

# Im Zeichen des Rheins

**RÜCKBLICK** – Mit Ausblick auf Europas wichtigste Wasserstraße fanden Ende September die 21. Internationalen Binnenschiffahrts-Gefahrtage in Wesel statt. Dabei standen das ADN, das ISGINTT und das CDNI im Mittelpunkt. VON STEFAN KLEIN



Erwin Spitzer vom Bilgenentwässerungsverband (BEV) referierte über die Probleme nach der Einführung des Abfallübereinkommens.

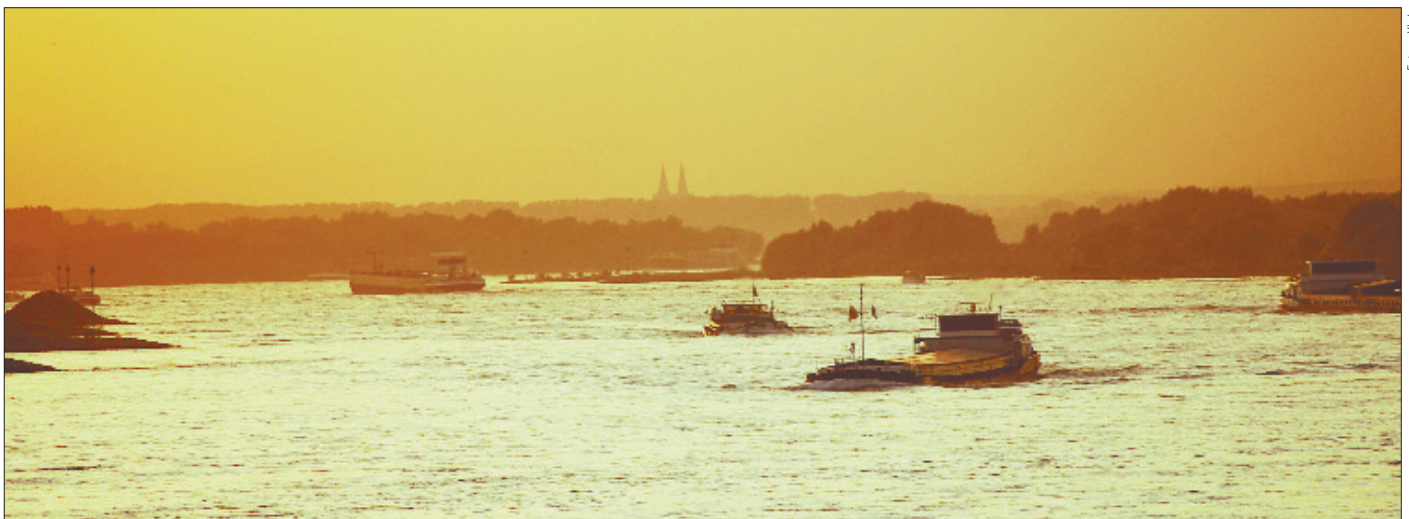
Wie immer führte Klaus Ridder durch die Veranstaltung, er gab auch einen anekdotenreichen Einführungsvortrag.

Einer der Hauptvorträge handelte vom 2011 das ADN ablösende ADN, **Norbert Spitzfaden** – früher bei BASF, heute Pensionär – hat die Ausarbeitung des ADN auf den ECE-Sitzungen in Genf zwei Jahrzehnte lang begleitet. Mit dem Regelwerk erweitert die den Verkehrsträger Binnenschiffahrt betreffende Gefahrt-Gesetzgebung ihren Wirkungsbereich vom Rhein auf Europa, wobei viele Staaten wie Dänemark, Großbritannien oder auch Finnland und Schweden das ADN nicht anwenden, weil sie entweder keine grenzüberschreitenden Wasserstraßen haben oder kein Gefahrt auf Wasserstraßen befördern. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) wird mit der Aufhebung des ADN nicht arbeitslos, sie bleibt weiterhin für Sicherheitsstandards wie etwa die Anerkennung der ADN-Zulassungszeugnisse für Schiffe verantwortlich.

Die Änderungen im ADN 2011 sind meist nur redaktioneller Natur bzw. dem zweijährigen Aktualisierungsmodus durch die verkehrsträgerübergreifenden UN-Modellvorschriften geschuldet. Gestrichen wurden einige Passagen aufgrund des Mitte 2010 veröffentlichten „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT). Dieser wurde von **Kurt Pöttmann**, einem der Väter der Sicherheitsrichtlinien und im Hauptberuf bei Stolt-Nielsen tätig, präsentiert. Neben der ZKR waren etliche Verbände aus der Schiffahrt, Chemieindustrie und Tanklagerei an der Erstellung des 600 Seiten langen Werkes beteiligt. „Durch den Generationenwechsel geht derzeit viel Know-how bei den komplexen Arbeiten auf Binnenschiffen und an Ladestellen verloren“, erklärte Pöttmann zur Entstehungsgeschichte. Der Leitfaden, der sich an den in der Seeschiffahrt etablierten ISGOTT-Richtlinien orientiert, gehört nicht zu den Vorschriften, er soll eine Praxishilfe zu deren Erfüllung sein.

Ein weiteres wichtiges Werk für die Binnenschiffahrt ist das Ende 2009 in Kraft getretene Abfallübereinkommen (CDNI). „Doch es gibt noch eine Menge ungelöster Fragen“, sagte Referent **Erwin Spitzer** vom Bilgenentwässerungsverband (BEV). In der Branche herrsche Unverständnis über das komplizierte elektronische Abrechnungssystem für die Bilgenentölung, das nach mehrmaligen Aufschieben 2011 endlich laufen soll. Binnenschiffer zahlen beim Bunkern des Antriebsstoffes Gasöl 7,50 Euro je 1.000 Liter – dafür können sie ihre ölhaltigen Abfälle dann an Annahmestellen abgeben. Auf vielen Doppelhüllenschiffen fällt indes gar kein zu entsorgendes Bilgenwasser mehr an und auch Tankschiffe, die mit Gasöl heizen, werden benachteiligt. Probleme gibt es auch mit dem Teil B des Übereinkommens, das die Abgabe von Ladungsresten betrifft. Diese sowie Waschwasser sollen mit einer Entladebescheinigung an (anderen) Ladestellen abgegeben werden können, doch noch fehlt es dafür an Infrastruktur. ■

Abenddämmerung über dem Rhein: Europas meistbefahrener Strom ver-schwindet aus dem Namen des für die Binnenschiffahrt maßgeblichen Gefahrtregelwerkes.



Fotos: Klein