

# Auf Konsenssuche

**ADR-VORSCHRIFTEN** Unmittelbar vor jedem Wechsel der ADR-Vorschriften lassen sich die Inhalte einer Tagung der WP.15 an einer Hand abzählen. Noch dazu fehlt ein deutlicher Entscheidungswille.

Die Tagungen der WP.15 werden kürzer und kürzer. In der Vergangenheit dauerten die Tagungen fünf Arbeitstage. Dieses Mal, Ende Oktober in Genf, wurde schon vor Beginn ein Tag gestrichen und während der Tagung wurde bald ersichtlich, dass ein weiterer Tag wegfallen kann. So wurden schlussendlich, inklusive Berichtslesung, nur drei Tage benötigt. Wobei auch dies viel ist für sechs formale Anträge. Dass man im neuen Jahr auf vier der Anliegen wieder zurückkommen muss, da man keinen Konsens fand, ist eine ganz andere Geschichte. Der Vertreter Deutschlands legte eine Studie zur Verbesserung des hinteren Schutzes der Fahrzeuge (gemäß Abschnitt 9.7.6 ADR) vor. Einige Delegierte waren der Meinung, dass dieser Schutz kein spezifisches Problem von Gefahrgutfahrzeugen sei und sich somit die WP.29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) damit befassen müsse. Aber es gab auch zustimmende Kommentare zur Arbeit Deutschlands. Dessen Vertreter wies darauf hin, dass es darum gehe, das Auslaufen von gefährlichen Gütern im Falle eines Unfalls zu vermeiden. Man werde daher die Arbeiten weiterführen.

## Reifenbrand bei MEMUs

Norwegen schlug Verbesserungen zu Unterabschnitt 9.8.7.2 (Schutz vor Reifenbrand) für MEMUs (Mobile Explosives Manufacturing Units) vor. Die Arbeitsgruppe war wohl der Meinung, dass der Text durchaus verbessert werden könne, aber die vorgeschlagene Lösung wurde nicht unterstützt. Norwegen wird im nächsten Biennium mit einem neuen Antrag darauf zurückkommen.

## Zusätzliches für die Klassen 1 und 7

Die von Schweden vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen in Kapitel 8.5 wurden angenommen. Es handelt sich dabei um die „zusätzlichen Vorschriften“ für

die Beförderung der Klassen 1 und 7 in S1, S11 und S12.

## Limited Quantities und Warntafeln

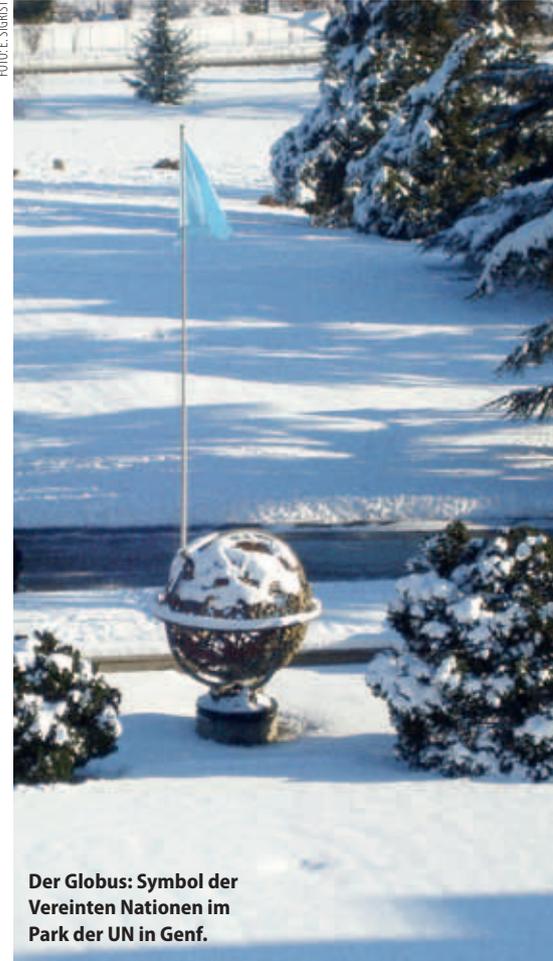
Nicht zum ersten Mal unterbreitete die Schweiz Anträge für den Transport von Limited Quantities. So sollten Fahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen LQ mit orangenen Tafeln versehen sein. Zudem sollte auch ein Begleitdokument vorgeschrieben sein. Indes wurden alle vier Anträge mit großer Mehrheit abgelehnt. Lediglich eine kleine redaktionelle Änderung in 3.4.13 (a) der englischen Fassung des ADR, als Anpassung an die Französische Version, wurde gutgeheißen.

*Es gab eine lange Diskussion zu LQ-Sendungen in Bezug auf die Tunnelvorschriften.*

Ein weiteres Sorgenkind der Schweiz sind die Tunnelvorschriften. Nicht zum ersten Mal wurde beantragt, Fahrzeuge mit mehr als acht Tonnen LQ-Sendungen den Tunnelvorschriften zu unterstellen. Dieser Antrag ist etwas erstaunlich, wenn man bedenkt, dass in der Schweiz alle regulierten Tunnels einheitlich der restriktivsten Kategorie E zugewiesen wurden – wenn auch auf provisorischer Basis bis voraussichtlich zum Jahr 2015. Man muss dabei allerdings auch wissen, dass LQ-Sendungen vor der Einführung von Kapitel 8.6 in ADR in der Schweiz den nationalen Tunnelbestimmungen unterworfen waren. Der Antrag wurde nach überraschend langer Diskussion abgelehnt. Es ist davon auszugehen, dass das Thema auch auf der Agenda der nächsten Tagung stehen wird.

Abschnitt 8.1.4 ADR enthält die Bestimmungen betreffend Feuerlöschschrüstung. Dieser sollte auf Antrag der Schweiz verbessert werden (in 8.1.4.1 (b)). Der

FOTO: E. SIGRIST



Der Globus: Symbol der Vereinten Nationen im Park der UN in Genf.

Vertreter der „Confoederatio Helvetica“ erhielt viel Zustimmung für sein Anliegen. Schweden wie auch das Vereinigte Königreich hatten dazu ergänzende Papiere vorgelegt. Erst sei aber eine umfangreichere Prüfung der Sachlage notwendig. Die Schweiz zog schlussendlich ihr Dokument zurück. Schweden und UK werden gemeinsam ein neues Dokument für die 90. Sitzung vorbereiten.

*Verbesserungen der Feuerlöschschrüstung wird ein Thema im neuen Jahr sein.*

Die 90. Tagung der WP.15 wird vom 2. bis zum 6. Mai 2011 in Genf stattfinden. Der Annahmeschluss für formelle Anträge ist der 7. Februar.

## Erwin Sigrist

Leiter „Transport gefährlicher Güter“ bei SGCI Chemie Pharma Schweiz und Delegierter der Cefic bei der WP.15