

GEFAG

CH- 8603 Schwerzenbach



Gefahrgut-News 2 / 2019

Schwerzenbach, 20. Juni 2019

Schweizer Gefahrguttag Luzern 20. Sept. 2019

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

Sonderabfälle im Gefahrgutrecht –Wege aus der Grauzone

Dieter Zaugg, EcoServe International AG, Buchs

SDR und ADR Ausblick auf 2021: Was für neue Anpassungen erwarten uns?

David Manuel Gilibert, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern

ADR 2019: Vollzug und Erfahrungen mit der Fahrerausbildung

Peter Hari, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, ASTAG, Bern

ADR 2019 – Schwachstellen und Sternstunden

Jürgen Werny Ingenieurbüro Werny, D-München

Stopp Polizei: Gefahrgut-Kontrolle

Stefan Bachmann, Kantonspolizei, Zürich

Pflichten des Absenders gemäss 7.5.1.2

Iris Brechbühl, Shell Lubricants AG, Ralf Mayer, Polizeipräsidium Mannheim

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

ADR 2019 und ADR/RID 2019

Per 1.1.2019 sind umfangreiche Neuerungen und Änderungen im ADR und RID in Kraft getreten. Die beiden Regelwerke werden wiederum mit den für die Schweiz wichtigen Verordnungen SDR mit Anhängen, RSD, GGBV, SKV und VSKV, sowie Auszügen aus EU Richtlinien ergänzt. Das ADR wie auch eine kombinierte Version ADR / RID mit synoptischer Darstellung sind ab Lager lieferbar, können aber auch **als PDF im Downloadbereich** der www.gefag.ch heruntergeladen werden.

Neue Massnahmen für noch mehr Sicherheit bei Chlortransporten

Chlortransporte in der Schweiz sind vor allem dank zweier neuer Massnahmen sicherer geworden: Zum einen bringt ein Sonderzug wöchentlich Chlorkesselwagen aus Frankreich ins Wallis. Zum anderen wird Chlor auch aus Italien bezogen, was den dichtbesiedelten Genferseebogen entlastet. Dies geht aus dem Bericht zum Stand der Umsetzung der Gemeinsamen Erklärung II zu Chlortransporten hervor. Die wichtigste neue Massnahme: Ein Sonderzug mit reduzierter Geschwindigkeit von max. 40 km/h. Damit sinkt das Risiko markant, dass es bei einem Unfall zu einer Freisetzung von Chlor kommen könnte. Weiter wurden auf der Strecke des Sonderzuges die Gleisversicherungen (aufrecht einbetonierte Messschienen) entfernt, die bei einem Unfall die Kesselwagen hätten beschädigen können. Der schon im Februar 2019 veröffentlichte Bericht über die erste Phase der Umsetzung der GE II zeigt, dass die vereinbarten Ziele erreicht wurden: Das Risiko für Chlortransporte auf der Schiene wurde an den kritischen Stellen um den Faktor 10 gesenkt und liegt damit wie gefordert unter den verschärften Beurteilungskriterien.

GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG Postfach CH-8603 Schwerzenbach

Tel. 043 355 53 56 Fax 043 355 53 57 / e-mail: info@gefahrgutberatung.ch /

www.gefahrgutberatung.ch

Was ist in der Pipeline für die Gefahrgutvorschriften 2021?

