



Gefahrgut-News 3 / 2016

Schwerzenbach, 10. Juni 2016

Schweizer Gefahrgutttag Luzern 16. Sept. 2016

In der Beilage erhalten Sie die Einladung zur Teilnahme am Schweizer Gefahrgutttag in Luzern. Das Programm enthält spannende Themen!

- 147 Seiten neue Vorschriften im ADR 2017!
- Leere ungereinigte Verpackungen: Welche Vorschriften gelten?
- IMDG: Was ist neu im Seetransport? Das neu geforderte Verwiegen von Containern
- Lithium Batterien 2017: Alles wird besser!
- SDR / GGBV: Revision 2017
- Vollzug: Polizeikontrollen in Österreich

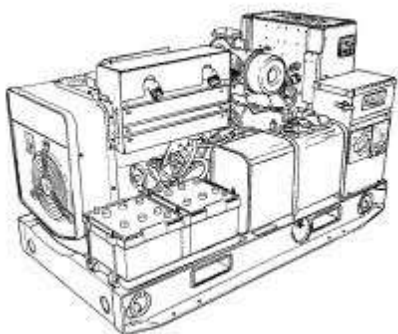
Und hinter jedem der einzelnen Vorträge stehen kompetente Referenten aus Wirtschaft und Behörde. Reservieren Sie das Datum und melden Sie sich bald an, denn die Teilnehmerzahl ist auf 250 begrenzt.

Anpassung der Liste verbotener / streng beschränkter Chemikalien

Gemäss dem Übereinkommen von Rotterdam (PIC-Konvention) müssen Ausfuhren von Chemikalien, die wegen ihrer Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt verboten oder streng beschränkt sind, dem Importland notifiziert werden. In der Schweiz ist die Umsetzung dieser Konvention in der ChemPICV Verordnung geregelt. Dank den in die Vernehmlassung geschickten Änderungen soll in erster Linie die Liste der Stoffe in Anhang 1 an die neuesten Entscheide des Bundesrates über in der Schweiz verbotene oder strengen Beschränkungen unterliegende Stoffe angepasst werden. Zudem soll die Liste mit den Entscheiden der Bundesbehörden in Einklang gebracht werden, wonach gewisse Wirkstoffe in Pflanzenschutzmitteln und Bioziden nicht mehr zulässig sind.

Neue Sondervorschrift SV 363

Diese Eintragung gilt für Motoren oder Maschinen, die durch als gefährliche Güter klassifizierte Brenn- und Treibstoffe angetrieben werden, wie z.B. Verbrennungsmotoren, Generatoren, Kompressoren, Turbinen, mobile Heizanlagen Notstromgeneratoren etc. Wie im letzten Newsletter berichtet, bekommen diese Maschinen und Geräte nun eine eigene UN Nummer. Wenn mit Diesel oder Benzin betrieben, werden sie der UN Nummer UN 3528 zugeordnet, und die Beförderung mit der neu formulierten SV 363 von den Vorschriften des ADR befreit, aber unter bestimmten Auflagen.



Beispiel: Notstromaggregat auf einem Rahmen, bestehend aus Dieselmotor, Generator, Dieselmotorkraftstoffvorratsbehälter, Steuerung: Diese Art von Gerät bekommt per 1.1.2017 die UN Nummer **UN 3528**, wird aber gleichzeitig unter SV 363 weitgehend von den Vorschriften freigestellt

PS Herzlichen Dank an Alle, welche den freiwilligen Unkostenbeitrag des letzten Newsletters bezahlt haben!

