



Gefahrgut-News 3 / 2015

Schwerzenbach, 5. Okt. 2015

Tunnel 1: Schweiz zeichnet M 286

Am 20.7.2015 wurde von der Schweiz das MLA M 286 gezeichnet, womit die **Tunneldurchfahrt mit gefährlichen Gütern der UN Nr. 2814, 2900 (infektiöse Stoffe) und der UN Nr. 3077 und 3082 (umweltgefährdende Stoffe in festem und flüssigen Zustand) in jeder Menge und in jeder Umschliessung frei ist**, auch durch die „E“ klassierten Tunnel Gotthard und San Bernadino! Auch Tanktransporte der nachgenannten Stoffe sind nun in der Schweiz keinen weiteren Einschränkungen unterworfen. Die Gefag hat seit 2010 immer wieder darauf hingewiesen: Der sicherste Ort für umweltgefährdende Stoffe sind unsere Tunnel! Das Verbot welches seit 2010 bestand, sinnlos. Was lange währt, wird endlich gut, und der Fehler wird per sofort (in den andern 48 Unterzeichnerstaaten des ADR spätestens per 1.1.2017) korrigiert. Nachstehend die MLA im Original!

Multilaterale Vereinbarung M 286

nach Abschnitt 1.5.1 ADR
über die Durchfahrtsbeschränkung in Strassentunnel

1. Abweichend von den Vorschriften des Absatzes 1.9.5.3.6 ADR finden die Verkehrsbeschränkungen in Tunneln weder für gefährliche Güter Anwendung, die der ersten Eintragung der UN-Nummern 2814 oder 2900 in der Tabelle A von Kapitel 3.2 zugeordnet werden, noch für solche mit den UN-Nummern 3077 oder 3082.
2. Zusätzlich zu den vorgeschriebenen Angaben hat der Absender im Beförderungspapier zu vermerken:
"Beförderung vereinbart nach Abschnitt 1.5.1 ADR (M 286)".
3. Diese Vereinbarung gilt bis 31. Dezember 2016 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vor diesem Zeitpunkt von einem der Unterzeichner widerrufen, so gilt sie bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur für Beförderungen in den Hoheitsgebieten derjenigen ADR-Vertragsparteien, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben.

Bern, den 20.7.2015

Die für das ADR zuständige Behörde
der Schweiz:

Bundesamt für Strassen


Jürg Rötliberger
Direktor

Tunnel 2: Gefahrgut nach Abschnitt 1.1.3.6 im Gotthard

Ein Spediteur wurde in einer Kontrolle auf der Gotthardachse nach der Durchfahrt des Gotthard Tunnels angehalten. Ladung: UN 0012 und UN 0337, und zwar in erheblichen Mengen. Der Nettoexplosivstoff war im Beförderungsdokument mit 2500 kg ausgewiesen. Beide UN Nummern haben in der Spalte 15 den Tunnelcode (E) !! Und der Tunnelcode zeigt doch die Tunnelkategorie an, ab welcher die Durchfahrt verboten ist! Was ist hier falsch? Nun, die Spalte 15 zeigt bei beiden UN Nummern die Beförderungskategorie 4 an, somit können diese Stoffe in unbegrenzter Menge durch alle klassierten und auch nicht klassierten Tunnel befördert werden, ohne jegliche Einschränkung!

Tunnel 3: Der Gotthard ist sicher, aber.....

20 deutsche, österreichische (Roppen, Pfänder) italienische (Mont Blanc, St. Angelo, Monza) und den Schweizer St. Gotthard Tunnel hat der ADAC 2015 getestet. Geprüft werden unter anderem Brandschutz, Lüftung, Beleuchtung sowie Flucht- und Rettungswege. Er kommt zum Schluss: Europas Tunnel sind sicherer geworden! Die Gotthardröhre bekommt die Note «gut» – und schneidet dennoch am schlechtesten ab. Von 20 untersuchten Bauwerken schnitten 14 mit der Note «sehr gut» ab, die sechs weiteren mit «gut». Schlusslicht ist der einzige Schweizer Tunnel im Test: Die Gotthardröhre rangiert wegen dem hohen Unfallrisiko auf dem letzten Platz. Das grösste Manko des fast 17 Kilometer langen Tunnels: **Er hat nur eine Röhre** – und darin gibt es folglich Gegenverkehr, noch dazu bei hoher Verkehrsbelastung. Rund 17'500 Fahrzeuge fahren täglich durch den Tunnel. Der hohe Anteil an Lastwagen und die langen Steigungen vor dem Tunnel trügen zu einem potenziell hohen Unfallrisiko bei. Erfreulich ist aber: Im Vergleich zum Tunneltest im Jahr 2002 schneidet die Gotthardröhre nun wesentlich besser ab. Damals erhielt sie wegen zahlreicher Mängel nur die Note

«ausreichend». Im aktuellen Test schneidet der Tunnel in den Bereichen Beleuchtung, Lüftung und Notfallmanagement sehr gut ab, was zur Schlussnote «gut» führt.