Kaum sind die Anpassungen des ADR 2019 nun per 1.7.2019 definitiv in Kraft getreten, werden schon die ersten Korrekturen für 2021 bekannt. Eine davon ist die heute unverständliche SV 363 bei UN 3528 bis UN 3530, welche der Unterzeichnende der Gefahrgutnews schon bei verschiedenen Gelegenheiten kritisiert hatte. Für die infektiösen Abfälle der UN 3291 wird die Verpackungsgruppe gestrichen, da eine Verpackungsgruppe kein Indikator der Gefahr in der Klasse 6.2 darstellt. Weiterhin wird eine neue UN-Nummer 3549 für infektiöse Abfälle der Kategorie A in der Gefahrgutliste aufgenommen. In dem Zusammenhang gibt es eine neue Verpackungsanweisung P622, die eine dreiteilige Verpackung vorsieht, die nach den Kriterien des Kapitels 6.1 Verpackungsgruppe I geprüft und zugelassen sein muss. Eine Erleichterung wird bei den Einträgen für umweltgefährdende Stoffe, die der Sondervorschrift 274 unterliegen, aufgenommen. **Handelt es sich bei dem Gefahrauslöser um Einträge, für die andere Klassen existieren, wie z.B. Farbe oder Klebstoff, so darf dieser Eintrag als technische Bezeichnung verwendet werden. Beispiel: UN 3082 Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n.a.g. (Farbe).** Im Rahmen der Sondervorschrift 376 wird für beschädigte/defekte Lithiumbatterien festgestellt, dass es sich um eine nicht abschließende Aufzählung von Bewertungskriterien handelt. Weiterhin wird in einer neuen SV 390 geregelt, dass Versandstücke, die Kombinationen von Lithiumbatterien mit und in Ausrüstungen enthalten, die vereinfachte Bezeichnung in Dokumentation und Kennzeichnung „Lithium-Metall-Batterien mit Ausrüstungen verpackt“ bzw. „Lithium-Ionen-Batterien mit Ausrüstungen verpackt“ ausreichend ist. Alles weitere hierzu und vieles mehr erfahren Sie am 20. Sept. 2019 in Luzern!

Kontrolle 1: Über 90 000 Schwerverkehrsfahrzeuge kontrolliert

2018 wurden in der Schweiz insgesamt 90'459 Lastwagen, Sattelschlepper, Lieferwagen und Gesellschaftswagen kontrolliert. Dabei wurden insgesamt rund 20 000 Fahrzeuge beanstandet und 5190 Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen. Den Ausschlag dafür gaben am häufigsten unerlaubte Abmessungen und Gewichte, technische Mängel sowie Verstösse gegen die Arbeits- und Ruhezeit. Die Kontrollen unterstützen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Kontrollen erfolgen jeweils nach dem Stichprobenprinzip. Sie finden in den Schwerverkehrskontrollzentren, mobil auf der Strasse und ergänzend in den Betrieben der Fuhrhalter statt. Allerdings darf man aus den Zahlen nicht zurückschliessen, dass fast jeder vierte Lastwagen beanstandet werden musste. Gesamthaft investierte der Bund im vergangenen Jahr 27 Millionen Franken für die Kontrollen.

Kontrolle 2: Schwerverkehrskontrollzentren

Bei den Überprüfungen in den **Schwerverkehrskontrollzentren** Schaffhausen, Unterrealta, Mesolcina, Ripshausen, Ostermundigen und St. Maurice musste rund ein Drittel der geprüften Fahrzeuge beanstandet und etwas mehr als jedes zehnte kontrollierte Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen werden. Die Herkunft der Fahrzeuge spielte eine geringe Rolle. Die Frage nach der Immatrikulation der Fahrzeuge wurde von den Behörden beantwortet, dass sich zwischen CH und ausländisch immatrikulierten Fahrzeugen keine relevanten prozentualen Unterschiede ergaben. Bei den **mobilen Schwerverkehrskontrollen** mussten rund 17 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge (10 492) beanstandet und rund 3 Prozent (2052 Fahrzeuge) aus dem Verkehr gezogen werden. Der Vergleich mit den Schwerverkehrskontrollzentren zeigt, dass bei den mobilen Kontrollen deutlich weniger Fahrzeuge bemängelt wurden.

Bei den Betriebskontrollen werden ausschliesslich die Vorschriften zur Arbeits- und Ruhezeit überprüft. Knapp 22 Prozent der kontrollierten Betriebe wurden beanstandet (439 Betriebe).

