

# Meister aller Gefahrgut-Klassen



**NORDSEEFÄHREN** Die Ro/Ro-Verbindungen zwischen England und dem Kontinent sind dicht geknüpft. Allerdings müssen beim Transport von Gefahrgut Einschränkungen beachtet werden.

Auf reinen Frachtfähren ist die Transportabwicklung einfacher als auf gemischten RoPax-Fähren.

Wer über die Nordsee Gefahrgut transportieren und den Eurotunnel meiden will, hat die Qual der Wahl. Rund ein Dutzend Fährgesellschaften bieten Überfahrten nach Großbritannien und Irland an, hinzu kommen diverse Short-Sea-Verbindungen für nicht zeitkritische Sendungen. An vielen Tagen verkehren zwischen Calais und Dover Fährschiffe im Stundentakt. Außerdem gibt es vom dänischen Esbjerg bis zum französischen Dunkerque rund zehn weitere Terminals für regelmäßige Großbritannienverkehre. Jenseits der Straße von Calais bieten zusätzlich Le Havre, Caen, Dieppe und andere französische Häfen Verbindungen an die britische Südküste an.

## Jede Menge Fährterminals

Auf der Ostseite Großbritanniens wiederum gibt es von Dover und Felixstowe im Süden über Kingston-upon-Hull in der Mitte bis zum schottischen Rosyth ebenfalls ausreichend Terminals. „Über die Nordsee fallen Gefahrguttransporte einfacher als über die Ostsee“, bilanziert Joachim Muhs, Geschäftsführer der Münchner Schifffahrtsagentur Transcamion. „Auch die schwierige Klasse 1 kann mancherorts problemlos aufgegeben werden.“

Entsprechende Ladungen nehmen allerdings nur wenige Fährgesellschaften auf ausgesuchten Strecken an: So konnte Muhs auf den RoPax-Fähren von Britany Ferries zwischen Cherbourg und Portsmouth Schiffsladeraum für LKW mit explosiver Fracht reservieren. Im Zweifelsfall jedoch gehen die Fährgesellschaften vor allem bei RoPax-Verkehren über die Einschränkungen, welche der International Maritime Dangerous Goods (IMDG)-Code für Seeschiffsverkehre auferlegt,

hinaus. Von Klasse Eins wird häufig nur Unterklasse 1.4 mit geringer Explosionsgefahr, welche außerhalb des Versandstücks keine weiteren Zerstörungen anrichten kann, akzeptiert. Auch die Klassen 6.2 und 7 sind auf vielen Schiffen unerwünscht. Wer diese trotzdem transportiert, bekommt umgehend Anweisung von den Hafenbehörden, sie sofort nach der Ankunft zu entladen. Ansonsten nennen viele Fährgesellschaften keine klaren Kriterien, welche Gefahrgüter sie nun an Bord nehmen und welche nicht. „Vor allem bei temperaturgeführten Transporten zögert mancher Anbieter“, sagt Christoph Keuer, Großbritannien-disponent der Convent Spedition in Emmerich. Das rheinische Unternehmen verschifft über Vlaardingen bei Rotterdam rund ein halbes Dutzend Gefahrgutklassen nach Felixstowe und Hull.

Als besonders flexibel gelten Fährgesellschaften wie LD Lines, welche fast ausschließlich die von internationalen Transportunternehmen wenig frequentierten Linien westlich von Calais bedienen. Allerdings pochen auch diese Anbieter auf

## Viele Fährlinien geben für Gefahrgut langwierige Anmeldeverfahren vor.

langwierige Anmeldeverfahren. Wenigstens 24 Stunden vor Ankunft des LKW im Hafen müssen sämtliche Papiere vorliegen. Eine schnelle Überfahrt ist trotzdem nicht garantiert, weil Zusammenladeverbote, Stauregelungen und Mengenbeschränkungen zu berücksichtigen sind. „Was heute problemlos an Bord genom-

