



Gefahrgut-News 1 / 2016

Schwerzenbach, 23. Januar 2016

Beste Wünsche zum neuen Jahr!

Sie halten die erste im neuen Jahr verfassten Gefahrgutnews in den Händen. Ein neues Jahr, in welchem wieder viel passieren wird. Wir werden Sie mit den Neuigkeiten auf dem Laufenden halten und freuen uns über Ihr Interesse am Thema der Beförderung gefährlicher Güter! Zum eben begonnenen Jahr wünschen wir Ihnen viel Glück und gute Gesundheit!

Kurse + Workshops 2016: Sicherheit beim Transport gefährl. Güter

Schon zeichnen sich die neuen Vorschriften 2017 am Horizont ab! Per 1.1.2017 treten wieder viele Anpassungen und Änderungen in den Regelwerken ADR und RID in Kraft. Die Gefag hat dazu wiederum spannende CZV anerkannte Workshops ausgeschrieben. Sie erhalten in der Beilage das neue Kursprogramm 2016, und Sie sind eingeladen, vom Angebot zu profitieren! Viele unserer Kurse sind zudem als CZV Kurse von der asa anerkannt.

Spannender neuer CZV Inhouse Kurs

Für eine grosse Logistikfirma wurde am 16. Januar 2016 ein neugeschaffener Inhouse Kurs durchgeführt: Gefahrguttransport und Ladungssicherung. Der Kurs ist ideal für Transportfirmen, welche eine Fahrzeugflotte betreiben, mit eigenen oder Vertragsfahrern. Ein Block mit 4 Lektionen behandelt das Thema Gefahrgutbeförderung mit speziellem Fokus auf die Freigrenze, ein zweiter Block mit 4 Lektionen behandelt das Thema Ladungssicherung mit praktischen Übungen auf dem Fahrzeug. Um alle Mitarbeiter und Fahrer schulen zu können, ohne den Betrieb und die Aufträge zu stören, wurde der Kurs an einem Samstag durchgeführt. Teilnehmer und Auftraggeber äusserten sich sehr zufrieden.

Brandverhütung dank Thermoportal beim Gotthard-Strassentunnel

Das ASTRA betreibt seit 2013 auf der Südseite des Gotthard-Strassentunnels ein Thermoportal, mit dem überhitzte Fahrzeuge festgestellt und aus dem Verkehr genommen werden können. Aufgrund der guten Erfahrungen hat das ASTRA entschieden, auch auf der Nordseite des Tunnels ein Thermoportal einzurichten. Die in Göschenen installierte Anlage wird seit Dezember 2015 getestet.

Eine der grössten Gefahren in einem Strassentunnel sind in Brand geratene Fahrzeuge. Das haben die Ereignisse im Mont-Blanc-, Tauern- und 2001 auch im Gotthard-Strassentunnel gezeigt. Die häufigste Ursache für Fahrzeugbrände bei Lastwagen sind Überhitzungen bei Motoren, Bremsbelägen oder Abgasanlagen. Das 2013 in Betrieb genommene Thermoportal bei Airolo misst bei nordwärts fahrenden Lastwagen mittels Lasersignal zuerst die Ausmasse des Fahrzeuges, und mit Infrarotkameras die Temperaturen der einzelnen Fahrzeugteile. Ist ein Lastwagen überhitzt, wird er aus dem Verkehr gezogen. Im Jahr 2014 wurden bei 24 Fahrzeugen gravierende Überhitzungen festgestellt, die im Tunnel zu Bränden hätten führen können. Das System erhöht die Sicherheit und hilft zusammen mit dem schon länger praktizierten „Tropfenzähler“-System, Brände im Tunnel zu verhindern.

Der Gotthard-Strassentunnel ist dank den Massnahmen, die nach der Brandkatastrophe von 2001 ergriffen wurden, deutlich sicherer geworden. Trotzdem gab es seither 147 Unfälle, bei denen 10 Menschen starben. Da es im Tunnel nach wie vor **Gegenverkehr** gibt, bleibt die Gefahr von Frontal- und Streifkollisionen vorhanden. Dieses Risiko wird bei einer Annahme der Abstimmung am 28. Feb. 2016 mittelfristig ausgeschaltet.

