

Informationsdienst für unsere Mitglieder Nr. 05 /2013 vom 29.05.2013

Inhaltsverzeichnis:

1. *Gemeinsam gegen Verbrennungsverbote!*
2. *Neue Abstandsregelungen für Kunststoffbatterietanks*
3. *Änderung der Gefahrgutvorschriften für den Straßen- und Schienentransport (mit Übergangsfrist bis 30.06.2013)*
4. *Veranstaltungstermine*

Umfang: 7 Seiten

1. Gemeinsam gegen Verbrennungsverbote!

Die neue Website www.verbrennungsverbote.de wurde am 13. März 2013 auf der ISH in Frankfurt vorgestellt. Das Portal soll zur Aufklärung der Öffentlichkeit rund um das Thema Verbrennungsverbote beitragen. Das Projekt wird getragen von den Marktpartnern AdK (Arbeitsgemeinschaft der deutschen Kachelofenwirtschaft), HKI (Industrieverband Haus, Heiz- und Küchentechnik), ZVSHK (Zentralverband Sanitär Heizung Klima) und UNITI.

Zurzeit sind über 1.000 Fälle von kommunalen Eingriffen in den Wärmemarkt in Deutschland bekannt. Die Dunkelziffer liegt nach internen Schätzungen jedoch deutlich größer. Um auf diese Entwicklung im Wärmemarkt hinzuweisen und ihr entgegenzuwirken, wurde diese Internet-Informationseite ins Leben gerufen. Das Portal richtet sich an Bauherren, Hauseigentümer sowie Mieter und klärt über die unterschiedlichen Formen kommunaler Eingriffe in den Wärmemarkt auf. Neben den nötigen Hintergrundinformationen zeigt die Website Handlungsmöglichkeiten auf, wie gegen Anschlusszwänge und Verbrennungsverbote vorgegangen werden kann. Außerdem wird durch ein breitgefächertes Angebot an Hilfestellungen und Praxisbeispielen erklärt, welche Einflussmöglichkeiten es gibt, um in laufende Verfahren einzugreifen.

2. Neue Abstandsregelungen für Kunststoffbatterietanks

Ab dem 15. Mai 2013 gelten bei der Aufstellung von Kunststoffbatterietanks neue Abstandsregelungen. Nach einem ursprünglichen Beschluss des Bund-Länder-Arbeitskreises (BLAK) hätte bei der Neuauflage der Regelungen eigentlich eine Zugänglichkeit zu jedem Tank gewährleistet sein müssen. Somit wäre de facto nur noch eine einreihige Aufstellung möglich gewesen.

IWO hat einen Vorschlag eingebracht, der sich nicht auf die reine Zugänglichkeit bezieht, sondern die höheren Sicherheitsausstattungen wie Füllstandsbegrenzer oder Leckageerkennung von modernen Tankanlagen als Kriterium aufnimmt. Somit können Ölheizungsbetreiber ihre Tanks auch künftig maximal dreireihig aufstellen, gleichzeitig wird aber auch ein Anreiz geschaffen, in moderne und sichere Tankanlagen zu investieren.

Weitere Informationen zur neuen Abstandsregelung unter: www.iwo.de

Quelle: IWO-Mitgliederinformation Nr. 13 - April 2013

3. Änderung der Gefahrgutvorschriften für den Straßen- und Schienentransport (mit Übergangsfrist bis 30.06.2013)

Zum 1. Januar 2013 wurden **überarbeitete Fassungen von ADR und RID** in Kraft gesetzt, die **spätestens nach Ablauf der Übergangsfrist zum 1. Juli 2013 betriebsintern umgesetzt werden müssen**.

Die für den Mineralölhandel wesentlichen Änderungen hat der Logistikausschuss der UNITI nachfolgend zusammengestellt. Bei der Darstellung hat sich der Ausschuss am Aufbau der Regelwerke orientiert und hierbei neben dem klassischen Mineralöl- und Brennstoffhandel auch Hinweise zu Gase-Transporten aufgenommen. Wir können Ihnen an dieser Stelle aber nur einen Überblick geben. Sofern Sie für Ihren Aufgabenbereich detailliertere Informationen benötigen, ist ein Blick in die Verordnungstexte nicht vermeidbar.

