

GEFAG

CH- 8603 Schwerzenbach



Gefahrgut-News 3 / 2019

Schwerzenbach, 14. Oktober 2019

Weiterbildung 2020 und ADR / RID 2021: Alles wird besser!

Per 1.1.2021 werden wiederum die ADR und RID Vorschriften den laufenden Entwicklungen angepasst. Die Gemeinsame Tagung hat im September 2019 in Genf die von 21. revidierten Ausgabe der UNO Empfehlungen stammenden Vorschläge erörtert und ergänzt. Dazu kommen noch hausgemachte Vorschläge, welche allesamt im Frühjahr 2020 notifiziert werden müssen, um sie dann rechtzeitig in alle Sprachen zu übersetzen und per 1.1.2021 in Kraft treten zu lassen. Alles (fast alles) wird besser, und die Gefag wird ab November 2021 wiederum die beliebten und CZV anerkannten Workshops zum Kennenlernen der neuen Vorschriften durchführen. Siehe Kursprogramm! Dieses ist auf der Homepage der www.gefag.ch bereits veröffentlicht und wird in gedruckter Form dem ersten Newsletter im neuen Jahr beigelegt. Und denken Sie auch daran, sich für die Refresher Prüfung des GGB anzumelden und Ihr Zertifikat als GGB nicht verfallen zu lassen! Zudem haben wir die Palette der Kurse ziemlich erweitert! Schauen Sie mal nach, welche Kurse und Weiterbildungsmöglichkeiten auf Sie warten!

Schweizer Gefahrguttag Luzern 20. Sept. 2019

Der Gefahrguttag in Luzern war wieder einmal Treffpunkt für Gefahrgutbeauftragte und -verantwortliche aus Gewerbe, Industrie und Behörden und im vollbesetzten Verkehrshaus ein Höhepunkt der Gefahrgutwelt. Die Vortragsreihe wurde eröffnet von Dieter Zaugg/ EcoServe AG, mit seinen Erläuterungen über Sonderabfälle im Gefahrgutrecht. Über die zu erwartenden Anpassungen des ADR und der SDR 2021 waren von Dr. Manuel Gilabert, ASTRA diverse Informationen zu erfahren. Peter Hari vom ASTAG informierte zur neuen ADR Fahrerausbildung, Jürgen Werny ging auf Hits und Flops der Änderung ADR 2019 ein. Interessant waren die Einblicke in die Kontrollen der Kantonspolizei Zürich, vorgetragen von Stefan Bachmann. Er informierte über die Analyse der im Jahr 2018 schweizweit 90'500 durchgeführten Last- und Lieferwagen Kontrollen. Zum Abschluss wurde in einen gemeinsamen Vortrag von Iris Brechbühl, Shell Lubricants Switzerland AG und Ralf Mayer, Polizeipräsidium Mannheim die Pflichten des Absenders erläutert. **Die Referate im PDF-Format** sowie einige Impressionen vom 20. September 2019 sind auf der VAG Homepage (www.vag-schweiz.ch) aufgeschaltet. Der nächste Schweizer Gefahrguttag findet am 18. September 2020 wiederum im Luzerner Verkehrshaus statt.

Elektro-Zweirädern boomen!

Auf den Strassen der Schweizer Städte sind seit einigen Jahren immer mehr E-Bikes oder E-Trottinets anzutreffen. Entsprechend wiesen die Einfuhren in der Kategorie Elektromotorräder in den vergangenen zehn Jahren einen Boom auf: Die Importmenge stieg bis 2018 um fast das Zwanzigfache auf 164 491 Stück. Insgesamt drei Viertel der E-Bike-Importe stammten aus den drei Hauptlieferländern Deutschland, China und Taiwan. Die Einfuhren von Trottinets und Stehrollern erfolgte fast ausschliesslich aus China (92 Prozent; 23 647 Stück) zu einem Importpreis von durchschnittlich 244 Franken. An zweiter Stelle lag Deutschland, wobei sich der deutliche Preisunterschied – analog zu den E-Bikes – auch hier mit durchschnittlich 851 Franken pro Stück bestätigte. Wie viele Elektrofahräder in der Schweiz fabriziert oder montiert werden, darüber stand in der Pressemitteilung nichts. Aber eines ist sowohl bei den hiesigen wie auch bei den importierten Fahrzeugen gemeinsam: Die zum Antrieb dienenden Lithium-Ionen Batterien sind als gefährliche Güter klassiert, und unterstehen den Beförderungsvorschriften des ADR, sobald sie nicht im Fahrzeug montiert befördert werden. Brisant: Auch kleine Batterien mit weniger als 100 Wh Kapazität müssen unter Beförderungskategorie „0“ befördert werden, sobald sie beschädigt sind und ggf zu einer schnellen Zerlegung, gefährlichen Reaktionen, Flammenbildung oder gefährlicher Wärmeentwicklung neigen. Die Gefag bietet im Kursprogramm 2020 zwei Kurse an, welche sich der Thematik der Beförderung von Lithiumbatterien widmen.