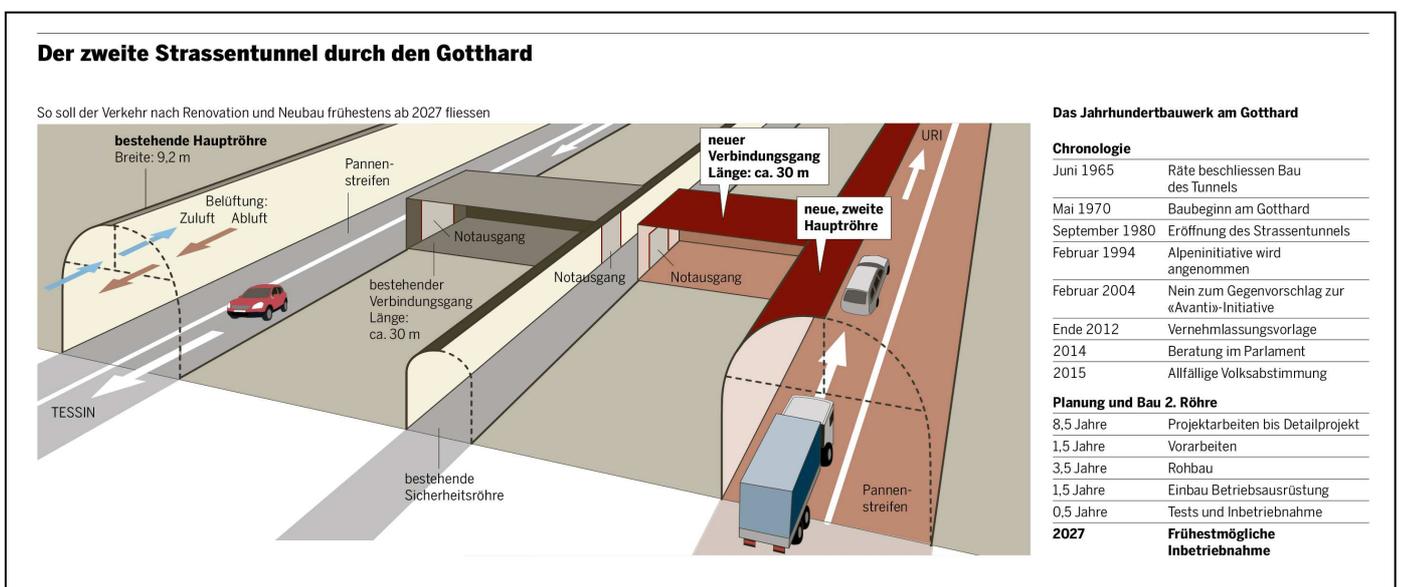
Schadenwehr Gotthard: 95 Einsätze im Jahr 2014

Für den Gotthard-Strassentunnel wurde aufgrund seiner speziellen Situation (Länge, Topografie, Entfernung zum nächsten zivilen Feuerwehr-Stützpunkt) für den Ereignisfall eine eigene Feuerwehr- und Rettungsorganisation mit permanenten Pikettgruppen vor Ort geschaffen. Die sogenannte Schadenwehr Gotthard (SWG) ist auf die Stützpunkte Airolo und Göschenen verteilt und besteht aus 52 professionellen Feuerwehrleuten. 2014 wurde die Schadenwehr Gotthard über die Notrufzentrale für 95 Ereignisse angefordert: Brände (22 Einsätze), Verkehrsunfälle (19), Chemie-/Ölwehr (14), technische Hilfe bei LKW (20), Personenrettung (23).