Die bestehende SV 363 wird komplett überarbeitet. Neu bestehen bei Aggregaten mit Diesel (oder Benzin) -motorantrieb noch 3 Kategorien:

- *Geräte / Maschinen mit Behältern von bis zu 450 Liter: Diese sind voll und ganz vom ADR und RID befreit!*
- *Geräte / Maschinen mit Behältern von mehr als 450 bis 3000 Liter: Diese müssen neu auf 2 Seiten mit dem Gefahrzettel Nr. 3 (Flamme) gekennzeichnet werden (wenn mehr als 60 Liter im Tank sind) und es muss ein Beförderungsdokument mitgeführt werden, wenn sich im Tank mehr als 1000 Liter Brenn- oder Treibstoff befinden.*
- *Geräte / Maschinen mit Behältern von mehr als 3000 Liter: Diese müssen neu auf 2 Seiten mit dem Grosszettel Nr. 3 (Flamme) gekennzeichnet werden wenn sich mehr als 60 Liter im Tank befinden und es muss ein Beförderungsdokument mitgeführt werden, wenn sich im Tank mehr als 1000 Liter Brenn- oder Treibstoff befinden.*

Zu viele Köche!! Leider ist die neue Vorschrift nach ADR 2017 in SV 363 in mehrerer Hinsicht völlig missraten: Der Text ist völlig unverständlich, die Frage ob einmal angeklebte Gefahrzettel oder Grosszettel wieder entfernt werden müssen, wenn weniger als 60 Liter im Behälter vorhanden sind, ist nicht beantwortet. Die Tunnelregelung ist nicht klar, die Frage wer für die Erstellung des Beförderungsdokuments zuständig ist, ist nicht gelöst. Auch die Frage nach Kapitel 1.3 ADR und der Kennzeichnung mit dem Zeichen für umweltgefährdende Stoffe sind nicht beantwortet. Dann kann oft nicht festgestellt werden, wie viel Brennstoff sich jeweils im Tank befindet. Verschiedene Verbände und andere Stellen haben deshalb in der noch laufenden Vernehmlassung gefordert, man solle die SV 363 in der SDR Anhang 1 für die Schweiz separat formulieren, um die Umsetzung zu vereinfachen und die Sicherheit zu gewährleisten.

Lithium und kein Ende

Die IATA hat einen neuen Leitfaden zum Luftversand von Lithiumbatterien und -zellen veröffentlicht, der die Vorgaben der ICAO Ausgabe 2015-2016 umsetzt. Siehe Internet oder auf Anfrage bei der Gefag als PDF zu beziehen.

Verschärfungen für Lithiumbatterien als Luftfracht per 1.4. 2016

Seit 1. April 2016 gelten neue, verschärfte Vorschriften für den Transport von Lithiumbatterien als Luftfracht in Kraft. Dies betrifft folgende UN-Nummern/Verpackungsanweisungen:

- UN 3480 Lithium-Ionen-Batterien verpackt gemäss Verpackungsanweisung 965 IA und IB .
- UN 3480 Lithium-Ionen-Batterien verpackt gemäss Verpackungsanweisung 965 Teil II .
- UN 3090 Lithium-Metall-Batterien verpackt gemäss Verpackungsanweisung 968 Teil II

Folgende Änderungen sind ab dem 1. April 2016 zwingend einzuhalten:

- Nicht UN-geprüfte Verpackungen (erlaubt für Section IB und II) müssen starr sein, keine "soft-packagings" .
- Beigepackte oder eingebaute Batterien (... packed with / contained in) müssen zum Gebrauch der beigepackten Geräte dienen .
- Es dürfen keine geräte-fremde Batterien beigepackt / eingebaut werden .
- Powerbanks sind als UN 3480, Lithiumion batteries, PI 965, Section II (sofern ≤ 100 Wh) zu klassifizieren

Für Lithium-Ionen-Batterien: -

- UN 3480, PI 965, Section IA + IB + II => max. Ladezustand 30 % .
- UN 3480, PI 965, Section IA + IB + II => nur noch auf Fracht CAO erlaubt (striktes, weltweites Embargo für Ionen Ersatzbatterien auf Passagierflugzeugen .
- UN 3480, PI 965, Section II => max. 1 Versandstück pro Sendung / AWB erlaubt (alternativ 1 Overpack mit 1 Versandstück)

Für Lithium-Metall-Batterien: -

- UN 3090, PI 968, Section II => max. 1 Versandstück pro Sendung / AWB erlaubt (alternativ 1 Overpack mit 1 Versandstück) .
- Hinweis: für UN 3090, PI 968, Section IA + IB + II wurde CAO zwingend bereits eingeführt

Mit Lithiumbatterien betriebene Gefährte (Howerboards, Mini-Segways, ...)

