



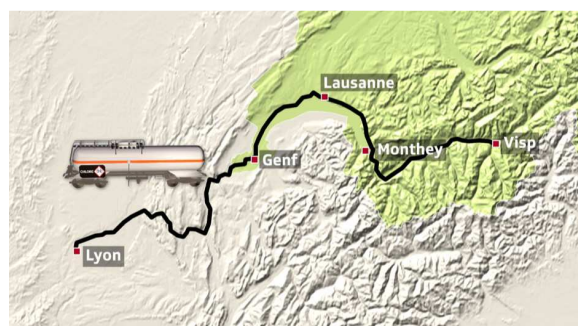
Gefahrgut-News 2 / 2015

Schwerzenbach, 10. Juni 2015

Chlortransporte erneut im Visier

Chlor wird in der chemischen Industrie sehr vielfältig verwendet. Aber: Chlor ist auch ein giftiges Gas, und Unfälle mit Chlorgas könnten verheerende Folgen haben. Deshalb sind Tanks und Kesselwagen für die Beförderung von Chlor besonders stark gebaut und verfügen zudem über besondere Ausrüstungen wie Crashpuffer und Aufkletterschutz. Der Transport dieses Stoffs in Tankfahrzeugen wurde 2004 auf 1000 kg pro Transportbehälter limitiert, was die Verwendung von Tankfahrzeugen ausschliesst. Dies um die Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse zu verhindern. In der Schweiz wird seit der Schliessung der Produktion in Zurzach zuwenig Chlor hergestellt, weshalb grössere Mengen importiert werden müssen. Bis zu 60 Tonnen Chlor, sicher verpackt in Kesselwagen, rollen täglich durch Genf, Lausanne und Basel. Dennoch: Ein bestimmtes Restrisiko besteht, und Zugunglücke können jederzeit eintreten, wie der Unfall in Daillons am 26. April 2015 zeigte. Bei reinen Personentransporten begrenzt sich der Schaden auf Passagiere und Zugpersonal. Anders sieht die Situation aus, wenn der Zug gefährliche Substanzen wie Schwefelsäure, Salzsäure oder eben Chlor transportiert. Allerdings: Von den fünf entgleisten Wagen hat nur einer leckgeschlagen, und dies bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h! Chlorwagen sind zudem wesentlich stärker gebaut, und die SBB hat bereits 2014 Massnahmen beschlossen, um die Risiken von Chlortransporten im Raum Genf und Lausanne zu minimieren, u.a. gezielte Geschwindigkeitsreduktionen. Per Fahrplanwechsel 2015 soll der Rangierbahnhof Genf La Praille mit Chlorzügen umfahren und die Maximalgeschwindigkeit von Zügen mit Chlor in den Knoten Genf und Renens-Lausanne auf 40 km/h reduziert werden.

Risiko bald zu gross? Unter der Federführung des BAFU und unter Einbezug der betroffenen Kantone (Genf, Waadt, Wallis und Basel) haben die am Transport von Chlor auf der Schiene beteiligten Organisationen SBB, scienceindustries, VAP und das BAV die Situation zu den Chlortransporten am Genfersee-bogen analysiert. Die heutige Situation ist im Rahmen der Störfallverordnung konform. Und auch die Verkehrsministerin Frau Leuthard sagte im Rahmen der Anträge bei der Beratung des neuen Güterverkehrsgesetzes, Zitat aus dem Protokoll vom 19. März 2015: „**Gefährliche Güter zu transportieren ist ein heikles Geschäft. Aber es ist gesagt worden: Zum einen haben wir dazu internationale Richtlinien, und zum andern ist es weit ungefährlicher, solche Güter auf der Schiene zu befördern als auf der Strasse. Stellen Sie sich vor: Das Risiko auf der Strasse wäre ein immens grösseres! Deshalb ist der Ansatz, dass die Schiene in der Regel das Transportmittel ist, richtig. Die Sicherheitsstandards bei Gefahrguttransporten auf der Schiene sind dementsprechend sehr hoch. Wir sehen keinen Anlass für politische Kompetenzverschiebungen oder für eine Neuregelung. Das gilt auch für Chlor-Transporte.**“



