

Viele Schiffe
verkehren nur auf
kurzen Distanzen.

Fährverkehre leicht gemacht

Die Vereinbarungen des Memorandum of Understanding vereinfachen die RoRo-Verbindungen auf der Ostsee.

Auf der knapp 250 Kilometer langen Fahrhinne zwischen Stockholm und Turku musste schon manches Schiff seine Fahrt unfreiwillig unterbrechen. Die vorerst letzten Zwischenfälle passierten Anfang März. Als ein neuerlicher Winterbruch Nord- und Mitteleuropa im Griff hatte, zog auch das Eis in der Ostsee wieder an. Rund 50 Schiffe steckten fest, zwei Fährer der finnischen Reederei Viking Line kollidierten sogar miteinander. Prompt hielt das schwedische Militär Hub-schrauber und Luftkissenboote bereit, um Passagiere gegebenenfalls zu evakuieren. Von der Bergung von Gefahrgut war nicht die Rede – offenbar hatte die nach ISO 14001 zertifizierte Reederei, die für ihre restriktiven Einzelfallprüfungen bekannt ist, keine problematischen Zusammen-laden an Bord genommen.

Der äußerst glimpflich verlaufene Unfall er-innert daran, dass auch die häufig mit einem zahmen Binnenmeer verglichene Ostsee ihre neuralgischen Routen hat.

Kaum Einschränkungen für Gefahrgut auf RoPax- und RoRo-Schiffen

Vor allem der Seeweg nach Turku gilt als Engpass, weil er von den Aland-Inseln an durch ein Archipel von rund 20.000 größtenteils unbewohnten Schären führt. Trotzdem gibt es auf dem 413.000 Quadratkilometer großen Meer mit seinen neun Anrainerstaa-ten kaum Einschränkungen für Gefahrgut-

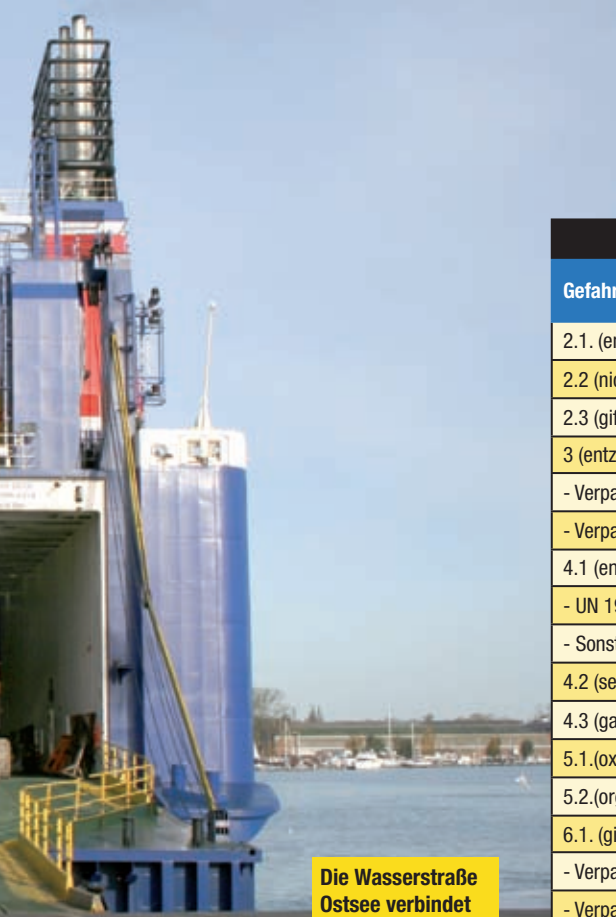
transporte auf Roll-on/Roll-off-Schiffen mit und ohne Passagierkabinen (RoPax/RoRo), die über den Code für International Maritime Dangerous Goods (IMDG) hinausgehen. Allerdings steht mit dem Ostsee-Memorandum (Memorandum of Understanding, MoU) ein zusätzliches Regelwerk zur Verfügung, das dem Charakter der Ostsee als nahezu geschlossenes Binnenmeer gerecht werden will und viele IMDG-Bestimmungen abmildert. Das kann im Einzelfall zu Problemen führen. „Grundsätzlich legt die Reederei fest, ob Gefahrgut nach IMDG oder MoU verschifft wird“, sagt Inke Fittkau, Gefahrgut-beauftragte der Lübecker Hafengesellschaft (LHG). „Allerdings lässt das Memorandum manche Frage offen: So ist nicht geklärt, wer für die Kennzeichnung verantwortlich zeichnet – der Verloader, die Spedition, die Hafen-behörde oder die Reederei.“

