

Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt hat jedoch keine eigene Anlage, sondern verweist auf die ADNR-Verordnung.

Das ADNR wiederum verweist in seinen Teilen 4 (Verwendung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC), Großverpackungen und Tanks) und 6 (Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen (IBC), Großverpackungen und Tanks) auf andere internationale Regelungen. Damit enthält das ADNR im Grunde keine eigenen Anforderungen an Umschließungen einschließlich deren Prüfung.

### Beweggründe für das ADN

Auf dem Rhein war man mit dem ADNR eigentlich zufrieden, zumal hier ein sehr hoher Sicherheitsstandard erreicht werden konnte – der wohl einmalig in der Welt sein dürfte. Doch es war mit der Inbetriebnahme des Main-Donau-Kanals zu rechnen, somit mit „Ost-Schiffen“ in Richtung Rhein, und außerdem gab es erhebliche Sicherheitsdefizite auf der „internationalen“ Donau von der deutsch-österreichischen Staatsgrenze bis nach Kelheim.

Hier waren immer wieder Schiffe der Ostblockstaaten unterwegs, die nicht annähernd dem Sicherheitsniveau auf dem Rhein und den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen entsprachen. Man musste aber gleichwohl diese Schiffe auf der Donau zur Fahrt bis Kelheim (in der Praxis aber nur bis Regensburg) zulassen, zumal nach dem Donaureglement Zulassungszeugnisse der jeweiligen Donauanliegerstaaten akzeptiert werden mussten.

Wer einmal an der Donau war, der konnte amüsiert beobachten, dass Schiffe aus Osteuropa mit einer großen Besatzung (teilweise über 20 Personen) sowie einem kleinen „Bauernhof“ (Schweine, Hühner, Tomaten und dergleichen mehr) die deutschen Gewässer befuhrten. Die Mitnahme der lebenden und wachsenden Verpflegung lag einfach daran, dass für den Einkauf von Lebensmitteln Devisen erforderlich gewesen wären – und die hatte man nicht.

# Der lange Weg zum ADN

**BINNENSCHIFFFAHRT** – Mit der Unterzeichnung durch die Bundesrepublik Deutschland ist das ADN in Kraft getreten. Die Vorarbeiten nahmen nicht nur viel Zeit in Anspruch, sie erforderten auch diplomatisches Geschick. VON KLAUS RIDDER

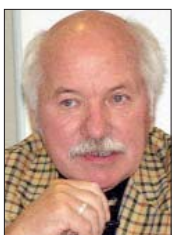
**E**nde November 2007 ist im Bundesgesetzblatt Teil II das deutsche Gesetz zum ADN verkündet worden. Der Anlagenband konnte von Abonnenten des Bundesgesetzblattes kostenlos angefordert werden. Doch die Überraschung war groß, weil es sich bei der Anlage um ein „ur-altes Werk“ handelte und die Nichtbezieher des Bundesgesetzblattes hierfür sogar noch 48 Euro bezahlen mussten. Warum wurde ein so altes ADN verkündet? Was hat es damit überhaupt auf sich und was wird nun mit dem ADNR geschehen?

### ADNR als Ausgangspunkt

Die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) beruhte auf dem von der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf erarbeiteten Entwurf eines Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwas-

serstraßen (*accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures*, ADN). Das in der Abkürzung der von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossenen Fassung hinzugefügte „R“ steht für Rhein. Für die Mosel gilt die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel, die jedoch für die technischen Vorschriften auf das ADNR verweist. Allerdings haben hier die Moseluferstaaten das Recht, für Beförderungen, die nur auf der Mosel stattfinden, bei Bau und Ausrüstung die entsprechenden Vorschriften des jeweiligen Moseluferstaates anzuwenden.

Die Grafik oben zeigt die komplizierte Regelung in der Binnenschifffahrt: Auf der gesetzlichen Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes wurden die sogenannte „ADNR-Verordnung“ und die Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt erlassen. Die



Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter, war lange Jahre als Mitarbeiter des BMVBS u.a. zuständig für die Fortentwicklung des ADN.

Statt Flammendurchschlagsicherungen verwendete man so genannte Kiestöpfe, die natürlich nicht mit den hoch entwickelten und von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zugelassenen Flammendurchschlagsicherungen zu vergleichen waren.

Insbesondere Deutschland hatte ein Interesse daran, ein internationales Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf europäischen Binnenwasserstraßen zu bekommen. Die anderen Rheinanliegerstaaten, insbesondere die Schweiz, waren daran weniger interessiert, weil sie ja den hohen Sicherheitsstandard auf dem Rhein hatten und jeder, der den Rhein befahren wollte, diesen Sicherheitsstandard anwenden musste. Anders die Ostblockstaaten, insbesondere die Sowjetunion (UdSSR): Sie wollte mit ihren Schiffen in den Westen und unterstützte mit Nachdruck alle Aktivitäten für dieses internationale Übereinkommen.

