

Der Durchbruch fehlt

ADR-Bescheinigung, Schriftliche Weisungen und die neuen Tunnelbestimmungen erhitzen die Gemüter auf der Herbsttagung der WP 15.

Obschon bei dieser 87. Sitzung nur neun formale und 36 informelle Dokumente (so genannte INF-Papiere) vorlagen, waren fünf Sitzungstage der WP 15 ausgefüllt mit intensiven Diskussionen. Der Großteil der Zeit wurde dabei für drei Hauptthemen aufgewendet.

Die ADR-Bescheinigung für die Fahrer gemäß Abschnitt 8.2.2 ADR war Gegenstand eines Antrages des Vereinigten Königreiches. Als Hintergrund galt die Tatsache, dass bei Kontrollen durch die Polizeibehörden immer wieder gefälschte Bescheinigungen entdeckt werden (siehe dazu Beitrag in der GG 05/2009). Zudem werden klare Regelungen gewünscht, die auch den Versendern ermöglichen, die Ausweise vor dem Verladen zu prüfen.

Dieser Antrag führte zur Einreichung von neun INF-Papieren aus diversen ADR-Staaten! Dementsprechend dauerte die Diskussion einen ganzen Tag. Dabei wurden alle Teilaspekte dieser Bescheinigung besprochen. Provisorisch beschlossen wurde die Aufnahme eines Feldes für einen Identifi-

zierungscode der Behörde, die Anforderung für eine Fotografie des Fahrers sowie eine Übergangsbestimmung bis 31.12.2013. Da diese Beschlüsse auf informellen Dokumenten basierten, welche nicht in die Tagungssprache übersetzt werden, erfolgt die abschließende Diskussion bei der nächsten Tagung im Mai 2010 in Genf.

Zahlreiche Änderungen für die zum 1. Januar 2009 eingeführten neuen Schriftlichen Weisungen nach Abschnitt 5.4.3 ADR schlug der Europäische Chemieverband Cefic vor. Es ging dabei um redaktionelle Verbesserungen. So wurde vorgeschlagen, dass

Beschlossen: ADR-Fahrerbescheinigung mit Lichtbild vom Fahrer und ID-Code.

technische Fachbegriffe zum besseren Verständnis der Fahrer geändert werden. Zudem sollten die Markierungen für umweltgefährdende Stoffe (Fisch + Baum) sowie für Stoffe mit erhöhten Temperaturen erklärt werden. Dass Cefic kritisiert wurde, diese Vorschläge nicht früher unterbreitet zu haben, überraschte nicht. Es wurde denn auch betont, dass man nun nochmals Änderungen vornehmen kann, man es



Tunnel als Aufreger: Die neuen Gefahrgutkategorien sind nur für wenige Tunnel bekannt.

aber dann damit belassen soll. Die internationalen Speditions- und Transportverbände FIATA wie auch IRU sprachen sich gegen diese Änderungen aus. Am Ende wurden Detailvorschläge angenommen. Die konsolidierte neue Fassung der Schriftlichen Weisungen wird demnächst auf der Internetseite von UN-ECE verfügbar sein. In der Hitze des Gefechtes ging die Frage der Übergangsbestimmungen verloren. Dieser letzte Punkt wird im Mai 2010 geregelt. Zum 1.1.2011 sollten somit die bestehenden vierseitigen Schriftlichen Weisungen ersetzt werden.

Ein weiteres, noch viel aktuelleres Thema war Gegenstand eines weiteren von Cefic initiierten und von mehreren anderen Industrieverbänden unterstützten Papiers: die neuen Tunnelbestimmungen. Die Übergangsfrist für deren Einführung lief Ende 2009 ab. Für die Staaten besteht seit dem 1. Januar 2010 die Pflicht, die anzuwendenden Tunnelbestimmungen (Tunnelklas-

D I E W P 1 5

Zu den regelsetzenden Gremien des Gefahrguttransports gehört die WP (working party) 15. Diese Arbeitsgruppe unterhalb der Transport Division der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (englisch: UN-ECE – United Nations Economic Commission for Europe) beschäftigt sich mit der Fortentwicklung der Gefahrgutvorschriften für den Straßenverkehr.

Die WP 15 hat ihren Sitz in Genf, die Mitglieder treffen sich hier zweimal jährlich. Die Ergebnisse der Sitzungen, sofern sie über formelle Dokumente besprochen und beschlossen sind, fließen in die ADR-Vorschriften des nächsten ungeraden Jahres. In den Jahren vor dem Vorschriftenwechsel wie jetzt zu 2011 sind die Sitzungen deutlich inhaltsreicher als in den anderen Jahren. dsb

