

# Gutes Beispiel

**ECD** Über den Missbrauch von Reinigungsbescheinigungen wird seit Jahren diskutiert. Deshalb haben sich nun erstmals Tankreiniger, Spediteure und Verloader an einem „Runden Tisch“ versammelt.

**G**rundsätzlich gelten seit der Einführung des ECD (European Cleaning Document) im Jahr 2005 zumindest in den Mitgliedsländern der EFTCO, der europäischen Organisation der Tankreinigungsverbände, die gleichen Qualitätsstandards für die Tankreinigung. Mit dem ECD wird bescheinigt, dass die Reinigung in einer genehmigten und überwachten Anlage durchgeführt worden ist. Doch bisher konnte das zumindest offiziell verbindliche Dokument den schwarzen Schafen nicht das Wasser abgraben. Immer wieder werfen illegal durchgeführte Reinigungen ein schlechtes Licht auf die Branche (s. Kasten auf S. 21).

## Fragenliste als Grundlage

Der Dachverband EFTCO (European Federation of Tank Cleaning Organisations) hat in den letzten Monaten Fragen zusammengetragen, mit denen sich Reinigungsanlagen Tag für Tag auseinandersetzen müssen. Die Liste der schlechten Beispiele ist lang: So fragen Fahrer offen nach einer Falschdeklaration des Produktes, Fahrzeuge werden „unterwegs“ gereinigt, Fah-

*Bis Ende 2012 soll ein konkreter Vorschlag für das elektronische ECD vorliegen.*

rer steigen zur Reinigung unter abenteuerlichen Umständen in den Kessel ein und Reinigungsanlagen erstellen selbstentworfene Bestätigungen. Auf der Grundlage dieser Fragenliste führen die Landesverbände der EFTCO – in Deutschland ist das der DVTI (Deutscher Verband für Tankinnenreinigung) – zurzeit eine Mitgliederbefragung durch, um aus den Ergebnissen Empfehlungen ableiten zu können. Karl-Josef Schürmann, Vorsitzender des DVTI und Präsident der EFTCO, kriti-

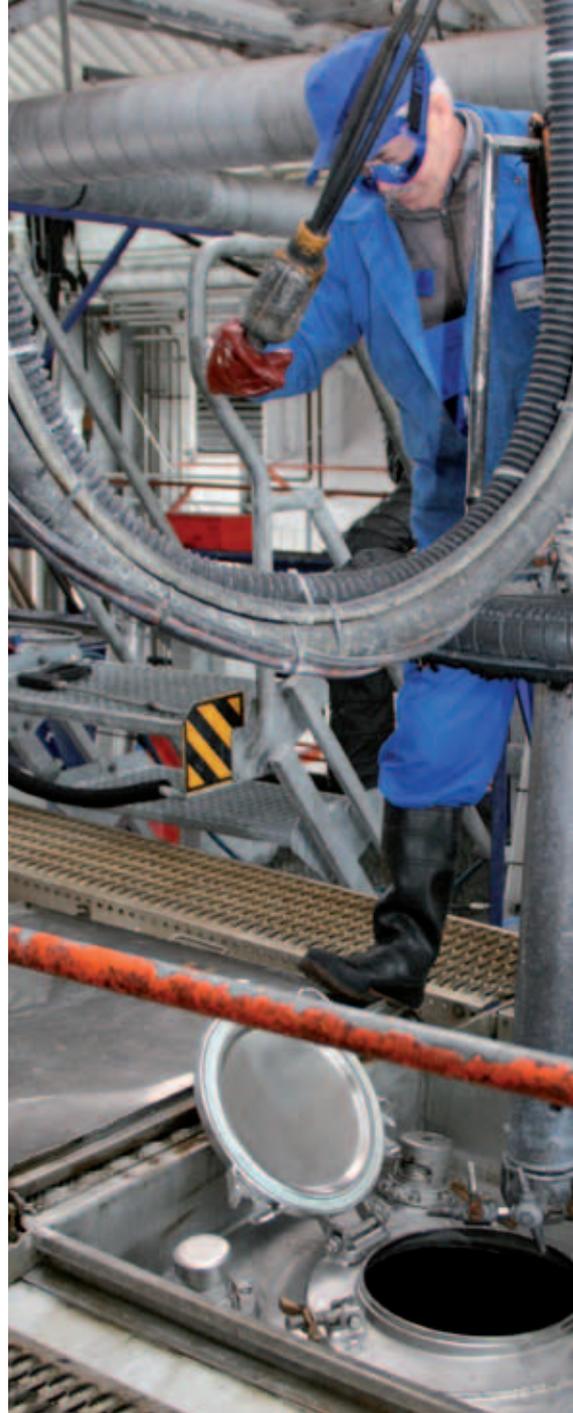
siert die Zustände seit Jahren: „Die Reinigungen können auf Grund der heute geltenden gesetzlichen Anforderungen sowie den Anforderungen an SQAS mit der entsprechenden fachlichen Schulung der Mitarbeiter nur noch in den genehmigten Anlagen erfolgen, die auch in der Lage sind ein ECD zu erstellen. Dafür setzen sich die Tankreinigungsverbände ein. Die verladende Industrie kann hier unterstützend eingreifen, indem das ECD flächendeckend als internationaler Standard gefordert und damit weiter gefördert wird.“

