

# REPORT

Ausgabe Nr. 11 • Newsletter • Information • Wissenswertes • Service • Jobreports • Oktober 2021

## Jeder Hamster wäre neidisch...

...auf die "dicken Backen", die deutsche Politiker für ihre üppigen Versprechungen an das deutsche Wahlvolk aufgeblasen haben. Völlig unbelastet von wirtschaftlichem Verstand wurden wieder Wohltaten hinausgetrötet, die in ihrem Umfang ein Schlag ins Gesicht für alle Bürger sind, die den deutschen Motor durch tägliche und solide Arbeit in Gang halten.

Zum Politiker kann jeder "reifen", ohne eine störende fachliche oder sonstige Ausbildung! Ein zweimal abgebrochenes Studium oder ein Diplom im Trampolinspringen erweisen sich als hilfreich. Oh - Pardon! Aktuell schrill auftretende Politikerinnen haben ihre männlichen Kollegen längst - meist links - überholt.

Alle vollmundig versprochenen Geschenke haben eines gemeinsam: sie sind unbezahlbar. Da unser Finanzhaushalt (auch durch die anhaltende Pandemie) ausgeplündert ist, bleibt nur, das Geld dort wegzunehmen, wo es noch vorhanden ist. Es wird von einigen Parteien ganz offen über "Umverteilung" gesprochen. Gemeint ist aber Enteignung. Es geht nicht nur um die Vermögen einiger Superreicher - dieses Geld wäre schnell aufgezehrt. Sondern auch um die Guthaben von Bürgern, die mit Fleiß ein (eigentlich vom Staat

empfohlenes) Polster für ihre späteren Tage geschaffen haben.

Das Getöse über Lockdowns, unversorgte Flüchtlinge oder Klimakatastrophe stellt die wahren Probleme - insbesondere der Außen- und Wirtschaftspolitik - in den Hintergrund. Der "ruhmreiche" Abgang der deutschen Soldaten in Afghanistan demonstriert erschreckend, was passiert, wenn Parteibuch-Politiker entscheiden. Stellen Sie sich dieses Desaster in einem Unternehmen vor! PLEITE und entlassene Mitarbeiter. Den zuständigen Außenminister erwartet eine satte Pension. Übrigens, eine Tatsache, die gerade erst durchgesickert ist: die EU bereitet ein umfassendes Vermögensregister für alle EU - Bürger vor. Das Projekt ist bereits auf Schiene. Totale Kontrolle eines jeden von uns ist nur noch eine Frage der Zeit.

Eine Gefahr für deutsche Firmen besteht auch in der Unmenge von Vorschriften für die Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen aus Ländern, in denen z.B. Kinderarbeit üblich ist oder Arbeitsschutz unberücksichtigt bleibt. Die Tatsache, dass das Center for European Human Rights Strafanzeige gegen LIDL und HUGO BOSS gestellt hat (beide Firmen profitieren angeblich indirekt von der Zwangsarbeit von Uiguren in China) zeigt, wie vorsichtig



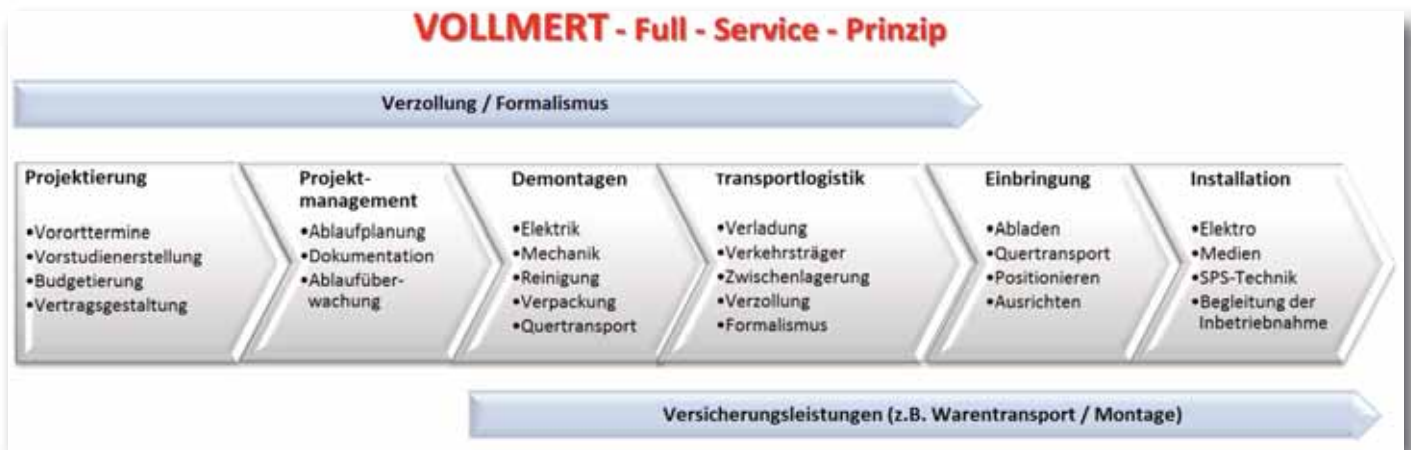
wir z.B. im Ausland beim Einkauf von Dienstleistungen umgehen müssen.

