



Am 13. Januar 2011 war das Tankmotorschiff „Waldhof“ nahe der Loreley gekentert.

## Rheinunfall

### Havarie der „Waldhof“ aufgeklärt

Die Ursache der Havarie des Tankmotorschiffes (TMS) „Waldhof“ am 13. Januar 2011 auf dem Mittelrhein nahe der Loreley konnte nun aufgeklärt werden. Eine vom Bundesverkehrsministerium eingesetzte interdisziplinäre Expertengruppe kam nach zweijähriger Arbeit zu dem Schluss, dass eine nur teilweise Befüllung der sieben

Ladetanks eine wesentliche Ursache für das Kentern des TMS „Waldhof“ war. Dadurch verlor das Schiff bei seiner Fahrt jenseits der Hochwassermarkte I und den damit einhergehenden hohen Strömungsgeschwindigkeiten seine Schwimmstabilität.

Nach der Havarie trieb die „Waldhof“ kieloben etwa zwei Kilome-

ter unkontrolliert stromabwärts. Dabei kollidierte sie mit einem zu Berg fahrenden Tankmotorschiff und blieb schließlich bei Rhein-Kilometer 555,33 am rechten Ufer auf der Backbordseite liegen. Das Unglück forderte ein Menschenleben. Ein weiteres Besatzungsmitglied wird seither vermisst. Die Bergung des Schiffes und seiner Ladung – 2378 Tonnen konzentrierte Schwefelsäure – nahm 32 Tage in Anspruch. In dieser Zeit war der Rhein in Höhe der Unfallstelle für den Schiffsverkehr zum Teil vollständig gesperrt.

Zum Havariezeitpunkt erfüllte das TMS „Waldhof“ aufgrund der falschen Ladungsverteilung weder die vorgeschriebenen Stabilitätskriterien nach dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR 2003 und ADN 2011) noch die allgemeine Stabilitätsvorschrift nach § 1.07 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die Unglücksfahrt des TMS „Waldhof“ wurde zur Aufklärung des Unfallhergangs mit dem Schiffsführungssimulator der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Karlsruhe nachgestellt. Demnach brachten die Strömungsverhältnisse an der Flussstelle das Schiff zum Kentern. Baumängel oder technische Defekte, Leckagen am Schiffsrumpf oder nautische Fahrfehler sind laut Abschlussbericht nicht die Unfallursache gewesen.

Um derartige Unfälle künftig zu vermeiden, schlagen die Experten die obligatorische Ausrüstung der Rheinschiffe mit AIS vor, einem über Funk vermittelten automatischen Identifikationssystem. Außerdem sollte an den Mittelrhein-Gefahrenstellen „Betteck“, „Bankeck“ und „Taubberwerth“ ab Erreichen der Hochwassermarkte I für große Binnenschiffe und Schiffsverbände ein Begegnungsverbot eingeführt werden. **Dietmar Winkler**

## Schielenlogistik

### VTG meldet geringere Zuwächse für 2012

Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Konzernumsatz des Hamburger Schienenlogistikers und Waggonvermieters VTG um 2,3 Prozent auf 767,0 Millionen Euro. Dies geht aus den vorläufigen Zahlen für 2012 des Unternehmens hervor. Das operative Ergebnis (Ebitda) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 3,0 Prozent auf 173,8 Mio. Euro. Der Geschäftsbereich Waggonvermietung war demnach geprägt von hohen Investitionen in den Neubau. Die insgesamt 1.700 neuen Waggons verschiedenster Gattungen wurden direkt in teils langjährige Mietverhältnisse mit Neu- sowie Bestandskunden überführt. Daraus sowie aus den erzielten Preiserhöhungen in der Bestandsflotte resultierte in der Waggonvermietung laut VTG ein Umsatzanstieg von 3,5 Prozent auf 314,6 Millionen Euro sowie

eine Erhöhung des Ebitda um 7 Prozent auf 167,4 Millionen Euro. Die Schienenlogistik steigerte ihren Umsatz um 0,9 Prozent auf 296,8 Millionen Euro. Das Ergebnis verringerte sich um 36,2 Prozent auf 7,7 Millionen Euro. In einem insgesamt schwierigen Marktumfeld, so die Mitteilung des Konzerns, begleitet von der Insolvenz eines wesentlichen Kunden und einem schwachen Agrargeschäft, sei der Geschäftsbereich insgesamt unter den Erwartungen geblieben.

