



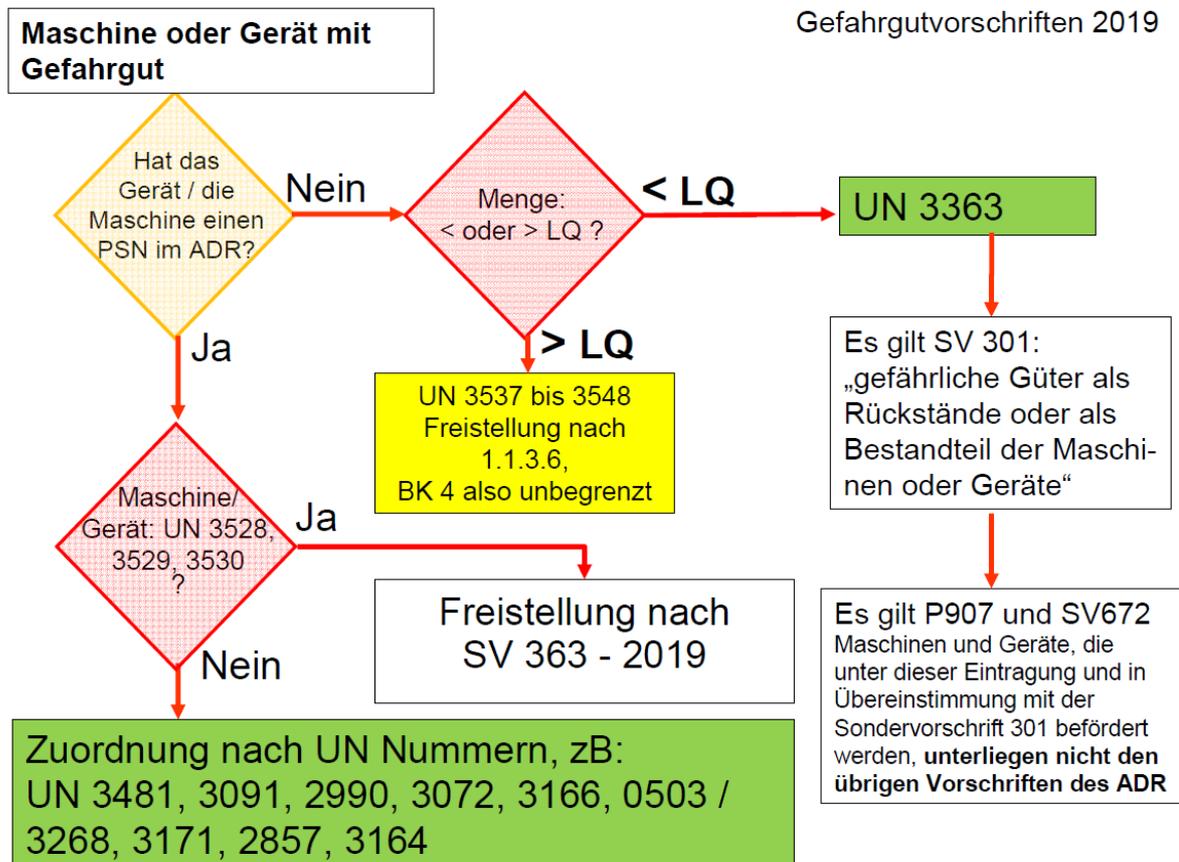
Gefahrgut-News 1 / 2019

Schwerzenbach, 1. Februar 2019

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. Die Anpassungen 2019 sind dabei grau unterlegt, und alle relevanten Anpassungen mit Übergangsfristen werden entsprechend gekennzeichnet. Ein riesiger Vorteil für alle Benutzer und Behörden, wie auch für die Vollzugsorgane! Die Regelwerke enthalten zudem alle relevanten schweizerischen Verordnungen wie SDR und GGBV In der Beilage erhalten Sie den Bestellcoupon.

