



Stolz weist ein finnischer Zollbeamter auf die mobile Röntgenanlage, die mit gutem Erfolg angewandt wird.

Viele Türen öffnen

Die Anrainerstaaten rund um die Ostsee wollen den Gefahrguttransport noch besser sichern und setzen dabei auf gemeinsame Arbeit.

DAGoB

● Eine sichere und zuverlässige Transportkette für Gefahrgüter in der Ostseeregion haben sich die Projektteilnehmer von DaGoB (Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region) auf ihre Fahnen geschrieben. Der Zeitraum des Projekts umfasst zwei Jahre, von Januar 2006 bis Ende Dezember 2007.

Die Partner des durch die EU finanzierten Projektes kommen aus den Anrainerstaaten der Ostsee: Gefahrgutverantwortliche oder -experten aus Hafen, Polizei, Ministerium, Chemieverband, Zoll, Wirtschaftsuniversität in Schweden, Finnland, Estland, Litauen, Lettland, Russland und Deutschland.

Ziel der Initiative ist es, durch regelmäßigen Erfahrungsaustausch die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Interessenvertretern im Bereich des Transports gefährlicher Güter zu stärken.

DaGoB will

- die korrekte Umsetzung von Gefahrgutvorschriften bei allen Beteiligten fördern
- Informationen für neue Entwicklungen der Gefahrgut-Supply-Chain zur besseren Kontrolle sammeln und zur Verfügung stellen
- Ein Risikoassessment in der Gefahrgut-Supply-Chain entwickeln
- einen besseren Informationsaustausch zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor ermöglichen.

Supply-Chain einmal anders: über 300.000.000 Tonnen Gefahrgut wird jährlich über die Ostsee transportiert. Und die Anzahl der Gefahrgutspezialisten, die in jedem Anrainerstaat über die sichere Beförderung wachen sowie den damit verbundenen immensen administrativen Aufwand bewältigen, ist verhältnismäßig klein.

Eine engere Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten und eine bessere Übereinstimmung der Transportschnittstellen über alle Landesgrenzen hinweg soll nun das EU-Projekt DaGoB (siehe dazu Kasten auf dieser Seite) leisten. Im ersten Schritt wurden Anfang des Jahres 2006 unter Federführung Finnlands 29 Partner in einem Mix aus behördlichen und wirtschaftsunternehmerischen Vertretern ausgesucht. Die deutsche Seite ist mit dem auf Wissenstransfer spezialisierten Unternehmen Tutech, der technischen Universität in Hamburg-Harburg und der Wasserschutzpolizei Hamburg vertreten. „Zuerst war das Wirtschaftsministerium als möglicher Partner gefragt worden“, erzählt Roland Gildemeister, Leiter der Zentralstelle für Hafensicherheit und gefährliche Güter in Hamburg. Auf Hamburg fiel die Wahl, da von

allen deutschen Häfen hier der meiste Ostseeverkehr umgeschlagen wird. „Dann fiel die Wahl auf uns, da wir am intensivsten mit Gefahrgut zu tun haben und mit unserem Hamburger Modell (siehe dazu Heft 11/06, Seite 11) bei diesem Thema gut aufgestellt sind.“ Im nächsten Schritt

trafen sich jeweils mehr als 30 Teilnehmer in den einzelnen Ländern – mit dem Ziel, die örtlichen Gegebenheiten in Sachen Gefahrgut kennenzulernen, die

Kontrollpraxis, technische Ausstattung und Verkehre per Seeschiff, Eisenbahn und Straße. Schweden, Finnland und Rus-

Die Beteiligten auf verschiedenen Ebenen miteinander vernetzen.



