

Frage des Monats

Bei der Beförderung von Versandstücken nach 1.1.3.6.3 ADR muss die Beförderungseinheit mit mindestens einem Feuerlöschgerät ausgerüstet sein.

Muss der Fahrer mit der Bedienung vertraut sein?

› Nehmen Sie an unserer aktuellen Umfrage teil: www.gefahrgut-online.de

Zahl des Monats

2 Prozent der CO₂-Emissionen weltweit macht der Flugverkehr aus. Das entspricht 650 Millionen Tonnen CO₂, die jedes Jahr durch den Verbrauch von einer Milliarde Liter Kerosin in die Atmosphäre gelangen.

Zitat des Monats

»Wann fangen wir an, Vorschriften für diejenigen zu machen, die diese einhalten wollen?«



Volker Krampe, Leiter Gefahrguttransport Beiersdorf, über die Beförderung kleiner Mengen Gefahrgüter.



LAGERDIENSTLEISTER _ Eine Übersicht der Stück- und Tanklagerdienstleister finden Sie zum Download in der Rubrik „Logistik“ auf www.gefahrgut-online.de.

HAFTUNG _ Übersichten zu den Pflichtenverstößen von Verlager, Verpacker und Befüller stehen in der Rubrik „Vorschriften“ auf www.gefahrgut-online.de als Download bereit.

NACHGEFRAGT _ Joachim Wuttke, Umweltbundesamt (UBA)

Sind Lithiumbatterien als gefährlicher oder als nicht gefährlicher Abfall einzustufen?

Diese Fragestellung hinsichtlich der Einstufung von Lithiumbatterien ist komplex. Da es bisher noch keinen eigenen Eintrag für lithiumhaltige Batterien im europäischen Abfallverzeichnis gibt, können diese zur Zeit nur dem Eintrag 160605 zugeordnet werden.

Im Rahmen der derzeitigen Novellierungsdiskussion des europäischen Abfallschlüsselverzeichnisses hat Deutschland allerdings vorgeschlagen, diese Batterien als gefährlichen Abfall zu listen. Dieser Vorschlag wird von den meisten Mitgliedsländern unterstützt.

Da Lithiumbatterien bekanntermaßen ein Brandrisiko darstellen, wie sich schon öfters in der Praxis gezeigt hat, ist das Risiko im Sinne der Bestimmungen in der Grünen Abfallliste soweit erhöht, dass die Abfälle nicht in die Grüne Liste eingestuft werden können. Insofern ist eine Einstufung aus unserer fachlichen Sicht in A 1170, wie es unter anderem das Bundesamt für Güterverkehr derzeit bei Kontrollen einfordert, nachvollziehbar.



Joachim Wuttke, Fachgebietsleiter, UBA



Die IMO hat Regelungen zur Containerwiegtung und Gewichtsverifizierung erlassen.

Verlader kritisieren neue Regeln

SEETRANSPORT _ Die Internationale Maritime Organisation der United Nations (IMO) hat verpflichtende Regelungen zur Containerwiegtung und Gewichtsverifizierung verabschiedet. Die Regeln sollen in die geänderten Safety of Life at Sea (Solas)-Bestimmungen aufgenommen werden. Demnach sind zwei Methoden für die Gewichtsermittlung zugelassen. Die Verlager können das Gewicht feststellen, indem sie den beladenen Container wiegen. Alternativ können sie auch alle für einen Container bestimmten Güter wiegen und das Leergewicht der Box addieren. Das European Shippers Council (ESC), das sich im Vorfeld gegen die Neuregelung ausgespro-

chen hatte, kritisierte die Entscheidung. Das ESC hatte vorgeschlagen, den Spediteuren eine spätere Frist einzuräumen, um das deklarierte Containergewicht zu liefern. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass der jeweilige Verlagerplan eines Schiffs auf aktuellen Informationen beruht. Sowohl das European Shippers' Council als auch der europäische bzw. internationale Spediteursverband Clecat und Fiata und die europäische Terminalbetreibergruppe Feport hatten sich im Vorfeld gegen die Gewichtsverifizierung für Container ausgesprochen, da der „Vorschlag auf unzureichenden Nachweisen beruht und kaum einen Einfluss auf den Schiffsbetrieb hätte.“ **Dirk Ruppik**

Fotos: picture alliance, Joachim Wuttke, Rudolf Gebhardt