Aufgeschlüsselt auf die Gründe für die Beanstandungen zeigt sich folgendes Bild: Am häufigsten ging es um Abweichungen bei Abmessungen und Gewichten (9201 Fahrzeuge), gefolgt von technischen Mängeln (6391 Fahrzeuge) und Verstössen gegen die Arbeits- und Ruhezeit (4421 Fahrzeuge). Beeinträchtigungen durch Alkohol, Drogen, Medis (127 Fälle) und Geschwindigkeitsübertretungen (389 Fälle) spielten dagegen eine untergeordnete Rolle. Abgasdelikte wie Adblue-Manipulationen wurden kaum festgestellt (66 Fahrzeuge). (Quelle: ASTRA)

Kontrolle 3: Sicherheit von Güterzügen: Weitere Anstrengungen nötig

Die Betriebskontrollen, welche das Bundesamt für Verkehr bei Güterzügen durchführt, zeigen, dass bei diesen das angestrebte Sicherheitsniveau nicht erreicht wird. Die Bahnen, aber auch die weiteren Beteiligten wie Wagenhalter, Verloader und Instandhaltungsstellen müssen ihre Anstrengungen für einen sicheren Güterverkehr verstärken. Um dies zu erreichen, prüft das BAV zusätzliche Massnahmen. 2018 kontrollierte

das BAV fast 7000 Wagen von rund 400 Güterzügen (Total ca 600'000 / Jahr). Der internationale Verkehr schneidet dabei leicht schlechter ab als der innerschweizerische. Vor allem der Verkehr ab den Häfen in Holland und Belgien bereiten mehr Schwierigkeiten. Hier ist auch der Gefahrgutbereich ein grosses Thema (fehlende Grosszettel usw.). **Die Kontrollen ergaben, dass die Qualität der Güterzüge noch nicht befriedigend ist und sich die Lage gegenüber dem Vorjahr nicht verbessert hat.** Die Qualität der Güterzüge verharrt auf einem insgesamt unbefriedigenden Niveau. Die Qualitätsansprüche, welche sich die Branche selber gesetzt hat (über den europaweit anwendbaren «Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)»), werden zu einem beträchtlichen Anteil nicht erreicht.

Bei seinen Kontrollen entdeckte das BAV beispielsweise mangelhafte Bremssohlen, Löcher in Planen der Ladeeinheiten, ungesicherte Höhenverstellungen bei Stützböcken für Sattelaufleger sowie Mängel an den Rädern. Zudem stellte das BAV erhebliche Probleme beim Bereitstellen der Daten für den Lokführer («Bremsrechnung») fest. Kontrollen beim Transport gefährlicher Güter zeigten Mängel bei den Tankkennzeichnungen bzw. der Eignung der Ladeeinheit für das abgefüllte Gut, sowie bei Kennzeichnungen und der Übermittlung von Daten auf. Auch vom Sonnenlicht gebleichte orangefarbene Kennzeichnungen waren offensichtlich immer wieder Grund für Beanstandungen.

Die Schweiz stellt dem Schienengüterverkehr mit der NEAT eine moderne, leistungsfähige und sichere Infrastruktur bereit. Für einen stabilen und sicheren Betrieb wird von den Güterbahnen und den übrigen beteiligten Akteuren erwartet, dass sie ihren Verkehr in hoher Qualität abwickeln. Dazu gehört nebst der Pünktlichkeit insbesondere, dass sämtliche Sicherheitsanforderungen erfüllt sind. Da rund zwei **Drittel des Güterverkehrs im Transit durch die Schweiz** fährt, tauscht das BAV regelmässig Informationen zur Sicherheit der Güterzüge mit den ausländischen Aufsichtsbehörden aus. Damit die Sicherheitsbestimmungen auf der ganzen Transportkette eingehalten werden können, müssen internationale Züge bereits in den Abgangsterminals sorgfältig kontrolliert werden. Das BAV wird das Thema der Sicherheit von Güterzügen 2019 auch im Rahmen des Austausches der europäischen Aufsichtsbehörden erneut aufnehmen.

