

GEFAG

CH- 8603 Schwerzenbach



Gefahrgut-News 5 / 2011

Schwerzenbach, 14. Nov. 2011

Schweizer Gefahrguttag Luzern

Hoffentlich haben Sie teilgenommen! Wenn nicht, ein kurzer Rückblick:

Das vielseitige Programm zog auch dieses Jahr zahlreiche Gefahrgutverantwortliche an den Schweizer Gefahrguttag nach Luzern. Behördenvertreter und Experten aus der Branche referierten über Änderungen in der Ausbildung für Gefahrgutbeauftragte, die Liberalisierung der Fahrerausbildung oder den lang ersehnten Systemwechsel im Bereich der Zulassung und Prüfung von Gefahrgutumschliessungen. Weitere Themen waren: ein Ausblick auf das ADR 2013, die Lagerung gefährlicher Güter, die Umsetzung des ADR 2011 und die Sicht der Kontrollorgane auf den Transport von Gefahrgütern mit Schwerpunkt Ladungssicherung.

„Keine Angst, liebe Gefahrgutbeauftragte, Sie müssen nicht morgen wieder die Schulbank drücken“. Mit diesem Satz leitete Tobias Schaller, Bundesamt für Verkehr (BAV) sein Referat über die geplanten Änderungen in der Ausbildung der Gefahrgutbeauftragten (GGB) ein. Jeder Gefahrgutbeauftragte weiss, wie umfangreich das Regelwerk und dementsprechend komplex die Umsetzung der Pflichten ist. Bis 2014 soll die Gefahrgutbeauftragten-Verordnung (GGBV) so angepasst werden, dass sicherheitsrelevante und praxisnahe Themen in der GGB-Ausbildung integriert werden. Diskutiert wird über mehrere Optionen: die Entwicklung eines neuen Prüfungskonzeptes, berufliche Voraussetzungen für die Zulassung zur GGB-Ausbildung, ein modularer Aufbau der Ausbildung (ähnlich wie in Frankreich) oder neue Anforderungen an die Weiterbildungspflicht der GGB. Auch eine nationale Prüfungskommission steht zur Diskussion.

Mit dem Thema Ausbildung ging es im Beitrag von Peter Hari, (ASTAG), weiter. Genauer ging es um die bereits seit anfangs 2011 liberalisierte ADR-Ausbildung für Chauffeure. Mit dem neuen Konzept haben Gefahrgutfahrer die Möglichkeit, ihre Ausbildungsstätte auszuwählen. Bis jetzt hat sich die neue Regelung nicht bemerkbar gemacht, es gibt noch keine anerkannten neuen Schulungsanbieter auf dem Markt. Voraussetzung für potenzielle Ausbildungsveranstalter ist die Anerkennung durch die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa).

Die Referate im PDF Format sowie die Eindrücke des 16. Septembers in Bildern können auf der VAG Homepage (www.vag-schweiz.ch) betrachtet bzw. heruntergeladen werden. Der nächste Schweizer Gefahrguttag findet am 14. September 2012 wiederum im Luzerner Verkehrshaus statt.

Systemwechsel im Gefahrgutbereich

„Es bewegt sich was: Systemwechsel im Gefahrgutbereich“. Unter diesem Titel berichtete Frau Giuseppina Jarrobino vom GS UVEK am Schweizer Gefahrguttag über wichtige vorgesehene Anpassungen bei der Gefahrgutbehörde EGI. Die Behördenaufgaben im Rahmen der Zulassung von Gefahrgutumschliessungen werden neu organisiert. Das Bundesamt für Verkehr, (BAV), soll nun neu die behördlichen Aufgaben des EGI übernehmen, und dieses soll künftig nur noch Prüfstelle im Wettbewerb mit andern zugelassenen Prüfstellen sein. Die Verordnung wird nächstes Jahr in die Vernehmlassung gehen. Endlich!

Es geht unter anderem um die dringend notwendige Trennung der Prüfstelle von der Behörde und die Liberalisierung der Tankprüfung. Es ist vorgesehen, dass die Funktion der zuständigen Stelle für Prüfungen und Zulassungen vom EGI zurück an das UVEK geht und zwar soll diese Stelle im BAV eingerichtet werden. Das EGI, dann wohl nur mehr „GI“ ohne „E“, wird zur Prüfstelle wie andere zugelassene Prüfstellen auch, und somit künftig dem rauen Wind des freien Wettbewerbs ausgesetzt.