Kleine Gefährte, wie selbststabilisierende Ein-Mehrräder, Mini-Segways oder Hoverboards werden in zunehmender Zahl als Luftfracht oder als Teil von durch Passagieren aufgegebenem Gepäck/ Handgepäck befördert. Einige Luftverkehrsgesellschaften haben die Beförderung aufgrund von Sicherheitsbedenken (Brandgefahr) mittlerweile verboten. Sollte ein Transport eines solchen Gefährts per Flugzeug für Sie von Interesse sein, sollte man rechtzeitig vor dem Flug mit der Airline Kontakt aufnehmen, ob und wenn wie die Beförderung gestattet ist.

Lithiumbatterien 2017 im ADR

Die Sondervorschrift SV 188 wurde überarbeitet. Zellen und Batterien werden weiterhin vom ADR freigestellt, wenn eine Zelle mit Lithiummetall oder Lithiumlegierung höchstens 1 g Lithium enthält und eine Zelle mit Lithiumionen eine Nennenergie von höchstens 20 Wh hat. Auch freigestellt sind Batterien mit Lithiummetall oder Lithiumlegierung wenn sie höchstens eine Gesamtmenge von 2 g Lithium enthält und eine Batterie mit Lithiumionen eine Nennenergie in Wattstunden von höchstens 100 Wh hat. Der heutige Absatz in SV188 g) wird gestrichen, es wird also kein Dokument mehr verlangt, aber das Versandstück muss mit einem neu in Kapitel 5.2 abgebildeten Kennzeichen versehen werden. Nicht freigestellte Versandstücke bekommen einen neuen Gefahrzettel Nr. 9A, wobei jedoch im Beförderungsdokument die Zahl „9“ und nicht „9A“ und bei der Kennzeichnung von Containern weiterhin der Grosszettel Nr, 9 verwendet werden muss.

IMDG-Code: Amendment 38-16 steht bald

Das Amendment 38-16 kann ab dem 1. Januar 2017 angewendet werden. Die Internationale Maritime Organisation IMO wird alle geplanten Änderungen zum derzeit gültigen Amendment 37-14 bereitstellen. Das Amendment 38-16 ist zwar erst ab dem 1. Januar 2018 verpflichtend umzusetzen, kann allerdings schon ab 1. Januar 2017 angewendet werden. Es wird, sobald verfügbar, auf der Homepage der Gefag zum download bereitgestellt

Alpentransit 2015: Mehr Güter auf Schiene und weniger Lastwagen

Der Marktanteil der Eisenbahn im alpenquerenden Güterverkehr ist 2015 erneut gestiegen. Mit 69 % wurde der höchste Wert seit 2001 erreicht, als mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der schrittweisen Erhöhung der Gewichts-Limite auf 40-Tonnen neue Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Die Anzahl Fahrten schwerer Güterfahrzeuge ging im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 Prozent auf **1,010 Millionen** zurück.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den Bericht mit den Kennzahlen 2015 zum alpenquerenden Güterverkehr veröffentlicht. Mit rund 27 Millionen Tonnen (+ 3,3 Prozent), die mit der Bahn befördert wurden, setzt sich das seit 2012 beobachtbare Wachstum fort. Grund dafür sind vor allem die Verbesserung der Wirtschaftslage in Deutschland und Italien, die vergleichsweise hohe Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur und die Fortführung der flankierenden Massnahmen zur Förderung der Verlagerung (LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrtsverbot, Ausbau der Bahninfrastruktur, intensivere Kontrollen der Polizei und des Zolls, usw.).

Das höchste Wachstum verzeichnete die Lötschberg-Simplon-Achse. Die Gotthardachse spielte ein etwas weniger wichtige Rolle als sonst, weil auf der Luino - Strecke Bauarbeiten stattfanden. Erstmals verkehrten 2015 über 100'000 schwere Güterfahrzeuge auf der Rollenden Landstrasse (RoLa) durch den Simplon. Dominant blieb indes der **unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV)** mit einem Marktanteil am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr von 63%.

