

Schockierend!

Politische Großmannssucht, kleinkarierte UVV und der freie EG-Markt oder sind wir noch Herr im eigenen Lande?

Deutscher Holztransport mit deutscher Sicherheit in der EG

Von Hans Huttner, BdHG

Niemand kann voraussehen, wie sich die Transportmärkte nach der Grenzöffnung 1993 entwickeln werden. Der Holztransport erfordert teure Sonderfahrzeuge und teure Fahrer mit speziellen Fähigkeiten, und besonders der Langholztransport ist überfrachtet mit Sicherheitsbestimmungen und beschneidenden Auflagen im Straßenverkehr. Auf diese Sparte kann der kommende freie Markt einen starken Druck ausüben, da alle Transporte aus umliegenden Ländern mit geringeren Kosten belastet sind. Am Fall Österreich kann man ablesen, wie sich unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen auswirken. Vor 15 Jahren waren wenig österreichische Holzfahrzeuge in Süddeutschland zu sehen und ihre alten Fahrzeuge wurden mitleidig belächelt. Heute transportieren die Österreicher weit mehr als die Hälfte des von Deutschland importierten Holzes selbst und ganze Flotten von neuen Holzzügen, modernen technischen Standards, donnern über unsere Straßen. Wodurch kam der Aufschwung der südlichen Nachbarn zustande? Die Deutschen müssen in Österreich Straßenbenutzungsgebühren bezahlen. Dies belastet den Transport mit etwa 1,50 DM pro Festmeter. Die Österreicher haben diese Kosten nicht, zahlen weniger Steuern und geringere Löhne und haben weniger mit Schikanen an der Landesgrenze zu kämpfen. Das summiert sich! Unser guter, aber sehr teure technische Sicherheitsstandard kann sich im Konkurrenzkampf der zukünftigen EG existenzgefährdend auswirken. Die deutschen Holztransporteure suchen deshalb erwartungsvoll das helle Licht einer einfacheren EG-Sicherheitsnorm, die Wettbewerbsverzerrungen ausschließt. Doch wir stehen noch im Schatten und dieser ist am 25. Juni 1992 noch etwas dunkler geworden. An diesem Tag fand ein Treffen in Frankfurt statt, zwischen der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung, Kran-Herstellern, Auf-

baufirmen und Vertretern des BdHG. Erörtert wurde das Problem der Standsicherheit von leeren Langholz-Lkws mit schweren Ladekränen über 20 mto Hubmoment. Alle anwesenden Aufbaufirmen bestätigten, daß ihnen kein einziger Umsturzunfall während des Ladens bekannt sei, und daß die Kranfahrer zuerst unter Nichtausschöpfung der vollen Hubkraft eine Teilladung aufbringen und erst wenn das Fahrzeug seine Standsicherheit erreicht hat, die volle Hubkraft ausnützen. Die Berufsgenossenschaft konnte nicht akzeptieren, daß die Sicherheit gegen Umsturz im Gefühl des Kranfahrers liegt und forderte eine Sicherheitsschaltung, die das Hubmoment beim leeren Fahrzeug begrenzt. Ein Hinweis auf forstliche Knickschlepper mit Ladekran, die auch in Hanglagen operieren müssen und leicht umgeworfen werden können, also auch auf das Gefühl des Fahrers bei der Bedienung angewiesen sind, konnte die Vertreter der Berufsgenossenschaft nicht von ihrem Standpunkt abbringen. Zwei Aufbaufirmen haben

inzwischen Sicherheitsschaltungen entwickelt und getestet. Sie sind noch sehr störanfällig und der praktische Nutzen scheint sehr zweifelhaft. Die Kosten pro Kran liegen bei etwa 2.500,- DM. Die Tatsache, daß die deutschen Sicherheitsorgane hier vorpreschen und keinen EG-weiten Konsens suchen, hat die Kranhersteller und Aufbauer etwas schockiert. Der Vorstand des BdHG sprach sich jedoch für die maximal mögliche Sicherheit aus. In Deutschland müßten etwa 400 Fahrzeuge nachgerüstet werden. Die nächste Verhandlung findet im November statt. Wer zu diesem Problemkreis seine Meinung abgeben möchte, soll dies möglichst schriftlich an den BdHG tun. Die Unfallverhütungsvorschriften (UVVen) sind autonome Rechtsnormen zwischen der Berufsgenossenschaft und ihren Versicherten. Es ist verständlich, daß die Berufsgenossenschaften umfassende UVVen wünschen, um Unfälle und damit verbundene Zahlungen möglichst auszuschließen. Allerdings muß es allen Beteiligten klar sein,