Weil jedoch nahezu jede Hafenbehörde auf einer Voranmeldung von wenigstens 24 Stunden besteht, bleibt genügend Zeit, solche und andere Fragen mit der Reederei zu klären. Am Hafen sollte dann der Um-schlag nicht scheitern. Von wenigen Aus-nahmen abgesehen fällt kaum ein Standort mit zusätzlichen Restriktionen auf (siehe Kasten auf S. 30). „Gefahrguttransporte auf



Grundsätzlich legt die Reederei fest, ob IMDG oder MoU gelten.

FOTOS: TT-LINE, STENA



Die Wasserstraße Ostsee verbindet neun Staaten.



STAUTABELLE - VERPACKTE GÜTER				
Gefahrgutklasse	Frachtfähre an Deck	Frachtfähre unter Deck	Passagierfähre an Deck	Passagierfähre unter Deck
2.1. (entzündbare Gase)	✓	verboten	verboten	verboten
2.2. (nicht entzündbare Gase)	✓	✓	✓	✓
2.3. (giftige Gase)	✓	verboten	verboten	verboten
3 (entzündbare flüssige Stoffe)				
- Verpackungsgruppe 1 oder 2	✓	✓	✓	verboten
- Verpackungsgruppe 3	✓	✓	✓	✓
4.1 (entzündbare feste Stoffe)				
- UN 1944, 1945, 2254, 2623	✓	✓	✓	✓
- Sonstige UN-Nummern	✓	verboten	✓	verboten
4.2 (selbstentzündliche Stoffe)	✓	verboten	✓	verboten
4.3 (gasbildende Stoffe)	✓	verboten	✓	verboten
5.1.(oxydierend wirkende Stoffe)	✓	✓	✓	verboten
5.2.(organische Peroxide)	✓	verboten	verboten	verboten
6.1. (giftige Stoffe)				
- Verpackungsgruppe 1 oder 2	✓	verboten	✓	verboten
- Verpackungsgruppe 3	✓	✓	✓	✓
6.2 (ansteckungsgefährliche Stoffe)	✓	✓	verboten	verboten
7 (radioaktive Stoffe)	✓	✓	✓	✓
8 (ätzende Stoffe)				
- Verpackungsgruppe 1+2	✓	verboten	verboten	verboten
- Verpackungsgruppe 3, flüssige Stoffe	✓	✓	✓	verboten
- Verpackungsgruppe 3, feste Stoffe	✓	✓	✓	✓
9 (verschiedene gefährliche Stoffe)	✓	✓	✓	✓

Die Stauung und Trennung der Klasse 1 muss dem IMDG-Code und der Bescheinigung (SOLAS 1974, II-2/19) entsprechen

Quelle: Bundesministerium für Verkehr

Fähren verlangen starke Nerven, weil die Reedereien kurzfristige Buchungen wegen veränderter Schiffseinsätze stornieren, Hafenmeister sich die Entscheidung über eine Verschiffung vorbehalten oder der Kapitän eine Absage erteilt, weil die gebuchte Ge-

fahrgutklasse sich nicht mit den Ladungen anderer Züge verträgt“, fasst Joachim Muhs, Geschäftsführer der Münchner Fähragentur Transcamion, seine Erfahrungen zusammen. „Auf der Ostsee sind solche Vorfälle aber äußerst selten. Vorausgesetzt der

Fahrer führt alle Unterlagen und Genehmigungen mit sich, steht einer pünktlichen Überfahrt nichts im Wege.“ Andernfalls kann der Verloader auf Feeder-Verkehre in den Seehäfen ausweichen. An entsprechenden Angeboten herrscht wenigstens ➤