Mit dem Verlagerungsbericht 2015 hat der Bundesrat zusätzliche Massnahmen beschlossen, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter zu fördern: Per Anfang 2017 sollen die LSVA angepasst und den Bahnen ein zeitlich befristeter Nachlass beim Trassenpreis für die Nutzung der Transitstrecken verrechnet werden.

Aus der Gemeinsamen Tagung ADR / RID 2016

Wie jedes Jahr im Frühling traf sich die gemeinsame Tagung der Landverkehrsträger in Bern, um die verschiedensten Anträge und informelle Papiere diverser Länder und Interessenverbände zu diskutieren. Diesmal ist ein ganz besonderes Papier dabei: Grossbritannien stellt zur Diskussion, ob es sinnvoll und notwendig ist, eine gesonderte Arbeitsgruppe für redaktionelle Änderungen der Regelwerke zu etablieren. Die Intention ist eine Trennung der zeitaufwändigen Diskussionen um Formulierungen von relevanten und substantiellen, fachlichen Diskursen.

Das eingereichte INF Papier zeigt in einer tabellarischen Übersicht, dass der prozentuale Anteil der eingereichten UN Dokumente mit rein redaktionellem Charakter bei der gemeinsamen Tagung von 12 auf 36% und bei der WP 15 von 16 auf 37% (in 2013 sogar 45%) gestiegen ist. Dies belegt, dass durch diesen signifikanten Anstieg ein erheblicher Anteil der konstant gebliebenen Tagungszeit für Themen ohne substantiellen Inhalt benötigt, bzw. regelrecht verschwendet wird. Und leider sind die Resultate wie bei der SV 363 oft ungenügend und führen wieder zu neuen Änderungen bei der nächsten Überarbeitung. Doch die Zahl zeigt auch noch etwas anderes: Sie untermauert den Eindruck vieler Beteiligten im Gefahrguttransport, dass ein erheblicher Teil der regelmäßigen Änderungen **nicht unmittelbar die Erhöhung der Sicherheit zum Ziel hat, sondern der Freude am Verändern der Vorschriften zum Ausdruck bringt**. Oder, es geht um die Existenzberechtigung des jeweiligen Delegationsmitglieds. Solange man Anträge macht, darf man nach Bern und Genf reisen...

Neue Interpretationshilfe Chemikalienverordnung (ChemV)

Das Bundesamt für Gesundheit hat eine überarbeitete Fassung der Interpretationshilfe für die ChemV veröffentlicht. In diesem Dokument sind verschiedenen Erläuterungen der verschiedenen Versionen der ChemV, sowie häufig gestellte Fragen zum Chemikalienrecht aufgeführt. Das Merkblatt kann beim BAG oder bei der Gefag im Downloadbereich heruntergeladen werden.

Revidierte VeVA gilt ab 1. Juli 2016

Der Bundesrat hat die revidierte Verordnung über den Verkehr mit Abfällen genehmigt und auf den 1. Juli 2016 in Kraft gesetzt. Die Änderungen sind technischer Natur und betreffen in erster Linie die Begleitscheinpflicht für bestimmte andere kontrollpflichtige Abfälle. Per 1. Juli 2017 wird zudem die elektronische Übermittlung von Meldungen über grenzüberschreitende Abfalltransporte eingeführt. Gleichzeitig hat das UVEK die Departementsverordnung über Listen zum Verkehr mit Abfällen angepasst.

Revision der SDR:

Noch immer läuft die Vernehmlassung zur SDR 2017! Die Unterlagen können auf der Homepage der Bundesverwaltung unter „laufende Vernehmlassungen“ <https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/pendent.html#UVEK> heruntergeladen werden, und eine Stellungnahme können alle interessierten Kreise Firmen wie Verbände oder auch Privatpersonen abgeben. Die Frist der Vernehmlassung läuft am 10. Juli 2016 ab. Der VAG hat einen spannenden Vorschlag zur Neufassung der SV 363 im SDR Anhang 1 eingebracht, nebst andern notwendigen Anpassungen.