Teil 1 – Allgemeine Vorschriften

Abschnitt 1.2.1 - Begriffsbestimmungen und Maßeinheiten

Neue Definitionen für

- „Bergungsdruckgefäß“ - z. B. für die Bergung beschädigter Gasflaschen
- Flüssiggas (LPG)“ - trifft zu für UN 1011, 1075, 1965, 1969 und 1978

Kapitel 1.4 – Sicherheitspflichten der Beteiligten

Unterabschnitt 1.4.3.3 f) – Befüller-Pflichten

Präzisierung: Der Befüller hat

- „nach dem Befüllen des Tanks sicherzustellen, dass alle Verschlüsse in geschlossener Stellung sind und keine Undichtheit auftritt;
- dafür zu sorgen, dass neben der orangefarbenen Kennzeichnung, der Gefahrzettel oder Großzettel auch die Kennzeichen für erwärmte und umweltgefährdende Stoffe an Tanks, Fahrzeugen oder Containern angebracht sind.“

Unterabschnitt 1.4.3.7 – Entlader

Zu den Pflichten des Entladers von Kesselwagen ist eine neue Bemerkung hinzugefügt worden:

„Der Entlader muss Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse der Kesselwagentanks und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Entladen erarbeiten.“

Für flüssige Stoffe wird auf von CEFIC herausgegebene Checklisten verwiesen. Für Flüssiggas-EKW sind solche Checklisten derzeit nicht erwähnt.

Kapitel 1.6 - Übergangsvorschriften

Unterabschnitt 1.6.1.1 – allgemeine Übergangsregelung

Bis zum 30.06.2013 darf nach den Regelungen des bisher gültigen ADR/RID 2011 verfahren werden.

Unterabschnitt 1.6.1.21 - Übergangsfristen für ADR-Schulungsbescheinigungen

Auch bis zum 31. Dezember 2012 noch nach dem Muster des ADR 2009 ausgestellte ADR-Schulungsbescheinigungen für Gefahrgutfahrer behalten ihre fünfjährige Gültigkeit. Seit dem 1. Januar 2013 werden ADR-Schulungsbescheinigungen nur noch im Scheckkartenformat mit Lichtbild ausgestellt.

Unterabschnitt 1.6.1.25 – Kennzeichnung von Verpackungen

Gasgefäße, bei denen die UN-Nummer nicht der geforderten Größe entspricht, dürfen entsprechend den nachstehenden Fristen weiter befördert werden:

- Gasflaschen mit einem nominalen Fassungsraum von höchstens 60 Litern bis längstens zum 30.06.2018
- Gasflaschen ab 60 Liter Fassungsvermögen oder Druckfässer längstens bis zum 31.12.2013.

Unterabschnitt 1.6.3.41 – Kennzeichnung von Tanks

Festverbundene Tanks und Aufsetztanks, die vor dem 01.07.2013 gemäß den bis zum 31.12.2012 geltenden Vorschriften gebaut wurden, dürfen bis zur nächsten wiederkehrenden Prüfung gemäß den Vorschriften von 6.8.2.5.2 oder 6.8.3.5.6 in der bis zum 31.12.2012 geltenden Fassung gekennzeichnet sein. Diese Übergangsregelung betrifft z.B. Aufsetztanks für bestimmte Gase.

Unterabschnitt 1.8.5.1 – Unfallbericht

Klarstellung, dass ein Unfallbericht gemäß dem in 1.8.5.4 vorgeschriebenen Muster spätestens einen Monat nach einem Unfall- oder Zwischenfall bei der zuständigen Behörde (BAG oder EBA) eingereicht werden muss (entspricht im Wesentlichen der Regelung der aktuellen RSEB Nr. 1-25.1). Die Kriterien hierfür und die Beschreibung des Ereignisses, das einen Unfallbericht erfordert, bleiben hingegen unverändert.

Teil 4 – Verwendung von Verpackungen und Tanks

Kapitel 4.1 – Verwendung von Verpackungen

Abschnitt 4.1.4 – Verpackungsanweisung P200 (Gasgefäße)

Für die Abfüllung in Flaschen vorgesehene Flüssiggas muss nach Absatz (Vorschriften für das Befüllen) „qualitativ hochwertig“ sein. Dies gilt als gegeben, wenn es die in Norm ISO 9162/1989 festgelegten Begrenzungen der Korrosivität erfüllt.