Alpenquerender Verkehr: Mehr Güter auf der Schiene

Im vergangenen Jahr konnte die Eisenbahn beim Gütertransport durch die Alpen erneut zulegen: Die Menge der auf der Schiene beförderten Güter wuchs um 3,5 Prozent. Auf der Strasse nahm die Transportmenge um 2 Prozent ab und die Zahl der Lastwagenfahrten ging um 1,6 Prozent auf 1,033 Millionen Fahrten zurück. Spannend zu wissen: **Mehr als die Hälfte der Fahrten sind internationale Transporte** mit Herkunft und Zielort im Ausland und benützten die Schweiz lediglich als günstige Transitverbindung, **Was letztlich nur unsere Infrastruktur belastet!**

Gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz müsste per 2018 die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen auf 650'000 pro Jahr reduziert werden. Der Bundesrat hat aber bereits in den letzten Verlagerungsberichten darauf hingewiesen, dass sich dieses Ziel nicht erreichen lässt. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2016, der Realisierung des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse bis 2020 sowie der schweizerischen Finanzierung von weiteren Terminals im Norden Italiens wird aber die für die Schweiz kostspielige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene weiter zunehmen.

Bahntransport gefährlicher Güter: Bericht erfasst Umweltrisiken

Das BAV hat analysiert, wo Transporte gefährlicher Güter auf dem Schweizer Schienennetz zu Umweltrisiken führen können. Die Grobanalyse mit den Erkenntnissen wurde im April veröffentlicht und ist auf der Homepage des BAV einsehbar. Die Schweiz übernimmt damit eine Vorreiterrolle in Europa. Verkehrswege, auf denen gefährliche Güter transportiert werden, unterstehen der Störfallverordnung. Diese schreibt Sicherheitsmassnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor. Während die Risiken für die Bevölkerung schon seit längerem erhoben werden, hat das BAV nun auch die Risiken für die Umwelt erstmals systematisch aufgearbeitet und in einem Bericht dokumentiert. Der Bericht zeigt, auf welchen Streckenabschnitten erhöhte Risiken durch die Verunreinigung von Grund- und Oberflächengewässern bestehen. Die Umweltrisiken wurden anhand von charakteristischen wasserschädigenden Stoffen mit unterschiedlichem Verhalten analysiert. Auf dem 3'652 Kilometer langen Normalspurnetz sind bezüglich Oberflächengewässer vertieft zu prüfende Abschnitte von total 42 und beim Grundwasser von total 10 Kilometern Länge ermittelt worden. Die Bahnen werden nun gemeinsam mit dem BAV, dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und den kantonalen Störfallfachstellen die betroffenen Abschnitte analysieren. Wo nötig, wird die Umsetzung risikosenkender baulicher oder organisatorischer Massnahmen geprüft, wie zum Beispiel Schieber in der Entwässerung.

Aktualisierter Bericht zu den Personenrisiken

Das BAV hat heute auch den aktualisierten Ergebnisbericht zu den Risiken veröffentlicht, welche beim Transport von gefährlichen Gütern mit der Bahn für die Bevölkerung bestehen. Er zeigt wie schon 2011, **dass es keine Abschnitte mit nicht tragbaren Risiken** gibt. Für 128 km des Normalspurnetzes von 3263 km Länge liegen die Risiken im Übergangsbereich.

Informationskampagne des BAG

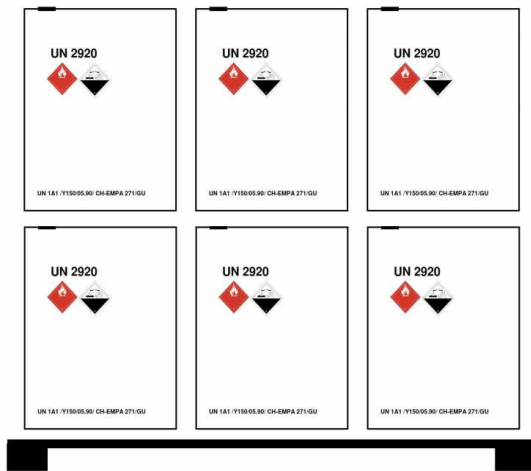
Am 1. Juni 2015 ist die Uebergangsfrist des alten Kennzeichnungssystems abgelaufen. Das Bundesamt für Gesundheit hat eine Informationskampagne Globally Harmonized System (GHS) gestartet. Auf der Website Cheminfo.ch finden Sie interessante Informationen zum GHS. Neben bestellbaren Informationsmitteln, wie z.B. Flyer, gibt es auch ein online Test, mit dem man seine Kenntnisse zum Umgang mit Chemikalien testen kann. Bemerkenswert ist zudem auch ein Umstellungscouter, der aufzeigt, wie viele Produkte bereits auf das neue System umgestellt sind. Von insgesamt ca. 190.000 Produkten sind dies erst ca. 15%!