### UdSSR mit eigenen Zielen

Die erste Sitzung fand 1985 in Genf statt. Chairman der Arbeitsgruppe war der Österreicher Heinz-Peter Berger, der vielen aus der Gefahrgutbranche sicher noch bekannt sein dürfte. Mit seinem wienerischen Charme gelang es Berger, die erste Sitzung und den ersten „Schlagabtausch“ zwischen Ost und West in die richtige Richtung zu lenken.

Dazu muss man bemerken, dass es damals noch einen Ostblock gab, bei dem die Vertreter der UdSSR eine leitende Rolle einnahmen. Die anderen Delegationen, wie beispielsweise Rumänien oder die ehemalige DDR, schlossen sich der Meinung des „großen Bruders“ an.

Die UdSSR strebte eine Regelung in Anlehnung an den IMDG-Code an, weil sie über große Wasserstraßen verfügt, auf denen seegehende Binnenschiffe fahren, und somit mehr an einer „Seeschiffahrts-Regelung“ auf Binnenwasserstraßen interessiert war. Die Vertreter der UdSSR waren jedoch in der Regel keine Binnenschiffahrtsexperten – es waren Botschaftsangehörige aus Genf, die bei der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) die verschiedensten Themen zu vertreten hatten, zum Beispiel auch Straßenverkehr oder sonstige wirtschaftliche Fragen.

Ich kann mich noch daran erinnern, dass die Vertreter der UdSSR an den technischen Diskussionen nicht teilnahmen, sondern während der Sitzung lieber schliefen. Die Situation veränderte sich mit dem Verfall der UdSSR und dem Entstehen neuer Staaten im Rahmen der Russischen Föderation schlagartig. Die UdSSR war zerfallen und somit auch ein Interesse an einem ADN-Übereinkommen für die europäischen Binnenwasserstraßen nicht mehr vorhanden. Hin und wieder erschienen Vertreter der Donauanliegerstaaten Rumänien und Bulgarien sowie aus Ungarn – aber tonangebend waren die Delegationen der Rheinanlieger.

### Über Straßburg zurück nach Genf

So konnte erreicht werden, dass zunächst die Vorarbeiten für das ADN-Übereinkommen in Straßburg im Rahmen der ZKR-Arbeitsgruppe „Transport gefährlicher Güter“ entwickelt wurden und nach Übersetzung durch das Sekretariat der ZKR nach Genf gingen, um dort im Rahmen des ADN-Übereinkommens weiter behandelt zu werden. Hier müs-

sen auch die Verdienste des Sekretärs der ZKR festgehalten werden, Erwin Fessmann. Er war es, der die deutschsprachigen Texte des ADN ins Französische übersetzte, so dass diese als Grundlage für die Verhandlungen in Genf dienen konnten.

Schließlich gelang es auch noch, den Vorsitzenden der Arbeitsgruppe in Straßburg auch zum Vorsitzenden derjenigen in Genf bei der ECE/WP.15/AC2 zu wählen (Anmerkung: das war der Autor dieses Artikels).

Allerdings dauerte die Fertigstellung des revidierten ADN doch etwas länger als erwartet und so gerieten natürlich auch die Arbeiten in Genf etwas ins Stocken. Gleichwohl wurden die Sitzungen in Genf durchgeführt – und manchmal waren es Sitzungen ohne Arbeitspapiere. Man traf sich am Montag, diskutierte mehr oder weniger unwichtige Sachen und traf sich am Donnerstag wieder, um das Protokoll zu lesen. Ausnahmsweise hatten also bestimmte Sitzungen durch- aus einen Freizeitwert.

Schließlich gelang es aber dann doch, nachdem das revidierte ADN in Straßburg 1994/95 verabschiedet und in Kraft gesetzt wurde, auch den technischen Teil des ADN-Übereinkommens fertig zu stellen. Das war in etwa im Jahr 1998, und dieser Text wurde als Anlagenband zum Bundesgesetzblatt Teil II 2007 veröffentlicht. Die Fertigstellung war insofern aber sehr wichtig, weil sie die Grundlage für das eigentliche Übereinkommen werden sollte.

### Übereinkommen und ADN-Gesetz

Nachdem das Grundwerk, die Anlage zum ADN, so gut wie fertig war, begann ein langer Weg bis zum deutschen ADN-Gesetz.