1.1.3.1 b) / neue UN Nummern und Anwendung von UN 3363



Eigentlich keine Hexerei! Aber der Teufel steckt im Detail. Mit der Streichung von 1.1.3.1 b) „Gefährliche Güter in nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten“ und der Einführung von 12 neuen UN Nummern bzw. der Neuregelung der UN 3363 „gefährliche Güter in Maschinen“ oder „gefährliche Güter in Geräten“ hat die UN und konsequenterweise die Gemeinsame Tagung ADR /

RID den eingeschlagenen Weg fortgesetzt. Obiges Schaubild wird Ihnen helfen, die richtige UN Nummer zu finden. Das Schaubild wird bei den Kursen der Gefag zu den Anpassungen des ADR 2019 regelmässig verwendet und hat schon vielen interessierten Kursteilnehmern die gewünschte Erleuchtung gebracht. Zudem, die alte 1.1.3.1 b) bleibt uns noch unter einer 4 – jährigen Uebergangsfrist erhalten, siehe 1.6.1.46. Am besten man stellt das ADR 2017 noch nicht ganz in die Ecke, um bei Bedarf den Wortlaut dieser Freistellung nachlesen zu können. Gott sei Dank! ist man versucht zu rufen, denn die Klassierung der neuen UN Nummern hat es in sich! Ein Beispiel gefällig?

Für die **Klassierung gilt 2.1.5.1:** „Für Zwecke dieses Abschnitts ist ein «Gegenstand» eine Maschine, ein Gerät oder eine andere Einrichtung, das/die ein oder mehrere gefährliche Güter (oder Rückstände dieser Güter) enthält, die fester Bestandteil des Gegenstands sind, für die Funktion des Gegenstands notwendig sind und für Beförderungszwecke nicht entfernt werden können“. Sorgen macht der Nachsatz: „...**und für Beförderungszwecke nicht entfernt werden können**“! Denn die Geräte und Maschinen werden immer mit Gefahrgutbefördert! Eine Entfernung ist also unsinnig, aber grundsätzlich sehr oft möglich. Also müsste z.B. bei einem Spezialfahrzeug, welches für Strassenmarkierungen verwendet wird, die Farbe nach jedem Einsatz entfernt werden, bzw. dürfte erst am Einsatzort in den Vorratsbehälter befüllt werden. Und die Farbe müsste separat als Gefahrguttransport befördert werden.

Ebenfalls eine kleinere Katastrophe: die neue SV 363, welche den UN Nummern UN 3528, UN 3529 und UN 3530 zugeordnet ist. Darüber erscheint in der „Gefährlichen Ladung“ im Februar ein Artikel, welche den Unsinn dieser neuen Bestimmung thematisiert. Er wird nach Freigabe auf der Homepage der Gefag aufgeschaltet. Eine kleinere Katastrophe aus dem Grund, als nur wenige von den Konsequenzen der SV 363 betroffen sind.

Die Mobilität von morgen als Herausforderung

Technische und gesellschaftliche Entwicklungen werden in Zukunft unsere Mobilität stark verändern. Angesichts der Langfristigkeit der damit verbundenen Investitionsentscheide müssen bereits heute wichtige Weichenstellungen getroffen werden. Das Heft «Forum Raumentwicklung» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) wirft einen Blick auf die Mobilität der Zukunft, stellt die Planungsinstrumente des Bundes vor und thematisiert die Herausforderungen, mit denen sich die öffentliche Hand dabei konfrontiert sieht. Verfügbarkeit und Vernetzung von Daten, automatisiertes Fahren, Sharing Economy, E-Mobilität und der Einsatz von Drohnen: Zahlreiche technische und gesellschaftliche Entwicklungen beeinflussen die Mobilität von Grund auf. Noch ist unklar, welche Systeme und Anbieter sich etablieren werden. Doch Bund, Kantone und Gemeinden stehen schon heute vor der Herausforderung, die Weichen für die neuen Entwicklungen zu stellen. Neben den Vorteilen gilt es auch mögliche Schwachstellen und Risiken frühzeitig zu identifizieren. Die Ausgabe 2-18 der Zeitschrift «Forum Raumentwicklung» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE beschäftigt sich deshalb umfassend mit der Mobilität von morgen.