Dosiersystem mit Tropfenzähler

Im Gotthard-Strassentunnel wird der Verkehr aus Sicherheitsgründen seit der Brandkatastrophe von 2001 mit dem sogenannten Tropfenzählersystem dosiert. Es sorgt dafür, dass zwischen den Lastwagen ein Mindestabstand eingehalten wird und dass nie zu viele LKW gleichzeitig im Tunnel sind.

Pro Stunde können auf diese Weise maximal 1000 Personenwagen (PW-Einheiten) den Tunnel befahren, wobei ein LKW drei PW-Einheiten entspricht. Die Lastwagen werden tropfenweise dem Personenwagen-Verkehr „beigemischt“ – maximal 150 pro Stunde und Richtung. So können pro Tag in beide Richtungen etwa 5000 Lastwagen den Gotthard-Strassentunnel befahren. 2014 waren es durchschnittlich 2257 pro Tag. Da das Tropfenzählersystem wichtig ist, haben Bundesrat und Parlament beschlossen, es neu im Gesetz zu verankern. Dies erfolgt im Rahmen der Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, über die am 28. Februar abgestimmt wird.



Gefahrgut im Dreiländereck

<https://www.ulm.ihk24.de/System/vst/1650298?id=86376&terminId=221807>

Gleiche Vorschriften - unterschiedliche Auslegungen! Vornehmlich im europäischen Ausland kann dies gravierende Auswirkungen verbunden mit hohen Bussgeldern haben. Bekannt geworden sind teilweise pingelige Kontrollen vor allem im Norden und Osten unseres Landes, und, bei festgestellten Verstößen, saftige oder zumindest seltsame Strafen (Angabe bei Versandstück „Eimer“ im Beförderungspapier statt „Fass“: 30 Euro...). Das Thema „gleiche Vorschriften – unterschiedliche Auslegung“ wird bei der Veranstaltung der IHK Ulm / Augsburg am 25.02.2016, 9:30 bis 15:30 Uhr im Forum am See, Brettermarkt 10, 88131 Lindau abgehandelt. Wir laden Sie herzlich ein, mit Gefahrgutexperten der Schweiz, Österreich und Deutschland länderspezifische Besonderheiten in der Auslegung der Vorschriften sowie bei der Durchführung von Gefahrgutkontrollen zu diskutieren.

Anpassung der GGBV per 1.7.2016

Am 23. Dez. 2015 ging die Vernehmlassungsfrist zum neuen Gütertransportgesetz (GüTG) zu Ende. Im Rahmen der revidierten Vorlage erfährt auch die GGBV eine Anpassung: Waren die Strafbestimmungen bis heute nur für den Bereich der Strasse gültig, sollen diese ab 1. Juli 2017 auch für den Schienenbereich anwendbar sein. Bereits gültig aber nie angewandt wurden die im RSD verankerten Strafbestimmungen für Verstöße gegen den Eisenbahnverkehr gefährlicher Güter. Nach dieser Verordnung könnte den fehlbaren Betroffenen eine Busse oder gar eine Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren drohen.... (Art. 8 ff RSD).

Verlagerungsbericht

Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament alle zwei Jahre einen Verlagerungsbericht über die Wirksamkeit der Massnahmen und den Stand der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs. Im Verlagerungsbericht 2015 wird zunächst die Entwicklung beim Verkehr und hinsichtlich Umweltbelastung dargestellt. Anschliessend werden der Stand der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente und flankierenden Massnahmen dargestellt, die erwarteten Auswirkungen der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels analysiert und die Umsetzung weiterer punktueller Massnahmen zur Unterstützung der Verlagerung vorgestellt. Abschliessend nimmt der Bundesrat eine Einschätzung zur zukünftigen Verlagerungspolitik vor.

Von Beginn der Beobachtung 1981 bis zum Jahr 2002 hat der Anteil der ausländischen schweren Güterfahrzeuge von 49 % kontinuierlich auf 75 % zugenommen (siehe Abbildung 3). Dies ist sehr beunruhigend! Die Schweiz und unsere Infrastruktur wird immer mehr zum (zu) billigen Transitland der europäischen Union, und dies nicht nur auf der Strasse.