Kontrollierte Güterzüge und -wagen : (Berichtsjahr und Vorjahre)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Züge	216	237	247	278	347	395	404	339	298	386
Wagen	4430	4938	4554	4699	5688	7127	7894	5874	5138	6782

	2017	2018
Festgestellte Mängel	736	1069
Anteil Wagentechnik	52 %	49 %
Anteil fahrdienstliche Aspekte	41 %	42 %
Anteil Gefahrguttransporte	7 %	9 %

(Quelle: BAV, Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr 2018)

Fehlerkatalog BAV

In der Schweiz werden Sicherheitskontrollen im freien Netzzugang durch Behörden und Infrastrukturbetreiber durchgeführt. Das BAV, SBB Infrastruktur und BLS Infrastruktur haben gemeinsam einen einheitlichen Fehlerkatalog für die Kontrolle von Zügen sowie Güter-, Reisezug- und Gefahrgutwagen entwickelt. Dies betrifft insbesondere die Technischen Kontrollen (TKI) an Güter- und Reisezugwagen und die Gefahrgutkontrollen der Mobilien Gefahrgutequipe (MGE) der SBB, die Technischen Kontrollen (TKI) an Güter- und Reisezugwagen und die Gefahrgutkontrollen der BLS sowie die Betriebskontrollen des BAV in diesen Bereichen. Grundlage für den Fehlerkatalog bilden die bereits bestehenden internationalen Gesetze, Normen und Verträge. Der Fehlerkatalog bildet damit eine Zusammenstellung der heute angewendeten Praxis ab.

Die Anwendung des einheitlichen Fehlerkatalogs schafft die Voraussetzung, dass gleiche Mängel durch alle Kontrollorgane gleich bewertet werden.

GGBV Refresher-Prüfung

Wie schnell verheben 5 Jahre! Das stellt man immer wieder fest, wenn sich Kursteilnehmer zur Nachprüfung anmelden.

Die GGBV besagt in Art. 21:

Art. 21 Schulungsnachweis


- 1 Die Prüfungsstellen erteilen den Kandidaten und Kandidatinnen nach bestandener Prüfung den Schulungsnachweis.
- 2 Der Schulungsnachweis ist fünf Jahre gültig.
- 3 Er wird jeweils um fünf Jahre verlängert, wenn der Inhaber oder die Inhaberin im letzten Jahr vor seinem Ablauf die Prüfung erneut bestanden hat.

Verantwortlich zur Einhaltung des Wiederholungsprüftermins ist der Inhaber/in des Schulungsnachweises. Die Gefag wird Sie zudem mit einem Vorschlag von Wiederholungsprüfungsterminen rechtzeitig anschreiben. Teilen Sie uns deshalb allfällige Mutationen Ihrer Adresse mit. Bei der Anmeldung zur Prüfung spielt es keine Rolle, wo Sie die Erstausbildung gemacht haben. Sogar ausländische Kandidaten nehmen regelmässig an den Refresherkursen der Gefag teil.

29. / 30. August	2019	Refresher GGB	Maur
24. bis 27. September	2019	GGB-Ausbildung	Luzern
14. / 15. November	2019	Refresher GGB	Muttenz
18. bis 21. November	2019	GGV Ausbildung	Muttenz

GGBV Prüfung: Übungsaufgaben

Hätten Sie es gewusst? Anbei aktuelle Fragen aus einem Fragenkatalog:

<p>Ein 10 Liter Kanister enthält einen Stoff der UN Nummer 2218, II, umweltgefährdend. Mit welchen Aufschriften, Kennzeichnungen und Gefahrzettel muss das Versandstück versehen sein?</p>	
<p>Ein Fass à 20 Liter enthält Abfall mit Gefahrauslöser Methanol, UN 1992, II, umweltgefährdend. Mit welcher Aufschrift Kennzeichnungen und welche Gefahrzettel muss das Versandstück versehen sein? Nennen Sie alle Aufschriften und alle Gefahrzettel nach ADR und erstellen Sie ein Beförderungsdokument!</p>	
<p>Ein Tankcontainer Inhalt 1000 l beladen mit UN 3286, II, wird mittels einem „Gedeckten Wagen“ von Visp nach Basel befördert. Wo müssen am Wagen die Grosszettel (Placards) angebracht werden und wer ist dafür verantwortlich?</p>	

Aktuelle Kurse und Weiterbildungen im Bereich Gefahrgut

Wie oben zu lesen ist, sind bei den Kontrollen noch zu viele Beanstandungen festgestellt worden. Eine wirksame Massnahme zur Verbesserung der Qualität, wenn nicht die beste: Schulen Sie Ihre Mitarbeiter! Die Gefag bemüht sich seit Jahrzehnten, ein für alle Beteiligten attraktives Schulungsprogramm mit namhaften und bewährten Ausbildnern anzubieten! Folgende Kurse stehen an:

2 tägiger Kurs „Ladungssicherung und Container richtig packen“ 15.–16. Oktober 2019 nach CTU Richtlinie und IMDG Code

Die „Verfahrensregeln der IMO/ILO/UNECE für das Packen von Güterbeförderungseinheiten (CTU-Code) verlangen für das Ladepersonal von Containern einen 2 tägigen Kurs mit Zertifikat der zeichnenden Person. Die Gefag bietet zusammen mit der Firma ecoserve in Buchs AG einen neuen Kurs an, welcher dieser Anforderung nachkommt.

2.1.2019: Das Sturmtief über der Ostsee „Zeet Je“ lässt bei der MSC Zoe (gebaut 2015, mit 396 Metern Länge und 59 Metern Breite als eines der grössten Containerschiffe der Welt mit mehr als 19.000 Standardcontainer) 230 Container über Bord gehen, teilweise auch solche, welche Gefahrgut geladen hatten. Die auf dem Schiff verbleibenden Container wurden starken Kräften ausgesetzt, wie sie auf Hochsee immer wieder auftreten können. Die MSC Zoe war auf dem Weg vom belgischen Antwerpen in den deutschen Hafen Bremerhaven. An den niederländischen Inseln Vlieland, Terschelling und Ameland wurden nach Angaben der Küstenwache bereits mehr als 20 der Container angespült, die das Schiff verloren hat.

Kein Wunder, dass die holländischen Reeder deshalb vermehrt auf die Einhaltung der CTU Richtlinien pochen und Zertifikate sehen wollen. Mangelhafte Ladungssicherung ist aber auch in der Schweiz eine der häufigsten Beanstandungen bei Polizeikontrollen. In diesem Workshop lernen Sie, wie Container richtig gepackt werden und wie mit angepassten Ladungssicherungsmassnahmen wirkungsvoll Unfälle verhindern können. Zielgruppen sind Gefahrgutbeauftragte, Speditions-, Logistik- und Transport-Verantwortliche, vor allem auch von Unternehmen, welche im multimodalen Verkehr tätig sind. Sie lernen die verschiedenen Möglichkeiten der Ladungssicherung kennen und erarbeiten zusammen mit Experten, wie Container richtig zu beladen und zu sichern sind. Die Teilnehmenden erhalten einen Ausbildungsnachweis nach VDI 2700 a und CTU-Code. Der Workshop ist CZV (1 Tag) und SGAS (2 FBE) anerkannt.

26. September	2019	Chemikalienrecht	Buchs
30. September	2019	Einsteiger	Muttenz
01. Oktober	2019	Klassierung	Muttenz
02. Oktober	2019	Verpackung	Muttenz
03. Oktober	2019	Multimodale Beförderung	Muttenz
04. Oktober	2019	Lagerung	Muttenz
21. Oktober	2019	Cours de base	Jongny