Nach all' diesen ernsten und z.T. beklagenswerten Imponderabilien, die unsere Welt tangieren, eine Botschaft, die **VOLLMERT** mal nicht betrifft, obwohl wir lernbereit sind: die österreichische Bischofskonferenz hat Leitlinien für Mißbrauch, sowie den Umgang mit sexueller, psychischer und spiritueller Gewalt adaptiert. In der Diözese Innsbruck werden Schulungen angeboten!

So - lesen Sie nun unsere aufregenden Job-Reports, Empfehlungen und was **VOLLMERT** für Sie tun kann.

Adrian Vollmert

# Ohne Projektmanagement ist Alles nix



Der Garant für kundengerechte Lösungen: Das **VOLLMERT** - Full - Service - Prinzip.

Eine gelungene Dienstleistung, wie **VOLLMERT** sie immer wieder für seine Kunden erbringen darf, braucht - egal in welcher Branche oder Industrie - ein professionelles Projektmanagement, bei dem alle Fäden zusammengehalten werden und die Mischung aus Erfahrung, Manpower und Kundenbedarf stimmt.

## Alles ist machbar

Für Unternehmen ist die Demontage einer Maschine, ihr Transport an einen neuen Standort und ihr anschließender Aufbau oft ein „Once-in-a-lifetime“-Projekt. Für einen professionellen Anbieter von Maschinenverlagerungen wie **VOLLMERT** ist es Tagesgeschäft. Beide Sichtweisen haben ihre Berechtigung: denn eine Maschine ist das Herzstück jeder Unternehmensexistenz, ihr darf nichts zustoßen, sonst ist der Betrieb bedroht. Für **VOLLMERT** bedeuten solche Maschinentransporte Erfahrung, Ruhe, Know-how, Weitblick und das Wissen über mögliche Hürden, die auf einen Kunden zukommen können.

Erfahrene Mitarbeiter stellen dabei sicher, dass alle Abläufe ineinandergreifen, jedes Detail bedacht wird und man auch auf Unwägbarkeiten schnell reagieren kann.

Prinzipiell gibt es dabei drei Szenarien:

- eine Maschine wird ab Werk neu aufgebaut
- eine Maschine wird an Ort A demontiert und an Ort B wiederaufgebaut oder
- sie wird zurückgebaut, um sie einzulagern oder zu verschrotten.

## Vorbereitung ist alles

Ganz gleich wie das Szenario aussieht – eines gilt immer: Vorbereitung ist alles. Einige Unternehmen besitzen schon im Vorfeld recht klare Vorstellungen, wann welche Maschine auf welche Weise und in welchem Zeitraum bewegt werden muss. Andere haben eine eher abstrakte Vorstellung davon. **VOLLMERT** bringt hier Klarheit ins Spiel. Bei einer Vor-Ort-Visite beim Kunden analysieren wir gemeinsam, welche Vorbereitungen notwendig sind.

Dabei wird abgeklärt, wie Verantwortlichkeiten verteilt werden und welche organisatorischen Schnittstellen vom Kunden und welche von **VOLLMERT** übernommen werden. Wir nennen das Ergebnis „Schnittstellen- und Leistungsprotokoll“, welches die Grundlage für die kalkulatorischen und wirtschaftlichen Ausarbeitungen bildet.

