



OTIF/RID/RC/2019/38
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/38)

21. Juni 2019

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 17. bis 27. September 2019)

Tagesordnungspunkt 5 a): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Fragen

Kennzeichnung von mit begrenzten Mengen beladenen Wagen und Containern

Antrag Schwedens und der Schweiz

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Wagen und Container, die gefährliche Güter in begrenzten Mengen zusammen mit vollständig den Vorschriften unterliegenden gefährlichen Gütern enthalten, müssen nicht mit dem Kennzeichen für begrenzte Mengen versehen sein. Dies kann dazu führen, dass das Kennzeichen auf dem Wagen oder Container nicht die tatsächliche Gefahr anzeigt, was im Falle eines Unfalls ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko darstellen kann.

Zu treffende Entscheidung:

Änderung des Abschnitts 3.4.13 b) im ADR und der Abschnitte 3.4.13 a) und b) im RID.

Damit zusammenhängende Dokumente:

OTIF/RID/CE/GTP/2017/9 (Schweden)
[OTIF/RID/CE/GTP/2017-A](#)
OTIF/RID/RC/2018/14 –
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/14

OTIF/RID/RC/2018-A
– ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150
ECE/TRANS/WP.15/2019/7
informelles Dokument INF.7 (Kommentare zu Dokument 2019/7)

Hintergrund

1. Zur 8. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hatte Schweden ein Dokument (OTIF/RID/CE/GTP/2017/9) zur Kennzeichnung von mit begrenzten Mengen beladenen Wagen vorgelegt. Die Arbeitsgruppe war jedoch der Ansicht, dass auch Container berücksichtigt werden sollten und dass die Frage daher von der Gemeinsamen Tagung im März 2018 behandelt werden sollte. Bei der Gemeinsamen Tagung gingen die Meinungen auseinander. Schweden erklärte sich bereit, die Kommentare eingehend zu prüfen und zu einer späteren Tagung auf das Thema zurückzukommen.
2. Auf Antrag der Schweiz (ECE/TRANS/WP.15/[2019/7](#) – nur in englischer, französischer und russischer Sprache), gefolgt von einem informellen Dokument Schwedens ([INF.7](#) – nur in englischer Sprache), wurde die Frage im Mai 2019 auch von der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) diskutiert. Der Vorschlag im informellen Dokument INF.7 fand eine gewisse Unterstützung, wurde aber erneut an die Gemeinsame Tagung überwiesen, um Eisenbahn- und Straßenverkehr gemeinsam betrachten zu können.

Einleitung



3. Gemäß dem Bericht über die Gemeinsame Tagung im März letzten Jahres wiesen die meisten Delegationen, die das Wort ergriffen, darauf hin, dass gefährliche Güter, die in begrenzten Mengen befördert werden dürfen, eine geringe Gefahr während der Beförderung darstellten. Sie vertraten daher die Auffassung, dass die Anbringung des LQ-Kennzeichens die Sicherheit nicht erhöhen würde, da das Kennzeichen keinen Hinweis auf die Art der von den beförderten Gütern ausgehenden Gefahr gebe.
4. Schweden und die Schweiz sind da anderer Ansicht und denken, dass das LQ-Kennzeichen sehr wohl zur Verbesserung der Sicherheit beitragen würde, zumal es bei mehr als 8 Tonnen auch vorgeschrieben ist. Nach unserem Verständnis lässt sich das Erfordernis des LQ-Kennzeichens bei mehr als 8 Tonnen dadurch begründen, dass die zulässige Ladegutmenge als so groß angesehen wird, dass es tatsächlich von Bedeutung ist, die Einsatzkräfte über die Existenz gefährlicher Güter zu informieren. Es stimmt zwar, dass das Kennzeichen keinen Hinweis auf die Art der Gefahr gibt, aber es informiert die Einsatzkräfte über das Bestehen einer, möglicherweise variablen Gefahr – eine Information, die beispielsweise bei der Brandbekämpfung durchaus relevant ist. Ähnliche Informationen sind auch auf der orangefarbenen Tafel angegeben.
5. Allerdings darf auf orangefarbene Tafeln nicht einfach verzichtet werden, so wie dies nach Abschnitt 3.4.13 beim LQ-Kennzeichen möglich ist. Infolgedessen kann es passieren, dass bei einem mit gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen beladenen Wagen oder Container, der gleichzeitig einen Großzettel (Placard) erfordernde gefährliche Güter enthält, auf das LQ-Kennzeichen verzichtet wird. Hierdurch geht Information betreffend die Art der beförderten Güter verloren, und es besteht das Risiko, dass der Großzettel (Placard) als repräsentativ für die gesamte Ladung verstanden wird. Sicherheitstechnisch halten wir dies für ungünstig.

6. Im Bericht der Gemeinsamen Tagung ist zudem Folgendes zu lesen:

"Andere Delegationen sind der Ansicht, dass dasselbe Argument (*Kennzeichen gibt keinen Hinweis auf die Art der Gefahr*) verwendet werden könne, um den Nutzen der orangefarbenen Tafeln in Frage zu stellen. Es wird jedoch festgestellt, dass in den Fällen, in denen die Anbringung orangefarbener Tafeln vorgeschrieben ist, die Angaben über die Art der beförderten Güter in das Beförderungspapier aufgenommen werden müssen, während dies bei gefährlichen Gütern, die in begrenzten Mengen befördert werden, nicht der Fall ist."

7. Aus unserer Sicht ist die Anbringung des LQ-Kennzeichens hier umso wichtiger, da dies der einzige Hinweis darauf ist, dass die Beförderungseinheit gefährliche Güter enthält, die diverse Arten von Gefahren bergen können.