## FRACHTFÄHRLINIEN (AUSWAHL)

Verbindungen (außer Calais-Dover)	Anbieter
Cuxhaven - Immingham	DFDS Tor Line
Dunkerque (F) - Dover	Norfolkline
Esbjerg (DK) - Harwich	DFDS Tor Line
Esbjerg (DK) - Immingham	DFDS Tor Line
Ijmuiden (NL) - Newcastle	DFDS Tor Line
Zeebrugge - Killingholme	Cobelfret
Zeebrugge/Rotterdam - Dublin	Cobelfret
Zeebrugge - Hull	P&O Ferries Freight
Zeebrugge - Rosyth	Norfolkline
Zeebrugge - Teesport	P&O Ferries Freight

men werden kann, muss morgen unter Umständen liegen bleiben“, sagt Laszlo Tanka, Gefahrgutexperte von Norfolkline. „Mit dieser Unsicherheit müssen Speditionen und Verloader leben.“ Weil – von Calais-Dover einmal abgesehen – die meisten Linien einmal täglich oder nur an einzelnen Wochentagen verkehren, können tagelange Wartezeiten die Folge sein. Transporteure mit regelmäßigen England-destinationen sind deshalb gut beraten, mit wenigstens einer Fährlinie dauerhaft zusammenzuarbeiten. „Wenn die Geschäftsbeziehungen sich eingespielt haben, sind auch kurzfristige Anmeldungen deutlich unter 24 Stunden möglich“, bilanziert Klaus Sluis von der gleichnamigen Spedition in Schwelm. Für die jährlich rund 1600 Großbritannienverkehre nutzen die Gefahrgut-spezialisten, die vor allem Klasse 3, 8 und 9 umschlagen, vorwiegend die Fähren von P&O Ferries ab Calais und Zeebrugge nach Dover. Allerdings wünscht Sluis, dass die Fährgesellschaften auch kundenspezifische Anmeldeformulare akzeptieren. „Das Umschreiben auf die marktüblichen Papiere ist vor allem bei Stückguttransporten mühevoll und kostet bis zu eine halbe Stunde Zeit“, klagt der Spediteur.



Zwischen Dover und Calais verkehren die Fähren an manchen Tagen im Stundentakt.



Lokale Vorschriften schränken die Beförderung gefährlicher Güter oft zusätzlich ein.



Wer regelmäßig Verkehre nach England hat, sollte dauerhaft mit einer Fährlinie zusammenarbeiten.

Auch die Festlegung auf einzelne Häfen, wie sie Sluis und Convent praktizieren, ist sinnvoll. Häufig können lokale Vorschriften den Gefahrgutumschlag zusätzlich einschränken. So haben in Hull und Rotterdam die Stadträte besondere Regelungen für das Handling im Hafen getroffen (die im Fall Rotterdams auch für das westlich gelegene Vlaardingen gelten). Wer hiervon seine Verkehre beeinträchtigt sieht, muss auf die benachbarten Fährhäfen in Hoek van Holland und Immingham ausweichen. Auch die belgischen Fährhäfen Oostende und Zeebrugge weisen immer wieder Gefahrgüter zurück.

Obwohl von lokalen Vorschriften nichts bekannt ist, müssen Speditionen regelmäßig erleben, dass zahlreiche UN-Nummern nicht akzeptiert werden, welche anderswo anstandslos durchgehen. Branchenkenner führen dies auf die Besonderheiten des Landes zurück: Offenbar werden die in allen Landessprachen übersetzten internationalen Gefahrgutregeln von Standort zu Standort unterschiedlich ausgelegt. „Im Gegensatz zu anderen EU-Staaten gibt es in Belgien kein nationales Regelwerk, welches für zusätzliche Interpretationssicherheit sorgen könnte“, sagt Gefahrgutexperte Klaus Ridder.

