

Gastautor Erwin Spitzer gibt einen Einblick in die Neuerungen, die mit dem in Kraft tretenden Ventilierungsverbot einhergehen.



Aquarius/stock.adobe.com

Neues Verbot tritt in Kraft

Das im Jahre 2017 von Vertragsstaaten des Abfallübereinkommens (CDNI) beschlossene Ventilierungsverbot tritt in Kraft. Die Schweiz, als letzte der insgesamt sechs Vertragsstaaten des CDNI, übernahm die neuen Bestimmungen in sein nationales Recht.

Die offizielle Mitteilung darüber (die „Ratifikationsurkunde“) hatte die Schweiz bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg im April 2024 hinterlegt. Nach den Bestimmungen des Vertrags würde das Ventilierungsverbot am 1. Oktober 2024 in den 6 Vertragsstaaten in Kraft treten. Ein Vertragsstaat weicht hiervon allerdings ab. Der Blick auf diesen übersichtlich erscheinenden zeitlichen Ablauf wird dadurch getrübt, dass in den Niederlanden ein nationaler Sonderweg eingeschlagen wird. Das Ventilierungsverbot trat in den Niederlanden für die erste von drei Gruppen von Ladegütern (Tabelle I, II und III des CDNI, siehe unten) bereits zum 1. Juli 2024 in Kraft. Das Ventilierungsverbot für die zweite der drei Gruppen soll so früh wie möglich folgen – vermutlich noch 2024. Dagegen sieht das CDNI das Inkrafttreten dieser zweiten Gruppe erst zum 1. Oktober 2026 vor.

Beim Blick auf die Niederlande fällt weiter auf, dass dort auf der Grundlage des Gefahrgutregelwerks 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 kartografischen Darstellung wird dem Gewerbe eindeutig vorgegeben, wo dies wegen dichter Besiedelung heute schon verboten ist. Laut ADN gelten auch die Verbote im Bereich von Schleusen nebst Vorhäfen sowie unter Brücken und werden vom CDNI wortgleich übernommen.

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 Prozent 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 oder als kompatibler Transport durchgeführt werden kann. Genau an dieser Stelle dürften die vorbereitenden Arbeiten der meisten Betroffenen schon längst angesetzt haben. Wel-



Lars-Josef Klemmer/picture alliance



Abgesehen von der Verwendung der neuen Entladebescheinigung ändert sich in Deutschland zum Oktober 2024 wenig.

che Ladungsfolgen sind möglich, um Ladegüter als Einheitstransport oder kompatibler Transport ohne vorheriges Entgasen durchführen zu können? Welche technischen Voraussetzungen müssen an der Landseite erfüllt sein? Wie können Verunreinigungen des nachgeladenen Ladegutes vermieden werden? In Beantwortung dieser Fragen entwickelte Konzepte dürften in sehr vielen Fällen dazu führen, dass Dämpfe eben nicht an einer Annahmestelle abgegeben werden müssen – und dennoch die Umwelt verschont wird.

Die Feinplanung dürfte in vielen Fällen noch nicht abgeschlossen sein. Die Auflistung der Ladegüter in den Tabellen I, II und III im Anhang des CDNI ist nicht in allen Fällen eindeutig. Insbesondere sind die Anwendungsbestimmungen des CDNI zu beachten. Wenn beispielsweise ein bestimmtes Ladegut in die (Sammelnummer) UN-Nr. 3475 fällt, dürfen Dämpfe auf den ersten Blick nicht an die Atmosphäre freigesetzt werden. Wenn dieses Ladegut aber nach dem Entscheidungsdiagramm des ADN „offen“ transportiert werden darf, dann gilt das Ventilierungsverbot für dieses Ladegut (wegen Anhang IIIa Abschnitt C, Ziffer I) nicht. Vermutlich dürften Klassifikationsexperten damit befasst sein, für einzelne Ladegüter die Einstufung zu prüfen, auch um ggf. besser passende UN-Nummern herauszufinden.

Der Umgang mit der rechtzeitig in Kraft tretenden neuen Entladebescheinigung für die Tankschifffahrt dürfte ebenfalls 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 der Umschlagsanlage oder 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 bürokratischen Aufwand an. Allerdings sollte es den Ladungsbeteiligten Wert sein, durch eine genaue Dokumentation der zuvor durchgeführten Maßnahmen die Position der Binnenschifffahrt in Sachen Umweltschutz weiter zu verbessern.

Was ändert sich in Deutschland?

Wenn das Ventilierungsverbot zum 1. Oktober 2024 in Kraft tritt, ändert sich in Deutschland zunächst recht wenig – abgesehen von der Verwendung der neuen Entladebescheinigung, deren Anwendung bereits ab 1. Juli 2024 möglich ist. Für drei von vier UN-Nummern aus 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 Benzingemische. Zusätzlich wird das Ventilieren von UN 1114 Benzen verboten, dem Vernehmen nach wird auch heute schon in der Praxis auf das Ventilieren dieses Ladegutes verzichtet.

Wenn es bei dem im Jahr 2017 beschlossenen Zeitplan bleibt, dann wird in Deutschland 2 Jahre nach dem Inkrafttreten des Ventilierungsverbotes – also zum 1. Oktober 2026 – das Ventilieren für die Ladegüter aus Tabelle II aus den UN-Nummern UN 1267 (Roherdöl), UN 1993 (entzündbarer flüssiger Stoff) und UN 3295 (Kohlenwasserstoffe), jeweils mit mehr als 10 Prozent, verboten. Die Ankündigung der Niederlande, das Ventilieren dieser Ladegüter an die Atmosphäre so schnell wie möglich zu verbieten, könnte Diskussionen darüber auslösen, ob auch andere Vertragsstaaten des CDNI diesen Weg gehen wollen.

Wenn das Ventilieren der zweiten Gruppe von Ladegütern tatsächlich zum 1. Oktober 2026 in Kraft tritt, dann wird nach vorhergehender Bewertung frühestens 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 10 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 2017 beschlossenen Zeitplan oder so schnell wie möglich.

Angesichts des Alleingangs der Niederlande sollten bei allen Tankschifftransporten, die diesen Vertragsstaat berühren, bereits die dort geltenden Bestimmungen beachtet werden, um bei Kontrollen Sanktionen zu vermeiden – auch wenn diese Bestimmungen im Heimatstaat noch nicht gelten. **Erwin Spitzer**

Anzeige

REINPLUS FIWADO
Bunker GmbH

REINPLUS FIWADO
Bunker Part of the VARO Group

**Zur Verstärkung unseres Teams
in Koblenz**

suchen wir ab sofort einen

Matrose/Schiffsführer

Bewerbungen bitte an info@reinplus.de