TUNNEL ONLINE

Die UN-ECE in Genf hat ihre ADR-Authority-Webseite modifiziert, damit die bestehenden Tunnelbestimmungen leichter herausgelesen werden können: www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm



sifizierungen) dem Sekretariat von UN-ECE zu melden. Bis Redaktionsschluss haben aber nur die Schweiz (alle 15 schon bisher reglementierte Tunnel), Deutschland (14 Tunnel), Frankreich (Frejus-Tunnel), das Vereinigte Königreich (neun Tunnel), Schweden (drei Tunnel) und die Niederlande (26 Tunnel) Informationen hinterlegt. Bei den Staaten, welche keine Informationen hinterlegt haben, ist in vielen Fällen nicht bekannt, ob dort überhaupt Tunnel vorhanden sind. Bei einigen Staaten wie Italien und Frankreich stellt sich diese Fra-

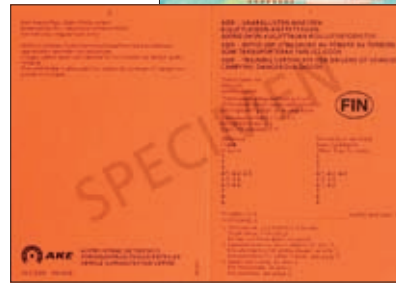
ge hingegen mit Garantie nicht. Eine vor einigen Jahren von der Europäischen Kommission durchgeführte Analyse ergab, dass in diesen beiden Staaten mehr als 100 Tunnel von mehr als 300 Meter Länge existieren.

Die Industrie forderte die Staaten auf, diese Informationen umgehend zu hinterlegen, da man große praktische Probleme befürchtet. Andernfalls müsse die Industrie (wie auch Spediteure und Transporteure) davon ausgehen, dass in besagten Ländern entweder keine Tunnel vorhanden sind oder sie der Kategorie A zugeordnet sind. Italien wies darauf hin, dass es in ihrem Lande 5.000 Straßenverkehrstunnel gäbe und die Kategorisierung circa zehn Jahre in Anspruch nehmen würde.

Unter www.gefahrgut-online.de stehen jeweils die aktuellen Tunnelkategorien

Grundsätzlich wurde die Absicht, einheitliche Tunnelbestimmungen einzuführen, von allen Seiten als gute Idee akzeptiert. Wenn man nun aber die praktische Umsetzung betrachtet, müssen vor allem die Industrie und ihre Transportdienstleister feststellen, dass die Situation in keiner Weise verbessert wurde, so die Meinung auf der Tagung (siehe auch Gefahr/gut 09/2009, Seite 16). Beispiele dafür konnten genug angefügt werden:

- Die Schweiz hat für alle klassifizierten 15 Tunnel die strengstmögliche Lösung, die Kategorie E, gewählt. Weder wurde eine gesamtheitliche Betrachtung angestellt, noch hat man mögliche flexible Modelle (unterschiedliche Tunnelkategorisierung je



Wildwuchs eindämmen: die ADR-Fahrerbescheinigungen werden einheitlich mit ID-Code und Fahrerbild.

nach Tageszeit) in Betracht gezogen. Man beginnt nun erst mit der eigentlichen Arbeit. Die endgültige Kategorisierung dieser 15 sowie weiterer Tunnel erfolgt in den nächsten Jahren

- Die von Frankreich für den Frejus-Tunnel eingeführten Bestimmungen umfassen acht Seiten Text auf Französisch! Dass dies praktikabel ist, kann sich niemand vorstellen
 - Italien hat bisher nichts getan
 - Österreich führt seine operationellen Maßnahmen (Konvoi durch Tunnel) weiter wie in der Vergangenheit
- Fazit: der Berg hat eine Maus geboren.

Eine deutschsprachige Übersicht über die Regelungen durch den Frejusstunnel sowie jeweils die aktuellen Tunnelkategorien stehen gesammelt unter www.gefahrgut-online.de in der Rubrik Fachinformationen. ■

Erwin Sigrist

Der Autor ist Leiter des Fachbereichs „Transport gefährlicher Güter“ bei SGC Chemie Pharma Schweiz und Vertreter von CEFIC bei der WP.15

Anzeige

<p><small>Voelk-online.de</small></p> <p>BERATUNG</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Gefahrgut ■ Abfall ■ Gefahrstoffe ■ Arbeitssicherheit ■ Arbeitsmedizin ■ Datenschutz ■ Umweltschutz ■ Externe Beauftragte 	<p>SEMINARE</p> <p>Gefahrgutbeauftragten-Schulung: Straße, Schiene, Luft, See</p> <p>Gefahrguttransport in der Luft nach IATA/ICAO-II, LBA U. IHK anerkannt</p> <p>Gefahrgut-Fahrer-Ausbildung: Stückgut-/Tanktransport alle Klassen</p> <p>Befähigungsschein § 20 SprengG</p> <p>Schulungen für beauftragte Personen Sachkundelehrgang gemäß TRGS 520 Ladungssicherung In-House-Seminare</p>	<p>Schiffner Consult GbR Gefahrgutschulung und Beratung Boschstraße 17 94405 Landau a.d. Isar fon 0 99 51 / 98 42-0 fax 0 99 51 / 98 42-10 info@schiffner-gefahrgut.de www.schiffner-gefahrgut.de</p>	
---	--	--	--