## Streng kontrollierte Anforderungen

Bayer und BASF gehen dabei mit gutem Beispiel voran. „Alle für uns tätigen Dienstleister sind sich bewusst, dass wir das ECD sehr ernst nehmen. Mit dem Anforderungsprofil definiert und kommuniziert BASF an alle Dienstleister die Vorgabe, dass nur solche ECD als Tankreinigungszertifikat angenommen werden, die Angaben über den Reinigungsprozess und das geladene Vorprodukt beinhalten“, heißt es aus dem Hause BASF. Die Anforderungen gelten auch für Subunternehmen und werden streng kontrolliert. „Ein ECD, das älter als drei Arbeitstage ist, wird nicht anerkannt. Änderungen auf dem ECD sind nur gültig, wenn sie durch die Reinigungsstelle legitimiert sind“, so die BASF.

## Onlineplattform Cargo-Cockpit

Bayer ist noch einen Schritt weitergegangen und hat die internetbasierte Plattform Cargo-Cockpit entwickelt, die inzwischen für alle Bayer-Transporteure verpflichtend ist. Hier können die Spediteure prüfen, ob eine Reinigung erforderlich ist. Außerdem werden die Transportmitteldaten und die ECD-Nummer vorab erfasst und geprüft, sobald der Wagen bei der Verladestelle vorfährt. Inzwischen arbeitet auch die BASF in Ludwigshafen an einem ähnlichen Projekt.



**Die großen Chemieverlader nehmen die Anforderungen des ECD sehr ernst.**

Beide Projekte zielen in die gleiche Richtung wie das vom DVTI entwickelte elektronische ECD, das bisher vor allem aus Kostengründen nicht umgesetzt werden konnte. Allerdings: Einzelprojekte, da sind sich alle Parteien einig, bleiben wirkungslos, solange das Problembewusstsein um die erforderlichen Qualitätsstandards nicht bis ins letzte Glied der Kette vorgebracht ist. „Vieles scheitert ganz einfach an alten Gewohnheiten und wir können nicht davon ausgehen, dass das Thema ECD jedem bekannt ist. Gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen gibt es großen Aufklärungsbedarf“, erklärt Ulrich Holtze von Bayer Material Science.

