von 19 Jahren Berufserfahrung. Fleetmanager steht auf seiner Visitenkarte. Doch gemeint sind nicht die schmalen Wasserstraßen inmitten der Hamburger Speicherstadt („Fleete“), sondern „alles, was rollt und Räder hat“, sagt er.

Team von 400 Fahrern in Deutschland

Speziell geht es hier um die Flotte des Geschäftsbereichs Hoyer Chemilog, für den der Mittvierziger arbeitet: 300 Zugmaschinen, 350 Container-Fahrgestelle („Chassis“), 250 Tankauflieger – allein in Deutschland. Die rund 400 Fahrer transportieren alles, was überwiegend „flüssige Chemie“ ist – quer durch Europa. Mehr als 20.000 Erzeugnisse führt die hauseigene Datenbank. Darunter: Polyole, die etwa in Frostschutzmitteln zu finden sind, aber auch Schmierstoffe, Lösemittel oder Isocyanate. Letztere sind hochgiftig und werden zum Beispiel bei der Herstellung von Insektiziden verwendet. Gefahrstoffe machen rund die Hälfte der von Hoyer Chemilog transportierten Waren aus. Sie stellen Fuhrparkmanager Krohn und sein Team vor besondere Herausforderungen. Das fängt schon bei der Wahl der richtigen Ausrüstung an: „Viele Gefahrstoffe dürfen nur über Top- und nicht über Bodenausläufe be- und entladen werden“, erklärt er. Hinsichtlich der Tankcontainer gebe es -zig verschiedene



Herr über breite Reifen: Matthias Krohn arbeitet als Fleetmanager für Hoyer Chemilog.

Konstruktionsvarianten, Dichtungsmaterialien, Tanks, spezielle Legierungen und Beschichtungen („Coatings“). Aber auch die Wahl des Fahrers will gut überlegt sein. „Da suchen wir gezielt diejenigen aus, die langjährige Erfahrungen im Gefahrguttransport haben“, sagt Krohn. Diese Mitarbeiter müssen sich engmaschigen arbeitsmedizinischen Untersuchungen unterziehen, die gesetzlich vorgeschriebenen Aus- und Weiterbildungen absolvieren und – für den Fall der Fälle – den Umgang mit Masken, Filtern sowie persönlicher Schutzausrüstung lernen.

Man gewinnt schnell den Eindruck einer streng reglementierten Branche. Und, dass aus dem Lkw-Fahrer von damals ein „Allroundtalent“ geworden ist. Fest steht: Der Fahrer muss sehr viel mehr können, als nur fahren. Er ist von einer Menge Vorschriften umstellt. Als Experte für den verantwortungsvollen Umgang mit gefährlichen Gütern kennt er sich mit den Regeln des Umweltschutzes ebenso aus, wie mit denen der Straßenverkehrsordnung – beides muss er in regelmäßigen Prüfungen

unter Beweis stellen. Dafür erhält er beispielsweise die Befugnis der Güterbeförderung nach ADR. Dieses laufend aktualisierte Regelwerk zur Beförderung gefährlicher Güter auf europäischen Straßen („Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route“) enthält strenge Vorschriften für den Straßenverkehr hinsichtlich Verpackung, Ladungssicherung und Kennzeichnung von Gefahrgütern.

Die Zeiten haben sich geändert. Die Reifen sind breiter, die Renditen schmaler geworden: hohe Spritnachfrage in ganz Europa, dazu die sinkenden Vorräte in Amerika – nicht nur das treibt die Kosten in die Höhe. „Wenn man sich die aktuellen Dieselpreise ansieht, stellt man schnell fest, dass es immer schwieriger wird, als Spediteur Geld zu verdienen“, fasst Krohn seine Beobachtungen zusammen. Da überlege man schon, wie sich Kosten einsparen und Arbeitsabläufe effizienter gestalten lassen. Doch in einem Punkt macht das Unternehmen keine Kompromisse – bei Hoyer gilt: „Safety first!“ „Unsere Fahrzeuge“, sagt Krohn, „sind wie eine rollende Visitenkarte. Denn auf ihnen steht groß unser Firmenname, nicht der Name des Fahrers. Passiert etwas, haben wir die Verantwortung – sichtbar in aller Öffentlichkeit.“