Störfallverordnung: Anwendung für den Eisenbahnverkehr

Früher waren alle Eisenbahninfrastrukturen auf denen Gefahrgut transportiert der StFV unterstellt, unabhängig davon ob es sich um eine offene Strecke oder eine Tunnelstrecke handelt. Mit jahrelanger Erfahrung konnte das StFV-relevante Netz reduziert werden, so dass nun – abgesehen von Ausnahmen – einen transportiere jährliche Gefahrgutmenge von 200'000 t vorliegen muss. Wiederum unabhängig ob offene oder Tunnelstrecke. In den Risikoscreenings ist für die längeren Eisenbahntunnels kein Risiko abgebildet, weil bei diesen die Hauptbetroffenen, die Wohn- und Arbeitsbevölkerung – fehlt. Hier sind ausschliesslich die sich ebenfalls im Tunnel befindlichen Passagiere von Reisezügen mögliche Betroffene. Als Sicherheitsmassnahmen ist vor allem der tunnelspezifische Ausrüstungsstand massgebend. Somit müssen die längeren Eisenbahntunnels jeweils Einzelfallbetrachtungen durchgeführt werden und das Risiko kann nicht mit einem Screening berechnet werden. In der aktuell gültigen StFV ist der Gotthard(scheitel)-Tunnel wie folgt abgebildet: 600 2-9 Immensee – Arth-Goldau – Erstfeld – Gotthard-Tunnel – Bellinzona –Giubiasco – Galleria Mte Ceneri – Taverne-Torricella – Lugano – Mendrisio Balerna – Chiasso

Der GBT wurde auf den Zeitpunkt seiner Eröffnung mittels Verfügung der StFV unterstellt. Die Aufnahme in den Anhang 1.2a StFV erfolgt im Rahmen der nächsten Revision der StFV. In der ab 1.11.2018 gültigen StFV sind die Gotthardtunnel wie folgt abgebildet:

594RYSP POZZ GBT West

595RYSP GIDI GBT Ost

600IMW CHIE Immensee – Bellinzona – Chiasso

Wascosa Übernahme von rund 4'400 Güterwagen von NACCO/CIT

Der Wascosa-Wagenpark wächst auf über 14'000 Wagen, womit Wascosa neu **Nummer vier der europäischen Wagenvermieter** wird. Am 1. Oktober 2018 ist das Closing der Übernahme von rund 4'400 Güterwagen von NACCO, einer Tochtergesellschaft der CIT Gruppe, durch die Schweizer Güterwagenvermieterin Wascosa AG zusammen mit der börsennotierten Aves One AG, einem Investor im Bereich Logistik-Assets erfolgt. Wascosa wird neben der Übernahme von Betrieb und Waggonvermietung auch die Verantwortung für den Betrieb der NACCO GmbH in Hamburg übernehmen. Der restliche Bestand von rund 11'000 Güterwagen verbleibt bei der NACCO-Gruppe, die ihrerseits durch die VTG AG, einem der führenden Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen in Europa, übernommen wird. Mit einem Durchschnittsalter von 13 Jahren verfügt Wascosa über die jüngste Flotte aller europäischen Güterwagenvermieter.

CLP Ausnahme hinsichtlich Metallkorrosivität

Anh. 1 Ziffer 1.3.6. CLPV:

Stoffe oder Gemische, die als korrosiv gegenüber Metallen, aber nicht als haut- und/oder augenätzend eingestuft wurden.

- *Bei Stoffen oder Gemischen, die als korrosiv gegenüber Metallen, aber nicht als haut- und/oder augenätzend eingestuft wurden und als für den Endverbraucher verpackte Fertigerzeugnisse vorliegen, muss das Gefahrenpiktogramm GHS05 nicht auf dem Kennzeichnungsetikett angebracht werden.*



Anpassung Einschliessungsverordnung (ESV)

Im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens lädt das UVEK dazu ein, zu einer Änderung der Einschliessungsverordnung (ESV; aktuelle Version SR 814.912) Stellung zu nehmen. Die Verordnung soll angesichts der Risiken der rasanten Entwicklung in der Biotechnologie und dem Auftreten neuer Epidemien (zum Beispiel Ebola) angepasst werden. Die Änderung beinhaltet neue Bestimmungen zur Biosecurity, damit Organismen mit Schädigungspotenzial nicht missbraucht werden können, sowie zu den einschliessungspflichtigen gebietsfremden Organismen. Verantwortliche sollen künftig verpflichtet werden, die Risiken ihrer Tätigkeit in Bezug auf einen möglichen Missbrauch zu prüfen, zu bewerten und entsprechende Massnahmen zu treffen. Ausserdem sind Erleichterungen für Antragstellende und Verwaltung vorgesehen. So wird eine gewisse Flexibilität in der Diagnostik eingeführt, ohne dass die Biosicherheit darunter leidet. Vernehmlassungsfrist bis am 1. Februar 2019.