Gemeinsame Kontrolle eines Lkw vor der Seeverladung.

sland wurden bisher besucht, die anderen Länder folgen im nächsten Jahr. Erste Überraschung: Im finnischen Turku mussten die Hamburger feststellen, dass die Finnen über exzellente Methoden der Gefahrgutüberwachung verfügen. „Oft sagen wir Hamburger, dass andere von uns lernen können, weil wir die Gefahrgutkontrolle seit Jahren proaktiv entwickelt haben. Hier stimmt das nicht: Die Finnen können alles selbst“, befand Gildemeister. Ein verantwortliches und zuverlässiges Bild gaben die finnischen Beteiligten ab, darunter der finnische Zoll, die Wirtschaftsschule Turku und der Hafen. „Sie haben Lkw- und Seeschiffkontrollen demonstriert, Abfahrts- und Eingangskontrollen, Ladungssicherungschecks, eine mobile Röntgenanlage und viele praktische Beispiele.“ Gildemeister zog daraus die positive Bilanz, das das Thema Gefahrgut hier sehr ernst genommen wird.

Das konnte beim zweiten Besuchstermin im russischen St. Petersburg

„Die Finnen haben schon 1994 mit der Containerkontrolle angefangen.“

Ende Oktober nicht festgestellt werden. „Der Besuch war problematisch. Während sonst ein offener Austausch von Informationen gepflegt wurde, blieb es in Petersburg während der viertägigen Besuchszeit

ganz offiziell. Und auf diesem Niveau stellen Behördenmitarbeiter alles so dar, als wenn in Russland alle Stellen vorbildlich arbeiten. Das konnten

wir nicht überprüfen, denn die Praxis wurde uns nicht gezeigt.“

Die russischen Teilnehmer konnten auch die Ausführungen über die Kontrollpraxis in Finnland oder Deutschland nicht nachvollziehen, da in diesem Land kein Vertrauensverhältnis zwischen Polizei und Bürger herrscht.

So wurden bei diesem bilateralen Treffen auf beiden Seiten eher Vorurteile bestätigt. Die Veranstalter, in diesem Fall die finnische Logistikkooperation Tedim, hatte die Reise mit einer starken Beteiligung des finnischen Verkehrsministeriums versehen, um in Petersburg

eine intensivere Annäherung zu ermöglichen. „Die ist hier nur in sehr kleinen Schritten möglich“, so der Kommentar aus dem finnischen Verkehrsministerium am Ende des Besuchs.

Nächste Etappenziele liegen in den gemeinsamen Schulungen

„Das liegt vielleicht nicht zuletzt daran, dass uns die Finnen und Schweden von der Mentalität her viel näher sind als die Russen“, versuchte Gildemeister das konträre Ergebnis zu begründen. Im Gegensatz zu allen anderen Beteiligten fehlte hier auch vielfach die gemeinsame sprachliche Basis Englisch. Dabei lief die Arbeit, vor allem der Containerverkehr in der Praxis zwischen Hamburg und Russland unterm Strich betrachtet gut, bemerkte Gildemeister. „Da muss es also jemanden geben, der das Handling beherrscht. Nur haben wir niemanden davon zu Gesicht bekommen.“

Nichtsdestotrotz sind alle dem Ziel, einem effizienten gemeinschaftlichen Umgang mit Gefahrguttransporten, auch durch diesen Besuch ein gutes Stück näher gekommen. Nächster Termin: Anfang Dezember in Hamburg. „Hier werden wir uns den Themen „Best practice of training“ und „Train the trainer“ annehmen“, sagt Jan Prahm, Ansprechpartner von Tuttech für das Projekt DaGoB. Riga und Tallinn heißen für das kommende Jahr die Reiseetappen. Und gemeinsame Schulungen sollen im nächsten Jahr beginnen. Das haben sich alle Beteiligten gewünscht.

dsb



Einblick in die Zentrale des Maritime Rescue Coordination Centre in Turku beim finnischen Grenzschutz.



Lagebild der Ostsee im MRCC in Turku.



Auswertung der Röntgenbilder im Hafen von Turku durch den finnischen Zoll.