Die Tankcontainerlogistik hat sich 2012 weltweit behauptet. Nach Aussage von VTG hätten leichte Überkapazitäten, starker Preisdruck und höhere Kosten jedoch für eine insgesamt verhaltene Ergebnisentwicklung gesorgt. Der Umsatz erhöhte sich um 2,5 Prozent auf 155,5 Mio. Euro, das Ebitda ging um 8,7 Pro-

zent auf 11,9 Mio. Euro zurück. Insgesamt 10.100 Container waren für die Tankcontainerlogistik im Einsatz.

gh

**1700 neue Waggons nahm VTG 2012 in Betrieb.**



## ... Gefahrgut richtig verpackt!

**G BOX®**



- 4G- und 4GV-Gefahrgutkartons
- Glasflaschenverpackungen
- Sonderanfertigungen (inkl. Prüfung und Zulassung)
- Zubehör



**G BOX® 650 & co**



- Gefahrgutverpackungen für infektiöse Stoffe
- Isolierverpackungen für Kühltransporte
- Sonderanfertigungen (inkl. Prüfung und Zulassung)



**ALEX BREUER GMBH**  
INDUSTRIEVERPACKUNGEN

Dieselstraße 15 - 50 859 Köln

Tel. 02234/4070-0

Fax 02234/4070-29

irfo@alexbreuer.de • www.alexbreuer.de

## Kurz & Knapp

### Polyurethan bei Hoyer

Der Chemiekonzern Huntsman hat seine Polyurethan-Logistik an den Standorten in den Niederlanden und Italien kürzlich an Hoyer und zwei weitere Speditionen übergeben. Das geplante Jahresvolumen allein für Hoyer beträgt dabei 85.000 Tonnen. Das Unternehmen wird Transporte von den Niederlanden vor allem in die Ukraine, nach Russland, die Baltischen Staaten, Skandinavien, Frankreich, Großbritannien und nach Italien durchführen.

### Jubiläum bei Wistram

Der Ladungssicherungspezialist Wistra Cargo Control blickt 2013 auf eine 25-jährige Unternehmensgeschichte zurück. Anlässlich des Jubiläums will das Unternehmen seine Produkt- und Lieferqualität weiter verbessern. So soll ein neuer Nähautomat am Stammsitz Selmsdorf die Kapazität für die Herstellung kundenindividuell gefertigter Produkte steigern.

### Verluste bei Panalpina

Der Logistikkonzern Panalpina verbuchte im vergangenen Jahr einen Verlust von 70 Millionen Schweizer Franken. Im Vorjahr lag der Gewinn noch bei 127 Millionen Franken. Als Ursachen nannte Panalpina-Chefin Monika Ribar die negative Marktentwicklung im Luftfrachtgeschäft, gestiegene Kosten sowie verschiedene Sonderaufwendungen.

### Mauser in Texas

Die Mauser-Gruppe, weltweit im Bereich Industrieverpackungen tätig, hat einen neuen Produktionsstandort für Fibertrommeln in Nordamerika eröffnet. Das neue Werk in The Woodlands, Texas, grenzt unmittelbar an das bereits bestehende Werk zur Herstellung von Kunststoffverpackungen.

## Luftfracht

### Umschlagminus

Die schwächelnde Industriekonjunktur hat im vergangenen Jahr den Frachtumschlag auf den deutschen Flughäfen gebremst. Gegenüber dem Rekordjahr 2011 fiel die umgeschlagene Menge um 2,2 Prozent auf 4,3 Millionen Tonnen, wie das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mitteilte. Mit dem Rückgang lag die Luftfracht exakt im Mittel der Mengenverluste sämtlicher Güterverkehrsträger in Deutschland. Die Ausladungen schrumpften um 2,8 Prozent auf rund zwei Millionen Tonnen, wie die Statistik ausweist. Vor allem aus China (-8,1 Prozent) kamen weniger Waren per Flugzeug in Deutschland an. Die Einladungen gingen um 1,7 Prozent auf 2,3 Millionen Tonnen zurück. Hier schwächelten vor allem die Zielgebiete Indien und Japan. **dpa/B. Winkgens**

## Spezialchemie

### Chemieverband sieht gute Wachstumschancen

Der chemischen Industrie in Deutschland bieten sich in den kommenden Jahrzehnten gute Wachstumsmöglichkeiten im Bereich Spezialchemie. Das geht aus der Studie „Die deutsche chemische Industrie 2030“ hervor, die das Forschungsinstitut Prognos in Zusammenarbeit mit dem Verband der Chemischen Industrie (VCI) erarbeitet hat. Demnach wird der Anteil von Spezialchemikalien an der Che-

**Die Studie erwartet einen Anstieg des Spezialchemie-Anteils bis 2030 auf 46,6 Prozent.**



**2119 Grundprüfungen zum Gefahrgutbeauftragten wurden im Jahr 2012 abgelegt.**

## Gefahrgutbeauftragte

### Weniger Schulungen im Vorjahr

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag DIHK hat die aktuellen Statistiken zur Schulung von Gefahrgutbeauftragten und -fahrern veröffentlicht. Demnach hat im Jahr 2012 die Zahl der Prüfungen nach der Grundschulung gegenüber 2011 teilweise deutlich abgenommen. Die Fortbildungsprüfung, vor allem beim Verkehrsträger Straße, ist hingegen wesentlich häufiger als im Vorjahr abgelegt worden. Eine vergleichbare Entwicklung zeigen die Zahlen der von den IHK

bescheinigten Kursteile für Gefahrgutfahrer. Beim Basiskurs sowie den Aufbaukursen Tank, Klasse 1 und Klasse 7 gab es von 2011 auf 2012 einen leichten Rückgang, wobei in den Jahren seit 2008 die Zahl dieser Kurse teilweise bereits um die Hälfte gesunken war. Anders die Fortbildungsschulungen, die in 2012 erneut stark zugenommen haben. Die Übersichten können auf der Homepage des DIHK unter dem Suchbegriff „Statistik Gefahrgutbeauftragte“ gefunden werden. **gh**