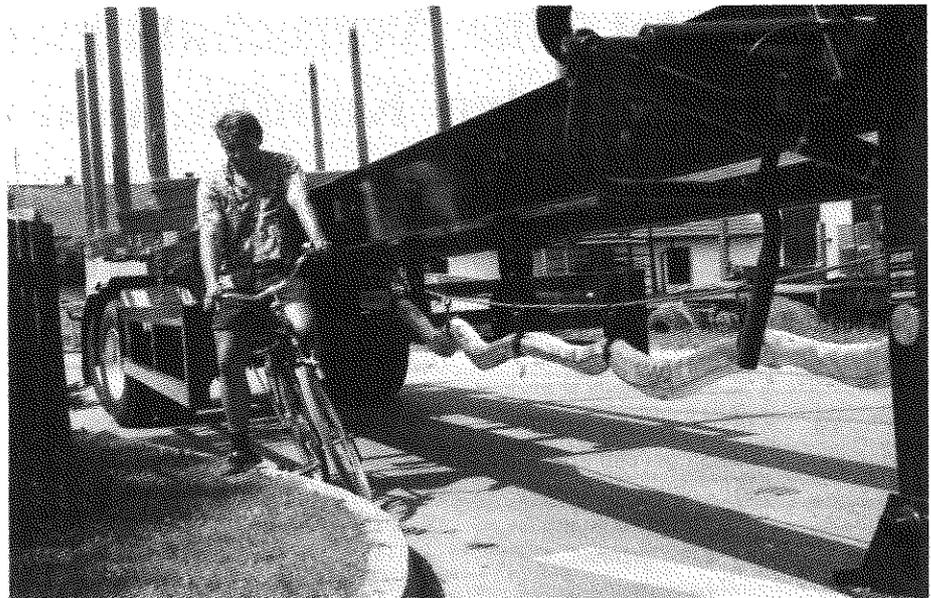


Die Berufsgenossenschaften wollen keine erleichternden Zugeständnisse geben beim Standsicherheitsnachweis von Langholzfahrzeugen.

daß es ein Leben auf dieser Erde ohne jegliches Risiko nicht gibt, und daß solch ein Leben für die meisten Menschen auch nicht erstrebenswert ist. Problematisch wird es dann, wenn von den Unfallzahlen her eigentlich kein Handlungsbedarf besteht und nur prophylaktisch immer detaillierte UVVen erlassen werden, welche die Betreiber nerven und die Gerätehersteller vor fast nicht mehr zu lösende Aufgaben stellt. In diesem Grenzbereich der Sicherheitsvorschriften muß die Kosten-Nutzen-Betrachtung wieder herangezogen werden. Die EG schreibt nur grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen in der Maschinen-Richtlinie fest. Spezielle Sicherheitsnormen für die vielen unterschiedlichen Maschinen müssen erst erarbeitet und harmonisiert werden. Nach dem Willen der EG-Richtlinie sollen die verfeinerten Normen jedoch die Sicherheitsanforderungen nicht verbindlich konkretisieren, sondern den Herstellern von Maschinen nur einen Anhalt geben. Mit solchen Formulierungen können die Deutschen natürlich nicht leben und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung hat ihre Meinung zur Maschinen-Richtlinie wie folgt kundgetan:

"Nun könnte man argumentieren, daß, da es sich um freiwillig einzuhaltenen Normen handelt, es dem Hersteller also freigestellt ist nach diesen Normen zu produzieren oder nicht. Nur trägt der Hersteller der Maschinen in den Fällen, in denen er nicht nach harmonisierten Normen produziert hat, die Beweislast für die Übereinstimmung seiner Ergebnisse mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie."

