

Asphalt auf Wasser

Für manche ein Hemmschuh, für andere eine willkommene Pause: Überfahrten mit FÄHREN auf Binnengewässern. Häufig allerdings weichen Vorschriften und Praxis voneinander ab.

Von Klaus Ridder, Königswinter

Unser Land ist durchzogen von Strömen, Flüssen und Kanälen, die bei Bedarf zu überqueren sind. Nicht immer gibt es Brücken oder Tunnel, und so kommen Fähren zum Einsatz – an sich eine gut funktionierende Lösung. Probleme kann es allerdings geben, wenn die Fähren Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern befördern: Entweder ist es nicht erlaubt, sie überhaupt mitzunehmen, oder es sind Auflagen zu beachten. Welche Auflagen das sind, ist in der Anfang Mai dieses Jahres veröffentlichten und neu gefassten Ausnahme Nr. 8 (B) GGAV „Beförderung gefährlicher Güter mit Fähren“ festgelegt (siehe Seite 18).

Der Blick zurück

Jahrzehntelang blieben Gefahrguttransporte mit Fähren unbeachtet. Es herrschte die Meinung, es handele sich praktisch um eine Fortsetzung des Straßenverkehrs – und dieser war ja in der damaligen Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) und im ADR geregelt.



Der Gefahrgut-Lkw ist als letztes Fahrzeug auf die Fähre über den Rhein bei Linz gefahren. Der vorgeschriebene Abstand zu den anderen Fahrzeugen wurde eingehalten.

Auch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) nahm sich des Themas Fähren nicht an. Sie überließ es den Rheinanliegerstaaten, die Überfahrten intern zu regeln.

Schwierigkeiten gab es nicht, zumal sich die Fahrzeit nur auf ein kurzes Übersetzen bezog. Somit war das Risiko vertretbar. Ende der 80-iger Jahre im vorigen Jahrhundert beschloss der Gesetzgeber in Deutschland dann doch eine Regelung: zunächst eine Ausnahmegenehmigung und später eine Ausnahme im Rahmen der GGAV. Letztere trägt heute die Nr. 8.

Diese Ausnahme lässt sich bei Gefahrguttransporten mit Fähren auf Binnengewässern sowie mit Fähren auf Seeschiffahrtsstraßen anwenden. Auf letzteren gilt in Deutschland ebenfalls die Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt (GGV-BinSch), wenn es sich um Binnenschiffe handelt, die Seeschiffahrtsstraßen queren, zum Beispiel die Elb-Fähre zwischen Glückstadt und Wischhafen.

Technik an Bord

Zu unterscheiden ist zwischen offenen sowie geschlossenen und gedeckten Fähren. Letztere werden vor allem im Inselverkehr eingesetzt und sind mit einem mechanischen Lüftungssystem auszurüsten. Für beide Typen gilt unter anderem außerdem:

- Fahrbahndeck oder Fahrzeugdeck müssen wasserdicht und aus Stahl sein. Zusätzliche Beläge müssen schwer entflammbar sein – was bei Fähren älterer Bauart nicht immer der Fall ist.
- Im Fahrbahndeck oder Fahrzeugdeck dürfen keine Zugänge vorhanden sein, die während des normalen Betriebs begangen werden könnten. Andere Zugänge müssen im geschlossenen Zustand wasserdicht sein.
- Für Beförderungseinheiten sind Stellplätze festzulegen und im Umkreis von drei Metern um die Stellplätze sowie zwei Metern über der größten Höhe der Beförderungseinheiten müssen elektrische Anlagen für begrenzte Explosionsgefahr für die Temperaturklasse T3 auf offenen Fähren und für die

Temperaturklasse T4 auf geschlossenen oder gedeckten Fähren installiert sein.

- Der Maschinenraum sowie das Fahrzeugdeck sind mit einer fest eingebauten Feuerlöschanlage auszurüsten.
- Zusätzliche Feuerlöscher sind vorn und achtern am Fahrzeugdeck anzubringen.
- Es muss eine Sprechfunkanlage für den öffentlichen Fernsprehdienst vorhanden sein.

Die Schiffsuntersuchungskommission (ZSUK) muss im Zulassungszeugnis bestätigen, dass die technischen Auflagen erfüllt sind.

Da Fähren älterer Bauart diese technischen Auflagen möglicherweise nicht erfüllen konnten, setzen sie vielleicht



Vorbildliche Ausschilderung an der Havelfähre bei Ketzin in der Nähe von Potsdam.

deshalb nur Fahrzeuge mit freigestellten Mengen (siehe **Kasten**) oder Beförderungseinheiten, die nach ADR nicht kennzeichnungspflichtig sind, sowie Heizöl-Tankfahrzeuge (UN 1202) über.