Kapitel 4.3 – Verwendung von Tanks

Unterabschnitt 4.3.2.3.3 – Befüllen von Tanks

Nach dem Befüllen muss der Befüller „sicherstellen“, dass alle Verschlüsse der Tanks oder Batteriefahrzeuge in geschlossener Stellung sind und keine Undichtheit auftritt.

Teil 5 – Vorschriften für den Versand

Kapitel 5.2 – Kennzeichnung und Bezettelung

Unterabschnitt 5.2.1.1 – Kennzeichnung von Versandstücken

UN-Nummer (und die vorangestellten Buchstaben „UN“) müssen mit einer Mindestzeichenhöhe von 12 mm angebracht werden.

Bei Versandstücken mit einem Fassungsraum von höchstens 30 Litern und Gasflaschen mit einem Nettofassungsraum von höchstens 60 Litern, muss die Schrifthöhe 6 mm betragen (Übergangsvorschrift siehe 1.6.1.25).

Kapitel 5.3 – Kennzeichnung von Beförderungseinheiten

Absatz 5.3.2.1.1 – orangefarbene Warntafeln

Wenn während der Beförderung gefährlicher Güter ein Anhänger mit gefährlichen Gütern von seinem Zugfahrzeug getrennt wird, muss an der Heckseite des Anhängers eine orangefarbene Warntafel angebracht bleiben (diese Regelung ist durch die GGVSEB für deutsche Fahrzeuge in Deutschland bereits 2011 eingeführt worden und gilt nun ADR-weit).

Absatz 5.4.1.1.18 - Angaben im Beförderungspapier

Auch bei ausschließlicher Beförderung im Landverkehr darf die Bezeichnung «MEERESSCHADSTOFF / UMWELTGEFÄHRDEND» im Beförderungspapier verwendet werden. Die alleinige Bezeichnung «MEERESSCHADSTOFF» ist hingegen nicht zulässig.

Teil 6 – Bau- und Prüfvorschriften

Kapitel 6.8 – Bau- und Prüfvorschriften für Tanks

Absatz 6.8.2.5.2 – Angaben auf Tanks

Die Vorschriften für die Angaben auf Aufsetztanks sind wie folgt geändert worden:
„Folgende Angaben müssen auf dem Aufsetztank (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln angegeben sein:

- Name des Eigentümers oder Betreibers
- Angabe „**Aufsetztank**“
- Eigenmasse des Tanks
- Höchstzulässige Bruttomasse des Tanks
- Tankcodierung

Hinweis: Ist der Aufsetztank entsprechend gekennzeichnet, entfällt die bisher in Deutschland bestehende Pflicht zur Mitführung der Prüfbescheinigung des Aufsetztanks.

Teil 7 – Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung Allgemeine Vorschriften

UNITI-Hinweise zu den neuen Kontrollpflichten von Verloader, Befüller und Empfänger

In Abschnitt 7.5.1 des ADR sind u.a. sinngemäß folgende allgemeinen Vorschriften für die Be- und Entladung geregelt:

- **Unterabschnitt 7.5.1.1 [Vorschriftenkonformität Fahrzeug, Fahrzeugführer]**

Bei der Ankunft am Be- und Entladeort müssen der Fahrzeugführer und das Fahrzeug (auch Container, Tankcontainer usw.) - insbesondere hinsichtlich der Sicherheit und der ordnungsgemäßen Funktion der bei der Be- und Entladung verwendeten Fahrzeugausrüstung den geltenden Vorschriften genügen.

- **Unterabschnitt 7.5.1.2 [Unzulässigkeit der Beladung]**

Eine Beladung darf nicht erfolgen, wenn eine Kontrolle der Dokumente oder eine Sichtprüfung des Fahrzeugs (ggf. Container, Tankcontainer usw.) und seiner Ausrüstung zeigt, dass das Fahrzeug oder der Fahrzeugführer den Rechtsvorschriften nicht genügen.

Vor dem Beladen muss das Fahrzeug oder der Container von innen und außen untersucht werden, um sicherzustellen, dass keine Beschädigungen vorliegen, welche die Unversehrtheit des Fahrzeugs oder Containers oder der zu verladenden Versandstücke beeinträchtigen könnten.