Beispielszenarien:

Container oder Wagen		
	Inhalt	Großzettel/Kennzeichen
1	<ul style="list-style-type: none"> 28 000 Liter UN 1170 Ethanol, 3, III in 5 600 Kunststoffkanistern von jeweils 5 Litern (begrenzte Mengen) 	LQ-Kennzeichen 
2	<ul style="list-style-type: none"> 28 000 Liter UN 1170 Ethanol, 3, III in 5 600 Kunststoffkanistern von jeweils 5 Litern (begrenzte Mengen) <i>und</i> 60 kg UN 3077 Umweltgefährdender Stoff, fest, n.a.g., 9, III in einem Fass 	Großzettel nach Muster 9 

8. Wie aus den obigen Beispielen hervorgeht, haben die Vorschriften für vollständig reglementierte Güter Vorrang und bestimmen, welche Informationen auf dem Container angegeben werden (Fall 2), wodurch nicht unbedingt die tatsächliche und bedeutendere Gefahr angezeigt wird. Dies stellt ein Problem dar. Die beispielsweise von einem Fass mit 60 kg eines umweltgefährdenden Stoffes der Klasse 9 (nicht in begrenzten Mengen verpackt und vollständig den Vorschriften unterliegend) ausgehende Gefahr für Mensch und Umwelt kann nicht so gravierend sein, dass sie bei der Angabe der Gefahr auf einem Wagen oder Container Vorrang hat vor der Angabe der von den beispielsweise ebenfalls enthaltenen 8 Tonnen Ethanol in begrenzten Mengen ausgehenden Gefahr.
9. Bei Beförderungseinheiten, die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter enthalten, ist die Situation jedoch etwas anders. Hier kann auf die LQ-Kennzeichnung verzichtet werden, wenn die Beförderungseinheit auch gefährliche Güter enthält, für die die Kennzeichnung mit orangefarbenen Tafeln nach Abschnitt 5.3.2 vorgeschrieben ist. Da die orangefarbenen Tafeln die gleichen Informationen über die Gefahren der gefährlichen Güter enthalten (d. h. dass die Gefahren variieren können, da die Ladung aus verschiedenen Arten von gefährlichen Gütern bestehen kann), wäre die Notwendigkeit, auch die LQ-Kennzeichnungen anzubringen, aus unserer Sicht überflüssig.
10. Aus den oben genannten Gründen schlagen wir vor, die Vorschriften für die Kennzeichnung begrenzter Mengen zu ändern und die Anbringung des LQ-Kennzeichens bei Beförderungen über 8 Tonnen verbindlich vorzuschreiben.

Antrag

11. Der **Abschnitt 3.4.13 b) ADR** erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder ~~durchgestrichen~~ dargestellt):

"Container, mit denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden und die auf Beförderungseinheiten mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen verladen sind, müssen gemäß Abschnitt 3.4.15 auf allen vier Seiten gekennzeichnet sein. Sofern der Container ~~nicht~~ andere gefährliche Güter enthält, für die das Anbringen von Großzetteln (Placards) gemäß Abschnitt 5.3.1 vorgeschrieben ist. In letzterem Fall darf, muss der Container ~~nur~~ mit den vorgeschriebenen Großzetteln (Placards) ~~oder gleichzeitig mit Großzetteln (Placards)~~ gemäß Abschnitt 5.3.1 und mit den Kennzeichen gemäß Abschnitt 3.4.15 versehen sein.

Die tragende Beförderungseinheit muss nicht gekennzeichnet werden, es sei denn, die an den Containern angebrachten Kennzeichen sind außerhalb dieser tragenden Beförderungseinheit nicht sichtbar. Im letztgenannten Fall müssen die gleichen Kennzeichen an der Beförderungseinheit vorn und hinten angebracht werden."

12. Der **Abschnitt 3.4.13 a) RID** erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder ~~durchgestrichen~~ dargestellt):

"Wagen, mit denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden, müssen gemäß Abschnitt 3.4.15 auf beiden Längsseiten gekennzeichnet sein. Sofern der Wagen ~~nicht~~ andere gefährliche Güter enthält, für die das Anbringen von Großzetteln (Placards) gemäß Abschnitt 5.3.1 vorgeschrieben ist. In letzterem Fall darf, muss der Wagen ~~nur~~ mit den vorgeschriebenen Großzetteln (Placards) ~~oder gleichzeitig mit Großzetteln (Placards)~~ gemäß Abschnitt 5.3.1 und mit den Kennzeichen gemäß Abschnitt 3.4.15 versehen sein."

Der **Abschnitt 3.4.13 b) RID** erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen oder ~~durchgestrichen~~ dargestellt):

"Großcontainer, mit denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden, müssen gemäß Abschnitt 3.4.15 auf allen vier Seiten gekennzeichnet sein. Sofern der Großcontainer ~~nicht~~ andere gefährliche Güter enthält, für die das Anbringen von Großzetteln (Placards) gemäß Abschnitt 5.3.1 vorgeschrieben ist. In letzterem Fall darf, muss der Großcontainer ~~nur~~ mit den vorgeschriebenen Großzetteln (Placards) ~~oder gleichzeitig mit Großzetteln (Placards)~~ gemäß Abschnitt 5.3.1 und mit den Kennzeichen gemäß Abschnitt 3.4.15 versehen sein.

Wenn die an Großcontainern angebrachten Kennzeichen außerhalb des Tragwagens nicht sichtbar sind, müssen die gleichen Kennzeichen auch an beiden Längsseiten des Wagens angebracht werden."

Begründung

13. Einsatzkräfte würden von einer vollständigeren Angabe der beförderten Güter profitieren.
