

Ventilierungsverbot ante portas

GESETZESNOVELLE – Das Freisetzen von Dämpfen aus Tankschiffen an die Atmosphäre wird stark eingeschränkt. Ein Bericht über die anstehenden Änderungen ab Oktober.

VON ERWIN SPITZER



Foto: H&K Shipping

Welche Güter genau vom Ventilierungsverbot betroffen sind, regelt das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI).

Das Inkrafttreten des bereits im Jahre 2017 von Vertragsstaaten des Abfallübereinkommens (CDNI) beschlossenen Ventilierungsverbotes rückt näher. Der letzte von den insgesamt sechs Vertragsstaaten des CDNI – die Schweiz – hat die neuen Bestimmungen in ihr nationales Recht übernommen und die offizielle Mitteilung darüber (die „Ratifikationsurkunde“) bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg im April 2024 hinterlegt. Damit wird das Ventilierungsverbot am 1. Oktober 2024 in Kraft treten.

Sonderweg der Niederlande beim Thema CDNI

Der Blick auf diesen übersichtlich erscheinenden zeitlichen Ablauf wird dadurch getrübt, dass in den Niederlanden mit größter Wahrscheinlichkeit ein nationaler Sonderweg eingeschlagen wird. Nicht nur, dass verschiedene Provinzen bereits heute regional wirkende Ventilierungsverbote für viele Ladegüter ausgesprochen haben. Beschlossene Sache scheint ferner, dass das Ventilierungsverbot in den gesamten Niederlanden für die erste von drei Gruppen von Ladegütern (Tabelle I, II und III des CDNI)

bereits zum 1. Juli 2024 in Kraft gesetzt wird. Außerdem soll in Straßburg auf Betreiben der Niederlande in einem derzeit noch schwebenden Verfahren darüber entschieden werden, ob die zweite der drei Gruppen früher als 2017 beschlossen in Kraft gesetzt werden soll. Die Niederlande sind jedenfalls fest dazu entschlossen, das Ventilieren von Ladegütern dieser zweiten Gruppe so schnell wie möglich - nötigenfalls auch im nationalen Alleingang - zu verbieten.

Beim Blick auf die Niederlande fällt weiter auf, dass dort auf der Grundlage des Gefahrgut-

regelwerks für die Binnenschifffahrt (ADN) schon lange Regionen ausgewiesen wurden, in denen das Ventilieren von Dämpfen jedweder Ladegüter wegen der dort vorhandenen dichten Besiedelung generell verboten ist. Mit einer kartographischen Darstellung wird dem Gewerbe eindeutig vorgegeben, wo dies wegen dichter Besiedelung heute schon verboten ist. Die besagten Verbote des ADN gelten auch im Bereich von Schleusen nebst Vorhäfen sowie unter Brücken und werden vom CDNI wortgleich übernommen.

Zusätzliche strenge Grundprinzipien ab Herbst 2024

In den ab 1. Oktober 2024 neu hinzukommenden Passagen des CDNI wird zunächst ein strenges Grundprinzip formuliert: Wenn Dämpfe von Ladegütern der Tabellen I, II und III aus Ladungstanks von Tankschiffen nach dem Löschen und vor einer neuen Beladung nicht an die Atmosphäre freigesetzt werden dürfen, dann müssen diese Dämpfe an eine Annahmestelle abgegeben werden. Allein auf Grundlage dieses Prinzips könnte man sich einen enormen Bedarf an Annahmestellen vorstellen, weil zukünftig voraussichtlich 95 % der schädlichen Freisetzungen von Dämpfen durch Tankschiffe vermieden werden sollen.

Der Zwang zur Abgabe an eine Annahmestelle entfällt allerdings dann, wenn der nachfolgende Transport als Einheitstransport



Erwin Spitzer
CDNI-Beratung
Margarethenstr. 51
47198 Duisburg Spitz-
zer@CDNI-Beratung.
de, www.CDNI-Be-
ratung.de

Ventilieren und das Ventilierungsverbot

Nach dem Entladen eines Tankschiffs verbleiben ein paar Liter an Flüssigkeit und vor allem gasförmige Rückstände („Dämpfe“) in den Ladetanks. Diese dürften sich in vielen Fällen bei der nächsten Beladung mit dem neuen Ladegut „vertragen“. Wenn aber aus Qualitätsgründen absolut saubere Ladetanks verlangt werden, müssen die Rückstände der vorhergehenden Ladung entfernt werden. Dazu werden die Tanks meist durch schiffseigene Ventilatoren ausgeblasen. Das Ventilierungsverbot verpflichtet für

konkret benannte Ladegüter dazu, diese Tätigkeit an einer Abgasreinigungs- oder Dämpferückgewinnungsanlage vorzunehmen. Dämpfe von diesen Gütern dürfen ab 1. Oktober 2024 nicht mehr in die Atmosphäre freigesetzt werden (so weit dies nicht schon vorher aufgrund anderer Rechtsvorschriften verboten ist). Welche Güter betroffen sind, regelt das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (Abfallübereinkommen oder CDNI).

Was ändert sich durch das Inkrafttreten in Deutschland?

Wenn das Ventilierungsverbot zum 1. Oktober 2024 in Kraft tritt, dann ändert sich in Deutschland zunächst recht wenig – abgesehen von der Verwendung der neuen Entladebescheinigung. Für drei Ladegüter der Tabelle I der Anwendungsbestimmungen im Anhang des CDNI besteht bereits heute aufgrund der 20. Bundes-Immissionsschutzverordnung ein Ventilierungsverbot. Das betrifft (UN 1203) Benzin und Ottokraftstoff, (UN 1268) Erdölprodukte sowie (UN 3475) Benzingerichte. Auch das Ventilieren von (UN 1114) Benzen wird verboten; dem Vernehmen nach wird jedoch heute in der Praxis auf das Ventilieren dieses Ladegutes verzichtet.

