

# Reinheit dokumentiert

Nach nur 10-monatiger Vorbereitungszeit ist es soweit: Der deutsche TANKREINIGUNGS-VERBAND arbeitet auf vollen Touren – und steht vor seiner nächsten Herausforderung.

Von Uwe Heins

Es sind schon einige Jahre vergangen, nachdem erstmalig – und danach immer wieder – der Ruf nach Aufbau eines deutschen Tankinnenreinigungs-Verbandes laut geworden war. „Keine Veranlassung“, „hoher Aufwand“, „Kosten, die einem keiner bezahlt“ – das waren die Gründe, die dagegen sprachen. Und natürlich, dass es in Deutschland gar nicht nötig sei, weil die wesentlichen Reinigungsanlagen vom gleichen Ingenieurbüro konzipiert worden waren und damit den gleichen (hohen) Standard lieferten.

Doch es kam alles ganz anders. Die europäische Chemische Industrie, organisiert im Dachverband CEFIC in Brüssel, stellte fest, dass es mit der Zuverlässigkeit von Tankreinigungen innerhalb Europas nicht so weit her ist und immer wieder „schwarze Schafe“ auftauchen, die den Vorstellungen der Industrie hinsichtlich Qualität, Arbeits- und Umweltschutz in keinsten Weise

Problematisch war, dass die Betreiber von Tankinnenreinigungsanlagen nicht die Vertragspartner der Chemischen Industrie darstellten, sondern die Tank-Operator. Es gab also keine Möglichkeit der direkten Einflussnahme. Die Industrie ging deshalb dazu über, ihre Logistik-Dienstleister entsprechend unter Druck zu setzen und startete periodisch wiederkehrende, individuelle Auditierungsprogramme. Da aber jedes Unternehmen andere Schwerpunkte setzte und Operator im Dienste verschiedener Verlader standen, wurden die Auditierungsprozeduren allein schon durch ihre Häufung – vor allem für die Operator – sehr kostenintensiv und zeitaufwändig, erwiesen sich jedoch als wenig effizient.

## ICE und SQAS

In den frühen 90er Jahren rief CEFIC sein ICE-Programm ins Leben, mit dessen Hilfe die Sicherheit bei Transport, Lagerung und Umschlag von Chemikalien erhöht werden sollte. Zentrales Element von ICE war die Erarbeitung einer Reihe von *Safety and Quality Assessment Systems* (SQAS), jeweils orientiert an den spezifischen Gegebenheiten eines Verkehrsträgers oder logistischen Tätigkeit. Heute gibt es SQAS für

- Straßentransport
- Eisenbahntransport
- intermodale Transporte
- Tankreinigungsanlagen
- verpackte Güter im Seetransport
- Bulktransporte im Seeverkehr
- Binnentankschiffe und
- Lagereinrichtungen.

SQAS ist ein Hilfsmittel, um Managementsysteme zur Sicherung von Qualität, Sicherheit und Umweltschutz bei Logistikdienstleistern einheitlich durch

abgestimmt ist, werden Mehrfach-Auditorierungen unnötig. Andererseits ermöglicht SQAS der Industrie, ihre Logistikdienstleister innerhalb dieses Rahmens nach eigenen Maßstäben auszuwählen und Optimierungsmaßnahmen mit ihnen zu definieren.

Das SQAS Assessment durch eine unabhängige Einrichtung führt nicht zu einem „Zertifikat“, sondern lediglich zu einem detaillierten Sachstandsbericht, den jedes einzelne Chemie-Unternehmen entsprechend seiner eigenen Anforderungen für sich bewertet.