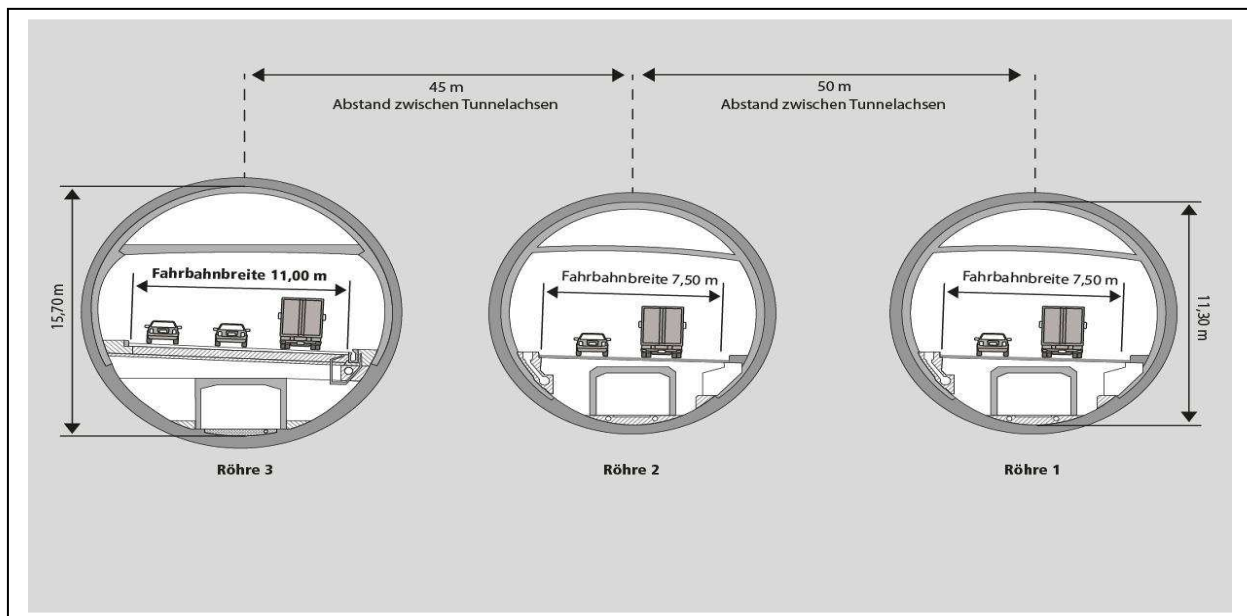
Auch wenn unterm Strich das Ergebnis positiv ist, haben die Tester laut ADAC durchaus noch Mängel gefunden. So waren bei der Hälfte der Tunnel die Wände nicht hell angestrichen. Bei einem Viertel gab es zumindest unter der Woche täglich Stau im Tunnel. Ebenfalls bei jeder vierten Röhre war es laut Testergebnis schwierig, an den Notrufsäulen einen Notruf abzusetzen, weil der Verkehrslärm nicht abgeschirmt wird. Auch die oftmals zu kurze Einsatzdauer der Atemschutzgeräte für die Feuerwehr sei ein Problem.

Tunnel 4: Für eine zweite Röhre am Gotthard!

Nächstes Jahr kann das Schweizer Stimmvolk über die zweite Röhre am Gotthard abstimmen, vermutlich schon am 28. Feb. 2016. Der Bau eines zweiten Autobahntunnels durch den Gotthard ist derzeit mehrheitsfähig: Laut einer Umfrage sprechen sich 70,8 Prozent dafür aus, eine Röhre durch den Berg zu bohren, nach deren Fertigstellung der bestehende Tunnel geschlossen und saniert werden könnte. 21,5 Prozent der Befragten sprechen sich gegen diese Lösung aus, 7,7 Prozent sind noch unschlüssig. Aus Sicht des Bundesrates und der Parlamentsmehrheit ist ein neuer Strassentunnel nötig, um den ersten, 1980 eröffneten, zu sanieren. Für das Projekt veranschlagte der Bundesrat 2,8 Milliarden Franken. Der neue Tunnel soll ab etwa 2020 in sieben Jahren gebaut werden. Anschliessend würde der bestehende gesperrt und saniert. Ab etwa 2030 sollen dann beide Tunnel je einspurig betrieben werden. Gegen den Bau hatten die Parteien SP, Grüne und GLP sowie über 50 nationale, regionale und lokale Organisationen das Referendum ergriffen.