RSEB aktualisiert

Für die Schweiz zwar nicht direkt gültig, aber dennoch spannend zu lesen und eine Orientierungshilfe: Die RSEB Richtlinie Strassen – Eisenbahn - Binnenschifffahrt des deutschen Bundesverkehrsministeriums. Im Verkehrsblatt 8/2019 wurden die überarbeiteten Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung und weiterer gefahrgut-rechtlicher Verordnungen veröffentlicht. Die Richtlinien dienen der bundesweit einheitlichen Auslegung des Gefahrgutrechts durch die Kontrollbehörden. Erläuterungen wurden unter anderem sowohl zu den Angaben im Gefahrgutbeförderungspapier als auch zur Erstellung des Jahresberichts aufgenommen. Interessant beispielsweise der Anhang 8: Ein Muster-Rahmenlehrplan für die Aus- und Fortbildung von Gefahrgutkontrollpersonal mit 44 A4-Seiten! Auch die Schweiz hat eine Orientierungshilfe, allerdings nicht so üppig:

Die Erläuterungen für die Umsetzung SDR und ADR:

Die Erläuterungen für die Umsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) und des Internationalen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter (ADR) wurden aktualisiert und auf den neusten Stand gebracht. Sie sind auf der Homepage des ASTRA wie der gefag.ch zum Download bereit. Version vom 25. März 2019.

Neue vereinfachte Vorschrift für Tankrevisionsunternehmen!

Durch Handwerksbetriebe werden - oftmals nur gelegentlich und in geringen Mengen - Produkte und Gegenstände, die gemäss Gefahrgutrecht als „Gefährliche Güter“ eingestuft sind, transportiert. „Gefährliche Güter“ sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung für Leben und Gesundheit von Menschen sowie Tiere und Sachen ausgehen können. Sobald Stoffe oder Gegenstände mit gefährlichen Eigenschaften auf öffentlichen Verkehrswegen/öffentlichem Grund transportiert werden, sind Bestimmungen des jeweiligen Gefahrgutrechts einzuhalten. Das Gefahrgutrecht sieht vor, dass unter bestimmten Voraussetzungen für Handwerker erleichterte Transportvorschriften gelten. Berufsgattungen, welche von diesen Erleichterungen profitieren können, sind beispielsweise Bauberufe im Hoch- und Tiefbau, Reinigungspersonal, Abwarte, Forstwarte, Gärtner, Landwirte, Maler, Garagen, TCS-Patrouilleure, Tankreiniger/ Tankrevisoren, Heizungsmonteure, Dachdecker, Spengler, Sanitärinstallateure, Servicemonteure, Gastwirte, Störmetzger, Schädlingsbekämpfer etc.

Die Handwerkerregel (Beförderung in Zusammenhang mit der Haupttätigkeit) erlaubt die Beförderung gefährlicher Güter völlig freigestellt vom ADR unter folgenden Bedingungen:

- Mengen, die 450 Liter je Verpackung, einschließlich Großpackmittel (IBC) und Grossverpackungen, und die Höchstmengen gemäss Unterabschnitt 1.1.3.6 nicht überschreiten.
- Es sind Massnahmen zu treffen, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern (z.B. geeignete Verpackung, Ladungssicherung)
- Beförderungen, die von solchen Unternehmen zu ihrer internen oder externen Versorgung durchgeführt werden, fallen jedoch nicht unter diese Ausnahmeregelung;

Beispiele:

- Ein Gärtner führt Ersatzbenzin mit, auf dem Weg von oder vom Einsatzort.
- Ein Polier nimmt Dieselkraftstoff mit für seinen Bagger.
- Rückführung eines Benzin-/Dieselgemischs zur Garage anlässlich des Reparatursatzes für ein Fahrzeug, dessen Fahrer beim Betanken den falschen Kraftstoff verwendet hat. Aus dem Pannenhilfseinsatz der Werkstatt anfallende gefährliche Güter können in Verbindung mit der Haupttätigkeit der Garage, sofern keine Lieferung stattfindet, gemäss 1.1.3.1 c) für die Rückführung vom Einsatzort zur Werkstatt freigestellt werden.
- Dasselbe gilt für Tankrevisionsunternehmen, die Tankablagerungen (Schlamm) des Kunden in Versandstücken nach 1.1.3.6.6 d. Anhang 1 SDR zurückführen.
- Ein Abwart nimmt in seinem Fahrzeug Reinigungsmittel und Spraydosen mit, welche er bei seinen Reinigungs- und Unterhaltsarbeit einer Liegenschaft benötigt.