Der feinsinnige Umkehrschluß wird die deutschen Berufsgenossenschaften ermächtigen, die EG-Normen als verbindlich vorzuschreiben, während andere Länder mit gutem EG-Recht darauf pochen werden, daß die Normen unverbindlich seien. Bei der unterschiedlichen Auslegung, die sich abzeichnet, frage ich mich: Für was brauchen wir dann die EG? Wenn Sie nun meinen, die Wettbewerbsverzerrungen werden nicht auftreten, da auch ausländische Maschinen-Hersteller, wenn sie nach Deutschland liefern wollen, den hiesigen UVVen entsprechen müssen, dann täuschen Sie sich. Denn gemäß den römischen Verträgen muß jedes EG-Land den sicherheitstechnischen Standard eines anderen Lan-



Nach TÜVAnsicht ist der Seitenschutz gemäß der neuen EG-Vorschrift auch an ausziehbaren Sattelaufliegern anzubringen. Aber ist diese Einrichtung hier nicht mehr eine Radfahrerfalle als rein Radfahrerschutz?

des anerkennen und darf den Import von Maschinen nach dem jeweiligen Standard nicht blockieren. So könnten zum Beispiel deutsche Transporteure eventuell billigere Ausführungen im Ausland kaufen, diese müßten dann aber aufgrund der berufsgenossenschaftlichen Auslegung auf eigenes Risiko betrieben werden. Ausländische Transporteure aber dürfen in Deutschland mit ihren Fahrzeugen fahren, da ihre Berufsgenossenschaften keine so hohen Sicherheitsanforderungen stellen. Ein jahrelanges Ringen in nationalen und EG-Gremien ist erforderlich, um sich über fahrzeugbautechnische Details zu einigen, wie die Verankerungspunkte von Sicherheitsgurten, zusätzliche Blinkleuchten oder der Seitenschutz an Nutzfahrzeugen. Was an Entscheidungen von der EG getroffen wird, sind meist faule Kompromisse und befriedigen nicht die Interessen der Anwender. Begünstigt wird diese Tatsache, daß die Entscheidungsgewalt bei den politischen Kommissaren liegt, die von den Auswirkungen einer bestimmten technischen Norm in der Praxis überhaupt keine Ahnung haben. Der Vorsitzende einer Kommission führt eine Anhörung durch und er sitzt dabei an einem erhöhten Schreibtisch. Er läßt die technisch-sachverständigen Ländervertreter ihr Sätzchen zu einem bestimmten Problemkreis auftragen und aus dem Meinungsgebräu der Länder entsteht dann eine von Politikern getroffene EG-Norm. Wen wundert es, wenn die so entstandenen Normen immer wieder den Fachleuten die Haare zu Berge stehen lassen. Im Drang zu vereinheitlichen und

zu generalisieren, werden vielleicht in einem Fall wichtige Punkte unter den Teppich gekehrt und an anderer Stelle entsteht wieder eine unnötige Härte, wenn zum Beispiel in einem Eintonnen-Kettenszug zukünftig eine Überlastsicherung eingebaut werden muß.

Außer dem hier beleuchteten Sicherheits-Standard gibt es noch wichtigere Problemkreise in der EG, die ungelöst sind und bei denen jedes Land seine Interessen hartnäckig vertritt. Die Gesinnung "einer für alle und alle für einen" ist nirgends zu finden. Aber ohne diesen Einheitsgedanken ist ein Vereinigtes Europa nicht realisierbar und das EG-Fest sollte man besser wieder abblasen. Uns Deutschen gingen die Augen auf, als wir für den Transitverkehr eine Straßengebühr einführen wollten. Ein heftiges Veto der EG zeigte uns, wie frei wir in unseren zukünftigen Entscheidungen in einem vereinten Europa noch sein werden. Die Länder sind natürlich gewachsen, sie sind Heimat für die Menschen unterschiedlicher Mentalität und sie sind Schutz vor anderen Ländern mit anderem Entwicklungsstandard. Es wäre klug von den Politikern, diese gewachsenen Grenzen zu respektieren und das freundschaftliche Miteinander zu fördern, das auch ein anders Denken und anders Sein toleriert. Politische Großmannssucht ist hier nicht angebracht. Ich fordere eine exakte Aufklärung über die geplante EG, eine öffentliche freie Diskussion und eine umfangreiche Abstimmung über die Form der EG, nicht nur Maastricht ja oder nein!