Tunnel 5: Spraydosen!

Nur indirekt mit dem Tunnelverbot hat die Beförderung von kleinen Spraydosen zu tun. Ein Fahrer hatte auf seinem Fahrzeug 10 Paletten mit je einer Verpackung à 150 kg Spraydosen geladen. Ausser dem GHS Zeichen und dem Beförderungspapier (Lieferschein) war jedoch keinerlei Kennzeichnung ersichtlich, weder auf der Kiste, noch auf der Folie, weder mit Zettel 2.1 noch das LQ Zeichen! Seltsam! Und so durch den Gotthard? Des Rätsels Lösung: Die Spraydosen mit Treibgas Propan enthielten je nur 50 ml und profitieren von der Freistellung nach SV 190! Das ADR ist doch ein Regelwerk voller Überraschungen. Und wenn diese nicht gegriffen hätte: LQ Sendungen unterliegen bis zu 8000 kg brutto keinen Tunnelbeschränkungen, und auch dann nur in Tunnel der Kategorie „E“.



Tunnel 6 Gubrist: 2016 beginnen Bauarbeiten für den 3. Tunnel

Das Bundesamt für Strassen (Astra) macht ernst: Nachdem die Beschwerde der Gemeinde Weiningen den Ausbau des Gubristtunnels verzögert, zieht das Astra jetzt die Verbreiterung der Nordumfahrung im oberirdischen Abschnitt vor. Im vergangenen Herbst hiess das Bundesgericht eine Beschwerde der Gemeinde Weiningen gut und verdonnerte das Bundesamt für Strassen dazu, die Erweiterung der Nordumfahrung Zürich am Westportal des Gubristtunnels neu zu planen.

Die anschliessend ausgearbeitete Idee, das Gesamtprojekt von 1,1 Milliarden Franken zu splitten und den oberirdischen Abschnitt vom östlichen Tunnelportal bis zur Verzweigung Zürich Nord bereits früher auf sechs Spuren auszubauen, wird jetzt Realität. Die Bauarbeiten für diesen sieben

Kilometer langen Abschnitt wurden ausgeschrieben und sollen bis Sommer 2020 dauern. Bereits jetzt werden Vorarbeiten durchgeführt: Für die Verbreiterung der A1 müssen diverse Überführungen ersetzt werden, für die derzeit provisorische Hilfsbrücken errichtet werden. Für den westlichen Abschnitt arbeitet das Astra gemeinsam mit dem Kanton und der Gemeinde Weiningen ein allgemeines Projekt aus. 2017 oder 2018 soll die öffentliche Planaufgabe für das Vorhaben folgen. Für die anschliessende Detailplanung sind etwa zwei Jahre nötig und der Tunnelbau selber soll rund fünf Jahre in Anspruch nehmen. Bis die neuen Tunnel die täglichen Staus am Gubrist entlasten, dauert es allerdings noch weitere Jahre, denn erst müssen dann die bestehenden Tunnel revidiert werden.... Der ewige Stau am Gubrist. Jeden Tag x mal am Radio....

Tunnel 7 Einweihung Gotthard Basistunnel

Am **1. Juni 2016**, 17 Jahre nach der ersten Sprengung im Hauptstollen, wird der längste Eisenbahn-Tunnel der Welt offiziell eröffnet. Die Schweiz hat Grund zu feiern und lädt in- und ausländische Ehrengäste zu einem Eröffnungsanlass und die ganze Bevölkerung zu einem unvergesslichen Volksfest ein. Am Mittwoch, 1. Juni, wird eine Eröffnungszeremonie präsentiert, die dem Bauwerk angemessen ist und die Schweizer Werte wie Innovation, Präzision und Zuverlässigkeit in die Welt hinausträgt. Am anschliessenden **Wochenende vom 4. und 5. Juni 2016** wird den erwarteten 100'000 Besucherinnen und Besuchern auf den Festplätzen an beiden Enden des 57 Kilometer langen Tunnels ein einmaliges Programm geboten.



Die Highlights des Volksfestes: Erste Tunnelfahrten mit dem Gotthardshuttle mit bis zu 200 km/h, Inszenierungen von Schweizer Künstlern und eine interaktive Erlebnisausstellung zum Thema Gotthard. Daneben erwarten die Besucher noch viele weitere spannende Aktivitäten.