Stand der Arbeiten gemäss Frau Jarrobino:

- Konzeptuelle Phase (2011)
- Erarbeitung der operativen Grundlagen 2012
- Operative Phase ab 2013
-

Der Zeitplan konkret gemäss GS UVEK:

- · Oktober 2011: 1. Ämterkonsultation
- · Januar 2012 Auswertung Ämterkonsultation, Eröffnung Vernehmlassung
- · Mai 2012 Auswertung Vernehmlassung
- · September 2012: 2. Ämterkonsultation
- · November 2012 Antrag an den Bundesrat
- · Januar 2013 Inkrafttreten der neuen Regelung
-

Die heute noch *behördlichen Prüfungen* werden also neu zu *Konformitätsbewertung der zugelassenen Prüfstellen*, welche untereinander in einem Wettbewerb stehen. Der Kunde wird die Prüfstelle selber bestimmen können! Diese neuen Regelungen sollen ab 1.1.2014 wirksam werden. Eine ganze Reihe von Fragen liess Frau Jarrobino jedoch offen, grösstenteils wohl, weil die Lösungen im Detail noch nicht erarbeitet sind. Man reibt sich die Augen: Seit bald 20 Jahren ist den Aemtern bekannt, dass gesetzliche Grundlagen für Privatisierung und Tätigkeit des EGI fehlten (gesetzliche Grundlagen wurden erst 2010 geschaffen), und seit über 10 Jahren arbeitet man an der Reorganisation der behördlichen Kontrolle und Aufsicht, und nun ist seit 2 Jahren die jetzige Lösung vorgespurt. Wo liegt das Problem, weshalb dauert alles so lange?

Die Weisungen über Übertragung von Prüfaufgaben an Private und die Technischen Anweisungen des EGI, welche teilweise dem ADR/RID widersprechen, teilweise inhaltlich nicht korrekt sind, sollen gemäss Frau Jarrobino bestehen bleiben, soweit sie weiterhin eine gesetzliche Grundlage haben.

Zerbrechliche AKW-Aufsicht: Auszug aus einem Leserbrief:

Unter diesem Titel wurde kürzlich in der Presse eine Ergänzung der ENSI-Verordnung diskutiert, welche eine verbesserte Unabhängigkeit des ENSI-Rates gewährleisten soll. Der Titel ENSI-Rat könnte vermuten lassen, dieser sei eine dem ENSI in irgendeiner Weise übergeordnete Kontrollinstanz. Dies ist aber nicht der Fall, sondern der ENSI-Rat ist neben der Geschäftsleitung und der Revisionsstelle ein internes Organ des ENSI. Die jetzt vorgelegte Änderung der ENSI-Verordnung ist so streng gehalten, dass jede Voreingenommenheit seiner Mitglieder von vornherein ausgeschlossen wird. Dies hat dazu geführt, dass nun schon innert kurzer Frist ein zweites Mitglied, der ETH Professor H.M. Prasser nicht mehr zur Wiederwahl antreten wird. Grund: Der ETH Lehrstuhl wird u.a. von KKW Betreibern finanziert.

Es gibt ein weiteres „Eidgenössisches“ Inspektorat, das ebenfalls mit Sicherheitsaufgaben betraut ist, das Eidgenössische Gefahrgutinspektorat EGI. Bei diesem fehlt jedoch bisher jede gesetzliche Regelung der Tätigkeit seiner Organe auf Verordnungsebene und das seit dessen Gründung im Jahr 1992. Das EGI ist zugleich Behörde mit hoheitlichen Aufgaben und privatwirtschaftlich tätige Prüfstelle; es besteht keine Gewaltentrennung. Regelsetzung, Ausführung und Kontrolle sind also am gleichen Ort untergebracht. Es erlässt somit eigene Regelungen und sogar eine eigene Tarifordnung ohne genügende gesetzliche Grundlage. Diese Mängel sind dem UVEK seit bald 20 Jahren bekannt und wenn es auch verschiedene halbherzige Anläufe für eine Neuregelung auf Verordnungsebene gab, sie sind bisher alle gescheitert.

Als Bürger muss man sich fragen, ob hier mit zweierlei Ellen gemessen wird: Beim ENSI schaut man genauestens auf mögliche Abhängigkeiten und Befangenheiten, die mit der jetzt bekannt gegebenen Verordnungsänderung vermieden werden sollen, während es im Falle des EGI nicht einmal eine Verordnung gibt, in der man einen ähnlichen Passus wie beim ENSI einbringen könnte.