Freistellungen

Das ADNR sieht laut Abschn 1.1.3 unter anderem folgende Freistellungen vor:

- Gefahrguttransporte durch Privatpersonen
- Maschinen oder Geräte mit Gefahrgut
- Belieferung von Baustellen durch Unternehmen
- bestimmte Gase mit einem Druck von maximal 200 Kilopascal und Gase in Getränken und Nahrungsmitteln
- Begrenzte Mengen nach Kap. 3.4
- ungereinigte leere Verpackungen
- Beförderungen in Versandstücken mit einer Bruttomasse von weniger als 3.000 Kilogramm. Dies gilt nicht für
 - Beförderungen von Tanks
 - Stoffe der Gefahrklasse 1 und Stoffe mit Gefahrzettel Nr. 1
 - Gase F (> 300 Kilogramm) und T
 - Gefahrklasse 6.2 Kategorie A
 - Gefahrklasse 7 (ausgenommen sind die UN-Nrn. 2908 bis 2911)
 - alle Stoffe der Verpackungsgruppe I mit mehr als 300 Kilogramm



Theorie und Praxis beim Betrieb der Fähren

Die Ausnahme Nr. 8 GGAV enthält eine Vielzahl von Betriebsvorschriften, von denen manche in der Praxis offenbar nur schwierig einzuhalten sind. Dies ha-



(Fotos: Ridder)

Auf dem Anhänger befindet sich eine Arbeitsmaschine und ein Benzinkanister. Als private Beförderung ist sie freigestellt. Aber auch der Grenzwert der Freistellungsregelung nach Abschn. 1.1.3 ADNR wäre nicht überschritten.

ben eigene Beobachtungen bei zahlreichen Mitfahrten gezeigt. Das mag auch daran liegen, dass die Vorschriften in der Ausnahme schwer verständlich sind. Eine Auswahl der Betriebsvorschriften:

- Die Stellplätze sind durch geeignete Maßnahmen gegen Zutritt Unbefugter zu sichern.
- Der Fährführer hat dafür zu sorgen, dass während der Beförderung rund um die Beförderungseinheit ein Schutzbereich von mindestens einem Meter frei und begehbar bleibt.
- Vor der Auffahrt muss der Fahrer dem Fährführer das Beförderungspapier und die Schriftlichen Weisungen vorlegen und ihn über die Art der Ladung und der Gefahren unterrichten.
- Der Fahrer muss an Bord die Feststellbremse der Beförderungseinheit anziehen und Keile unterlegen, um sie gegen Wegrollen und -rutschen zu sichern.
- Auf offenen Fähren muss der Fahrer während der Überfahrt die Überwachung sicherstellen.



Der Gefahrgut-Lkw steht innerhalb der gekennzeichneten Fläche, aber der Abstand zum Nachbarfahrzeug dürfte weniger als ein Meter betragen.

Die Beschilderung vor den Fähren an Land ist von Fährverbindung zu Fährverbindung unterschiedlich. Einige Betreiber weisen auf das Verbot von Gefahrguttransporten hin, andere haben überhaupt keine Schilder aufgestellt.

Auf fast allen Fähren fehlen Hinweise darauf, wie sich Fahrer von Gefahrguttransporten zu verhalten haben: Somit stellt sich zum Beispiel die Frage, woher er wissen soll, dass er den Fährführer über die gefährlichen Güter auf seinem Fahrzeug informieren muss.

Feststellbremse und Keile

Selbstverständlich betätigt jeder Fahrer die Feststellbremse. Aber eigene Beobachtungen haben nicht bestätigt, dass die Fahrer ihr Fahrzeug zusätzlich wie vorgeschrieben mit Unterlegkeilen sichern. Bei der Überfahrt von Tankfahrzeugen auf Binnenwasserstraßen müsste die Fähre blaue Kegel oder Lichter zeigen. Auch das ließ sich nicht feststellen. Die zahlreichen in der Praxis beobachteten Abweichungen von den in der Ausnahme genannten Auflagen legen die Vermutung nahe, dass die Wasserschutzpolizei Fähren scheinbar nur selten kontrolliert.



Fähre ohne Wasserberührung: Wie das BMW-BW entschieden hat, sind bei schwebenden Gefahrguttransporten unter der Bahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg ebenfalls die Vorschriften des ADNR anzuwenden. Gefahrgüter oberhalb kennzeichnungspflichtiger Mengen nach ADR sind jedoch nicht erlaubt.

Noch eine Besonderheit ist in Nr. 3.1.3 Ausnahme Nr. 8 GGAV zu finden: Danach muss ein ADNR-Sachkundiger nur bei gedeckten oder geschlossenen Fähren an Bord sein. Das wirft die Frage auf, warum ein ADNR-Sachkundiger nicht auch bei offenen Fähren gefordert wird. Zwar liegen die Freigrenzen bei den meisten Gefahrgütern unterhalb von 3.000 Kilogramm. Aber sobald ein Tankfahrzeug mitfährt, ist keine Freistellung möglich. Folglich müsste auch auf offenen Fähren laut ADNR ein Sachkundiger mitfahren, obgleich es in der Ausnahme Nr. 8 (B) GGAV nicht besonders vorgeschrieben ist. ■