

Sprachregelung
für die Beantwortung von Anfragen zur
Kennzeichnung von Fahrzeugen mit gekühlten oder konditionierten Versandstücken
(5.5.3 ADR/RID/ADN 2013)

Wegen möglicher Erstickungsgefahren im Laderaum müssen Transporte, bei denen Kühl- oder Konditionierungsmittel verwendet werden, die eine Erstickungsgefahr bewirken, ab 2013 u.a. mit einem mindestens 15 mal 25 cm großen Warnhinweis gekennzeichnet sein, der stilisiert einen erstickenden Menschen zeigt. Das schreibt die neue Fassung des „Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR), der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID) und des „Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen“ (ADN) vor. Die neue Regelung ist zum 1. Januar 2013 in Kraft getreten und ist nach einer Übergangsfrist bis 30.06.2013 ab Mitte des kommenden Jahres verbindlich anzuwenden.

Zur Anwendung der neuen Vorschrift ist Folgendes anzumerken:

Die in der Praxis befürchteten Anwendungsprobleme des Abschnitts 5.5.3 ADR/RID/ADN 2013 sind Gegenstand verschiedener Diskussionen internationaler Gremien.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die in Abschnitt 5.5.3 ADR/RID/ADN 2013 angesprochenen Kennzeichnungs- und Informationspflichten nur dann anzuwenden sind, wenn tatsächlich ein Risiko des Erstickens besteht.

Dies ist für das ADR ausdrücklich diskutiert und im Bericht "ECE/TRANS/WP.15/217" vom 29.11.2012 über die 93. Sitzung der WP.15 in Genf vom 6.-8.11.2012 festgehalten worden:

B. Anwendungsbereich von Abschnitt 5.5.3

Dokument: ECE/TRANS/WP.15/2012/16 (Schweiz)

Informelles Dokument: INF.17 (GEA)

12. Die Arbeitsgruppe war der Meinung, dass Abschnitt 5.5.3 nur dann Anwendung finde, wenn eine nachweisbare bestätigte Erstickungsgefahr in der Beförderungseinheit besteht und dass es Sache der betroffenen Parteien (insbesondere des Versenders) sei, diese Gefahr unter Berücksichtigung der von den für die Kühlung oder Konditionierung eingesetzten Stoffen ausgehenden Gefahren sowie der jeweiligen Mengen und verwendeten Umschließungsarten (als Schüttgut oder in Versandstücken) zu beurteilen.

13. Die Arbeitsgruppe unterstützte die Absicht des Vertreters der Schweiz, dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter einen Änderungsantrag vorzulegen, um die geltenden Texte entsprechend zu überprüfen.
14. Mehrere Delegationen unterstrichen auch die Notwendigkeit festzulegen, wer für die Beurteilung der Erstickungsgefahr zuständig sein soll.

In Deutschland ist es vorgesehen, diese Auslegung in die RSEB aufzunehmen. Soweit bereits heute in Umsetzung von arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften Bewertungen der Gefahr durch die Verwendung von Trockeneis oder anderen Stoffen in Fahrzeugen vorliegen, können diese selbstverständlich berücksichtigt werden.

Mittelfristig sollten jedoch international – soweit möglich – konkrete Kriterien erarbeitet werden, die eine einfache und praxisnahe Anwendung der Neuregelung ermöglichen.

Stand: Januar 2013