Derzeit ist nun wieder einmal ein Entwurf für eine Neuregelung der Tätigkeit des EGI in Arbeit und soll im nächsten Jahr in die Vernehmlassung gehen. Damit ist diese Verordnung aber noch keineswegs verabschiedet und ihr Inkrafttreten ungewiss. Ist die Sicherheit der Gefahrguttransporte so unwichtig, dass der Gesetzgeber nicht innert nützlicher Frist eine legale Situation herstellen kann? Hier könnte man mit grösserer Berechtigung von zerbrechlicher Aufsicht sprechen als beim ENSI.

Jahresbericht 2010 des Toxikologischen Informationszentrum

Das Tox-Zentrum führte 2010 knapp 31'000 Beratungen zu Giftexpositionen und rund 3'500 prophylaktische Beratungen durch. Mehr als 15'000 Giftexpositionen betrafen Kinder, 84% davon waren jünger als 5 Jahre. Drei Viertel aller Vergiftungen geschehen mit Medikamenten, Haushaltprodukten oder Pflanzen. Von den 323 schweren und tödlichen Fällen waren 225 durch Medikamente verursacht. Die Stiftung Schweizerisches Toxikologisches Informationszentrum («Tox-Zentrum») führte 2010 34'283 Beratungen durch. Dabei handelte es sich in knapp 90 % um Anfragen zu Giftexpositionen, die übrigen Anfragen waren prophylaktischer oder theoretischer Natur. Knapp drei Viertel aller Anfragen bezogen sich auf Vergiftungsfälle mit Medikamenten, Haushaltsprodukten oder Pflanzen. 54,9 % der Expositionen betrafen Kinder, mehrheitlich im Vorschulalter (83,6 % aller Expositionen bei unter 16-Jährigen traten bei Kindern < 5 Jahren auf). 89 % der knapp 21'000

unbeabsichtigten (akzidentellen) Vergiftungen ereigneten sich im häuslichen Milieu, bei den knapp 5'200 beabsichtigten Intoxikationen trat die grösste Anzahl (63,6 %) im Rahmen von Suizidversuchen auf.

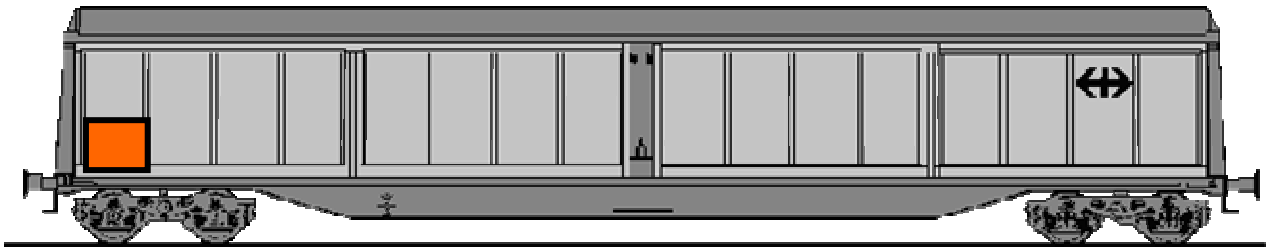
Orange Leer an Eisenbahnwagen?

Durch die Abschaffung der Kennzeichnung von Tragwagen, die mit Grosszetteln (Placards) oder orangefarbenen Tafeln gemäss ADR versehene Fahrzeuge befördern, hat der RID-Fachausschuss einen Schritt in Richtung Vereinfachung der Vorschriften für die Anbringung von Grosszetteln und orangefarbenen Tafeln zwischen den Verkehrsträgern Strasse und Schiene unternommen. Wie sieht es bei mit Versandstücken beladenen Wagen aus? Wenn man beim Huckepackverkehr zur Anwendung der Kennzeichnungsgrundsätze des ADR, die als leichter anwendbar und unter dem Gesichtspunkt der Gefahrenkennzeichnung als gleichwertig gelten, bereit ist, warum sollte man dann bei mit Versandstücken beladenen Wagen nicht genauso verfahren? Mit diesem Antrag möchte sich die Schweiz im RID Fachausschuss für dieses Verfahren aussprechen.

Aktuelle Lage der Anbringung von Grosszetteln (Placards) gemäss ADR: Mit Versandstücken beladene Fahrzeuge müssen mit orangefarbenen Tafeln und nicht mit Grosszetteln versehen sein (Unterabschnitt 5.3.1.5, Ausnahme: Fahrzeuge mit Versandstücken der Klassen 1 und 7). Umgekehrt beim RID: Die Anbringung von Grosszetteln auf beiden Längsseiten des Wagens ist für alle Klassen obligatorisch (Unterabschnitt 5.3.1.5), hingegen werden keine neutralen orangen Warntafeln angebracht.