## ILLEGAL GEREINIGT – ANLAGE STILLGELEGT

Von unhaltbaren Zuständen berichtet ein ehemaliger Mitarbeiter der Spedition Bäcker in Bad Camberg. Auf ihrem Gelände betrieb die Firma, die zeitweise mit rund 80 Tankzügen Chemikalien transportierte, jahrelang ohne Genehmigung eine Tankreinigungsanlage. „Die Anlage bestand nur aus einem Stahlgerüst mit Bedachung, in dem oben ein Spülkopf aufgehängt worden war. In dieser Anlage wurden alle Tankzüge der Firma gereinigt, auch wenn sie vorher Gefahrstoffe geladen hatten. Das Abwasser aus der Reinigungsanlage wurde über Schlammfang und Ölabscheider einfach in die Kanalisation eingeleitet. Auch wurden Fahrer von der Geschäftsführung immer wieder angewiesen, an Tankzügen, die vorher zum Beispiel Produkte der Klasse 3.33 (IPA und MEK) geladen hatten, eine Lüftung durchzuführen. Für die Reinigung wurde von der Firma Bäcker ein selbst entworfenes Attest ausgestellt, das die Fahrer dann an den Verladestellen vorlegten. Und es gab viele Firmen, darunter auch große Chemieunternehmen, die das akzeptiert haben, allerdings niemals Bayer oder BASF. Die Behörden wurden von Mitarbeitern der Firma Bäcker immer wieder auf die Missstände hingewiesen, aber jahrelang ist nichts passiert“, berichtet der Mitarbeiter. Inzwischen hat das umweltschädliche Treiben ein Ende gefunden: Aufgrund polizeilicher Ermittlungen wurden Strafanträge wegen Bodenverunreinigungen und Luftverschmutzung gestellt, die Tankreinigungsanlage wurde stillgelegt. Die Speditionsfirma Bäcker hat beim Limburger Amtsgericht einen Antrag auf Insolvenz gestellt.

dz

Ein weiteres Problem: Der Einsatz von Subunternehmern, die weder entsprechend informiert noch geschult werden und die oft aus Kostengründen auf eine ordnungsgemäße Reinigung verzichten. „Wir mussten gerade in letzter Zeit feststellen, dass es bei den Subkontraktoren erhebliche Informationsdefizite gibt“, berichtet Holtze.

### Runder Tisch zur Problemlösung

Mit der Einberufung eines Runden Tisches will man das Problem nun gemeinsam angehen. Erste Erkenntnis: Das Problem kann nicht auf nationaler Ebene gelöst werden. Der Runde Tisch hat daher der EFTCO vorgeschlagen, auf Europaebene eine Arbeitsgruppe einzuberufen, in der Vertreter von Reinigungsanlagen, Speditionen und der verladenden Industrie konkrete

Lösungsvorschläge erarbeiten sollen. Zum Themenkatalog zählen die Entwicklung und Einführung des elektronischen ECDs, die Entwicklung und Festlegung gemeinsamer Reinigungsstandards, Regeln für die Einbindung von Subkontraktoren in den Prozess und – ganz wichtig – die Weitergabe der Ergebnisse an alle Beteiligten. „Von Seiten der EFTCO wurde begrüßt, dass sich bei der verladenden Industrie etwas bewegt und man gemeinsam mit den an dem Thema beteiligten Parteien etwas zur Verbesserung unternehmen will“, berichtet Ulrich Holtze. Denn letztendlich kann sich nur etwas ändern, wenn die einflussreichen Akteure das Thema voranbringen. Und hier scheint nachhaltiges Interesse an einer Veränderung zu bestehen. „Wir sind uns unserer Verantwortung für die Einhaltung

von Qualitätsstandards bewusst und wissen, dass wir gerade bei Themen wie der Durchsetzung des ECDs die entsprechenden Hebel ansetzen können“, versichert Ulrich Holtze.

Über eine zeitliche Perspektive möchte er allerdings nicht spekulieren. Zunächst muss nun die EFTCO grünes Licht für die Initiative des deutschen Runden Tisches geben. Danach werden Bayer, BASF und möglicherweise auch andere Verloader gemeinsam mit dem Provider und in Abstimmung mit Spediteuren und Tankreinigern einen konkreten Vorschlag für das elektronische ECD erarbeiten. Dieser sollte Ende 2012 vorliegen.

**Dagmar Ziegner**

Fachjournalistin, Schwerpunkt Logistik

Anzeige



**G. Magyar GmbH Verkaufsbüro Nord**  
Breslauer Str. 40, D-45739 Oer-Erkenschwick  
Tel. +49 (0)23 68 - 96 20 84, Fax 96 20 85

**G. Magyar GmbH Verkaufsbüro Süd**  
Pettermandstr. 3, D-88239 Wangen/Allgäu  
Tel. +49 (0)75 22 - 90 95 50, Fax 90 97 43

**G. MAGYAR SA**  
13, Avenue Albert 1er, F-21000 Dijon  
Tel. +33 (0) 380 53 22 22, Fax +33 (0) 380 45 27 02  
E-Mail: magyar.sa@magyar.fr

**www.magyar.fr**

*La passion  
de la qualité!*



## LÖSUNGEN FÜR FLÜSSIGTRANSPORTE