Altverpackungen zur Entsorgung: Neue UN Nummer UN 3509

Im ADR 2015 wurde für Altverpackungen, welche zur Entsorgung befördert werden, eine neue UN Nummer eingeführt. Beobachtungen im Feld und bei Schulungen zeigten jedoch noch einige offenen Fragen. Es gibt keinen Zwang, dass man die neue UN 3509 für Altverpackung verwenden muss. Sie ist lediglich eine Möglichkeit, um alte Verpackungen regelkonform zu entsorgen, wobei verschiedene Möglichkeiten offen stehen (Verpackungen, Grossverpackungen, IBC und lose Schüttung). Grundsätzlich gibt es drei verschiedene Möglichkeiten der Beförderung leerer Verpackungen:

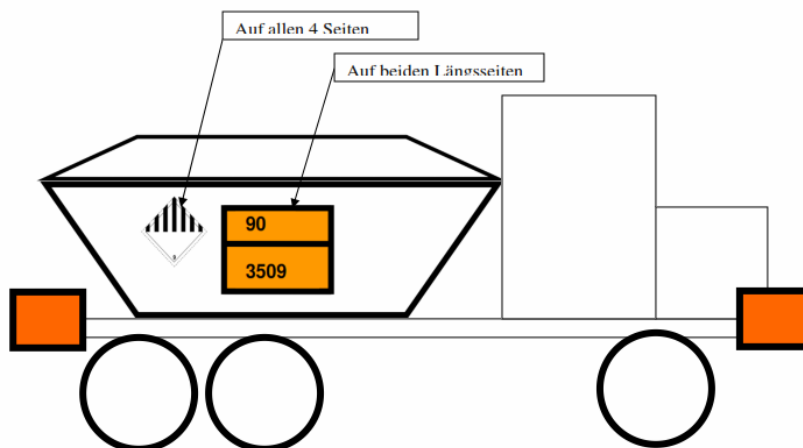
1. Es besteht die Möglichkeit die Altverpackungen auf Paletten oder in Gitterboxen zu verladen. Diese Beförderung ist nach 1.1.3 6 ausdrücklich zugelassen, wenn die Verpackungen nicht in der Beförderungskategorie O zugeordnet sind. Allerdings gelten nun die Bestimmungen nach ADR, u.a 4.1.1.11 (dichter Verschluss etc.), Kapitel 5.1 und 5.2 (Kennzeichnung der Verpackung, Kennzeichnung der Umverpackung, etc) und auch des Kapitels 7.5.1.5 (Ausrichtung der Versandstücke nach Ausrichtungspfeilen). Werden beispielsweise die Kanister auf eine Palette gestapelt und dieses geschrumpft, so gelten die Bestimmungen des Abschnitts 5.1.2 ADR über die Umverpackung. Auf ein

Beförderungsdokument für die Strassenbeförderung innerhalb der Schweiz kann verzichtet werden, da Anhang 1 der SDR Beförderungen leerer Verpackungen in diesem Fall von der Pflicht ein Beförderungsdokument zu erstellen, befreit. Ich empfehle im VeVA Schein (VeVA Code 15 01 10) allenfalls bei „ADR“ ein Kreuz zu machen, und den Hinweis aufzunehmen: Freigestellt nach 1.1.3.6 ADR und 1.1.3.6 c) SDR Anhang 1. Es gelten die weiteren Bestimmungen nach 1.1.3.6 ADR mit Ausnahme des Beförderungsdokuments. Nachdem diese leeren Verpackungen ebenfalls der Beförderungskategorie 4 zugewiesen werden, bestehen nach 1000 Punkte Regel keine Mengenbegrenzungen.