**REACH  
Betreuung**

Mitglied im Europäischen Beraternetzwerk zu REACH

www.umco.de · reach@umco.de · Tel. +49.40. 41 92 13 00

- > Beratung
- > Registrierung
- > Konsortialbildung
- > Seminare

**UMCO**

Dieses besagt, dass Deutschland dem ADN-Übereinkommen nunmehr beitreten kann. Die Beitrittsurkunde wurde in Genf Ende Januar 2008 hinterlegt.

Zunächst musste ein „Dach“ für das technisch fertige ADN geschaffen werden, dies geschah am 25. Mai 2000 anlässlich einer Regierungskonferenz in Genf. Vertreter aus 15 Staaten Europas (Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Italien, Niederlande, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Slowakei und Schweiz) unterzeichneten das Übereinkommen.

südlichen Teil des Rheins eigentlich nur daran interessiert ist, eine sichere Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein von Basel bis zu den Mündungshäfen zu haben. Der Schweiz liegt jedoch sehr viel daran, dass der hohe Sicherheitsstandard auf dem Rhein beibehalten wird.

Man befürchtet, dass der Sicherheitsstandard auf dem Rhein leiden könnte, wenn aufgrund von Mehrheitsverhältnissen bei der ECE über künftige Vorschriften abgestimmt wird. Es geht hier insbesondere um die Zustimmung für die Anwendung des ADN auf dem Rhein. Diese Anwendung

legten Vorschläge zur Änderung des ADN werden dann vom zuständigen Verwaltungsausschuss der UN-ECE geprüft und beschlossen. Vorgesehen sind Sitzungen der beiden Gremien im Januar und im Juni eines jeden Jahres, wobei der Verwaltungsausschuss immer direkt nach den Sitzungen des Sicherheitsausschusses tagen soll. Die Verhandlungssprachen sind Französisch, Russisch, Englisch und seit dem Jahr 2000 auch Deutsch.

Nachdem das ADN-Übereinkommen nun in Kraft getreten ist, allerdings mit einer veralteten Anlage, ist es Aufgabe des Sicherheits- und Verwaltungsausschusses, so schnell wie möglich eine Anlage zu beschließen, die dem heutigen ADNR entspricht. Die aktuelle Anlage soll am 1. Januar 2009 in Kraft treten.

Das ADN-Übereinkommen gilt in den Staaten, die es ratifiziert haben, für internationale Transporte. Das ADNR wird zum 1. Januar 2009 letztmalig geändert werden und noch zwei Jahre bis Ende 2010 auf dem Rhein gelten. Ab 1. Januar 2011 wird das ADNR nur noch auf das ADN verweisen, gleichwohl aber noch rheinspezifische Besonderheiten enthalten. So wird auf dem Rhein beispielsweise jeder Staat Zulassungszeugnisse auch für Schiffe aus anderen Staaten ausstellen können. Nach dem ADN-Übereinkommen ist dies hingegen nur für eigene Schiffe zulässig.

### Die Rolle der EU

Seit einigen Jahren ist auch die Europäische Kommission, hier insbesondere die Generaldirektion VII (Transport), an der Sicherheit im europäischen Binnenschiffsverkehr interessiert. Nachdem sie den Straßen- und Eisenbahnverkehr erfolgreich harmonisiert hat (die internationalen Übereinkommen ADR und RID gelten seit 1997 auch für innerstaatliche Beförderungen in den inzwischen 27 EU-Staaten), will sie nunmehr auch den Binnenschiffsverkehr regeln.

Doch die Ausgangslage ist hier etwas anders als im Straßen-

Der Transport gefährlicher Güter auf dem Rhein wird künftig nicht mehr von Straßburg, sondern von Genf aus geregelt.



Foto: Rüdiger

Alle Mitgliedstaaten der ECE, auf denen sich Binnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung befinden, können Vertragspartei werden. Sobald sieben Staaten das Übereinkommen ratifiziert haben, tritt es in Kraft. Die Bundesrepublik Deutschland war der 7. Staat, der das Übereinkommen gezeichnet hat, somit ist es einen Monat nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde, also Ende Februar 2008, in Kraft getreten. Die anderen Staaten sind: Russische Föderation, Niederlande, Ungarn, Österreich, Bulgarien und Luxemburg.

### Organisatorische Fragen

Bis das ADN-Übereinkommen allerdings tatsächlich Anwendung findet, wird noch einige Zeit vergehen. Es sind noch einige Punkte zu klären. Wichtig ist insbesondere auch die Rolle der Schweiz, die sich bisher an den Arbeiten für das ADN-Übereinkommen reserviert gehalten hat, zumal sie aufgrund ihrer Lage im

soll durch einen Verweis des ADNR auf das ADN erfolgen.