Pi Kennzeichnung von Tankfahrzeugen mit Grossflaschen

Kann ein Tankfahrzeug mit Grossflaschen ohne Pi-Prägung in einem EG Mitgliedstaat beladen werden? Beispiel: Die Trailer wurden 1990 gebaut, also noch vor TPED Zeit. Was passiert in einer Kontrolle? Die ADR Konformität ist nicht in Frage gestellt. Antwort:

Wenn ein Trailerfahrzeug vor der TPED gebaut wurde und damals bi-, multi- oder international betrieben wurde, muss es bereits in mehreren Staaten national zugelassen worden sein oder eine ADR-Zulassung haben. Hat es diese nicht, dann kann das Fahrzeug nur national (Land der Zulassung) betrieben werden. Hat es eine ADR-Zulassung aus der Vor-TPED-Zeit, dann darf es im Land der Zulassung befüllt werden und Gas in die ADR-Staaten transportieren. Wenn die Konformität mit der TPED gegeben ist, dann könnte das Fahrzeug vermutlich nach der TPED neu bewertet und mit einem Pi versehen werden. Ohne Pi keine Befüllung in einem EU-Land oder ADR-Land, das das Fahrzeug nicht (auch) selbst zugelassen hat. Diese Sicht gilt primär für die Druckgefässe (Flaschen, Tank) und Verrohrung auf dem Fahrzeug.

Neuer ADR Mitgliedstaat

Im November des letzten Jahres ist Nigeria dem ADR beigetreten. Damit hat das Uebereinkommen **51 Mitgliedstaaten!** Nigeria liegt in Westafrika am Atlantischen Ozean und umfasst ein Gebiet von fast 1 mio Quadratkilometern (also fast 25 x grösser als die Schweiz) und hat ca. 200 Millionen Einwohner. Es besteht nun ein Verfahren, das Wort «Europäisches» aus dem Titel des ADR zu

streichen, weil inzwischen viele Mitgliedstaaten ausserhalb Europas sind. Für die Annahme dieser Änderung ist vom 13. bis 17. Mai 2019 eine Konferenz der Vertragsparteien geplant, die die Revision des ADR Titels ADR vorsieht. Für seine Beteiligung muss die schriftliche Vereinbarung von 13 Vertragsparteien der ADR vorhanden sein.

IMDG – Code 2019, Internationale Maritime Dangerous Goods Code

Amtliche Deutsche Übersetzung inkl. Amdt. 39-18, Format A5, - 1. Auflage -
zum Preis Fr. 196.- exkl. MWST und exkl. Versandkosten. Lieferbar ab Februar 2019.

