

Kegelschiffe – Empfehlung zur Ankerung in unmittelbare Nähe zu Entnahmestellen für die Trinkwassergewinnung

Hintergrundinformation

Kegelschiffe sind Schiffe die gefährliche Ladung transportieren und dabei deutlich erkennbar blaue “Kegel” führen müssen. Je nach Gefahrgut an Board wird das Schiff mit einem, zwei oder drei Kegeln gekennzeichnet.

Im Rahmen der Gefahrgutvorschrift für die Binnenschifffahrt, die Anlage zum Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), sind Bedingungen beschrieben. Die Vorschrift ist in Deutschland umgesetzt durch die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB). In Teil 7 des ADN (<https://www.elwis.de/Schifffahrtsrecht/ZSUK/ADN/index.html>) unter 7.1.5.4.3 gibt es Angaben über die Abstände, die Schiffe mit bestimmten gefährlichen Gütern beim Stillliegen außerhalb festgelegter Liegeplätze, z.B. auf Reeden, einzuhalten haben. So dürfen Schiffe nicht innerhalb von 100 Meter von geschlossenen Wohngebieten, Ingenieurbauwerken und Tankanlagen stillliegen, wenn sie als Kegelschiff gekennzeichnet sind. Diese Abstände vergrößern sich je nach der Gefährlichkeit der Ladung. Von diesen Abständen darf abgewichen werden, wenn Schiffe vor Schleusen oder Brücken o.ä. warten müssen.

Ausgangslage

Die Entnahmestelle Nieuwegein (NL) befindet sich in unmittelbarer Nähe der Beatrixschleusen am Lekkanal. An dieser Stelle liegen regelmäßig Schiffe still.

Die Sorgen des Wasserwerks über gefährliche Ladung in unmittelbarer Nähe des Entnahmepunktes für die Wasserversorgung von Amsterdam wurden den zuständigen Behörden (RWS) mitgeteilt. RWS teilten mit, dass es im ADN keine Sondervorschrift für Trinkwasserentnahmepunkte gibt, der weitere Umgang mit der Ankerung von Kegelschiffen sei demnach unklar.

Nachfrage innerhalb der IAWR ergaben, dass derartige Situationen auch im Oberlauf auftreten: als Beispiel wurde die Wasserentnahmestelle Düsseldorf Flehe genannt. Dort wurde ein Schiff festgelegt, nachdem der Kapitän das Schiff verlassen musste. Über die Ladung des Schiffes gibt es keine Informationen.

Die erwähnte Lücke im ADN kann an mehreren Stellen im Rheinstromgebiet zu juristisch unklaren Situationen führen. Das war Anlass für die IAWR sich mit dieser Frage an die IKSR zu wenden.

Die IKSR hat die Problematik bei der ZKR (Zentralkommission für Rheinschifffahrt) vorgestellt. Dort wurde erkannt dass es eine Lücke gibt, die ZKR verwies aber auf die UNECE in Genf als verantwortliche Organisation um eventuelle Änderungen durchzusetzen. Für Änderungen der ADN bedarf es die Anfrage und Zustimmung mehrerer Mitgliedstaaten.

Zugleich wurde aber mitgeteilt dass die Mitgliedsstaaten das Recht haben, auf nationaler Ebene strengere Vorschriften zu erstellen. Für eine schnelle Umsetzung wurde dies als beste Vorgehensweise empfohlen.

Fazit

Änderungen der ADN sind auf Anfrage bei den zuständigen Ministerien möglich. Wasserwerke die befürchten dass Kegelschiffe eine Bedrohung für die Entnahme darstellen oder darstellen könnten, können sich direkt an den Geschäftsführer des Mutterverbandes ARW oder AWBR wenden. Dort kann die Problematik dann mit dem zuständigen Ministerium diskutiert werden und eine Änderung beantragt werden. Eine allgemeine Änderung der Regelungen im ADN ist durch einen hohen Aufwand schwierig umzusetzen.