- Leere Verpackungen auf Palette
- Es gelten alle Vorschriften wie bei vollen Verpackungen, also:
- Dichter Verschluss (ADR 4.1.1.11, Gefahrzettel, UN Nummer, und, wenn zB mit Folie geschrumpft und Kennzeichnungen nicht sichtbar:
- Wenn UN Nummer oder Gefahrzettel nicht sichtbar: Alle Kennzeichnungen wiederholen plus das Wort „UMVERPACKUNG“ mindestens 12 mm hoch
- In der Schweiz nach SDR ohne Beförderungsdokument, unbegrenzte Menge da BK4 nach 1.1.3.6

2. Altverpackungen können unter bestimmten Voraussetzungen der UN 3509 zugeordnet werden. Wenn Altverpackungen zur Entsorgung befördert werden, welche nach UN 3509 klassiert wurden, so gelten die Bestimmungen der SV 663. Sie können nach 1000 Punkte Regel allerdings unbegrenzt befördert werden (Beförderung nach den Vorschriften von 1.1.3.6), allerdings ist ein ADR Beförderungsdokument oder ein entsprechend ausgefüllter VeVA Begleitschein erforderlich (VeVA Code 15 01 10). Die SDR befreit ausdrücklich nicht von der Pflicht des Beförderungsdokuments. Die Bedingungen der SV 663 befreien von vielen sonst zu respektierenden Vorschriften, beispielsweise dürfen so defekte oder offene leere Verpackungen in loser Schüttung wild zusammen mit anderem Verpackungsmaterial wie Deckel und Dichtungen in eine Mulde geworfen werden. Es gelten dabei die Bestimmungen der VC2 und AP 10 in Kapitel 7.3.



- Leere Verpackungen oder Teile davon, offen oder verschlossen, in loser Schüttung
- Vorschriften des Kapitels 5.2 der Kennzeichnung der Verpackung gilt nicht, auch 4.1.1.11 gilt nicht
- Es müssen aber die Vorschriften nach SV 663 beachtet werden
- Beförderungsdokument vorgeschrieben nach 5.4.1.1.19
- Beförderung nach BK 2 nach Spalte 10 oder nach VC2 / AP 10

Es ist auch möglich, die Altverpackungen oder Teile davon in loser Schüttung in einer Verpackung oder Grossverpackung zu verpacken und zu befördern. Beispielsweise eine Palette mit Holzrahmen und Auskleidung mit flüssigkeitsdichter Plastikfolie. Auch wenn die Altverpackungen der Klasse 3 oder 6.1 zugeordnet waren: Die Holzpalette ist nun eine Grossverpackung nach LP 02 unter Berücksichtigung der LL 1 (Siehe Kapitel 4.1.4.3). Eine UN Zulassung der Grossverpackung ist nicht notwendig, aber sie muss auf 2 gegenüberliegenden Seiten mit der UN Nummer „UN 3509“ mindestens 12 mm hoch und dem Gefahrzettel Nr. 9 gekennzeichnet werden, auch wenn darin Verpackungen mit Zettel Nr. 3 sind.