## Hamburger Gefahrguttage

### Besprechungsbedarf bleibt



**Annette Wiedemann über Versandvarianten bei Luftfracht.**

„Kontrollen werden immens zunehmen“, warnte Annette Wiedemann, Bereichsleiterin Industrie und Aviation der Dekra Akademie, auf den 29. Internationalen Gefahrguttagen des Hamburger Storck-Verlags Mitte Februar 2013. Werden bislang rund 90 Prozent des gesamten Luftfrachtaufkommens als „sicher“ befördert, sind es ab dem 29. April

2013 mit Ende der Übergangsfrist zum bekannten Versender lediglich zehn bis 20 Prozent. Alles andere werde künftig extra kontrolliert.

Anlässlich der Tagung beschrieb die Expertin in Luftfrachtfragen, dass ab diesem Zeitpunkt Versender keine Selbsterklärung mehr abgeben können, sondern entweder als bekannte Versender zugelassen sein müssten oder aber eine Anerkennung zum geschäftlichen Versender erlangen. Die einzigen Akteure der Lieferkette, die zukünftig keinerlei behördliche Zulassung benötigen, seien die Transporteure. Diese werden über ihre Auftraggeber (bekannte Versender, reglementierte Beauftragte) mittels Transporterklärung zur Einhaltung der Luftsicherheitsmaßnahmen verpflichtet (siehe dazu auch S. 24). Als „keine optimale Regelung“ bezeichnete Helmut Rein, Leiter des Gefahrgutreferats im Bundesverkehrsministerium (BMVBS)

## Fachkonferenz Lithiumbatterien

### Kritik zurückgewiesen

„Der Transport beschädigter Batterien ist dank der Hersteller so umständlich abzuwickeln, nicht weil der Behörden es so wollen.“ Mit diesem Hinweis wies Ingo Döring von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) auf der 5. Fachkonferenz Lithiumbatterien der Zeitschrift Gefahr/gut Anfang Februar 2013 Kritik an der derzeitigen Genehmigungspraxis zurück.

Wie er vor knapp 100 Teilnehmern ausführte, können seit Januar 2013 beschädigte Batterien gemäß der Sondervorschrift 661 ADR 2013 befördert werden. Dazu gehöre, dass in den ADR-Ländern die zuständige Behörde für jeden Batterietyp und Her-

steller und Vorgang eine jeweilige Festlegung mit detaillierten Angaben zur Transportvorbereitung, Verpackungsmethode und Dokumentation ermittele (siehe deutsche Festlegungen unter [www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.html#Germany](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html#Germany)). Entscheidungen für weitere Erleichterungen, die Mitte Dezember 2012 international für das ADR 2015 beschlossen wurden, würden nur wenig an diesem Ablauf ändern, so Döring. Unternehmen, die eine Festlegung bekommen hätten und in anderen Ländern über Niederlassungen verfügten, könnten diese nicht automatisch überall nutzen. Eventuell bestehe die dortige



**Rund 70 Teilnehmer nutzten die Gefahrguttage in Hamburg zum intensiven Austausch und für Fragen zu den Vorschriften.**

die neue Sondervorschrift (SV) 363 im ADR 2013 zur Freistellung von Kraftstoffen in Maschinen und Apparaten (keine Fahrzeuge) während der Beförderung. Die Sondervorschrift befreit Beförderungen von flüssigen Brennstoffen in Umschließungsmitteln (ausgenommen 1.1.3.3 a + b), die Bestandteil von Ausrüstungen oder Maschinen sind (zum Bei-

spiel Generatoren, Kompressoren, Heizvorrichtungen) unter bestimmten Voraussetzungen. „Hier stellt sich die Frage zur Abgrenzung zu 1.1.3.1 b“, sagte Rein. Dies werde in der Durchführungsrichtlinie zur GGVSEB, der RSEB, erläutert werden müssen. Zudem gäbe es dazu auf der kommenden Gemeinsamen Tagung Besprechungsbedarf. **dsb**



**Über 100 Teilnehmer auf der Gefahr/gut-Fachkonferenz Lithiumbatterien diskutierten zu den aktuellen Transportvorschriften.**

ge Behörde auf eine eigene Festlegung. Zudem sei es sinnvoll, in die jeweilige Festlegung Kunden oder Partner eintragen zu lassen, die ebenfalls in den Vorgang der Beförderung involviert seien. Als eine Begründung zur Vorgangsweise nannte Döring die Hersteller, die bislang nicht in der

Lage gewesen seien, sich für gemeinsame Standards zusammenzusetzen. So müsse die BAM in Unkenntnis der einzelnen Batterietypen jeden Transportfall prüfen. Solange dieser Zustand vorherrsche, sei kaum mit einer Allgemeinverfügung zu rechnen. **dsb**

[www.domdeckeldichtung.de](http://www.domdeckeldichtung.de)