## Klare Absprachen für ein klares Projektmanagement

Die anschließenden Absprachen im Detail sind dabei durchaus komplex. Es gilt, Leistungsumfänge vom mechanischen Umsetzen über die De- und Remontage und die Elektrik bis zum Umgang mit Steuerungselementen zu klären. Auch Risiken müssen angesprochen und deren Management vorbereitet werden. Gerade bei Montagen im Ausland muss viel beachtet werden. Das benötigt viel Know-how und Recherche, da sich diese Vorgaben sehr dynamisch ändern können.

## Personal und Technik

Sind alle Rahmenparameter klar, gilt es, das für das Projekt am besten geeignete Team zusammenzustellen. Je nach Projektgröße besteht die Mannschaft für die individuelle Aufgabenstellung aus einem Team, das aus einem Montageleiter als Kopf sowie mechanischen und elektrischen Fachmonteuren bestehen. Koordiniert werden sie vom Projektleiter, der von Anfang an die Vollverantwortung trägt und entsprechend tief im Projekt steckt.

Neben dem Personal ist die eingesetzte Technik der entscheidende Faktor für eine gelungene Projektabwicklung. Daher müssen im Vorwege zwei Dinge exakt klären werden: Welche Technik brauchen wir? Und woher beziehen wir sie?

Idealerweise bringt **VOLLMERT** das Equipment aus dem eigenen Bestand zum Einsatz. Dazu zählen unter anderem Gabelstapler, Hebeequipment und Anschlagmittel. Bei Bedarf werden individuelle Lösungen entwickelt und gebaut, um ein Projekt zu realisieren. Speziell im Ausland müssen Teile des benötigten Equipments vor Ort geordert werden. Wichtig ist dabei, die Anbieter bereits in der Angebotsphase in das Projekt kalkulatorisch und organisatorisch einzubeziehen.

## Und dann: Startschuss

Nach dem Startschuss treffen sich der Projektleiter, der Montageleiter und das Team vor Ort, besprechen alle Arbeitsschritte und Sicherheitskonzepte (die international sehr unterschiedlich ausfallen können) und beginnen mit der Demontage der Anlage.

Projekt- und Montageleiter bleiben dabei in engem Kontakt und tauschen sich regelmäßig zum Verlauf aus. Treten unerwartete Situationen auf, sollten sie umgehend besprochen und dem Kunden kommuniziert werden. Idealerweise erfolgt die Kommunikation direkt und in einer Art „Monitoring“, in dem die einzelnen Prozesse des Ablaufs farblich markiert sind und in Form einer Ampeldarstellung allen Beteiligten immer den aktuellen Fortschritt zu Teilprozessen aufzeigen. Im täglichen Meeting vor Ort durch den Montageleiter mit dem Kunden wird immer der aktuelle Stand ermittelt. Zudem können individuelle Jour Fixe - ggfs. telefonisch oder online sinnvolle Ergänzungen darstellen. Nach der Fertigstellung eines Projekts übernimmt dann der Projektleiter die Endabnahme vor Ort gemeinsam mit dem Kunden.

## Planbarkeit und ihre Grenzen

Projektmanagement ist wie das Leben selbst: Vieles ist planbar, aber man kann unmöglich alle Eventualitäten voraussehen.

Wir versuchen bei **VOLLMERT** die an uns gestellte Aufgabe so ideal als möglich vorzubereiten, sind aber oftmals zugleich Ad-hoc-Manager, sobald ein unerwartetes Ereignis eintritt. Denn: irgendwas ist immer – und ein erfahrener Partner wie **VOLLMERT** bekommt eine unvorhergesehene Situation in Abstimmung mit dem Kunden und mit einer kreativen Lösung dann auch in den Griff.

## Einsatz innovativer Lösungen

Maschinenmontagen werden immer komplexer, Maschinen immer individueller und zugleich technisch anspruchsvoller. Daher setzen wir bei **VOLLMERT** auf den Einsatz moderner Technik und Technologien. Von modernem Industrie-Equipment über eigene Innovationen bis zur digitalen Lösung, mit der man knifflige Manöver im Vorwege erst simulieren und beweisen kann, bevor sie in der Realität umgesetzt wird: Wir bei **VOLLMERT** haben uns zum Ziel gesetzt, immer auf dem aktuellen Stand zu sein, damit unsere Kunden ihre Aufgabe bestmöglich gelöst bekommen.



Auch über die Grenzen von Europa hinaus ist **VOLLMERT** für Sie aktiv.

