

Verwechslungen möglich

BATTERIEN Entsorgungstransporte von säurehaltigen Starterbatterien sind durchgängig geregelt und organisiert. Woran es trotzdem hapern kann.

Autobatterien stehen in der Pannensstatistik des ADAC ganz oben. Dementsprechend häufig werden sie ausgewechselt, in Werkstätten gesammelt und dank einer Rückhol- und Verwertungsvorschrift den Entsorgungsanlagen oder Schrotthändlern zugeführt. Theoretisch verläuft dieser Prozess seit Jahren reibungslos, auch im Zusammenspiel mit den betroffenen Regelwerken. Durch das Batteriegesetz (BattG) (Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren) besteht in Deutschland seit Jahren eine Rücknahme- und Entsorgungsverantwortung, die in den Händen der Hersteller, Importeure und Vertrieber liegt. Die Rücknahme der Altbatterien wird dabei weitgehend über den Handel abgewickelt. Praktisch: Obwohl die säurehaltigen Bleibatterien als gefährlicher Abfall eingestuft sind und der Abfallschlüssel 160601 damit ein Sternchen umschließt, ist der Transport von gebrauchten beziehungsweise defekten Batterien bis zur Erstbehandlungsstelle ohne Nachweis möglich. Der Entsorgungslogistiker muss keinen Übernahmeschein vorhalten, sondern nur einen Lieferschein ausstellen. Die Verpackungsanweisung P801a in den Gefahrgutvorschriften ADR schreibt Sammelbehälter, sogenannte Akkukästen, vor, die lediglich gegen ätzende Stoffe beständig und abgedeckt sein müssen. Sind ein paar mehr Batterien für einen Transport vorgesehen, ist dies als lose Schüttung auch im gedeckten Container mit Spezialauskleidung gemäß Sondervorschrift VV 14 ADR möglich.

Anweisungen überschneiden sich

Bei den Details zum sicheren und regelkonformen Transport allerdings geht es dann doch ein bisschen bunter zu. Die Anwender der Gefahrgutvorschriften, aber auch Kontrollbeamte verwechseln immer wieder Sondervorschriften mit Verpackungsanweisungen. Zugegebenermaßen sind diese etwas verwirrend aufgeführt.



Gebrauchte und defekte Starterbatterien kommen in Palettenboxen.

So dürfen neue und gebrauchte Batterien (Akkumulatoren, nass, gefüllt mit Säure, UN 2794) über die Sondervorschrift (SV) 598 transportiert werden. Dann unterliegen sie nicht den ADR-Vorschriften, die Transportbehälter sind nicht bauartgeprüft, vorausgesetzt, sie sind gegen Rut-

schen, Umfallen und Beschädigungen gesichert, mit Trageeinrichtungen versehen oder auf Paletten gestapelt und gegen Kurzschluss gesichert. Bei den gebrauchten kommt noch hinzu, dass das Gehäuse keine Beschädigung aufweisen darf. So weit, so gut.

Anbieter Palettenbox zur Entsorgung von Autobatterien (Auswahl)

Firma	Internet	Palettenbox	UN-Zulassung
Bauer Südlohn	www.bauer-suedlohn.de	Stahlblech	ja
Denios	www.denios.de	HDPE	
Dolav	www.dolav.de	HDPE	ja
Engels Behältertechnik	www.engels.eu	recyceltes HDPE	ja
ESE Containersysteme	www.es.com	Stahl, PE-Inlet	ja
Europlast	www.europlast.at	HDPE	
HIM	www.him.de	HDPE	
Schoeller Allibert	www.schoellerallibert.com	HDPE	ja
Georg Utz	www.utzgroup.com	HDPE	

Nun werden üblicherweise die gesammelten Batterien in den Werkstätten weder gegen ein mögliches Verrutschen gepolstert, noch wird hier groß zwischen gebraucht und defekt unterschieden. Insofern sollten und werden die Altakkumulatoren über die Verpackungsanweisungen P801 und P801a ADR verschickt. Damit unterliegen die Transporte zwar dem Gefahrgutrecht, das heißt die Transportbehälter müssen entsprechend mit UN-Nummer und Gefahrzettel gekennzeichnet werden, aber sie müssen nicht bauartgeprüft und nicht gegen Verrutschen gesichert sein, sondern es müssen lediglich „unbeabsichtigte Bewegungen“ verhindert werden. Polstermaterial wird als mögliche Option erwähnt, sofern dies inert ist.