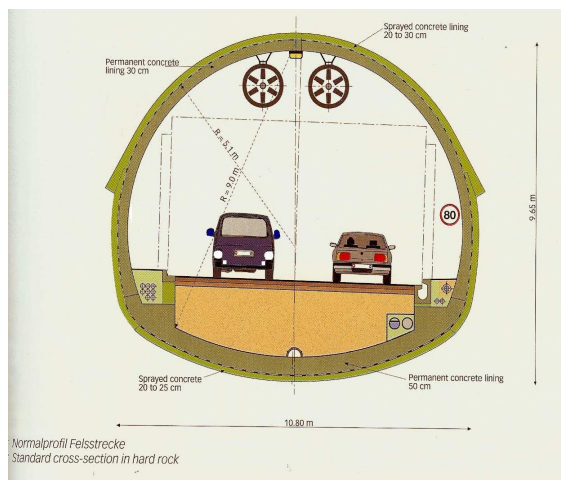


Unter dem Kapitel 7.3 werden die Möglichkeiten der Beförderung in loser Schüttung beschrieben. Darin steht unter 7.3.1.1 a) die Beförderung in BK Containern gemäss Anweisung in Spalte 10, unter 7.3.1.1 b) die Beförderung nach ADR nach VC/AP Instruktion in Spalte 17. Wer den Absatz zu Ende liest, entdeckt darunter die dritte Möglichkeit für ungereinigte leere Verpackungen, wo folgender Satz steht: „**Abgesehen hiervon dürfen ungereinigte leere Verpackungen in loser Schüttung befördert werden, sofern diese Beförderungsart durch andere Vorschriften des ADR nicht ausdrücklich verboten ist.**“ Dieser Satz bedeutet, dass unter Anwendung aller Vorschriften (dichter Verschluss nach 4.1.1.11, Kennzeichnung nach 5.2 mit Gefahrzetteln etc.), die leeren Verpackungen auch in unbegrenzter Menge beispielsweise in einer Mulde befördert werden dürfen. In diesem Modus sind defekte oder undichte Verpackungen nicht erlaubt. Es gelten die Bestimmungen nach 1.1.3.6 ADR, und die Freistellung vom Beförderungspapier nach SDR.

Revidierte Störfallverordnung in Kraft gesetzt

Der Bundesrat hat am 29. April beschlossen, die revidierte Störfallverordnung (StFV) auf den 1. Juni 2015 in Kraft zu setzen. Die Verordnung wurde an das weltweit geltende Chemikalienklassierungssystem angepasst, das die Schweiz unlängst im Zug der Revision der Chemikalienverordnung übernommen hat. Neu unterliegender StFV weniger Betriebe, die dafür gezielter kontrolliert werden. Weiter regelt die Verordnung, dass Sicherheitsmassnahmen – differenziert nach der Grösse der Anlage – noch systematischer getroffen, behördliche Kontrollen verbindlich geplant und die Information der Öffentlichkeit gestärkt werden. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) wird nun die zugehörigen Vollzugshilfen in Zusammenarbeit mit den Betroffenen bis Ende 2016 überarbeiten.

UN 3077 und UN 3082 im Tunnel bald frei!



Die WP 15 hat in der Mai Sitzung beschlossen, die umweltgefährdenden Stoffe von den Tunnelrestriktionen (heute noch „E“, also verboten in allen klassierten Schweizer Tunnels) zu befreien. Die Gefag hat schon immer darauf hingewiesen, dass die heutige Einteilung ein Kabis sei, und es keinen sichereren Ort als Tunnels für diese Stoffe gäbe. Die Schweiz wird nun ein MLA initiieren um diese sonst erst 2017 in Kraft tretende Bestimmung schon vorzeitig gültig werden zu lassen.



Schweizer Gefahrguttag 2015!

Am 18. Sept. 2015 startet wiederum der Schweizer Gefahrguttag in Luzern mit einer Fülle interessanter Themen! Anbei erhalten Sie die Einladungskarte mit Anmeldetalon. Spannend: Wir wagen einen Blick in die Zukunft und fragen, wie sieht das ADR 2015 aus. Die Antwort bekommen Sie in Luzern! Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

SDR Baustellentanks vs doppelwandige IBC als Baustellentank

Auf der Homepage der Gefag finden Sie unter „News“ eine spannende Gegenüberstellung von Baustellentanks zu doppelwandigen IBC für die Verwendung als Baustellentanks! Beide Systeme haben ihre Vorteile. Was aber auffallend ist: der Baustellentank wird gesetzlich benachteiligt.

<http://www.gefahrgutberatung.ch/frame.htm>

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 und versuche, Sie mit diesen Mitteilungen mit Neuigkeiten aus der Welt der Beförderung gefährlicher Güter immer à jour zu halten. Die Recherchierung der verschiedenen Beiträge wie auch der Postversand ist allerdings mit einem bestimmten Aufwand verbunden, weshalb diese Ausgabe wieder einmal einen Einzahlungsschein enthält, mit der Bitte um Überweisung eines freiwilligen Unkostenbeitrags von Fr. 25.-. Herzlichen Dank! Nachdem verschiedene Unternehmen für ihre Buchhaltung einen Beleg benötigen, finden Sie in der Beilage eine Proforma Rechnung.

Schöne Sommerferien!

