



LIEBE LESERINNEN UND LESER, immer wieder erreichen uns Fragen, die wir mit Hilfe von **Fachleuten** beantworten. Da sicherlich viele auch für die Allgemeinheit interessant sind, fassen wir hier die wichtigsten zusammen.

BETRIFFT: TRINKWASSERREINIGUNG

Gefährliches Silber?

Immer wieder liest man, dass die Verwendung von Silber bei der Trinkwasserdesinfektion verboten sein soll. Was ist da dran?

Günther Gentner via E-Mail

Peter Gelzhäuser von Multiman dazu: Mit der Novellierung der Trinkwasserverordnung zum 17.12.2017 erfolgte auch die Änderung der Liste der Aufbereitungsstoffe und Desinfektionsverfahren gemäß § 11 der Trinkwasserverordnung. Silbersalze wurden dabei herausgenommen. Das bedeutet aber nicht, dass silberbasierte Produkte im Bereich Caravanning und Yachting ab sofort nicht mehr verkehrsfähig sind. Die genauen Gründe für die Herausnahme der silberbasierten Produkte zur Konservierung von Trinkwasser aus der §11-Liste sind nicht bekannt. Die Änderung der §11-Liste erfolgte ohne Rücksprache mit den betroffenen Fachkreisen und sorgt nun für große Überraschung. Erfahrene Hersteller wie Katadyn, MultiMan und Yachticon haben 2003 auf Betreiben des Umwelt-Bundesamtes mit der DIN/EN 15030 die Grundlagen für den Verbleib der Silbersalze in der §11-Liste geschaffen. Eine Überarbeitung der Norm erfolgte erst vor zwei Jahren. Die Norm diente dazu, Silber mit seinen Derivaten dauerhaft in der §11-Liste als Wirkstoff zur Konservierung von Trinkwasser im nichtsystematischen Gebrauch zu verankern.

Produkte zur Trinkwasser-Konservierung auf Silberbasis sind nicht gesundheitsgefährlich. Das bestätigt das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) in seiner Stellungnahme. Deshalb sehen die Hersteller das Genehmigungsverfahren der BAUA als maßgeblich für die Bereitstellung ihrer Silber-Produkte im Markt. Mehrere vorliegende Rechtsgutachten bestärken uns in dieser Auffassung.

BETRIFFT: UNFALL MIT DER AHK

Hart – und doch verletzlich

Kann ich meine Anhängerkupplung weiterverwenden, wenn ich einen Auffahrunfall hatte?

Patrick Weiler, Bochum

Jens Waldmann von Kupplungs-Spezialist Rameder dazu: Je nach Konstruktionsprinzip – abnehmbar, schwenkbar, starr, Anhängelock – ist der Kugelkopf mit einer Traverse unter dem Fahrzeug verschraubt oder verschweißt bzw. per Steckverbindung über eine flexible Aufnahme verbunden. Kommt es zu einem Heckaufprall, bekommen alle verbundenen Komponenten die Wucht der Kollision zu spüren. Somit können praktisch überall Brüche, Risse und Verformungen auftreten. Selbst nach Bagatell-Unfällen sollte eine Anhängerkupplung deshalb fachkundig untersucht werden. Auch die Funktionsfähigkeit der Elektrik ist zu prüfen, denn Steckdose und Kabel könnten ebenfalls etwas abbekommen haben. Bei höheren Aufprallgeschwindigkeiten oder ungünstigem Unfallwinkel sollte die Anhängerkupplung vorsorglich sogar ganz getauscht werden. Dies gilt selbst dann, wenn äußerlich keine Beschädigungen zu erkennen sind: Denn unbemerkte Haarrisse oder eine verschobene Geometrie können beim Ziehen eines tonnenschweren Anhängers zum Sicherheitsrisiko werden. Eine Materialprüfung inklusive exakter Vermessung wäre alternativ zwar technisch möglich, stünde jedoch kostentechnisch in keinem Verhältnis. Ein „Herumdoktern“ mit Einzelteilen empfiehlt sich bei der Reparatur ebenfalls nicht – lediglich ein intakter Elektrosatz sollte am Fahrzeug belassen werden. Um eine identische Anhängerkupplung zu erhalten, genügt es, die Informationen auf dem Typenschild abzulesen.



Das sind Sie mit einem Air-In-Zelt von dwt bestimmt. Dank innovativem **Air-In-System** bauen Sie Ihr Zelt in Minutenschnelle sicher auf.

Jetzt entdecken:
www.dwt-zelte.com