Lösungsvorschlag der Schweiz am RID Fachausschuss im Nov. 2011:

Dem Nutzer sollte bei der Kennzeichnung der Gefahr auf mit Versandstücken beladenen Wagen die Wahl gelassen werden zwischen: Grosszetteln (unverändert) oder rechteckigen orangefarbenen Tafeln auf beiden Längsseiten des Wagens (neu, mit dem ADR harmonisiert). Fortsetzung über die Ergebnisse folgen. Interessant: In der Schweiz profitieren derzeit schon 8 Unternehmen von einer Ausnahme in diesem Sinne!



Exporte gefährlicher Abfälle: Schweiz will umweltgerechte Lösungen

Die Schweiz setzt sich weiter aktiv dafür ein, dass gefährliche Abfälle nur dann exportiert werden können, wenn eine umweltgerechte Entsorgung gesichert ist. An der 10. Vertragsparteienkonferenz der Basler Konvention im kolumbianischen Cartagena (17. – 21. Oktober) präsentierte sie zusammen mit Indonesien einen Vorschlag, um die Effektivität des Abkommens zu verbessern. Schweizer Erfolg! 16 Jahre nach der Verabschiedung durch die Mitgliedsstaaten der Basler Konvention wird das Verbot des Exports von gefährlichen Abfällen aus OECD-Staaten in andere Länder in Kraft treten. Ein entsprechender Vorschlag der Schweiz und Indonesien wurde an der Vertragsparteienkonferenz in Cartagena (Kolumbien), die am 21. Oktober 2011 zu Ende ging, angenommen.

Die Annahme des Vorschlags stellt einen grossen Erfolg dar. Die Schweiz hatte zusammen mit Indonesien vor drei Jahren eine „Country-Led Initiative“ (CLI) initiiert, um den seit über zehn Jahren schwelenden Streit um das Inkrafttreten des Ban Amendments zu lösen. Das Ban Amendment verbietet den Export gefährlicher Abfälle aus OECD-Staaten in Staaten, die nicht der OECD angehören.

Die Basler Konvention und die Schweiz

Das Basler Übereinkommen wurde 1989 abgeschlossen und bezweckt, grenzüberschreitende Verbringungen gefährlicher Abfälle nur kontrolliert und nur zu einer umweltgerechten Entsorgung zuzulassen. Damit sollen Entwicklungsländer vor ungewollten Abfallimporten geschützt und ein globales nachhaltiges Abfallmanagement erreicht werden. 176 Staaten inklusive der EU haben das Übereinkommen ratifiziert, darunter alle OECD-Staaten ausser der USA. Für die Schweiz hat das Übereinkommen eine besondere Bedeutung, da sie massgeblich an dessen Ausarbeitung und Abschluss beteiligt war. Im Rahmen einer Country-Led Initiative (CLI) der Schweiz und Indonesien hat sie mit Experten aus der ganzen Welt in den letzten drei Jahren Lösungen ausgearbeitet, wie die Effektivität der Konvention verbessert werden könnte. Der Sitz der Basler Konvention ist Genf.

10. Jahrestag des Brandes im Gotthard-Strassentunnel

Am 24. Oktober 2001 kam es im Gotthard-Strassentunnel zur folgenschweren Kollision zwischen zwei Lastwagen. Knapp einen Kilometer nach der Einfahrt in den Tunnel in Airolo touchierte ein belgischer

Lastwagen die Tunnelwand und geriet auf die Gegenfahrbahn. Obwohl der entgegenkommende italienische Chauffeur mit seinem Lastwagen ausweichen konnte, kam es zu einer Streifkollision. Im anschliessenden Grossbrand starben 11 Menschen. Heute wird der Gotthardtunnel jährlich von mehr als sechs Millionen Fahrzeugen durchquert. Die durchschnittlichen Unfallzahlen sind weit tiefer als vor der Brandkatastrophe. Nebst den kurzfristigen baulichen Massnahmen im Gotthard-Tunnel sind in den vergangenen zehn Jahren eine Fülle von Massnahmen ergriffen worden, welche die Tunnelsicherheit in der Schweiz markant verbessert haben. Auch ist der Schwerverkehr heute sicherer unterwegs als 2001. Und die Feuerwehrleute haben Übungstunnels erhalten, in denen sie besonders schwierige Einsätze unter realitätsnahen Bedingungen üben können.