Mit präzisen Regeln fällt hingegen Calais auf. Seit Oktober 2009 akzeptiert der französische Hafen auf seinen Parkplätzen keine unbegleitenden Transporte mit den Gefahrgutklassen 1 (mit Ausnahme von 1,4), 2,3, 4,1, 4,2, 6,2 und 7 – wer nicht sofort auf eine Fähre fahren kann, muss trotz Anmeldung außerhalb des Hafens parken oder ein anderes Terminal aufsuchen. Außerdem werden Auflieger, welche in britischen Häfen verschifft werden,

auf Kosten des Versenders zurückgeschickt, wenn in Calais kein Fahrer für die Weiterfahrt bereitsteht.

„Wer einen möglichst reibungslosen Transport nach Großbritannien wünscht, sollte auf reine Frachtfähren wechseln“ betont Muhs. An entsprechenden Verkehren herrscht kein Mangel. So bieten die Fährgesellschaften Cobelfret, Norfolkline und DFDS Tor Line ausschließlich RoRo-Verkehre über die Nordsee an. Letztere bedient unter anderem die einzige deutsche Direktverbindung von Cuxhaven nach Immingham.

### Rechtzeitige Voranmeldung nötig

Auch beim Thema Gefahrgut reden diese Unternehmen Klartext. So listet Cobelfret über die Klassen 1, 6,2 und 7 hinaus rund 150 UN-Nummern vorwiegend für leicht entzündbare, explosive und giftige Stoffe auf, welche auf keinen Fall transportiert werden dürfen. Auch Norfolkline schließt ausdrücklich Klasse 1 und 7 aus.

Anders P&O Ferries Freight: Die Frachtlinie transportiert alle Gefahrgutklassen, möchte aber von Klasse Eins höchstens eine Sendung pro Fahrt mitnehmen. Mit weit großzügigeren Konditionen operiert DFDS Torline. Für besonders problematische Klassen werden Gewichtsobergrenzen vorgeschrieben (5.1) oder die Zustimmung der Hafenbehörde sowie der hauseigenen Versicherungsabteilung vorausgesetzt, was naturgemäß die Vorlaufzeiten verlängert. Wenigstens eine Woche im Voraus möchte die Fährgesellschaft über solche Transporte informiert werden.

### Stefan Bottler

Fachjournalist, Schwerpunkt Verkehr und Logistik

## ALTERNATIVE TUNNEL

Über 50 Seiten umfasst das Handbuch 2009 von Eurotunnel zum Thema Gefahrgut. Für jede Klasse ist genau festgelegt, wie groß Höchstmengen und Sendungsgewichte sein dürfen, was für Verpackungen und Palettenzahlen zulässig sind und welche bzw. wie viel Aufkleber zum Ausschluss führen. Vor allem für die Klassen Zwei, Drei und Neun legt der jüngste Guideline Einschränkungen fest, welche über die ADR-Standards hinausgehen. Ausgerechnet diese Klassen wie zusätzlich die Acht werden am häufigsten auf Zügen durch den Eurotunnel transportiert. Gegenüber Fährtransporten ist der Shuttle durch den knapp 50 Kilometer langen Tunnel zwar um 15 bis 20 Prozent teurer, spart aber ordentlich Zeit: In nur 35 Minuten unterquert er den Ärmelkanal, hinzu kommen die Be- und Entladezeiten der Eisenbahnwaggons.

Zum Vergleich: für die Fähre zwischen Calais und Dover müssen 90 Minuten Fahrzeit veranschlagt werden, fast ebenso lang dauert das Ein- und Auschecken der LKW. Außerdem wirbt Eurotunnel mit einem verminderten bürokratischen Aufwand. „Anders als bei den Fähren muss ich nur die ohnehin vorhandenen RID/ADR-Papiere einreichen“, freut sich Björn Lehnert, Gefahrgutbeauftragter des Hamburger KEP-Unternehmens Sovereign Speed. Auch die Vorlaufzeiten sind gering. Bei Overnight-Zügen müssen die Papiere Lehnert zufolge erst um 17 Uhr am Eurotunnel vorliegen.



Teurer, aber schneller: Nur 35 Minuten dauert die reine Fahrzeit durch den Eurotunnel.