Künftig sollen deshalb (fast) alle Aktivitäten der ZKR in Sachen Transport gefährlicher Güter nach Genf verlagert werden, das sieht Artikel 18 des ADN-Übereinkommens vor. Dadurch werden nahezu alle Sitzungen in Straßburg wegfallen. Dieser Schritt soll bereits im März 2008 vollzogen werden, dann wird die Arbeitsgruppe „Gefährliche Güter“ (MD/G) ihre letzte Sitzung haben. Danach tagt nur noch der Ausschuss „Gefährliche Güter“ (MD), der grundsätzliche Entscheidungen bezogen auf die Gefahrgutschiffahrt auf dem Rhein treffen wird.

In Genf hat die ZKR einen sogenannten Sicherheitsausschuss eingerichtet, dessen Aufgabe es ist, Vorschläge für Änderungen der Anlagen des ADN-Übereinkommens vorzubereiten sowie Stellungnahmen zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften abzugeben. Die vorge-



und Eisenbahnverkehr: Seit der „Mannheimer Akte“ aus dem Jahr 1968 hat die EG aufgrund von § 307 des EG-Vertrages keine Regelungskompetenz auf dem Rhein (Völkerrecht geht vor EU-Recht). Der Bundesrat hat dies beispielsweise bei einer Diskussion des entsprechenden EG-Richtlinienentwurfs erkannt und die Bundesregierung aufgefordert sicherzustellen, dass die Vorschriften für den Rhein und die übrigen europäischen Wasserstraßen gleich sind. Auch hat der Bundesrat seinerzeit moniert, dass das ADN-Übereinkommen aus Genf noch nicht fertig sei.

### Blick in die Zukunft

Die Kommission hat darauf reagiert und ihre diesbezüglichen Aktivitäten zunächst gestoppt. Sie wollte erst einmal das Inkrafttreten des ADN-Übereinkommens abwarten. Doch nachdem Deutschland als 7. Staat das ADN-Übereinkommen ratifiziert hat, ist es förmlich seit Ende Februar 2008 in Kraft – ohne allerdings zur Anwendung zu kommen. Nunmehr kann die EG – und das hat sie auch vor – das ADN-Übereinkommen für die Beförderung gefährlicher Güter innerhalb der EG-Staaten in Kraft setzen. Der dafür vorgesehene Termin ist der 1. Januar 2009.

Von der ersten Sitzung im Jahr 1985 bis zum eigentlichen Inkrafttreten des ADN-Übereinkommens sind 23 Jahre vergangen – eine lange Zeit. In dieser Zeit ist aber eine Menge Arbeit geleistet worden, die dazu beiträgt, dass es auf den international verbundenen Wasserstraßen in Europa einheitliche Regeln geben wird. Der Rhein wird seine Vorreiterrolle verlieren – es ist aber durch geeignete Klauseln wie Artikel 20 sichergestellt, dass sein hoher Sicherheitsstandard beibehalten wird. Dies ist auch erforderlich, weil es sich hier um die meist befahrene Wasserstraße Europas handelt. Sie führt durch Städte, vorbei an Kernkraftwerken und Chemieanlagen – und hier muss Sicherheit an erster Stelle stehen. ■

## Das ADN-Übereinkommen in Kürze

### Artikel 1 – Geltungsbereich

Das ADN gilt auf internationalen Binnenwasserstraßen. Keine Anwendung für Seeschiffe auf Seeschiffahrtsstraßen. Keine Geltung für Kriegsschiffe.

### Artikel 2 – ADN-Anlage

Einzelheiten werden in der Anlage zum ADN („ADN-Verordnung“) geregelt. Im Einzelnen werden in der Anlage auch Übergangsbestimmungen festgelegt, weil die Beitrittsländer nicht immer auf dem technischen Niveau der neuen ADN-Regelungen sind.

### Artikel 3 – Begriffsbestimmungen

Hier werden verschiedene im ADN-Übereinkommen erwähnte Begriffe definiert. Bei den „Seeschiffahrtsstraßen“ erfolgt eine Abgrenzung zwischen Binnenwasserstraße und Seeschiffahrtsstraße. Dahinter steckt, dass für Seeschiffe auf Seeschiffahrtsstraßen eigene Regelungen wie IMDG-Code oder andere Codes der IMO gelten.

### Artikel 4 – Beförderungsverbote/Kontrollen

Die jeweiligen nationalen Behörden müssen die Einhaltung der Vorschriften überprüfen.