Tunnel 8: Studie Auswirkungen der Gotthard-Eisenbahnachse

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und des Ceneri-Basistunnels wird die Nord-Süd-Achse gestärkt. Die Auswirkungen dieser Grossbauwerke auf den Personen- und Güterverkehr sowie auf die Raumentwicklung werden untersucht. Dazu führt das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gemeinsam mit dem Bundesämtern für Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA) und Umwelt (BAFU) sowie mit den Kantonen Tessin und Uri ein Monitoring durch. Das veröffentlichte Trendszenario skizziert, wie sich die neue Eisenbahnachse möglicherweise auf die Kantone Uri und Tessin auswirkt, und dient als Basis für das Monitoring.

Im Laufe der nächsten Jahre werden auf der Gotthard-Eisenbahnstrecke neue Grossbauwerke in Betrieb gehen: 2016 der Gotthard-Basistunnel und voraussichtlich 2020 der Ceneri-Basistunnel. Zudem wird auf der Gotthardachse ein durchgehender Vier-Meter-Korridor für den Schienengüterverkehr realisiert. Die neuen Infrastrukturwerke werden die Verkehrsströme und die Raumentwicklung in den Kantonen Tessin und Uri stark beeinflussen. Das Monitoring Gotthard-Achse (MGA) dient dazu, die Veränderungen detailliert zu erfassen und zu interpretieren.

Gemeinsam für einen sicheren Schienengüterverkehr: BAV 8.6.2015

Aus dem BAV wird berichtet, dass die Betriebskontrollen von Güterzügen im letzten Jahr einen Schwerpunkt der Überwachungstätigkeiten des Amtes gebildet haben. 2014 hat es 7124 Güterwagen kontrolliert, davon 1608 mit Gefahrgut. Das sind zwar mit ca 400 Zügen mehr als dreimal so viele wie im Jahr 2007, aber gemessen an der Gesamtzahl der Güterzüge von weit mehr als einer halben Million Güterzügen im Jahr auf unserem Streckennetz bedenklich wenig. Das BAV macht zwar geltend, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen selber für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und der Zugfahrten verantwortlich sind und aus diesem Grund visuelle Kontrollen der Passagier- und Güterzüge vor der Abfahrt durchzuführen haben. Bei internationalen Transporten werden die Züge am Abfahrtsort im Ausland überprüft. Wenn nun aber wie bei einer Kontrolle eines Güterzuges aus Italien 2014 von 23 Wagen 22 schwerwiegende Mängel festgestellt werden, und dazu 10 Wagen mit einem Weiterfahrverbot belegt werden müssen, dann ist es doch fraglich, ob die bestehende Kontrolldichte vor allem an internationalen Zügen die Sicherheit auf dem Schienennetz zu gewährleisten vermag. Mit 70 Prozent hat der Transitverkehr den grössten Anteil am gesamten Schienengüterverkehr in der Schweiz. Die entlang der Eisenbahnlinie ansässige Bevölkerung scheint damit einem erhöhten Risiko ausgesetzt zu sein, ohne dass der Schweiz durch diese durch unser Land geführten Züge ein Vorteil erwächst. Unverständlich und gegenüber dem Strassentransport eindeutig wettbewerbsverzerrend ist schliesslich auch der Umstand, dass trotz geltender Rechtsgrundlage den fehlbaren Akteuren keine Bussen ausgesprochen werden, wie das BAV kürzlich in einer Radiosendung verlauten liess.

Weitere Massnahmen bei Chlortransporten werden geprüft

Der Bund, die betroffenen Kantone (GE, VD, VS, BS), die SBB, die Kesselwagenhalter und die Chemie-Industrie sind sich des Risikos beim Schienentransport vom hochgefährlichen Stoff Chlor bewusst. Sie haben festgestellt, dass das Risiko sich durch die geplante Siedlungsentwicklung verändert. Seit Januar 2015 sind diese Akteure in einer Arbeitsgruppe unter der Leitung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) vertreten und arbeiten daran, Massnahmen zu untersuchen und auszuwerten. Vor dem Hintergrund immer neuer Vorstösse muss jedoch gesagt werden, dass alle Vorschriften heute eingehalten und das Streckennetz keine nicht akzeptablen Risiken aufweist.

Folgende Optionen werden vertieft geprüft: Raumplanerische und bauliche Massnahmen zum besseren Schutz betroffener Gebiete oder Bauten; Beschränkung und Steuerung der Chlortransporte sowie weitere Verbesserungen an den Bahnkesselwagen; Produktion des Chlors am Ort des Verbrauchs und Beschaffung über andere Transportwege. Die Arbeitsgruppe wird Anfang 2016 geeignete Massnahmen vorschlagen.

