

15. Binnenschifffahrts-Gefahrgut-Tage

Bereits zum 15. Mal fanden im Oktober vergangenen Jahres die Binnenschifffahrts-Gefahrgut-Tage statt. Zum Jubiläum hatte der Veranstalter, **Verlag Moderne Industrie (mic)**, in Kooperation mit dem niederländischen Binnenschifffahrtsverband (CBRB) ins niederländische Nijmegen eingeladen. Experten referierten und diskutierten eineinhalb Tage lang über die neuesten Entwicklungen im Gefahrgutrecht.

Von den neuen Vorschriften zur Sicherung von Gefahrguttransporten ist auch die Binnenschifffahrt betroffen. Wie im ADR und RID werde es im ADNR 2005 ein Kap. 1.10 geben, berichtete **Erwin Spitzer**, stellvertretender Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Eine Antwort auf die Frage, wie mit dem Thema Terrorisusbewerbung in der Binnenschifffahrt angemessen umzugehen ist, ist nicht einfach zu finden. Bei Gewerbevertretern stößt diese neue Aufgabe erst einmal auf erhebliche Skepsis. Denn von der Binnenschifffahrt wird angenommen, dass sie wegen ihrer Systemmerkmale ziemlich sicher ist. Das wird zunächst auch auf die Gefahr möglicher terroristischer Aktivitäten übertragen. Somit stellt sich die Frage, was da noch umfangreiche zusätzliche Auflagen sollen.

Allerdings wird sich niemand finden lassen, der für dieses geringe Risiko eine Garantie übernehmen kann. Für jeden ist ohne Probleme vorstellbar, dass Terroristen Binnenschiffe als Waffe oder geladene Güter missbräuchlich einsetzen können, Binnenschiffe verwenden können, um Menschen oder Waffen illegal zu befördern,

oder infrastrukturelle Einrichtungen durch Anschläge zerstören können. Dies verdeutlicht, dass sich die Binnenschifffahrt dem Thema nicht völlig verschließen kann.

Die Frage, ob wasserverunreinigende Stoffe wie Benzin und Heizöl künftig in Doppelhüllenschiffen zu befördern sind, blieb im Raum stehen. Allerdings sprechen die im Rahmen des GHS entwickelten



Foto: Ridder

Der Rhein beschreibt bei Nijmegen, das nahe der niederländisch-deutschen Grenze liegt, einen engen Bogen. Dies erfordert vor allem von Schiffsführern von Schubverbänden hohes Können.

ten neuen Kriterien dafür, so **Dr. Winfried Karl** von der BAM in Berlin. Hier sollte allerdings erst eine endgültige Entscheidung der ZKR abgewartet werden, die durchaus auch mit politischem Rückenwind zustande kommen kann.

Jahrzehntelang hatte die Binnenschifffahrt auf der Donau einen technisch niedrigen Standard – doch sie holt auf. Über die „neue Donau“ berichtete **Bernd Birkhuber** vom österreichischen Verkehrsministerium und Vorsitzender der Experten-

gruppe „Gefährliche Güter“ der Donaukommission. Dort sind 4.500 Tankschiffe registriert, davon sind nur 21 Motortankschiffe. Zudem gibt es 260 Schubleichter und Schleppkähne. Doppelhüllenschiffe vom Typ C sind noch nicht im Einsatz.

Rheinschiffe, die ein Zulassungszeugnis besitzen, dürfen auch auf der Donau fahren. Der ADNR-Sachkundenachweis wird von allen Donaustaaten anerkannt. Weil entlang des 2.415 km langen Schifffahrtswegs unterschiedliche Sprachen gesprochen werden, haben sich Deutsch im oberen und Russisch im unteren Bereich der Donau durchgesetzt.

In einer Sache wird die Donau bald die Nase vorn haben: Es ist geplant, 2005 das Donau-River-Informationssystem (DORIS) einzuführen. Damit ist es unter anderem möglich, Schiffe mittels AIS-Transpondern zu verfolgen. Somit lassen sich alle Schiffsbewegungen registrieren, überwachen und zum Beispiel bei Schleusungen auch beeinflussen. Bei Gefahrgutschiffen können auch besondere Maßnahmen gegen terroristische Aktivitäten eingeleitet werden.

Wie **Frank van de Ven** (BP Shipping/EBIS) außerdem berichtete, sind zurzeit etwa 190 Doppelhüllenschiffe vom Typ C im Einsatz. Der niederländische Schiffsmanager **Francois Pruyn**, Wijgula-Wijnhoff & Van Gulpen & Larsen, sagte, dass man mit dem ADNR 2003 durchweg zufrieden sei. Die Zusammenarbeit zwischen Verladern und Beförderern müsse aber weiter verbessert werden.

– Klaus Ridder –