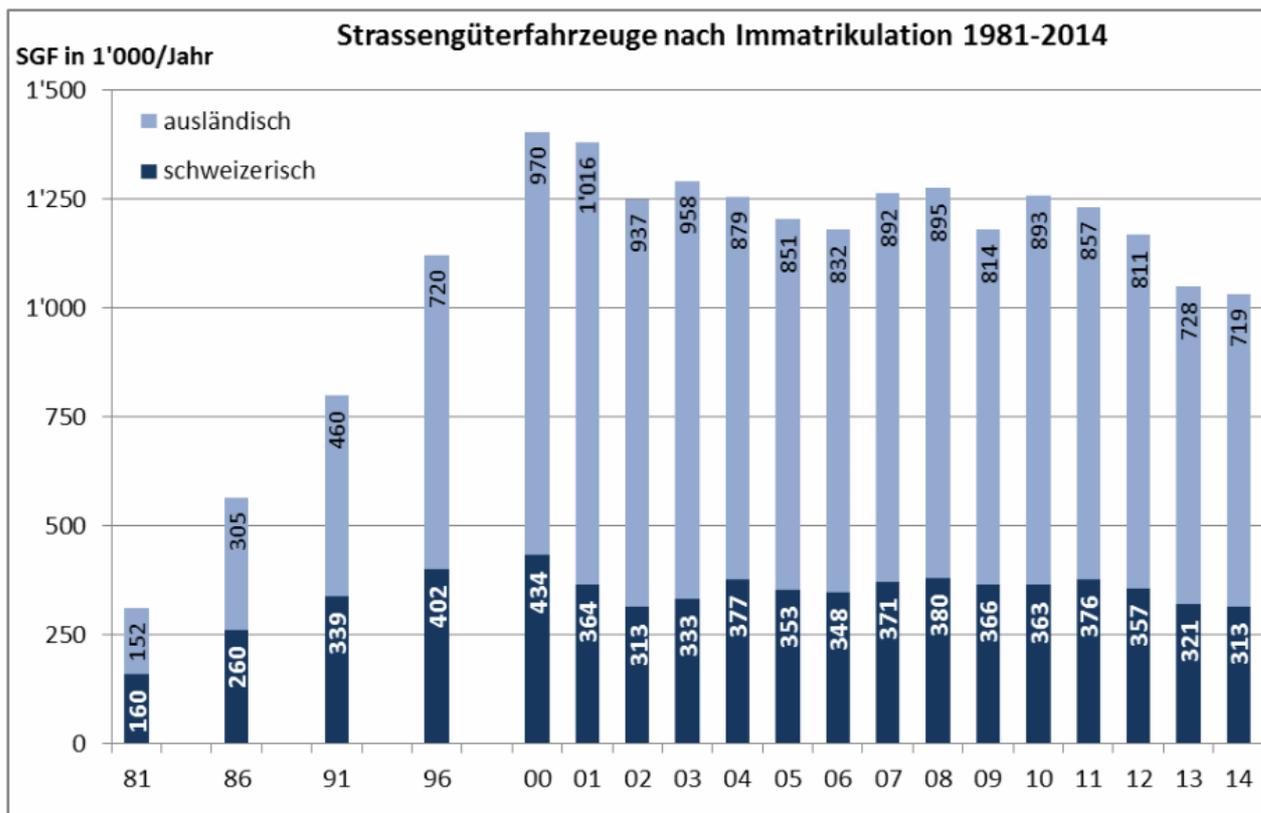


Abbildung 3: Entwicklung alpenquerende Fahrten schwerer Güterfahrzeuge nach Immatrikulation 1981-2014.