Zu beachten ist dabei, dass nach §§ 23 und 29 GGVSEB i.V.m. 7.5.1.2 ADR der Verloader bzw. der Befüller verpflichtet sind, die Beladung zu unterlassen, wenn bei einer Kontrolle entsprechende Mängel festgestellt werden. Wird trotz festgestelltem Mangel beladen, droht ein Bußgeld gegen Befüller bzw. Verloader von bis zu 1.000,- €.

Allein für das Nichtdurchführen der in 7.5.1.2 geforderten „Untersuchung vor der Beladung“ ist gegen den Verloader ein Bußgeld in Höhe von 250,- € vorgesehen. Der entsprechende Text gibt leider keinen Hinweis, der nur stichprobenartige Kontrollen als ausreichend erachten ließe.

Um branchentypische Besonderheiten (wie häufig gleiche Fahrzeuge und Fahrer an den Ladestellen von Mineralöltanklagern und Raffinerien) bei der Umsetzung der Kontrollpflichten berücksichtigen zu können, sollen erläuternde Hinweise in die RSEB 2015

aufgenommen werden. UNITI hat dazu innerhalb der Verbände abgestimmte Vorgehensweisen beschrieben und diese den Verkehrsministerien von Bund und Ländern vorgetragen. Ob sie so tatsächlich akzeptiert werden, bleibt abzuwarten. Aus dem Verlauf der bisher unter Beteiligung von UNITI geführten Beratungen ist aber zu erkennen, dass die nachfolgend aufgeführten Ansätze wohl das Mindestmaß für Kontrollmaßnahmen der Unternehmen darstellen.

Die Kontrollen der Fahrzeuge werden durch Mitarbeiter der Tanklager anhand von Checklisten (z.B. nach MWV-Mustercheckliste) durchgeführt. In aller Regel verfügen diese Mitarbeiter zwar über technisches Verständnis, nicht aber über eine Ausbildung oder auch nur vertiefte Kenntnisse im Fahrzeugbereich. Sie sind deshalb nur in der Lage, ohne technische Hilfsmittel feststellbare und bei Umrundung des Fahrzeugs sichtbare Mängel zu entdecken. Um dieser Tatsache gerecht zu werden, hat UNITI folgende Formulierung zur Aufnahme in die RSEB 2015 vorgeschlagen:

„Mit den technischen Kontrollen der Fahrzeuge sind Sichtprüfungen auf augenfällige Mängel gemeint. Sie müssen ohne Werkzeuge oder Hilfsmittel und durch Mitarbeiter ohne Ausbildung in einem KFZ-Beruf durchführbar sein.“

I. Umsetzung der Befüllerpflichten in den Mineralöltanklagern

Zur ordnungsgemäßen Umsetzung der o.g. Befüllerpflichten in den Mineralöltanklagern empfiehlt UNITI – rechtlich unverbindlich und ohne Gewähr – folgende Maßnahmen, die nach heutigem Stand als erforderliche Mindestanforderungen für die Kontrollen bei Selbstbeladung durch die Fahrer am Tanklager ohne eigenes Füllpersonal angesehen werden müssen.

Bei der erstmaligen Abholung im Tanklager wird der Fahrzeugführer anhand eines Lichtbildausweises identifiziert und seine persönlichen Daten einschließlich Ablaufdatum der ADR-Schulungsbescheinigung in einer Datenbank hinterlegt.

Durch das Betriebspersonal erfolgt die Einweisung in die Bedienung der Fülleinrichtungen. Mit der Einweisung in die Befülleinrichtung wird auch die Tanklagernutzungsvereinbarung erläutert und deren Akzeptanz durch Unterschrift bestätigt.

Bei erneuten Abholungen erfolgt die Identifizierung durch Abgleich mit der Datenbank. Ergibt der Abgleich ein abgelaufenes Gültigkeitsdatum der Schulungsbescheinigung, erfolgt die Freigabe zur Befüllung erst nach Vorlage eines gültigen Dokuments. In aller Regel ist die Anzahl der abholenden Fahrer überschaubar und sie sind dem Tanklagerpersonal persönlich bekannt.