Aus dem Beispiel für Tankrevisionsunternehmungen ergibt sich somit eine **Freistellung der Schlämme, welche vom Einsatzort zurückgeführt werden**. Die Verpackungen müssen nicht mehr ADR konform sein, die Kennzeichnung entfällt, ebenso der Eintrag im Beförderungsdokument. Das Merkblatt Nr. 7 im Handbuch der Citec wird umgehend angepasst. Durch den Wegfall geprüfter Verpackungen, Kennzeichnung / Bezettelung und Beförderungspapier ergibt sich eine enorme Erleichterung für die direkt betroffenen Mitarbeiter und Firmen. Der Einsatz von IBCs untersteht aber weiterhin den Teilen 4 und 6 des ADR nach 1.1.3.1 Bst. c Anhang 1 SDR.

Orange Tafel und Freigrenze nach 1000 Punkte Regel

In der Freigrenze nach 1.1.3.6 ADR können als Gefahrgut eingestufte Versandstücke nach vereinfachten Bedingungen befördert werden, wobei mindestens jedoch nur folgende Bedingungen eingehalten werden müssen:

- ADR konforme Versandstücke
- 1 ADR konformer Feuerlöscher min. 2 kg
- ADR konformes Beförderungsdokument
- Ladungssicherung, Zusammenladeverbot und weitere Punkte aus Kapitel 7.5 ADR
- Unterweisung nach 1.3 und Verantwortlichkeiten der Beteiligten nach 1.4 ADR

Die kürzlich aufgeworfene Frage drehte sich um die orange Tafel: **Darf die orange Tafel aufgeklappt bleiben und darf man trotzdem von den Freistellungen nach 1.1.3.6 profitieren?**

Die Kennzeichnung der Beförderungseinheit mit orangenen Tafeln lassen schon von Weitem auf eine "grössere" Menge an Gefahrgut schliessen. Trotzdem nimmt das ADR keine Gewichtung der einzelnen Vorschriften vor. In Absatz 1.1.3.6.2 dürfen unter gewissen Umständen Beförderungen ausgeführt werden, ohne dass alle Gefahrgutvorschriften anzuwenden sind. Wäre zwingend der Verzicht auf bestimmte Vorschriften erforderlich, würde wohl gefordert: "...vorausgesetzt, nachfolgende Vorschriften werden nicht angewendet..." Aus den Texten des ADR darf/muss somit abgeleitet werden, dass die Freistellungen nach Unterabschnitt 1.1.3.6 auch bei Kennzeichnung der Beförderungseinheit anwendbar bleiben. Dasselbe gilt beispielsweise auch, wenn innerhalb der Freigrenze die erhöhte Haftpflichtversicherung vorhanden ist, der Führer die Ausbildungsbescheinigung besitzt oder die sonstigen Ausrüstungen mitgeführt werden. An der Sitzung der Gefahrgutspezialisten der Vollzugsbehörden vom 3. September 2019 wurde diese Thematik ebenfalls präsentiert. Die Experten des Vollzuges bestätigten die Meinung, dass die Kennzeichnung der Beförderungseinheit mit orangefarbenen Tafeln auch bei Anwendung der Freistellung 1.1.3.6 zulässig sei und trotzdem von sämtlichen Erleichterungen profitiert werden könne. Somit wurde die Aussage des ASTRA vom 23.10.2007 auch durch den Vollzug bestätigt.

FAZIT: Das Aufklappen der Orangen Tafel bedingt nicht, dass gleichzeitig alle ADR Vorschriften gelten. Es darf die Tafel aufgeklappt bleiben, und trotzdem darf von den Erleichterungen des ADR Gebrauch gemacht werden, also auch Tunneldurchfahrten, Chauffeur ohne ADR Ausweis, ohne Schriftliche Weisungen und sonstige Ausrüstung etc. Achtung: Das ADR Beförderungsdokument bleibt gültig und muss bei Anwendung der 1000 Punkte Regel die errechnete Punktezahl pro Beförderungskategorie ausweisen, und (empfohlen) auch die Gesamtpunktezahl jeder Sendung.