Der alpenquerende **Schienengüterverkehr** verzeichnete im Zeitraum 2012-2014 ein Wachstum um 9.9 %. Der Anteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr lag per Ende 2014 bei 67.3 %. Trend zunehmend. Mit fast 88 % liegt aber der Transitanteil der Eisenbahn noch beträchtlich höher als bei der Strasse. Auch hier stellen sich Fragen, welche im letzten Newsletter beleuchtet wurden.

Frage an den Experten

Eine Feuerwerk-Firma will Feuerwerk der UN 0335 mit UN 0336 der Klasse 1.4G und Klasse 1.3G in den gleichen Karton verpacken. Darf man das? Wie ist der Karton zu beschriften, wie muss das Fahrzeug gekennzeichnet sein?

Antwort: Es gilt die Verpackungsinstruktion P135! UN-geprüfte Kartons der VG II. Zudem: Es muss die Spalte 9b der Tabelle 3.2 beachtet werden. Bei diesen beiden Stoffen gelten die MP 23 und MP 24 (Mixed Packing Provisions, Zusammenpackvorschriften). Somit wäre ein Zusammenpacken nach Tabelle in MP24 von 4.1.10.4 möglich! Bezüglich der Kennzeichen: Es müssen beide Gefahrzettel und auch beide UN Nummern aufgeführt werden, ebenso beide technische Bezeichnungen (hier: Feuerwerkskörper)! Und im Beförderungsdokument muss 5.4.1.2.1 a) und b) beachtet werden. Wenn die Freigrenze überschritten wird, so muss das Fahrzeug nicht nur mit orangen Tafeln, sondern zudem auf beiden Seiten und hinten mit Grosszetteln gekennzeichnet werden! Es gilt die Hierarchie der Grosszettel am Fahrzeug nach 5.3.1.1.2. Das Fahrzeug muss demnach mit dem Grosszettel 1.3 beschriftet werden, wobei auch Gefahrzettel verwendet werden können (Siehe 5.3.1.7.4!). Für die Berechnung der Freigrenze muss die Nettoexplosivmasse beider UN Nummern bekannt sein.

Ungereimtheiten bei LQ und Anpassungen ADR 2017

Ein Absender einer Palette mit „LQ“ Versandstücken wurde in Deutschland gebüsst, weil die verwendeten Kantenschoner der Kartonkisten bei der obersten Lage das LQ Kennzeichen teilweise abdeckten (!!..). Es handelte sich bei der Palette allerdings um keine Umverpackung. Die Busse erfolgte zu Unrecht! Dies wirft einmal mehr Fragen auf, mit der sich die EASA beschäftigen sollte und zu der die IRU ein Dokument vorbereitet! Wäre zur Sicherung der Versandstücke eine Folie verwendet worden, sähe die Sache allerdings anders aus!

Das ADR schreibt in 3.4.1 vor, dass Absatz 5.1.2.1 a) (i) und b) gültig bleiben. Der ansonsten für Versandstücke gültige Nachsatz für Versandstücke gilt hier nicht! Dieser besagt bei normalen ADR Versandstücken, dass die Umverpackung nicht als solche gekennzeichnet werden muss, wenn mindestens alle REPRÄSANTIVEN Kennzeichnungen (UN Nummern, Gefahrzettel, Kennzeichen für Umweltgefahr) einmal sichtbar bleiben. Dabei müssen diese repräsentativen Kennzeichnungen sich nicht mal auf der gleichen Seite befinden! Es genügt, wenn die auf der Palette enthaltenen UN Nummern und Gefahrzettel auf irgendeiner Seite der Palette mindestens 1 x sichtbar sind.