Kommt ein Fahrzeug erstmals an eine Füllstelle, erfolgen eine Sichtkontrolle des Fahrzeuges und eine Prüfung der Dokumente. Die relevanten Daten wie amtliches Kennzeichen, zugelassene Stoffe, Ablaufdatum der Bescheinigung der besonderen Zulassung, Tankgröße und Leergewicht werden in eine Datenbank eingepflegt. Bei jeder erneuten Abholung wird die Befüllung erst dann freigegeben, wenn ein Abgleich mit der Datenbank die Befüllung als zulässig erweist. Anhand der hinterlegten Daten (Tankvolumen, Gewichte) wird auch ermittelt, welche Lademenge möglich ist. Damit wird eine Überschreitung des Gewichts oder des Gesamttankvolumens ausgeschlossen, wenn das Fahrzeug leer an die Beladestelle kommt. Bei Fahrzeugen mit Untenbefüllung wird bei der Befüllung über die Grenzwertgeber auch der maximale Füllgrad jeder einzelnen Kammer überwacht. Bei Fahrzeugen mit Obenbefüllung ist dies technisch jedoch nicht zu lösen. Daher wird regelmäßig über eine Tanklagernutzungsvereinbarung o.ä. der Beförderer bzw. sein Fahrer verpflichtet, bei Ankunft am Tanklager eventuell vorhandene Restmengen ausdrücklich anzugeben. Er wird gleichfalls verpflichtet, den höchstzulässigen Füllgrad der einzelnen Kammern zu beachten.

Ob der Fahrer diese Regelungen auch einhält, wird durch stichprobenartige Kontrollen nach der Selbstbefüllung durch Personal der Füllstelle geprüft und protokolliert.

Die Kontrolle der Fahrzeuge wird ebenfalls stichprobenartig durchgeführt und protokolliert. Da branchentypisch stets gleiche Fahrer und Fahrzeuge – oft auch täglich mehrfach- die Füllstelle aufsuchen, ist eine Prüfung vor jeder einzelnen Beladung weder sinnvoll noch verhältnismäßig. Dies bedeutet im Ergebnis aber dennoch, dass unter den oben aufgeführten Bedingungen jedes Fahrzeug und jeder Fahrer im Durchschnitt etwa alle zwei Wochen überprüft werden.

Werden dabei Mängel festgestellt, wird bei dem betreffenden Fahrer bzw. bei technischen Mängeln auch bei anderen Fahrzeugen des gleichen Abholers die Häufigkeit der Prüfungen erhöht. Die Kontrolldichte bzw. -tiefe ist entsprechend anzupassen. Bei Verstößen gegen die Tanklagernutzungsvereinbarung werden außerdem fallweise Konsequenzen bis zur Sperre des Fahrers oder des Beförderers gezogen.

II. Umsetzung der Verladerepflichten bei der Übergabe von Versandstücken mit gefährlichen Gütern

In den Werken bzw. Lagern (z.B. für Propangasflaschen, sonstige Stückgüter) erfolgt eine Sichtkontrolle jedes Fahrzeugs im Rahmen der Beladung. Für den Stückgutverkehr mit Mineralölprodukten als gefährliche Güter in Versandstücken bzw. für Gasflaschen spricht UNITI – rechtlich unverbindlich und ohne Gewähr - folgende Empfehlung aus:

Es wird nicht jede dieser Kontrollen von Versandstücken bzw. den Stückgut-LKW dokumentiert, sondern stichprobenartig werden vertiefte Kontrollen durchgeführt, die dann anhand von Checklisten auch dokumentiert werden.

Auch in diesem Segment ist die überwiegende Anzahl der abholenden Fahrzeuge in den „Hausfarben“ des Abholers lackiert und beschriftet und sowohl Fahrzeug als auch Fahrer sind bekannt. Neben der Sichtkontrolle der Fahrzeuge erfolgt nach jeder Beladung eine Prüfung der Ladungssicherung. Werden dabei offensichtliche Mängel festgestellt, wird die weitere Beladung bzw. die Ausfahrt aus dem Werk verweigert. Gleiches gilt für den Fall, in dem die Ladungssicherung nicht den Vorgaben entspricht. Die Anzahl der dokumentierten vertieften Kontrollen richtet sich nach der Anzahl der abgefertigten Fahrzeuge. Die Häufigkeit ist bei mindestens einer dokumentierten Kontrolle je Woche/Standort anzusetzen. Festgestellte Mängel führen je nach Qualität und Intensität zu einer Erhöhung dieser Kontrolldichte, die bis zu 100 % reichen kann.