Änderungsvorschläge zum ADR 2021: Aus der WP 15

- Fahrzeug Bau und Zulassung: Der Änderungsantrag zu Kapitel 6.8 wurde in eckigen Klammern angenommen, die 2021 in Kraft treten sollen. Die Richtlinie für die Anwendung der Norm EN 12972 wurde angenommen. Sie fordert die Vertragsparteien auf, die Norm so schnell wie möglich zu übernehmen.
- **Einsatz von Elektrofahrzeugen und Hybridfahrzeugen** für den Transport gefährlicher Güter: Allgemeine Präsentation des Themas - INF. 13: Die Niederlande laden alle Delegationen ein, sich zu den Fragen der Nutzung von Elektro- und Hybridfahrzeugen für den Transport gefährlicher Güter zu äussern.
- **Tanks:** Der Antrag für eine erste technische Inspektionsbefreiung für EX/II, EX/III, FL und AT Fahrzeuge sowie mobile Sprengstoffherstellungsanlagen, die nach Absatz 9.1.2.2 homologiert sind und für die eine Konformitätserklärung mit den Anforderungen der Kapitel 9.2 bis 9.8 erstellt wurden, wurde angesichts des Widerstands aller Beteiligten zurückgezogen.
- Anwendung der Anforderungen des Absatzes 9.2.2.2.1 von ADR auf Kabeln: Der Vorschlag zielt darauf ab, die Nutzung bestimmter Fahrzeuge zu genehmigen, die anschliessend in ADR-Fahrzeuge umgewandelt wurden, aber nicht mit den Kabeltypen ausgestattet sind, die den ISO-Standards entsprechen. Trotz der bestehenden Übergangsregelungen sind die Fahrzeughersteller offenbar nicht in der Lage, ihre Fahrzeuge mit der Art von Kabeln in den verschiedenen elektrischen Einrichtungen von EX-, AT und FL- Fahrzeugen auszustatten. Die fraglichen Kabel werden nur in grossen Mengen geliefert und die Garagen, die diese Anpassungen durchführen, sind nicht bereit, um Kilometer von Kabeln zu kaufen und zu lagern, die sie aufgrund der reduzierten Anzahl der betroffenen Fahrzeuge nie verkaufen können. Frankreich wird aufgrund der Kommentare allenfalls einen neuen Antrag machen.
- **Neue Schriftliche Weisungen 2021??** Nicht schon wieder! Deutschland hat festgestellt, dass die Fussnote b) auf der letzten Seite der Schriftlichen Weisungen 2017 einen Fehler aufweist. Auf 2019 genügte die Zeit der Korrektur nicht mehr, aber 2021 soll hier nachgebessert werden. Der Fehler: Man hat den Zettel 9A vergessen. Allerdings, bevor die Druckerei aktiv werden: Es sind Uebergangsfristen bis zum 30.6.2023 vorgesehen. Warten wir mal ab...
- Interpretation des 9.2.2.9: Elektronischen Geräte in der Kabine des Fahrzeugführers von FL-Fahrzeugen: Die Frage, ob die elektronischen Geräte (Radios, Telefone, etc.) in der Fahrerkabine den Anforderungen der 9.2.2.9 wurde bereits in 2011 beantwortet. "Der Arbeitsgruppe bestätigte, dass die in den Fahrzeugkabinen vorhandenen elektronischen Geräte und die Batterien, um die Speicherung von Daten oder Parameter zu gestatten, wenn sie nicht dauerhaft angetrieben werden (Radio, Navigationsassistenten Personal etc.) müssen nicht die allgemeinen Bestimmungen der Norm IEC 60079, die Teile 0 und 14 und die zusätzlichen Anforderungen der Norm IEC 60079, Teile 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 oder 18 genügen.»

VSKV, Anhang 5: Kontroll-Liste und Bussenkatalog

Das ASTRA bestätigte die Anregung der Gefag, dass sowohl die Checkliste Anhang 5 der VSKV wie auch die Liste der Ordnungsbussen der Weiterentwicklung des ADR dringend angepasst werden müssten. Die Checkliste basiert eigentlich auf der EU Kontrollrichtlinie 2004/112, aber diese ist ebenfalls völlig überaltert und hätte dringenden Revisionsbedarf. Doch in Brüssel hat man offensichtlich gegenwärtig andere Probleme...

In eigener Sache;

Sie halten die neuste Ausgabe der Gefahrgutnews in Ihren Händen. Ich freue mich über Ihr Interesse an Neuigkeiten aus dem Bereich der Beförderung gefährlicher Güter! Ich möchte Sie mit diesen Mitteilungen aus der Welt der Beförderung gefährlicher Güter immer à jour halten. Die Recherchierung der verschiedenen Beiträge wie auch der Postversand ist allerdings mit einem bestimmten Aufwand verbunden, weshalb diese Ausgabe wieder einmal eine Proforma Rechnung enthält, mit der Bitte um Überweisung eines Unkostenbeitrags von Fr. 25.-. **Die Bezahlung dieser Rechnung ist absolut freiwillig.** Herzlichen Dank!