### Artikel 5 – Befreiungen

Bei freigestellten Gütern muss die Sicherheit der Beförderung gewährleistet sein.

### Artikel 6 – Rechte der Staaten

Jeder Staat kann andere Regelungen für die Beförderung treffen, wenn dies aus Gründen erforderlich ist, die nichts mit der Sicherheit zu tun haben.

### Artikel 7 – Sonderregelungen

Die ADN-Vertragsstaaten dürfen untereinander Abweichungen vom ADN-Übereinkommen vereinbaren. Sie dürfen nach einem im ADN festgelegten Verfahren „neue“ Stoffe zur Beförderung in Tankschiffen zulassen (wie im ADN). Außerdem können sie technische Abweichungen vom ADN-Übereinkommen unter bestimmten Auflagen erlauben.

### Artikel 8 – Übergangsbestimmungen

Grundsätzlich bleiben erteilte Zulassungszeugnisse gültig. In den ADN-Vertragsstaaten gelten für dort verkehrende und zugelassene Schiffe weiter Übergangsregelungen.

### Artikel 9 – Andere Verordnungen

Allgemeine örtliche, regionale oder internationale Vorschriften gelten weiter.

### Artikel 10 – Vertragsparteien

Alle Staaten, die an internationalen Binnenwasserstraßen liegen, können Vertragspartei werden.

### Artikel 11 – Inkrafttreten

Das ADN-Übereinkommen tritt einen Monat nach der Unterzeichnung des 7. Staates in Kraft. Dies dürfte mit der Unterzeichnung durch Deutschland als 7. Staat geschehen sein. Die Anlage tritt 12 Monate später in Kraft, also zum 1. Januar 2009. Sonderregelungen gelten für die Zulassung von „anerkannten Klassifikationsgesellschaften“.

### Artikel 12 – Kündigung

Jeder ADN-Vertragsstaat kann das ADN-Übereinkommen kündigen. Eine eventuelle Kündigung wird 12 Monate später wirksam.

### Artikel 13 – Erlöschen

Falls weniger als fünf ADN-Vertragsstaaten dem ADN-Übereinkommen angehören, tritt das ADN außer Kraft.

### Artikel 14 – Erklärungen

ADN-Vertragsstaaten können erklären, dass in ihrem Staat das ADN-Übereinkommen für bestimmte nationale Wasserstraßen nicht gilt.

### Artikel 15 – Streitigkeiten

Streitigkeiten, die nicht bilateral gelöst werden können, werden von einem Schiedsgericht entschieden.

### Artikel 16 – Vorbehalte

Jeder Vertragsstaat kann bei der Unterzeichnung erklären, dass er Artikel 15 nicht anerkennt.

### Artikel 17 – Verwaltungsausschuss

Der Verwaltungsausschuss ist das Beschluss fassende Gremium. Er wird vom Exekutivsekretär der ECE einberufen. Wahl des Vorsitzenden für ein Jahr, Änderungen erfolgen aufgrund von Mehrheitsbeschlüssen. Die Sekretariatsarbeit leisten die Sekretariate der ECE und ZKR.

### Artikel 18 – Sicherheitsausschuss

Der Sicherheitsausschuss entwickelt die Anlage zum ADN-Übereinkommen fort.

### Artikel 19 – Änderungen

Änderungen des ADN-Übereinkommens (nicht der Anlage) müssen mit 2/3-Mehrheit beschlossen werden.

### Artikel 20 – Verfahren zur Änderung der ADN-Verordnung

Bei diesem juristischen „Firtanz“ geht es darum, wann und ob Änderungen tatsächlich angenommen werden. Aufgepasst: Hier haben sich die ZKR-Staaten eine Art „Sicherheitsventil“ eingebaut. Wenn fünf Staaten nach der Abstimmung Einspruch einlegen, gilt eine Änderung der ADN-Verordnung als nicht angenommen.

### Artikel 21 – Mitteilungen

Hier wird festgelegt, dass der Generalsekretär der Vereinten Nationen Anträge, Mitteilungen etc. weiter zu leiten hat.

### Artikel 22 – Revisionskonferenz

Eine Vertragspartei kann die Einberufung einer Revisionskonferenz beantragen.

### Artikel 23 – Verwahrer

Der Generalsekretär der UN ist der Verwahrer des ADN-Übereinkommens. Er muss dafür sorgen, dass das ADN-Übereinkommen (der Originalwortlaut ist französisch) und seine Verordnung (dies ist das „technische ADN“ = Anlage zum Übereinkommen) in die englische und russische Sprache übersetzt werden. Für die deutsche Fassung ist die ZKR verantwortlich.