Um die Risiken in den dicht besiedelten Räumen Genf und Lausanne kurzfristig zu reduzieren, wird die SBB per Dezember 2015 (Fahrplanwechsel) den Rangierbahnhof Genf La Praille mit Chlorzügen umfahren. Zudem wird die SBB die Maximalgeschwindigkeit von Zügen mit Chlor in den Knoten Genf und Renens-Lausanne auf 40 km/h reduzieren

Petition Chlor-Transporte verbieten abgelehnt!

Die von den Genfer, Walliser und Waadtländer Grünen am 4. Mai 2015 eingereichte Petition verlangte die Chlor Transporte zu stoppen, um die Bevölkerung zu schützen und den Wohnungsbau zu ermöglichen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat an ihrer Sitzung vom 1. September 2015 die oben erwähnte, vorberaten. Die Kommission beantragt mit 13 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Petition keine Folge zu geben, weil sie diese ablehnt. Eine Minderheit der Kommission beantragte, der Petition Folge zu geben und sie an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, eine parlamentarische Initiative oder einen Vorstoss im Sinne der Petition auszuarbeiten.

Erwägungen der Kommission:

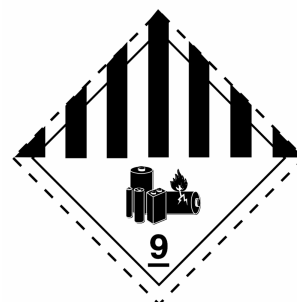
Die Kommission ist sich bewusst, dass die Tragbarkeit der Risiken von Chlortransporten auf der Schiene schwierig zu beurteilen ist. Die Mehrheit der Kommission ist indessen der Meinung, dass der Strassentransport noch eine viel grössere Gefahr darstellt (*Anm. Der Strassentransport verbietet den Chlortransport in Behältern von grösser als 1000 kg*). Was die konkreten Forderungen der Petenten angeht, ist die Mehrheit der Kommission der Auffassung, dass ein totales, für die gesamte Schweiz geltendes Chlortransportverbot gegen die heutige internationale Vereinbarung für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter COTIF / RID verstiesse. Auch wäre in ihren Augen die Verpflichtung der Grossverbraucher, das Chlor vor Ort selbst zu produzieren, ein Eingriff in deren Wirtschaftsfreiheit und würde sie somit wirtschaftlich stark benachteiligen. Angesichts der möglicherweise erhöhten Risiken ab dem Zeitraum 2020-2030 aufgrund der geplanten Siedlungsentwicklung und des zukünftigen Bedarfs an Chlor haben das BAFU und die betroffenen Akteure zur Evaluation möglicher Massnahmen eine Arbeitsgruppe eingesetzt.

Publikation Konzepts «Marktüberwachung Gefahrgutumschliessungen»

Das BAV als mit dem Vollzug des Gefahrgutrechts beauftragte Behörde, als Wirtschaftsakteur im Bereich Gefahrgutumschliessungen oder als Industrieverband über das neue Konzept «Marktüberwachung Gefahrgutumschliessungen» informieren. Per 1. Januar 2014 wurde in der Schweiz das behördliche Zulassungssystem für Gefahrgutumschliessungen durch ein Konformitätsbewertungssystem ersetzt. Mit der Einführung dieses Systems fielen für das Bundesamt für BAV neue Aufgaben an. Neben der Entwicklung von Richtlinien zur Konkretisierung der Verordnung über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschliessungen (GGUV, SR 930.111.4) und der Aufsicht über die bezeichneten Konformitätsbewertungsstellen ist das BAV auch für die Marktüberwachung zuständig. Das Konzept beschreibt die Grundlagen, den Anwendungsbereich und die Instrumente zur Umsetzung der Marktüberwachung. Zudem werden die Rollen der diversen Akteure im Zusammenhang mit Transporten präzisiert. Siehe www.bav.admin.ch > Dokumentation > Fachinformationen > Konzepte / Strategien.

Wiederum neue Schriftliche Weisungen per

ADR 2017! Wer heute schon auf die Schriftlichen Weisungen des ADR 2015 umgestellt hat, wird veräppelt. Wegen des neuen Gefahrzettels für Lithium Batterien Nr. 9A müssen konsequenter –weise auch die Schriftlichen Weisungen umgestellt werden. Einziger Trost: Uebergangsfristen bis 2019? Noch nicht rechtskräftig!



KURSPROGRAMM 2016 ist aufgeschaltet! Siehe Homepage GEFAG.CH