Anzeige

Fachbereich Gefahrgutausbildung

1/2010

Lehrgang Luftverkehr IATA-DGR / UN-ICAO-TI

- 1. Anerkannt durch IHK, LBA, ICAO, IATA 19.04. – 23.04.2010
- 2. Anerkannt durch IHK, LBA, ICAO, IATA 17.05. – 21.05.2010
- 3. Anerkannt durch IHK, LBA, ICAO, IATA 14.06. – 18.06.2010

Lehrgang Gefahrgut-Beauftragter

Lehrgang Beauftragte Personen

Lehrgang Fahrzeug-Führer

Diese und weitere Lehrgänge und Seminare auf Anfrage. Interessenten wenden sich an Frau Evelyne Meier.



LOGAR

Günther Hasel e.K.
Gefahrgutberatung/
Gefahrgutausbildung
Airport Boulevard B 210

D-77836 Rheinmünster

Tel.: ++49 (0) 7229/1868-163

Fax: ++49 (0) 7229/1868-165



in den größeren Häfen kein Mangel. „Auch die Bahn via feste Querung ist eine Alternative“, sagt Sylvelin Reif, Marketingleiterin der Spedition Hoyer, in Anspielung auf den Öresund, wo seit 2000 eine vierspurige Autobahn und zweispurige Schienenstrecke Kopenhagen und Malmö verbinden. Das Hamburger Unternehmen schlägt regelmäßig Gefahrgüter der Klassen Zwei, Drei, Vier, Sechs und Neun auf Fähren nach Göteborg, Helsinki und Malmö um.

Je weniger Passagiere an Bord sind, desto mehr Gefahrgut kann transportiert werden – diese Faustregel gilt auch an der Ostsee. Der Wechsel von RoPax auf RoRo ist jedoch einfacher gesagt als getan. Als Folge der Krise hat manche Reederei ihre Passagierkapazitäten auf Kosten der Fracht ausgebaut. Auch kann es durchaus passieren, dass eine Fracht- kurzfristig in eine Passagierabfahrt umfirmiert wird, weil die Fähre eine Ausflugs-gesellschaft an Bord genommen hat und wegen erhöhter Fahrgastzahlen nicht mehr als Frachtschiff eingestuft werden darf. Die Reederei TT-Line, die von Travemünde aus den schwedischen Hafen Trelleborg

Liegen alle Unterlagen vor, ist die pünktliche Überfahrt gesichert.



HAFENBESCHRÄNKUNGEN

● Nicht nur die Fähreedereien reagieren beim Transport von explosiven und radioaktiven Stoffen eher ablehnend. So darf etwa im Hafen Lübeck – abgesehen von Versandstücken mit vier speziellen UN-Nummern – kein Gefahrgut der Klasse Sieben verladen werden. Auch für Klasse Eins gelten zahlreiche Einschränkungen in puncto Gewicht und Verladezeit. Kiel möchte entsprechende Produkte nur in Übereinstimmung mit dem IMDG-Code umschlagen, Rostock teilt Mengenbeschränkungen für Klasse Eins mit.

Vergleichbare Einschränkungen sind von ausländischen Fährhäfen an der Ostsee nicht bekannt. Eine Sonderrolle spielt St. Petersburg: Die zwei Fährterminals der Millionenmetropole werden jedes Jahr neu für Gefahrgut zugelassen, was wechselnde Einschränkungen zur Folge hat. Für russische Zugmaschinen gelten besondere Vorschriften: sie müssen für Gefahrguttransporte extra zugelassen und mit besonderem Equipment wie Rundumleuchten ausgerüstet sein. Ausländische Maschinen hingegen haben nur den gängigen ADR-Vorschriften zu genügen.

bot

mehrmals am Tag mit RoRo anfährt, hat eine solche Option sogar in ihren Beförderungsbedingungen aufgenommen. In der Praxis heißt dies, dass der Gefahrguttransport auf die nächste Abfahrt warten muss.