## Lüneburg - auf ein Neues...



*Dank unserer fleißigen und einsatzbereiten Monteure sind selbst nicht alltägliche, knifflige Hubgerüstarbeiten bei VOLLMERT in den besten Händen.*

Erinnern Sie sich? In einem älteren **VOLLMERT REPORT** hatten wir Ihnen von der Einbringung eines BHKWs in Lüneburg berichtet.

Da dieses BHKW nun durch den Betreiber anderweitig verwendet werden sollte, entschied man sich das „alte“ (immerhin nur fünf Jahre alte) BHKW durch ein neues, wesentlich leistungsstärkeres austauschen zu lassen. Und somit kam wieder einmal **VOLLMERT** ins Spiel. Der einzige Unterschied: die diesmalige Einbringung gestaltete sich aufgrund der Abmessungen und des Gewichtes des neuen BHKWs als wesentlich herausfordernder.

**VOLLMERT** wurde damit beauftragt bei einem regionalen Energieversorger in Lüneburg ein neues Blockheizkraftwerk der Marke MWM mit einem Eigengewicht von 55to in ein denkmalgeschütztes Bestandgebäude einzubringen.

Die Herausforderung bestand darin, dass die Aufstellposition des BHKWs gut 2,00m unterhalb des Einbringniveaus auf einem 1,60m hohen Betonfundament lag. Um diesen Höhenversatz zu überwinden nutzte das Montageteam von **VOLLMERT** ein 4 Punkt Hubgerüst mit einer Maximaltragfähigkeit von 125to und ein statisch ausgelegtes Traglastgerüst.

Doch bevor die eigentliche Einbringung zum Ende dieser spannenden und fordernden Woche durchgeführt werden konnte, musste zunächst das benötigte Schienensystem im Keller ausgelegt und nivelliert werden, auf das dann die Portaltürme aufgesetzt wurden. Als Kopfträger kamen eigens für dieses Projekt erstellte HEM 300 Träger mit einem Stückgewicht von jeweils 1,3to zum Einsatz.

Durch den Gerüstbauer unseres Vertrauens wurde dann das Traglastgerüst eingebaut, welches in der obersten Lage als Fahrspur mit HEB 300 Trägern ausgebildet wurde.



*Nach der Demontage des Traglastgerüsts konnte das BHKW - am Hubgerüst hängend - abgesenkt werden.*

In den frühen Morgenstunden des 01. Juli 2021 kamen dann die Kollegen unseres Partners Krandienst Schulz (Grüße gehen an Klaus Schmidt) zum Einsatz und bauten einen 220to Telekran auf, mit dem der Motor abgeladen und vor der Einbringungsöffnung abgesetzt wurde.

Mittels hydraulischer Seilzüge wurde der Motor konventionell auf Transportfahrwerken auf das Traglastgerüst eingezogen im Anschluss mit dem Hubgerüst übernommen und an die Endposition verfahren. Nachdem das Traglastgerüst wieder ausgebaut war, konnte das BHKW an seine finale Position abgesenkt werden. ●●



*Einfahren des BHKWs auf das Traglastgerüst.*



*Es ist vollbracht - das BHKW hat den Aufstellort erreicht.*

## Gute Gründe für Holzverpackungen

In vielen **VOLLMERT REPORTs** haben wir Ihnen davon berichtet, dass **VOLLMERT** nicht nur die De- und Remontagen von Maschinen und die Transporte zum neuen Bestimmungsort für seine Kunden übernimmt, sondern eben auch immer wieder das fachgerechte Verpacken der zu verlagernden Einheiten ein zentrales Thema darstellt. Aus diesem Grunde möchten wir Ihnen im Folgenden einmal aufzeigen, warum der oftmals und viel zitierte „Holzweg“ eben auch genau der richtige sein kann.

### Korrosionsfrei in aller Herren Länder

Transporte per Schiff nach Übersee dauern oftmals mehrere Wochen und durchlaufen in aller Regel verschiedene Klimazonen und Schnittstellen in den unterschiedlichen Häfen. Um die Ware



*Gepackte, in VCI-Folie eingeschweißte Maschinenteile - fertig zum Stauen in einen Container.*

etwa vor temperaturbedingter Korrosion durch aggressive Seeluft zu schützen, muss sie zusätzlich konserviert werden. Es gibt dafür verschiedenste Konservierungsmethoden – die gängigsten sind Einschweißen in Aluverbund-

folie inklusive der Beigabe von Trockenmittel oder das Einschlagen in VCI-Folie (VCI = Volatile Corrosion Inhibitor).