Ergänzung: In der deutschen RSEB findet sich folgender Satz: „Sofern nur gefährliche Güter einer UN Nummer unter Anwendung nach 1.1.3.6 in der Beförderungseinheit befördert werden, und dabei der berechnete Wert nach Bem.1 in 5.4.1.1.1 f) nicht angegeben wird, besteht kein öffentliches Interesse an einer Verfolgung dieses Verstosses als Ordnungswidrigkeit“.....Nun, wenn schon die als Erbsenzähler bekannten deutschen Behörden eine entsprechende Nichtbeachtung der ADR Vorschrift nicht verfolgen, wird diese in der Schweiz wohl kaum strengere Konsequenzen haben. Man stelle sich vor, dass eine Sendung nach 1.1.3.6 ADR aus Deutschland ohne Angabe der Punktezahl im Beförderungsdokument in der Schweiz in eine Kontrolle gerät, und dabei unter Inanspruchnahme der Rechtshilfe der Absender aus D bestraft werden müsste (nach 1.4 ist dieser für das Beförderungsdokument verantwortlich)! Würde wohl im Sande verlaufen....

Klassierung von Transformatoren

Obwohl Trafos nicht als PSN (namentlicher Eintrag) in Tabelle 3.2 vorkommen, werden sie in einer Verpackungsanweisung erwähnt. Die Trafos (vor allem die älteren) enthalten PCB haltiges Öl. Wie müssen solche Geräte klassiert werden? Auch stellt sich die Frage, ob man allenfalls nach 1.1.3.1 b) vorgehen kann, also UN 3363, bzw. ob es möglich ist, Transformatoren mit einem Anteil von PCB haltigen Stoffen > LQ zur Nummer UN 3548 zu klassieren. Hat der Klassifizierungscode M2 «Stoffe die im Brandfall Dioxine bilden können» Vorrang vor M11? Oder könnte man nach M11 sagen, es sind die Transformatoren der UN 3548 zuzuordnen? Spannende Fragen, welche sich die Leute stellen müssen, welche mit Trafos oder Alt-Trafos zu tun haben. Ab 2019 ist der UN 3363 neu die SV 301 zugeordnet worden. Die Freistellung für UN 3363 bedingt, dass die Menge der gefährlichen Güter die Mengen der Spalte 7A der Tabelle A des Kapitels 3.2 nicht übersteigt. Aus diesem Grund wäre die Anwendung der Freistellung in 1.1.1.3 b) im Falle von UN 2315, 3151, 3152 und 3452 auf Mengen kleiner als 1 L beschränkt. Aber: Die Frage des Vorrangs innerhalb der Klasse 9 im Falle der UN-Nummern 2315, 3151, 3152, 3432 und 3548 ist in 2.1.5.3 sowie in 2.1.3.4.2 gelöst. In 2.1.5.3 wird gesagt, dass der Abschnitt 2.1.5 nicht für Gegenstände gilt, für die in Kapitel 3.2 Tabelle A bereits eine genauere offizielle Benennung für die Beförderung besteht. In 2.2.9.1.5 in Verbindung mit 2.2.9.1.2 sind die Transformatoren als Gegenstände, die im Brandfall Dioxine bilden können, dem **Klassifizierungscode M2** zugeordnet. Diesem Klassifizierungscode M2 werden in 2.2.9.3 die UN-Nummern 2315, 3151, 3152 und 3452 zugeteilt. **Und damit gelten in jedem Fall die Vorschriften von P906.**

Was ist in der Pipeline für die Gefahrgutvorschriften 2021?

Für die infektiösen Abfälle der UN 3291 wird die Verpackungsgruppe gestrichen, da diese kein Indikator der Gefahr in der Klasse 6.2 darstellt. Weiterhin wird eine neue UN-Nummer UN 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 weitere wichtige 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: UN3082 umweltgefährdender flüssiger Stoff, n.a.g. (Farbe), 9, III (E).

Im Seeverkehr wird es eine Klarstellung geben, dass in der IMO Erklärung eine Flammpunktangabe nur für Stoffe erfolgen muss, die der Klasse 3 unterliegen oder eine Nebengefahr 3 haben. Die Anforderung gilt nicht für andere Klassen, wie 2, 4.1 oder 5.2.

Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2020

In rund einem Jahr wird der Ceneri-Basistunnel feierlich eröffnet. Dies markiert den Abschluss der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT): Dank der Flachbahn durch die Alpen können mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Der Bund, die SBB und die Alptransit Gotthard AG nutzen die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels, um mit verschiedenen Veranstaltungen darauf aufmerksam zu machen. «Die NEAT bringt den Reisenden bessere Verbindungen und mehr Kapazitäten für den Güterverkehr. Das stärkt unsere Verlagerungspolitik und den Alpenschutz», sagte Bundesrätin Simonetta Sommaruga zum Auftakt der Veranstaltungsreihe bei einem Besuch der Ceneri-Baustelle in Camorino. Die offizielle Eröffnungsfeier für den Ceneri-Basistunnel findet am 4. September 2020 statt. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten am Ceneri geht auch die Fertigstellung der NEAT einher. Die Züge benötigen am Gotthard und Ceneri zudem keine zusätzlichen Lokomotiven mehr.

Auch die **Arbeiten für den 4-Meter-Korridor können 2020 wie geplant abgeschlossen werden**. Dadurch können künftig auch auf der Gotthardachse Sattelaufleger mit einer Höhe von 4 Metern auf der Schiene transportiert werden. Im Kanton Aargau wird dazu der Bözbergtunnel realisiert.

Die NEAT ist für den europäischen Schienenverkehr zentral. Sie bildet das Herzstück des Güterverkehrskorridors Rotterdam-Genua. Es ist daher wichtig, dass die Nachbarländer die Zulaufstrecken ausbauen. Italien ist auf Kurs (von der Schweiz finanziert...). In Deutschland ist die Situation schwieriger, und irgendwo war zu lesen: Ist Deutschland das neue Italien?

In der UVEK Mitteilung war zu lesen, es sei geplant, die Trassenpreise für Züge zu senken und langen Güterzügen einen Sonderrabatt zu gewähren. Das UVEK prüft zudem, die Betriebsbeiträge für die Transporteure im kombinierten Verkehr über 2023 hinaus weiterzuführen. Der Bundesrat wird dem Parlament mit dem nächsten Verlagerungsbericht Ende 2019 konkrete Vorschläge unterbreiten.

Die SBB wird am 12. und 13. Dezember 2020 zur Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels einen Anlass mit Gästen aus Politik, Wirtschaft und Forschung sowie ein Volksfest veranstalten, das zusammen mit dem Kanton Tessin und den Städten Bellinzona, Lugano und Locarno organisiert wird.

Seeschifffahrt: Hohe Bussen durch Reedereien drohen!

Sanktionen für falsche Deklaration? Die Reederei Hapag—Lloyd informiert derzeit ihre Kunden, dass sie von 15. Sept. 2019 an jeden falsch deklarierten Gefahrgut-Container mit 15.000 US-Dollar sanktionieren wird. Wer es versäume, seine Gefahrgüter entsprechend ordnungsgemäß zu deklarieren, verstosse nicht nur gegen Gefahrgutvorschriften und mache sich strafbar, sondern hafte auch für alle Kosten und Konsequenzen im Zusammenhang mit Verstössen, Bussgeldern, Schäden und Abhilfemassnahmen, die aus Fällen nicht deklarierter oder falsch deklarierter Ladungen resultieren, erklärt die Reederei. Falsch deklarierte Gefahrgutladungen stehen im Verdacht, in den letzten Monaten als Ursache oder zumindest Mitverursacher von Bränden auf Containerschiffen verantwortlich zu sein. Hapag-Lloyd war Anfang Januar 2019 selbst von einem von falsch deklariertem Gefahrgut verursachten Containerbrand auf der „Yantian Express“ im Atlantik betroffen. Andere Containerlinien ergreifen ähnliche Massnahmen gegen Versender, die Gefahrgut falsch oder nicht deklarieren. So berichtet die englischsprachige Publikation „The Loadstar“, dass die Reederei Evergreen eine der ersten war, die bei falschen Angaben Bußgelder zwischen 4.000 bis 45.000 US-Dollar erheben will. Auch die Reederei Orient Overseas Container Line (OOCL) hat angekündigt, Gefahrgut selektiv oder stichprobenartig verstärkt zu kontrollieren und Sanktionen zu verhängen. Unter dem Motto „Cargo Integrity“ und „Fit-4Freight“ hat der Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit nun selbst zusammen mit Akteuren der Lieferketten eine Kampagne ins Leben gerufen, die darauf abzielt, auf die Risiken (bis hin zu schweren Schiffsbränden) aufmerksam zu machen, die von schlecht verpackter und gestauter sowie falsch deklarierter Fracht ausgehen. Beste Massnahmen gegen die drohenden Probleme: Lassen Sie Ihre Mitarbeiter schulen! Die Gefag bietet auch im nächsten Jahr Kurse nach IMDG Code an. www.gefag.ch