Unter folgendem Link hat das ASTRA ein umfassendes Dossier mit einer Fülle von Informationen rund um den 10. Jahrestag des Gotthard-Brandes zusammengestellt:

<http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/04516/index.html?lang=de>

Unfallgeschehen im Gotthard-Strassentunnel

In den Jahren vor dem Gotthard-Brand ereigneten sich jährlich mehr als 40 Verkehrsunfälle, zum Teil mussten 60 und mehr Unfälle registriert werden. Die nach dem Unfall umgesetzten baulichen und verkehrlichen Massnahmen wie auch das geänderte Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zeigen grosse Wirkung: Die Anzahl Unfälle pro Jahr sank auf rund ein Viertel des Niveaus von vor 2001. Im Jahr 2010 wurden zehn Unfälle gezählt bei denen 8 Menschen verletzt wurden, Todesopfer waren keine zu beklagen.

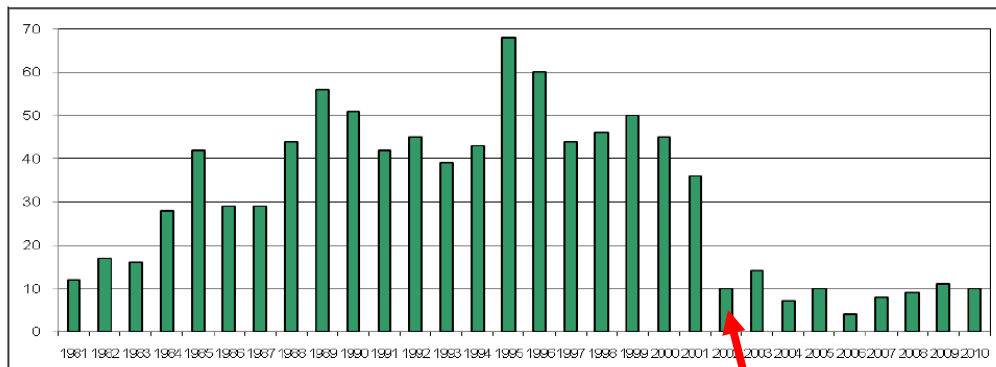


Abbildung: Verkehrsunfälle im Gotthard-Strassentunnel 1981 bis 2010

2002

Unfalluntersuchung neu organisiert

Der Bundesrat hat die Mitglieder der Geschäftsleitung der **Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST)** bestimmt und verschiedene Erlasse zur Tätigkeit der neuen Behördenkommission in Kraft gesetzt. Diese trat am 1. November 2011 an die Stelle des Büros für Flugunfalluntersuchungen (BFU) und der Unfalluntersuchungsstelle für Bahnen und Schiffe (UUS).

Der Bundesrat hat Hr. André Piller zum Präsidenten der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) und Fr. Cornelia Appetito sowie Hr. Werner Bösch als weitere Mitglieder der Geschäftsleitung gewählt. In der Herbstsession 2010 hatte das Parlament das Luftfahrtgesetz revidiert und damit den Weg für eine Reorganisation der Unfalluntersuchungsbehörden freigegeben. Diese umfasst folgende Elemente:

- Das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) und die Untersuchungsstelle für Bahnen und Schiffe (UUS) werden zusammengelegt.
- Geleitet wird die neue Einheit von einer ausserparlamentarischen Kommission. Diese wählt die Geschäftsstelle, welche die eigentlichen Untersuchungen durchführt, und kontrolliert die Untersuchungsberichte.
- Die Eidgenössische Flugunfallkommission (EFUK) wird aufgehoben.

Die Zusammenlegung der beiden Unfalluntersuchungsstellen erleichtert den Austausch des Fachwissens und die Herstellung einer unité de doctrine bei deren Arbeit. Den Gewählten: Herzliche Gratulation und viel Erfolg!

Kurse 2012

Anbei erhalten Sie das neue Kursprogramm der Gefag für das Jahr. Gegen Ende des nächsten Jahres werden wiederum Workshops angeboten, um dem Bedürfnis für die Umsetzung des ADR 2013 und dessen Konsequenzen Rechnung zu tragen. Viele Kurse sind CZV anerkannt. Auch bei uns gilt: Wir schulen praxisnah! Durch unseren täglichen Kontakt an der vordersten Front fliesst wertvolles Wissen direkt in die einzelnen Kurse.

Beste Wünsche zum Jahreswechsel!

Die warmen Herbsttage täuschen einen fast über die wahren Verhältnisse hinweg. Dennoch: in wenigen Wochen ist es Weihnachten, und damit ist es auch Zeit, Ihnen Allen als treue Leser der Gefahrgutnews Danke zu sagen. Wir vom Gefag Team freuen uns, wenn der eine oder andere Artikel Ihr Interesse gefunden hat und wenn wir Sie auch im nächsten Jahr wieder zu unseren Lesern und Kunden zählen dürfen. Wir wünschen Ihnen frohe Weihnachten und alle Gute zum Jahreswechsel.