SQAS ist keine *Garantie* für die von einem LSP erbrachte Sicherheit und Qualität, aber es bietet einen Mechanismus zur Bewertung der kontinuierlichen

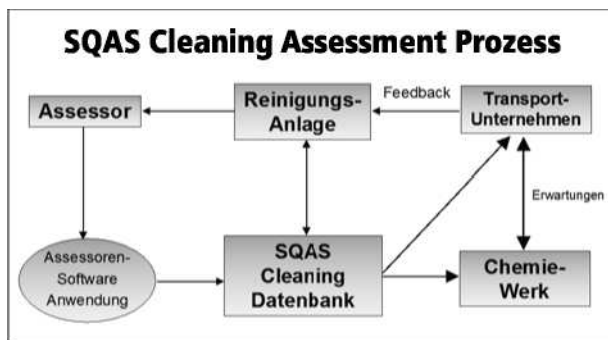
Leistungsverbesserung. Das System ermöglicht hilfreiche Rückmeldungen über Stärken und Schwächen, die während des Assessment vorgefunden wurden. Zusätzlich kann nach individueller Bewertung der Assessment-Ergebnisse ein kundenspezifisches Feedback gegeben werden, wodurch die Grundlage für eine echte Partnerschaft mit gemeinsamen Vorteilen gelegt werden kann.

## SQAS Cleaning

Im Jahr 1998 wurde SQAS für Tankreinigungsanlagen eingeführt. In den folgenden Jahren kam die Anzahl entsprechend auditierten Anlagen jedoch nicht über 40 hinaus, während sehr viele die Mindestanforderungen an Sicherheit und Umweltschutz weiterhin nicht erfüllten.

2002 initiierten CEFIC, ECTA (*European Chemical Transport Association*) und EFTCO (*European Federation of Tank Cleaning Organisations*) gemeinsam eine grundlegende Revision des SQAS Cleaning. Sie umfasste:

- ~ komplette Überarbeitung des Fragebogens, um der jüngsten Rechtsentwicklung, neuen Konzepten und Technologien Rechnung zu tragen
- ~ spezielles Training und Akkreditierung von Assessoren



unabhängige Gutachter (Assessoren) feststellen zu lassen (Auditierung).

Diese bedienen sich dabei einheitlicher Richtlinien und Fragebögen, die gleichzeitig auch Richtschnur für Logistik-Unternehmen (LSP) ist, die sich auf das Assessment vorbereiten wollen. Weil der Fragebogen innerhalb der europäischen Chemischen Industrie inhaltlich

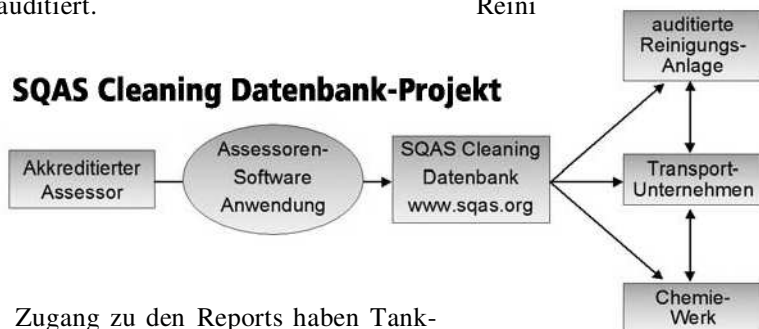
~ Entwicklung eines Datenbanksystems zur Speicherung, Recherche und Analyse von Assessment-Berichten.

Im letzten Quartal 2003 wurden interessierte SQAS Road-Assessoren in drei Ein-Tages-Kursen mit dem Thema Tankreinigung vertraut gemacht. 42 von ihnen aus 13 Ländern wurden nach Be-

stehen einer Prüfung als SQAS Cleaning-Assessoren akkreditiert.

Ebenfalls im Oktober 2003 ging die neue SQAS Cleaning Datenbank im Internet ([www.sqas.org](http://www.sqas.org)) online. Bei Redaktionsschluss im Juni 2004 waren bereits 52 Assessments durchgeführt und die Reports in der Datenbank abrufbar. Zusammen mit den 50 noch gültigen, vor Oktober 2003 nicht-elektronisch erfassten Reports sind derzeit 40 Prozent der in nationalen Verbänden organisierten europäischen Tankreinigungsanlagen auditiert.