Bei **VOLLMERT** nutzen wir seit Jahren das Verfahren mit der VCI-Folie. Diese



*In VCI-Folie eingeschweißte Maschine auf Containerboden mit Holzverschlag. VOLLMERTs bevorzugte Verpackung beim Transport als „break-bulk“ im Schiffsbauch.*



*Fachmännisch gestaute und gelashte Transportkiste - fertig zum Transport mit dem Containererflat.*

besondere Folie hemmt die elektrochemischen Prozesse, die normalerweise zu Korrosion führen. Wohlgemerkt: hemmt! Ein Verhindern des natürlichen Prozesses Korrosion ist leider nicht möglich.

Die VCI-Moleküle, welche z.B. durch Salze wie Amine oder Nitrite in der Folie freigesetzt werden, sind unsichtbar und stellen kein gesundheitliches Risiko dar. Hierfür eignet sich Holz als Exportverpackungsmaterial am besten, da es durch seine hygroskopischen Eigenschaften Feuchtigkeit optimal binden kann.

## Lösungen nach Maß

Oft sind Packgüter überdimensional oder auch zu schwer für den Containertransport. Mit Holz kann ein Exportverpackungsmaterial maßgeschneiderte Kisten, Transportböden oder Verschlüsse anfertigen und auf die individuellen Anforderungen des Packgutes und der

Abmessungen von Seecontainern anpassen. So kommen die Maschinen unversehrt an ihrem Bestimmungsort an. Zudem sind Holzverpackungen leichter als ein zusätzlicher mechanischer Schutz und entsprechen den hohen Anforderungen bei Transporterschütterungen inklusive der wirkenden G-Kräfte auf den jeweiligen Verkehrsträgern.

## Ökologischer Footprint

Holzverpackungen bestehen aus einem nachwachsenden CO<sub>2</sub>-neutralen Rohstoff aus dem heimischen Markt und können recycelt werden. Somit hilft die Nutzung von Holz als nachhaltigstes Verpackungsmaterial dabei, den Treibhauseffekt zu verringern. Da Holzpackmittel aus unbehandeltem Holz bestehen, lässt es sich zudem nach Gebrauch problemlos stofflich und energetisch weiterverwerten. Es gibt Menschen in Russland, die daraus anschließend ihre Datscha gebaut haben.

## IPPC-Standard

Zum Schutz der einheimischen Waldbestände gegen Einschleppung von Holzschädlingen, wie z.B. der Borkenkäfer oder anderen Parasiten, haben viele Länder entsprechende Einfuhrvorschriften.

Um zu verhindern, dass sich unterschiedlichste Einfuhrvorschriften entwickeln, hat die International Plant Protection Convention (IPPC) für den internationalen Versand von Verpackungen aus Vollholz die ISPM-15-Richtlinie erlassen. Das bedeutet, dass sämtliche Vollhölzer gemäß der o. g. Vorschrift entsprechend hitzebehandelt oder be-  
gast werden müssen. Durch eine Behandlung nach diesen Methoden kann gewährleistet werden, dass Parasiten im/am Holz entfernt werden.

## Checkliste

Die nachfolgenden Punkte sollten Sie beim Maschinentransport per Übersee mindestens beachten:

- geeignete Wahl der Exportverpackung (Kiste, Containerboden etc.) unter Berücksichtigung der Maschinenabmessungen
- Versand im Container oder konventionelle Verladung aufgrund Überhöhe/-breite und Gewicht
- Korrosionsschutz / Konservierung der Maschine
- Vorbehandlung des Packguts, z. B. Fixierung beweglicher Teile innerhalb der Maschine
- klimatische Belastungen
- Zollvorschriften
- Transport- und Lagerversicherung

## VOLLMERT macht`s möglich!

Eine wirklich spannende und herausfordernde Aufgabenstellung stellte sich für **VOLLMERT** Anfang März für einen langjährigen Anlagenbaukunden im nordrhein-westfälischen Hamm/Uentrop.

Die Aufgabenstellung bestand darin einen gut 9m langen, ca. 2,90m breiten und gut 24to schweren Trommeltrockner in einem Bestandsgebäude auf 700mm hohen Fundamentstreifen zu positionieren und auszurichten.