Nicht anders als der Rest der Gesellschaft

Hoyer nimmt diese Verantwortung auf vielen Feldern wahr. Seit Jahrzehnten investiert man in Systeme, Infrastruktur, Ausrüstung und Qualifikation der Mitarbeiter – um die Einhaltung höchster Sicherheits- >

Was nützt die beste technische Ausstattung, wenn der Fahrer alkoholisiert unterwegs ist?

- > Gesundheits-, Umwelt- und Qualitätsstandards (SHEQ) zu gewährleisten und Unfälle, Schäden oder Beschwerden auf null zu reduzieren. Hierzu zählt auch die interne „Null-Promille-Richtlinie“. Denn Alkohol und der oft unterschätzte Restalkohol bilden in vielen Berufsgruppen ein Risiko. „Da ist der Fernfahrer nicht anders als der Rest der Gesellschaft“, sagt Krohn. Der wesentliche Unterschied: „Er sitzt am nächsten Tag nicht an einer Supermarktkasse, sondern hinter dem Lenkrad eines Sattelzugs mit 25 Tonnen Gefahrgut an Bord und rollt über volle Straßen.“

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) schätzt, dass jährlich 2,5 Millionen Menschen an den Folgen von Alkoholkonsum – etwa durch Autounfälle – sterben. Damit es erst gar nicht dazu kommt, führt Hoyer unangekündigte Alkoholkontrollen durch – in unregelmäßigen Abständen an den Standorten, aber auch unterwegs („Spotchecks“). Eine Betriebsvereinbarung macht es möglich. Dabei sorgen die Kontrollen nicht nur bei Fahrern, sondern auch bei kaufmännischen Angestellten für eine breite Akzeptanz. „So kann erst gar keine Zweiklassengesellschaft entstehen“, resümiert Krohn. Gleichbehandlung ist ein überzeugendes Argument – und in Deutschland gesetzlich verankert. Zudem führt man bei Fahrern im Rahmen von Einstellungsuntersuchungen systematisch Alkohol- und Drogentests durch.

Schwieriger wird jedoch die Kontrolle bei Mitarbeitern im internationalen Fernverkehr, sobald diese den jeweiligen Standort verlassen haben. Man kann ihnen – allein aus wirtschaftlichen Gründen – nicht ständig hinterherfahren. Nicht nur deshalb



Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrre: erst pusten, dann starten.



Gefahrgut: genau deklarerierter Inhalt eines Tankcontainers.

FOTOS: HOYER GMBH

rüstete Hoyer im vergangenen Jahr 30 seiner Fahrzeuge mit einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrre (Dräger Interlock XT) aus. Deren Handteil wird wie ein Mobiltelefon installiert. Es enthält einen elektrochemischen Sensor, der ausschließlich Alkohol misst. Das ist deshalb wichtig, da beispielsweise Diabetiker auch andere Gase ausatmen können – etwa Aceton. Darauf darf das Messsystem nicht ansprechen, da sonst das Starten des Motors (unberechtigter Weise) verhindert würde. Den Start wiederum gibt die Steuereinheit des Gerätes frei, die unter der Systemtafel des Lkw installiert wird. Durch Drehen des Zündschlüssels schaltet sich das Gerät an. Nach wenigen Sekunden fordert das Interlock XT eine Atemprobe des Fahrers. Nach dem Pusten in das Mundstück wird die Atemalkoholkonzentration gemessen. Wird die Atemprobe akzeptiert, lässt sich der Motor starten, und der Fahrer kann losfahren.