Wenn bei LQ Versandstücken eine Umverpackung gemacht wird, so würde dieser Nachsatz nicht gelten, für den welcher über das Kapitel 3.4.1 auf 5.1.2.1 a) (i) und b) abstellt. Besteht bei Versandstücken nach Kapitel 3.4 eine „UMVERPACKUNG“ so besteht damit zu regulären ADR Versandstücken somit ein eklatanter Unterschied. Nach Absatz 3.4.1 bleibt dann 5.1.2.1 a) (i) gültig und hier muss diese in jedem Fall und immer mit „UMVERPACKUNG“ gekennzeichnet werden, sogar auch dann, wenn alle „LQ“ Zeichen sichtbar wären. Der Widerspruch wird erst beseitigt, wenn man 3.4.11 richtig interpretiert. Fazit: der Text im ADR 2015 ist unklar. Deshalb hat die Gemeinsame Tagung für 2017 im Abschnitt 3.4.11 einen neuen Text parat:

3.4.11 Verwendung von Umverpackungen

Für eine Umverpackung, die in begrenzten Mengen verpackte gefährlicher Güter enthält, gilt Folgendes: Sofern die für alle in einer Umverpackung enthaltenen gefährlichen Güter repräsentativen Kennzeichen nicht sichtbar sind, muss die Umverpackung mit

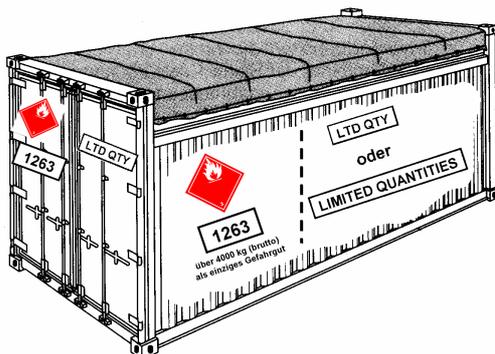
- dem Ausdruck «UMVERPACKUNG» gekennzeichnet sein; die Buchstabenhöhe des Kennzeichens «UMVERPACKUNG» muss mindestens 12 mm sein. Das Kennzeichen muss in einer Amtssprache des Ursprungslandes und, wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, außerdem in Deutsch, Englisch oder Französisch angegeben sein, so fern nicht Vereinbarungen zwischen den von der Beförderung berührten Staaten etwas anderes vorschreiben; und
- den in diesem Kapitel vorgeschriebenen Kennzeichen gekennzeichnet sein. Mit Ausnahme des Luftverkehrs gelten die übrigen Vorschriften des Unterabschnitts 5.1.2.1 nur, wenn andere gefährliche Güter in der Umverpackung enthalten sind, die nicht in begrenzten Mengen verpackt sind, und nur in Bezug auf diese anderen gefährlichen Güter.“

SOLAS-Regelung "Container Weighing" ab 1. Juli 2016:

Umsetzung in der Schweiz gemäss Informationen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamts über das Verwiegen von Containern. Mit Blick auf die Sicherheit des Seeschifftransportes und die Gefahr, die von falsch deklariertem Containergewicht ausgehen kann, hat der MSC der IMO eine neue Pflicht eingeführt: ab 1. Juli 2016 muss das Gesamtgewicht von Seecontainern, ungeachtet der Warengattung, verwogen werden. Der Gefag liegt ein Brief des SSA (Schweizerisches Seeschiffahrtsamt Basel) vor, welches folgende Methoden vorschlägt:

Zur Erhebung des verifizierten Gewichts sind zwei Methoden von der IMO anerkannt:

- Methode 1: Physische Verwiegung des beladenen und versiegelten Containers mit geeichtem und zertifiziertem Equipment (externer Prozess)
- Methode 2: Kalkulatorischer Prozess in fünf Schritten durch Addition der theoretisch ermittelten einzelnen Sendungsgewichte inkl. Verpackungs-, Stau- und Sicherungsmaterial sowie des Container-Taragewichts (interner Prozess)



Zur Anwendung von Methode 1 sind alle verladenden Parteien zugelassen. Eine Liste mit Wiegestellen wird zu einem späteren Zeitpunkt publiziert. Die Kriterien zur Zulassung zu Methode 2 werden in einem Merkblatt zusammengefasst. Siehe Homepage des Seeschiffahrtsamtes <https://www.eda.admin.ch/smno> unter „Informationen für den Export“ heruntergeladen oder bei der Gefag mit mail bestellt werden.