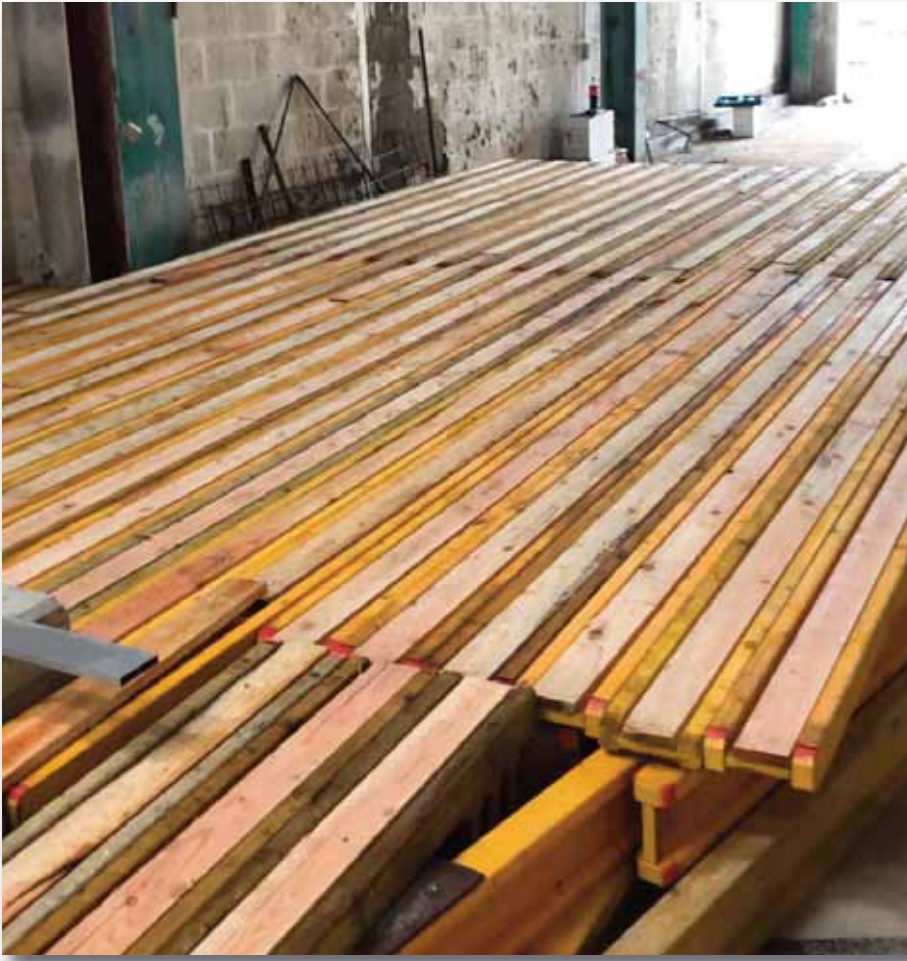
Erschwerend war, dass nach rechts und links am Aufstellungsort noch gerade einmal 5cm Luft waren und der finale Stellplatz aufgrund der Gebäudesituation schräg angefahren werden musste, so dass die Einheit schlussendlich "eingedreht" werden musste.



*Mittels hydraulischem Zugsystem wird der Trommeltrockner behutsam verfahren.*







Verschubplattform aus DOKA H20 Trägern - leicht, individuell und extrem tragfähig.

Um dieses Vorhaben möglich zu machen, bauten die VOLLMERT Mitarbeiter eine Verschubplattform mit ca. 60cm Höhe. Außerhalb des Gebäudes wurde der Trommeltrockner mit einem Telekran der 200to Klasse auf die Verschubbahn aufgesetzt und dann ganz behutsam mittels eines hydraulischen Seilzuges in das Gebäude eingezogen.

Als wahre Materialschlacht kann das Material für die tragfähige Verschubkonstruktion angesehen werden: gut 2.000 lfm DOKA H20 Träger, ca. 450lfm Schalbretter zum Auslegen der letzten Traglage, gut 140m<sup>2</sup> Sperrholzplatten in 22mm Stärke, rollwiderstandmindernde Stahlplatten und ganz viel Einsatzwille, um dieses Material händisch im Gebäude zu verbauen und nach Abschluss der Arbeiten auch wieder auszubauen.

Ein großer Dank geht an die **VOLLMERT** - Mannschaft vor Ort: Jungs, das habt Ihr super gemacht!