Bis Ende 2011 will Hoyer die Zahl dieser Wegfahrsperrren verdoppeln und mittelfristig sogar alle Fahrzeuge damit ausstatten. Eine wohlüberlegte Investition, denn ein Gerät schlägt mit über 1.000 Euro zu Buche. Doch der Staat beteiligt sich mit dem Förderprogramm De-minimis. Das unterstützt Unternehmen des Güterkraftverkehrs bei Investitionen zur Erhöhung der Sicherheit und bei Verbesserungen des Umweltschutzes. So finanzierte auch Hoyer einen Großteil seiner Interlock-Kosten. Die Fahrer reagierten zunächst skeptisch: „Noch ein Gerät, das mir auf die Finger schaut.“ Oder: „Viel zu aufwendig – dann komme ich ja gar nicht mehr weiter“, erinnert sich Krohn. Das habe sich aber gegeben, nachdem die

Geräte installiert und die Fahrer geschult waren. Mittlerweile stoße das System grundsätzlich auf Zustimmung, denn so ließen sich die schwarzen Schafe ihres Berufsstands herausfiltern. Vergebliche Startversuche zeichnet das Interlock XT auf, sodass sie später analysiert werden können.

Gefährlicher Tanz mit der Toleranz

Und was passiert im Falle eines positiven Befunds? Dem Fahrer blieben zwei Möglichkeiten: „Abzuwarten, bis sich der Restalkohol abgebaut hat – vorausgesetzt, dass kein fester Termin einzuhalten ist. Oder sich umgehend bei seinem Disponenten zu melden“, erläutert Krohn. Gefolgt von einem Personalgespräch, das unter Umständen eine Abmahnung nach sich zieht. Im Wiederholungsfalle wird die fristlose Kündigung eingeleitet. Doch vorher gibt es Unterstützung: „Wenn jemand sagt, dass er ein Alkoholproblem hat und Hilfe benötigt, dann setzen wir ihn nicht stumpf vor die Tür.“

Wer sich als Arbeitgeber für den Einbau einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrre entscheide, müsse konsequent sein und dürfe bei seiner Forderung nach null Promille keine Toleranz zeigen, rät Krohn. „Was nützt die beste technische Ausstattung, jedoch ohne Interlock, wenn der Fahrer mit 0,5 Promille über die Straßen schlingert?“, so Krohn. Einem Missverständnis sollten Fahrer jedoch nicht unterliegen: Die elektronische Wegfahrsperrre stelle ihnen keinen Persilschein aus. „Wenn es zu einer Kontrolle kommt und der Atemalkoholgehalt über dem Grenzwert liegt, gerät der Fahrer in Erklärungsnot“, sagt Krohn. „Am Ende ist jeder selbst dafür verantwortlich, was er tut.“ **Björn Wölke**

„Wir sind geborene Optimisten“



THOMAS HOYER,
Vorsitzender des Beirates der Hoyer-Gruppe, über den Markt für Gefahrguttransporte und die Herausforderungen der Zukunft.

Wie beurteilen Sie die künftige Entwicklung in Ihrer Branche?

Der Markt für Gefahrguttransporte wird in Europa und den USA im Gegensatz zu Asien nur noch wenig wachsen. In Europa ist der Markt nach wie vor extrem fragmentiert, und wir brauchen dringend eine Konsolidierung, mit anderen Worten: weniger Wettbewerbsintensität. Eine sinnvolle Konsolidierung ist der Garant für eine angemessene Unternehmensrendite. Nur Unternehmen mit einer angemessenen Rendite werden bereit sein, in Sicherheit zu investieren.

Welches sind die Herausforderungen der Zukunft, wo liegen die Risiken, wo die Chancen?

Als Familienunternehmen sind wir geborene Optimisten, mit der notwendigen Portion Realismus. Es liegt allein an uns, die sich bietenden Marktchancen zu nutzen. Risiken sehen wir in der Nachfragemacht unserer Chemiekunden, denn hier hat die Konsolidierung bereits stattgefunden, die in der Gefahrguttransportbranche noch aussteht. Es liegt wiederum an uns, die Kunden davon zu überzeugen, dass nur ein großes, finanzstarkes und flächendeckendes Unternehmen sichere Transporte gewährleisten kann.