### SQAS Cleaning Datenbank-Projekt



Zugang zu den Reports haben Tankoperator und Chemie-Verlader. Weil die Operator ein natürliches Eigeninteresse an Sicherheit und Qualität der von ihnen benutzten Reinigungsanlagen haben sollten, hat ECTA eine Benutzergruppe gegründet, die derzeit 15 Mitglieder aus der Transportbranche zählt. Gegen Zahlung einer geringen Aufwandsentschädigung erhalten Mitglieder dieser Gruppe Zugang zur Datenbank. Bei den Chemieverladern besteht analog eine sog. „Service Group“ mit zurzeit 41 Mitgliedern, die Datenbank-Zugriff haben.

### Einheitliches Reinigungs-Dokument

Parallel zur SQAS-Revision begann im September 2003 die Erarbeitung eines einheitlichen europäischen Reinigungsdokuments (ECD). Bis dahin gab es viele verschiedene Formate von fälschlicherweise Reinigungs-Zertifikat genannten Papieren. Sie machten es den Mitarbeitern an den Befüllungsstellen

schwer, notwendige Überprüfungen der vorgenommenen Reini-

gungsarbeiten vorzunehmen.

Es waren zuvor schon national vereinheitlichte Dokumente in Frankreich, den Niederlanden, Belgien, Spanien, Italien und Großbritannien in Verwendung. Aber auch diese sollten komplett harmonisiert werden.

Im März 2004 schließlich konnte ein einheitliches

Format durch die genannten Staaten plus inzwischen Deutschland, Schweiz und Schweden vereinbart werden. Nominell seit 1. Juli 2004 akzeptiert die Chemische Industrie Europas nur noch das ECD, das nur durch Mitglieder der nationalen Reinigungsverbände – und damit durch SQAS-auditierte Anlagenbetreiber – ausgestellt werden darf.

### liMitglieder

(berechtigt zum Ausstellen eines ECD – Stand: 30.6.2004)

Unternehmen	Anlage(n) in
<b>Anhalt</b>	Rehm-Flehde-Bargen, Duisburg
<b>Ernst</b>	Hamburg
<b>Gruber</b>	Ludwigshafen
<b>Hela</b>	Meppen, Salzbergen, Hamm, Gundersheim
<b>Hoyer</b>	Hamburg, Dormagen, Schkopau, Mannheim
	Mutterstadt
<b>Kobler</b>	
<b>Lauterbach</b>	Berg/Obfr.
<b>LTR</b>	Hamburg, Langenhagen, Langenfeld, Ludwigshafen
<b>MTR</b>	Mannheim
<b>PTR</b>	Parsdorf/München
<b>Curt Richter</b>	Hamburg, Köln, Greppin, Mehring-Öd
<b>Rinnen</b>	Moers, Leuna, Maxdorf
<b>Talke</b>	Stade, Hürth
<b>Karl Schmidt</b>	Hüfheld, Großlehna, Hürth, Wesseling, Frankfurt/M., Ludwigshafen, Heilbronn, Kastl, Langweid-Foret
<b>STR</b>	Schwarzheide
<b>Weiss</b>	Zwingenberg-Rodau
<b>WTR</b>	Willich

## Reinigungs-Situation in Deutschland

Wie es sich für Logistik-Profis gebührt, kam die Gründung des Deutschen Verbands für Tankinnenreinigung (DVTI) in Deutschland *Just in Time*. Es bedurfte nur weniger Treffen, um bis Ende Juni 17 Mitglieder zu rekrutieren, die immerhin 41 Anlagen in Deutschland repräsentieren. Die Übersichtskarte zeigt, dass damit eine sehr gute geografische Abdeckung gewährleistet ist, mit ausgeprägter zahlenmäßiger Überdeckung in den Chemiezentren.