## ●● IN EIGENER SACHE



### Erneute Zertifizierung nach SCC \*\*

„SCC“ ("Safety Certificate Contractors" zu deutsch: "Sicherheits Zertifikat Unterauftragnehmer") ist ein internationaler Standard für Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltschutz-Management für technische Dienstleister, die in den Betriebsstätten des Auftraggebers tätig werden.

Der SCC-Standard wurde entwickelt, um die Anforderungen an die Contractoren bzgl. Arbeitssicherheit, Gesundheitsund Umweltschutz zu vereinheitlichen. Er gliedert sich in 2 Stufen ( SCC\* und SCC\*\*), deren Beurteilungskriterien, Auditierungsumfang und Anzahl der Pflichtfragen unterschiedlich sind.

Wir bei **VOLLMERT** sind stolz, auch in diesem Jahr die Zertifizierung wieder einmal mit Bravour gemeistert zu haben.

## Kondensatorerneuerung im Kernkraftwerk

Bereits zum wiederholten Male durfte **VOLLMERT** mit bewährter Luftkissenteknik und umfangreichen Sonderequipment wie vollelektrischen, selbstfahrenden Transportfahrwerken SFT40, einer Synchronhubanlage mit eigens für das Projekt entwickelten Hydraulikstempeln und vielem mehr im Kernkraftwerk Leibstadt im Kanton Aargau (Schweiz) unterstützen.

Der Startschuss zu diesem Projekt fiel bereits im Februar 2019 - von CORONA sprach noch niemand - in Zürich. Zu damaligen Zeitpunkt wurde durch den Kunden das Vorhaben erstmals vorgestellt. Schnell wurden gemeinsam auf den Vorstellungen des Kunden basierend Lösungen erarbeitet, die im Juni 2020 zur Ausführung kommen sollten.

Die Aufgabenstellung bestand für **VOLLMERT** darin den Kunden während eines



*Verfahren eines Pakets mit einer auf Luftkissen stehenden Verfahreinrichtung.*

geplanten Reaktorstillstandes bei der Erneuerung des Kondensators - dem Herzstück im Kühlsystem des Reaktors - mit Manpower und Equipment zu begleiten. Hierfür

mussten - nachdem der Kondensator von innen "entkernt" worden war - 24 neue Vorrichtungen in eben jenen Kondensator wieder eingefahren und positioniert werden. Nach der Positionierung wurde jedes "Paket", welches auf eigens konstruierten Hebe-/Dreh- und Verfahreinrichtungen mit Luftkissen bewegt wurde, einzeln eingemessen. Erst danach konnten viele fleißige Schweißer beginnen, die rund 50.000 Titanrohre in diese Vorrichtungen einzuschweißen.

Die Welt hätte für alle Beteiligten so schön und planmäßig sein können, wenn nicht im April 2020 das ganze Vorhaben aufgrund der weltweiten CORONA Pandemie pauschal um genau ein Jahr in den Juni/Juli 2021 hätte verschoben werden müssen.



*Eine auf Luftkissen verbaute Dreh-/Hebeeinrichtung zum Passieren von Engstellen.*



*Rangieren eines mit Blei ausgeschlagenen Spezialcontainers mit zwei SFT40 und einem Rotationsfahrwerk.*

Um aber überhaupt in der kontrollierten Zone eines Atomkraftwerkes arbeiten zu dürfen, bedurfte es zahlreicher administrativer Vorgänge im Vorwege. Und dabei war die arbeitsmedizinische Untersuchung der Mitarbeiter der geringste Aufwand. Im Zuge dieses Vorhabens musste sich **VOLLMERT** um einen externen Strahlenschutzbeauftragten kümmern (wahrlich kein leichtes Unterfangen in Deutschland) und auch eine "Genehmigung zur Tätigkeit in fremden Anlagen oder Einrichtungen gem. §25 StrlSchG" erwirken. Da aber mittlerweile alles vorliegt, sind wir auch für kommende Aufgabenstellungen bestens gewappnet.



*Throwback: Verschub einer von insgesamt vier gut 130to schweren Einheiten eines Wärmetauschers im Jahr 2017.*

## Hintergrund

Das Kernkraftwerk Leibstadt, kurz **KKL**, mit einem Siedewasserreaktor BWR-6 von General Electric mit 1220 MW elektrischer Nettoleistung, befindet sich auf dem Gebiet der

Gemeinde Leibstadt (Kanton Aargau, Schweiz) am Rhein nahe der Aare-Mündung und der deutschen Grenze bei Waldshut-Tiengen. Es ging Ende 1984 in Betrieb und ist damit der jüngste der vier aktiven Kernreaktoren in der Schweiz. Es erzeugt einen Sechstel des in der Schweiz erzeugten Stroms.