Wenn es bei dem im Jahr 2017 beschlossenen Zeitplan bleibt, dann wird in Deutschland zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Ventilierungsverbotes – also zum 1. Oktober 2026 – das Ventilieren für die Ladegüter aus Tabelle II des CDNI aus den UN Nummern UN 1267 (Roherdöl), UN 1993 (entzündbarer flüssiger Stoff) und UN 3295 (Kohlenwasserstoffe) – jeweils mit mehr als zehn Prozent

– verboten. Die Ankündigung der Niederlande, das Ventilieren dieser Ladegüter so schnell wie möglich zu verbieten, hat Diskussionen darüber ausgelöst, ob auch andere Vertragsstaaten des CDNI diesen Weg gehen wollen. Diese Diskussion ist noch nicht abgeschlossen.

Wenn es bei dem im Jahr 2017 beschlossenen Zeitplan bleibt, dann wird in Deutschland ein weiteres Jahr später – also zum 1. Oktober 2027 – ein Ventilierungsverbot für die Ladegüter aus Tabelle III in Kraft treten. Darunter befinden sich dann einige namentlich genannte Produkte (wie Methanol oder MTBE) und die Ladegüter aus Tabelle II mit dann allerdings weniger als zehn Prozent Benzen sowie einige weitere Sammelnummern wie UN 3257 und die Stoffnummern 9001 und 9003. Dieser Zeitplan dürfte allerdings davon abhängen, wie mit erst einmal dem Inkrafttreten der Ladegüter der Tabelle II umgegangen wird – genau nach dem aus dem Jahr 2017 beschlossenen Zeitplan oder so schnell wie möglich.

oder als kompatibler Transport durchgeführt werden kann. Genau an dieser Stelle dürften die vorbereitenden Arbeiten der meisten Betroffenen schon längst angesetzt haben. Welche Ladungsfolgen sind möglich, um Ladegüter als Einheitstransport oder kompatibler Transport ohne vorheriges Entgasen durchführen zu können? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit eine Verunreinigung des nachgeladenen Ladegutes vermieden wird? In Beantwortung dieser Fragen entwickelte Konzepte dürfte in sehr vielen Fällen dazu führen, dass Dämpfe eben nicht an einer Annahmestelle abgegeben werden müssen – und dennoch die Umwelt verschont wird.

Notwendigkeit der weiteren Definition

Die Feinplanung kann angesichts der laufenden Diskussionen noch nicht abgeschlossen sein. Zudem ist die Auflistung der Ladegüter in den Tabellen I, II und III

gilt das Ventilierungsverbot für dieses Ladegut (wegen Anhang IIIa Abschnitt C, Ziffer 1) nicht. Vermutlich dürften Klassifikationsexperten damit befasst sein, für einzelne Ladegüter die Einstufung zu prüfen, auch um ggf. besser passende UN-Nummern herauszufinden.

Fragen zur neuen Entladebescheinigung

Der Umgang mit der rechtzeitig in Kraft tretenden neuen Entladebescheinigung für die Tankschiffahrt dürfte noch einige Fragen aufwerfen. Jeder Ladungsempfänger / jede Umschlagsanlage möchte spätestens im Verlauf eines Entladevorgangs wissen, ob das betreffende Schiff nachfolgend einen Einheitstransport oder einen kompatiblen Transport durchführt. Davon hängt nämlich ab, ob die Dämpfe an eine Annahmestelle abgegeben werden müssen. Wer gibt dem Ladungsempfänger / der Umschlagsanlage zu welchem Zeitpunkt diese Information? Mit welchem Dokument kann das Schiff seine Einteilung für den nachfolgenden kompatiblen Transport nachweisen? Ab wann muss das Dokument an Bord sein?

Das hört sich nach einigem bürokratischem Aufwand an. Allerdings sollte es den Ladungsbeteiligten Wert sein, durch eine genaue Dokumentation der zuvor durchgeführten Maßnahmen die Position der Binnenschiffahrt in Sachen Umweltschutz weiter zu verbessern. ■

Entgasen und ventilieren - Unterschiede in den Regelwerken

Zwei Regelwerke widmen sich einem Vorgang, nämlich der Frage, wie die gasförmigen Rückstände aus einem Ladetank entfernt werden – wenn dies erforderlich ist. Das Gefahrgutregelwerk der Binnenschiffahrt, **das ADN, benennt den Vorgang in allen Fällen „Entgasen“** – unabhängig davon, ob die Dämpfe in die Atmosphäre freigesetzt oder an eine Annahmestelle abgegeben werden. **Das Abfallübereinkommen verwendet den Begriff Entgasen hingegen nur dann, wenn**

die Dämpfe an eine Annahmestelle abgegeben werden. Bei denjenigen Gütern, für die das Freisetzen in die Atmosphäre erlaubt ist, heißt dieser Vorgang „Ventilieren“. Ventilieren wird auch der bei allen Ladegütern zulässige Vorgang genannt, wenn Dämpfe mit geringster Schadstoffkonzentration (unterhalb von 10 ppm) an die Atmosphäre freigesetzt werden. Im Interesse der Anwender sollten diese sprachlichen Unterschieden ausgeräumt werden.