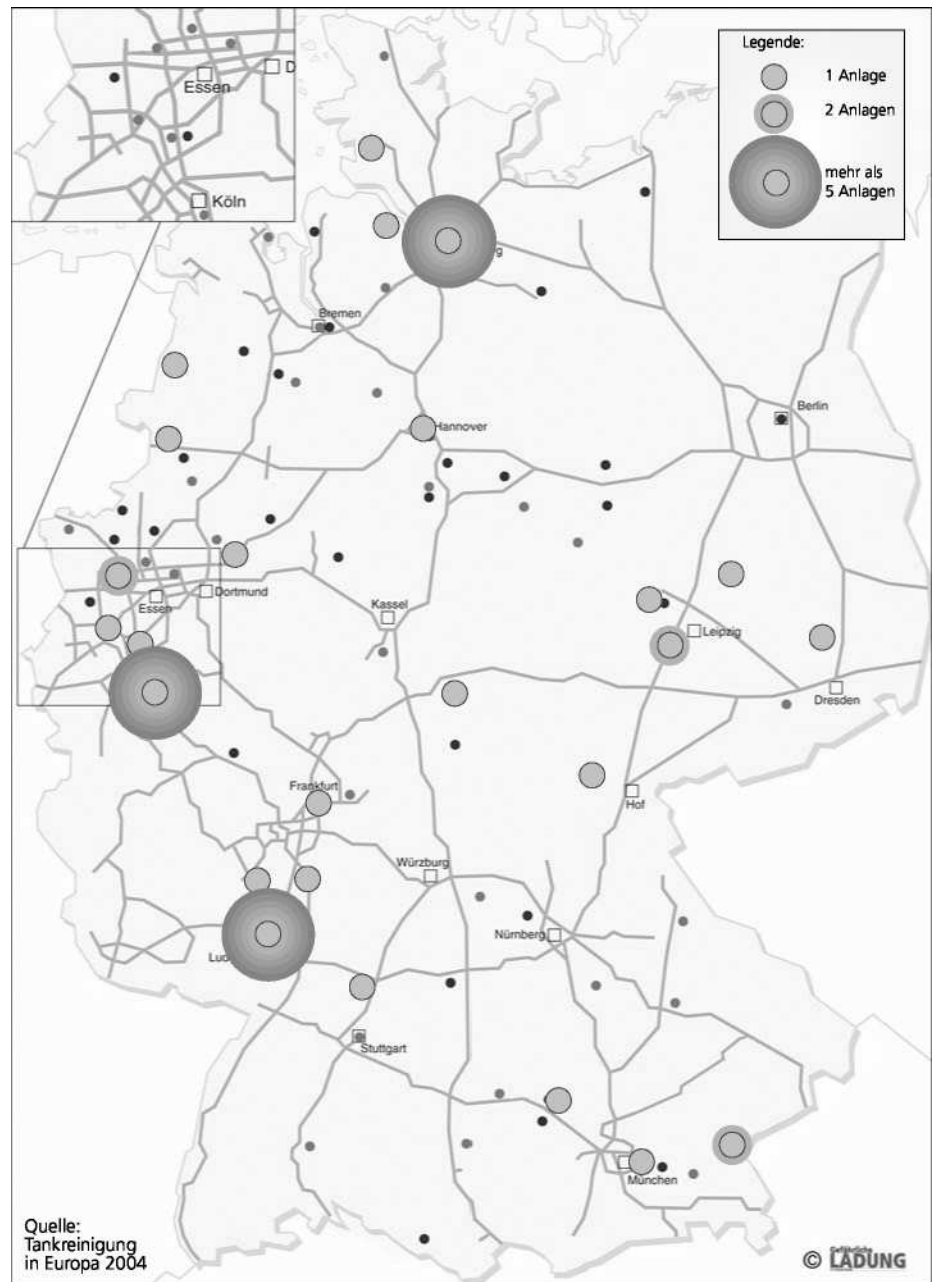
Dabei dürfte die mögliche Verbandsstärke bei weitem noch nicht erreicht sein – eine Reihe von Anlagen unterziehen sich derzeit dem SQAS-Assessment und wird in der zweiten Hälfte des Jahres ebenfalls in der Lage sein, das ECD des DVTI ausstellen zu dürfen.

Die ganz große Hektik ist ohnehin nicht angesagt: Für DV-gestützte Ausgabe des ECD muss die Software eingerichtet werden, was erfahrungsgemäß Zeit braucht. Viele deutsche Anlagenbetreiber sind dabei in der glücklichen Lage, dass dies idealerweise zentral in der Reinigungs-Datenbank C-BANK bei IGF in Bingen (siehe *GeLa* 9/2002, S. 11) vorgenommen wird. Erklärtes Ziel des DVTI ist jedenfalls, dass das nationale ECD am 1. Oktober 2004 eingeführt wird.