Gravierender ist die Einstellung von Verbindungen. Das machte Finnlines: Im Februar 2009 nahm Tochterunternehmen Nordö Link auf der Linie Travemünde-Malmö ein RoRo-Schiff aus dem Dienst und verkürzte die Zahl der Abfahrten auf drei, im Juli öffnete der Mutterkonzern seine RoPax-Fähren auf der gleichen Strecke für Passagiere ohne Fahrzeuge.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen dürfen alle Ostseefähren Güter transportieren, die den Anforderungen des IMDG-Codes entsprechen. Jeder potenzielle Schadstoff wird in dem 1974 erstmals verabschiedeten Regelwerk dahingehend klassifiziert, wie stark er die Meeresumwelt in Mitleidenschaft ziehen kann, außerdem gibt es feste Vorschriften für Verpackung, Stofftrennung, Brandschutz, Temperaturkontrollen und Abfallbeförderung. Für die Stauung an Deck oder unter Deck ist demnach entscheidend, ob die Fahrgastzahl auf 25 begrenzt ist beziehungsweise höchstens ein Drittel der Gesamtlänge beträgt (RoRo) oder beide Kriterien überschritten werden (RoPax). Genau hier setzt das Ostsee-Memorandum andere Schwerpunkte. Weil viele Fähren nur auf kurzen Distanzen verkehren, wollten die Anrainerstaaten besondere Erleichterungen für Kombinierte

Je weniger Passagiere an Bord, desto mehr Gefahrgut kann befördert werden.

Verkehre erreichen. Die Unterscheidung zwischen Fracht- und Passagierfähren ist deshalb weniger streng. Auch Einheiten, die pro Schiffsmeter eine Person aufnehmen können, de facto also drei Mal mehr Passagiere transportieren als Frachtschiffe mit IMDG-Zulassung, dürfen gemäß MoU unter Deck stauen. Allerdings

müssen sie während der Fahrt sogenannte Low Wave Height Areas (LWHA) passieren, welche an höchstens 36,5 Tagen im Jahr mit 2,3 Meter hohen Wellen auffallen. „Das trifft auf 20 bis 30 Prozent der Ostsee nicht zu“, urteilt Volker Utzenrath, Gefahrgutbeauftragter für mehrere Reedereien in Lübeck. Ob eine Reederei nun nach IMDG oder MoU verlädt, kann im Einzelfall auch von der Route abhängen. Allenfalls 30 Prozent der Fährlinien sind Utzenrath zufolge als Kurzstrecke einzustufen.

Keine Wahl gibt es für Linienverkehre nach St. Petersburg und Kaliningrad: Weil Russland dem Ostsee-Memorandum nicht beigetreten ist, können Gefahrgüter für diese Häfen nur auf Basis des IMDG-Codes transportiert werden. Ansonsten hängt es von der Reederei ab, welches Regelwerk sie einsetzt. Als einziger Marktteilnehmer verschifft Stena Line grundsätzlich nach IMDG. Das schwedische Unternehmen, das von Kiel und Travemünde aus Göteborg anfährt, bietet auch Großbritannien-Verkehre über die Nordsee an und legt Wert auf eine einheitliche Unternehmensstrategie. Die übrigen Marktteilnehmer wenden das MoU an, wo dies möglich ist. „Wenn jedoch hier einzelne Sachverhalte nicht geregelt sind, greift der IMDG-Code“, betont Björn Saschenbreker, Account Manager Cargo von TT-Line. Das gilt beispielsweise für Gefahrgutklasse Eins (Explosivstoffe), die grundsätzlich nach IMDG verschifft werden muss und deshalb mit Ausnahme von 1.4S von den meisten Reedereien abgelehnt wird. Auch für Klasse Sieben (Radioaktivstoffe) sind viele Schiffe nicht zugelassen. Wer entsprechende Stoffe transportiert, sollte sich gleich für Feederverkehre oder die feste Querung entscheiden.

Stefan Bottler

Der Autor ist freier Journalist und spezialisiert auf die Bereiche Transport, Logistik und Verkehr.

FOTO: TT-LINE