Die Doppelung von Sondervorschrift und Verpackungsanweisungen ist dem Umstand geschuldet, dass es die Sondervorschrift im Seeverkehr nicht gibt und über eine Verpackungsanweisung gewährleistet wird, dass keine bauartgeprüften Behälter zum Einsatz kommen müssen. Die Batterien müssen aber auch hier gegen Kurzschluss gesichert sein. Manche Hersteller empfehlen vor allem dem Endverbraucher, der seine Batterie selbst auf den Wertstoffhof bringt, die Pole abzukleben. Das ist allerdings ein schwieriges Unterfangen, da diese häufig korrodiert sind, Anhaftungen von Säure aufweisen oder auch mal Öl. Manche Werkstätten halten Verschlusskappen vor, die auf die Pole aufgesetzt werden, andere legen zwischen jede Lage eine Pappe. Damit werden zugleich weitere Vorschriften umgesetzt. Eine Pappe erfüllt den Tatbestand, eine Schicht aus nicht leitfähigem Werkstoff zu sein, die die Batterien in Lagen voneinander trennt. Und die Pole sind damit auch nicht dem Gewicht anderer darüber liegender Einheiten ausgesetzt.

Als Sammel- und Transportbehälter haben sich witterungs- und säurebeständige Palettenboxen mit dem Maß von einem Kubikmeter etabliert, die so genannten Paloxen. Hier lassen sich die Batterien gut stapeln. Sie dürfen nur nicht über die Höhe ihrer Wände hinaus mit Batterien beladen werden.

Mit den Paloxen sind Kontrollbeamte bei den Kontrollen zufrieden, allerdings nicht mit zahlreichen anderen von ihnen festgestellten Mängeln. Nicht nur, dass Transportunternehmen die Bestimmun-

Verbreitete Sünden: Säurepfützen, Pole ohne Kurzschlussicherung und Stapel ohne Zwischenlagen.

gen der SV 598 (unterliegt nicht den Gefahrgutbestimmungen) und der Verpackungsanweisungen P801 und P801a (unterliegen den Gefahrgutbestimmungen) beim Batterietransport mischen. Auch wird die Kurzschlussicherung oft



Das Sammeln der Abfallbatterien ist auch ein Verpacken. Das wird oft vergessen.

grob vernachlässigt, die freiliegenden Pole der Batterien sind häufig genug mangels Zwischenschichten dem Gewicht darüber liegender Batterien ausgesetzt und der Anteil an ausgetretener Säure übersteigt immer wieder das Maß einer bloß geringfügigen Anhaftung. Sobald eine Batterie einen Riss aufweist, muss die Batterie vor dem Transport ausgeleert werden, ansonsten bildet sich im Transportbehälter schnell mal ein See. Würden hier die Beteiligten sich gegenseitig besser informieren und die Werkstätten regelmäßig unterweisen, wäre der Transport von Starterbatterien in flächendeckend eingesetzten Paloxen, und selbstverständlich separiert von anderen Gefahrgütern, eine perfekte Gefahrgut-Lösung.

Daniela Schulte-Brader

Anbieter Batteriesammelcontainer (Auswahl)

Firma	Internet	Container	Zusatz	Abdeckung
Containerbau Gerbracht	www.gerbracht.com	Edelstahl	PE- PE-Pol Schutzwanne, säurefest	säurefeste Plane 900 g/m ²
Ellermann	www.ellermann-gmbh.net			
Köpf Fahrzeugbau	www.koepf-fahrzeugbau.de			



In Paloxen verboten, in den Containern erlaubt: die lose Schüttung von Batterien.