Das entspricht zirka 29 Millionen Kilowattstunden jeden Tag.

Im 144 m hohen Kühlturm rauschen pro Sekunde 33 Kubikmeter Wasser 12 Meter nach unten um sich im Gegenstrom aus Luft auch durch Verdunstung abzukühlen. ● ●

## Neue Sondervorschrift für Transporte

Gerätschaften mit Betriebsmitteln im europäischen Landverkehr zu transportieren, war bisher in der Regel kein Problem. Mit den neuen gesetzlichen Vorschriften wird sich das jedoch ändern. Denn einige Maschinen und Geräte gelten künftig als Gefahrgut.

### Wenn Maschinen zu Gefahrgut werden

Rollen bald reihenweise Transporte mit einem alarmierend roten Symbol-Aufkleber übers Land? Ganz so dramatisch wird es wohl nicht werden. Dennoch: Einiges wird sich in Sachen Maschinentransport ändern. Denn Maschinen auf dem Landweg zu transportieren soll ab dem **1. Januar 2023** sicherer werden. Aber wie so oft, wenn etwas sicherer werden soll, wird es auch komplizierter.

Der Grund dafür ist die Neuregelung des ADR, des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße. Anders als im See- und Luftverkehr war die Praxis im europäischen Landverkehr bisher nämlich großzügig als Ausnahme geregelt: Gefährliche Güter in Maschinen oder Geräten

waren freigestellt. Mit dieser komfortablen Ausnahme ist es allerdings bald vorbei. Für den Transport auf dem Landweg werden schon bald strengere Regeln gelten.

Fortan muss bei jeder Maschine geklärt werden, ob sie in ihrem inneren Aufbau oder ihren Funktionselementen giftige Gase, entzündbare oder ätzende Betriebsstoffe enthält und deswegen als Gefahrgut zu behandeln ist. Erst wenn der Versender sie dann den Vorgaben des Gefahrzettels entsprechend verpackt, darf sie auf die Reise gehen.

### Gefahrgut oder nicht?

Das klingt erstmal nicht übermäßig kompliziert, aber das Problem stellt explizit die eindeutige Klassifizierung von Gegenständen dar, die gefährliche Güter enthalten. Denn festzustellen, welche Maschinen und Geräte von der neuen Sondervorschrift betroffen sind und deswegen als Gefahrgut deklariert werden müssen, ist nicht ganz unkompliziert. Die Grundsatzfrage lautet nämlich: Welches Betriebsmittel ist eigentlich in der Maschine enthalten und liegt dafür überhaupt eine Gefahrguteinstufung vor?

### Definieren, deklarieren, transportieren

Die gute Nachricht: Für jedes Betriebsmittel gibt es ein Sicherheitsdatenblatt. Dort ist erkennbar, ob für das Betriebsmittel eine Gefahrguteinstufung vorhanden ist. In diesem Fall wäre auch die Maschine, die mit diesem Betriebsmittel gefüllt ist, zu klassifizieren und einer UN-Nummer zuzuordnen mit entsprechenden Verpackungs- und Beförderungsregelungen.

Wichtig: Auch Komponenten wie der Computer oder die Steuerung der Maschine müssen vor dem Versand überprüft werden. Schließlich könnte sich darin eine Lithium-Batterie oder ein mit Gas gefülltes Kühlgerät befinden.

Zu guter Letzt erfolgt die korrekte Deklaration der Maschinen. Dafür verantwortlich ist das Unternehmen, das den Auftrag für den Transport erteilt. Der Versender von Maschinen mit Gefahrgut ist in der Pflicht, die Maschinen als Gefahrgut zu deklarieren. Idealerweise übernimmt das ein Gefahrgutbeauftragter. So gehen Sie ganz auf Nummer sicher.



## IMPRESSUM

#### Herausgeber & Copyright:

**VOLLMERT** Transport- und Montagetechnik GmbH  
Lindenhöhe 5  
21272 Eggestorf

#### Gestaltung & Textbeiträge:

Adrian Vollmert, Gerd Fetter

#### Auflage:

 1.000 Stck.

Tel.: +49 (0) 4175 400 54-0

[www.vollmert.eu](http://www.vollmert.eu)