Neue Rahmenbedingungen für Bahngüterverkehr ab 1. Juli 2016

Mit dem neuen Gütertransportgesetz und den entsprechenden Verordnungen werden für den Güterverkehr auf der Schiene bessere Rahmenbedingungen geschaffen. Der Bundesrat die Totalrevision der Gütertransportverordnung sowie Änderungen in weiteren Verordnungen gutgeheissen und diese zusammen mit dem Gütertransportgesetz auf den 1. Juli 2016 in Kraft gesetzt.

Die neuen Bestimmungen betreffen in erster Linie den Schienengüterverkehr in der Fläche, zu dem der Binnenverkehr sowie der Import- und Exportverkehr gehört. In den Verordnungen hat der Bundesrat heute u.a. die Details zu den Investitionsbeiträgen für Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr geregelt.

Bund lanciert Internetportal zur NEAT

Der Bund hat ein Informationsportal zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in Betrieb genommen. Unter www.alptransit-portal.ch sind Originalakten, Bilder, Filme sowie Tondokumente zur Geschichte und zur gesellschaftlichen Bedeutung der NEAT verfügbar. Das NEAT-Portal erleichtert den Zugang zu Dokumenten, die bisher in verschiedenen Archiven verteilt waren. Es wurde aufgrund einer Empfehlung der parlamentarischen NEAT-Aufsichtsdelegation geschaffen und durch das Schweizerische Bundesarchiv realisiert.

BISS: Fedpol

Das Bundesamt für Polizei / fedpol hat seinen Jahresbericht veröffentlicht. Das Thema Terrorismus beschäftigten die fedpol 2015 intensiv. Die Kooperation und Koordination mit seinen Partnern im In- und Ausland wurde verstärkt, insbesondere durch die Arbeit der Task-Force TETRA. Auch die Cyberkriminalität macht nicht an Schweizer Grenzen Halt und wird immer professioneller. Der Kampf gegen Cyberkriminalität ist ein weiterer Schwerpunkt von fedpol. Auch er muss international geführt werden. Ganz oben auf der Liste der Delikte im Internet, die fedpol im Jahr 2015 am häufigsten gemeldet wurden, stehen Phishing und der Online-Verkauf von gefälschter Ware.

Baustellentank / doppelwandige IBC: Was ist der Unterschied?

Auf der Homepage der Gefag finden Sie ein spannendes Merkblatt, welches die Unterschiede zwischen diesen zwei Transport- und Lagersystemen thematisiert und die geltenden Transportvorschriften für beide Behälter auflistet. Auch wenn sich der SDR Baustellentank und der doppelwandige IBC äusserlich sehr ähnlich sehen: Das eine ist ein Tank, das andere gilt als Versandstück, und die Unterschiede sind mannigfaltig!

Kennzeichnung und Etikettierung von Versandstücken:

Das ADR regelt unter 5.2.1 die Kennzeichnung und unter 5.2.2 die Bezeichnung von Versandstücken. Alle Gefahrzettel müssen auf derselben Fläche angebracht werden! Was tun, wenn nun das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe neben der Etikette(n) keinen Platz mehr hat? Nun, erstens gilt das Fisch/Baum Zeichen als Kennzeichnung und muss neben der UN Nummer auch auf einem andern Ort des Versandstücks angebracht werden (5.2.1.8.2), und zweitens muss diese Kennzeichnung nur dann angebracht werden, wenn der Inhalt der Verpackung mehr als 5 Liter / kg, bzw. der Inhalt der einzelnen Innenverpackungen bei einer zusammengesetzten Verpackung 5 Liter / kg pro Innenverpackung übersteigt (5.2.1.8.1). **PS Besuchen Sie doch wieder einmal einen Workshop zum ADR und den Neuerungen ADR 2017 im Herbst und Winter 2016 / 2017! Anmeldung siehe www.gefag.ch**