Dies waren unsere diesbezüglichen Empfehlungen an die Tanklagerbetreiber und Fahrzeugführer zur Umsetzung der neuen Pflichten aus Kap. 7.5.1.

Nachfolgend machen wir jetzt wieder auf weitere für Sie ggf. bedeutsame Änderungen im ADR aufmerksam.

Unterabschnitt 7.5.7.1 - Handhabung und Verstauung

Die Vorschriften zur Ladungssicherung gelten nach ADR künftig als erfüllt, wenn die Ladung gemäß der Norm EN 12195-1:2010 gesichert ist.

Diese Norm weist besonders beim Niederzurren etwas geringere Anforderungen als die (rein deutsche) VDI-Richtlinie 2700 ff. auf und wurde deshalb bisher von deutschen Kontrollbehörden nicht akzeptiert.

Da das ADR auch in Deutschland verbindlich ist, entsteht zurzeit die paradoxe Situation, dass die Anforderungen an die Ladungssicherung von Gefahrgut niedriger sind als an die Sicherung einer nicht als Gefahrgut eingestuft Ladung. Bis Erfahrungen aus

der Rechtsprechung vorliegen, empfehlen wir auch bei ausländischen Fahrzeugen weiterhin die Umsetzung der bisher geltenden Regelungen.

Teil 8 – Vorschriften für Besatzung, Ausrüstung und Betrieb der Fahrzeuge

Unterabschnitt 8.1.4.1 - Feuerlöscher

Die heute geltenden Vorschriften für die Ausrüstung der Beförderungseinheiten mit Feuerlöschern werden unverändert fortgeführt, aber übersichtlicher dargestellt:

Beförderungseinheit zGG-	Mindestanzahl Feuerlöscher	Min. Gesamt-Kapazität/ Bef.-einheit	Mindest-Kapazität 1. Löscher	Mindest-Kapazität 2. Löscher
≤ 3,5 t	2	4 kg	2 kg	2 kg
> 3,5 t bis ≤ 7,5	2	8 kg	2 kg	6 kg
> 7,5 t	2	12 kg	2 kg	6 kg

Das Fassungsvermögen bezieht sich auf Feuerlöschgeräte mit Pulver (bei anderen geeigneten Löschmitteln muss das Fassungsvermögen vergleichbar sein).

Unterabschnitt 8.2.2.8 - Bescheinigung über die Fahrzeugführerschulung

Nach Ablauf der Übergangsfrist dürfen seit dem 01.01.2013 neue Schulungsbescheinigungen nur noch im Checkkartenformat mit Lichtbild ausgestellt werden.

Alle bis spätestens zum 31.12.2012 ausgestellten Bescheinigungen nach altem Muster behalten aber bis zu dem auf der Bescheinigung angegebenen Datum ihre Gültigkeit (fünf Jahre).

Hinweis: Um Verzögerungen zu vermeiden, sollten Schulungsteilnehmer ein entsprechendes Lichtbild mit zur Prüfung bringen, da der von der IHK gestellte Prüfer die Übereinstimmung von Lichtbild und Person anhand des Personaldokumentes vor Ort prüft.

Dies sind die für die Branche relevanten wichtigsten Änderungen aus ADR/RID 2013.

Die der Auslegung der GGVSEB dienenden und auch für den Mineralölhandel bedeutsamen Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut RSEB sind noch nicht bekanntgemacht worden. Wir werden sie nachreichen und kommentieren, sobald sie vorliegen.

Quelle: UNITI-Rundschreiben U 11/2013

4. Veranstaltungstermine

- 06.06.2013: Thüringer Gefahrgutforum in Erfurt
- 10.+11.06.2013: UNITI-Mitgliederversammlung in Berlin
- **25.06.2013: VEH-Arbeitskreis „Querdenken“ in Neu-Ulm**
- **05.09.2013: VEH-Obleutetagung in Bretzfeld-Bitzfeld**
- **06.09.2013: VEH-Beirat und VEH-Vorstand in Bretzfeld-Bitzfeld**
- **30.01.2014: Energietag Neu-Ulm**

Herausgeber:

Verband für Energiehandel Südwest-Mitte e.V.

Tullastraße 18, 68161 Mannheim, Tel.: (0621) 411095, Fax: (0621) 415222, E-Mail: info@veh-ev.de

Vorsitzender: Ullrich Grube