Dieses ECD wird zweisprachig deutsch/englisch gehalten sein. Den Kopf zieren das EFTCO- und das DVTI-Logo (mit Telefon- und Faxnummer sowie Internet-Adresse). Zum einzigartigen Dokument wird das ECD durch den individuellen Eindruck einer fortlaufenden Seriennummer nach dem Muster **D – XXX – XX XXX**

Land Anlage Jahr fortld. Nr.

## Verteilung von Tankreinigungsanlagen in Deutschland, die ein ECD ausstellen dürfen





Der Formularsatz umfasst ein Original und bis zu drei Kopien. Die auszufüllenden Felder gestalten sich sehr übersichtlich: Neben verwaltungsrelevanten Angaben werden die „Durchgeführten Arbeiten“, „Zusätzlichen Arbeiten“ und „Bemerkungen“ in codierter Form eingetragen. Eine stets aktuell gehaltene Übersicht verwendeter Codes und ihrer Bedeutung in den Sprachen der EFTCO-Mitglieder wird online auf den Verbandsseiten im Internet abrufbar sein.

Um DVTI-Mitglied zu werden und das ECD ausstellen zu dürfen, ist die Einstiegsschwelle derzeit noch nicht sehr hoch: Ein vollzogenes SQAS-Assessment, in dem alle Fragen nach gesetzlichen Anforderungen positiv beantwortet werden konnten, soll fürs Erste reichen – eigentlich eine Selbstverständlichkeit, von der auch die deutschen Wasserbehörden ausgehen ...

### Preise bleiben stabil

Bei so vielen Anforderungen und Veränderungen wäre man (als Kostensteigerungen gewohnter Tankreini-

gungsnutzer) nicht verwundert, wenn die Reinigungstarife in Deutschland sich nun nach oben bewegen würden. Aber das ECD als Akzeptanz-Kriterium für Chemie-Transporte wird keine monopolistisch angehauchte Preiserhöhung auslösen. Grund: Bei den DVTI-Mitgliedern war schon vorher ein hoher Standard hinsichtlich Qualität, Arbeitsschutz und Umweltschutz vorhanden. Außerdem ist durch die ordentliche Anzahl von Mitgliedsbetrieben ausreichend Wettbewerb gegeben. Und um die Frage vorwegzunehmen: Es wird auch in Zukunft keine „einheitlichen DVTI-Reinigungstarife“ geben.

### Vorreiter Deutschland?

Hierzulande gibt es etwa 40 Reinigungsanlagen, die ausschließlich zur Reinigung von Lebensmitteltanks bestimmt sind. Erstaunlicherweise gibt es im Lebensmittel-Transportbereich aber keine mit dem Chemie-SQAS vergleichbaren Anforderungen. Auf Initiative des DVTI haben jetzt erste Gespräche mit Lebensmittel-Verladern stattgefunden,

sen Markt auszudehnen. Nachdem es mit der „Initialzündung“ zum Tankreinigungsverbandes so lange gedauert hat, könnte Deutschland in dieser Hinsicht nun europäischer Vorreiter werden.

Auf der *to-do*-Liste des DVTI für die nächsten Jahre stehen außerdem:

~ Schaffung von Ausbildungsmöglichkeiten zur Erlangung anerkannter Zusatzqualifikationen

~ Förderung der Entwicklung fortschrittlicher Technologien zur Reinigung und Abwasseraufbereitung.

Es gibt noch eine Menge zu tun – der DVTI wird sich praxisorientiert darum kümmern, ohne in die Vereinsmeierei abzugleiten. Das jedenfalls ist erklärtes Ziel! ■

Ein *Special* mit Übersichten der Tankreinigungsanlagen in Europa u.a. mit An-

gabe der erfolgten SQAS Cleaning Assessments

gibt es beim Storck Verlag ([www.Gelaweb.de](http://www.Gelaweb.de))

Infos zum DVTI erteilt:  
Tel: 0233/37 42 06  
Fax: 0233/37 42 07

