



Gefahrgut-News 3 / 2017

Schwerzenbach, 20. Juni 2017

Schweizer Gefahrguttag Luzern 15. Sept. 2017

Luzern freut sich auf Sie! In der Beilage erhalten Sie die Einladung zur Teilnahme am Schweizer Gefahrguttag in Luzern. Das Programm enthält spannende Themen!

- **Freistellungen**, Befreiungen und Freigrenzen im ADR: Wer blickt hier noch durch?
- Transport defekter **Lithium Batterien**: Was muss beachtet werden?
- Umsetzung **ADR 2017 mit Ausblick 2019** und nationale Rechtsentwicklung
- **Telematik**: Nutzen, Chancen und Risiken!
- Be- und Entladen von Tankfahrzeugen -, u. Containern: Wer ist für was verantwortlich?
- Prüfung und Zulassung von Verpackungen: Die Sicht der Prüfstelle

Und wie immer stehen hinter jedem der einzelnen Vorträge kompetente Referenten aus Wirtschaft und Behörde. Reservieren Sie das Datum und melden Sie sich bald an, denn die Anzahl Plätze ist auf 250 Teilnehmer begrenzt.

Beschädigte oder defekte Lithiumbatterien

Die Beförderung beschädigter oder defekter Lithiumbatterien ist momentan in der Sondervorschrift 376 und in den Verpackungsanweisungen P 908 und LP 904 geregelt. Zellen und Batterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer gefährlichen Reaktion neigen, müssen nach den von der zuständigen Behörde genehmigten Bedingungen befördert werden. Die Internationale Organisation der Automobil-Hersteller (OICA) hat eine Analyse der von den verschiedenen zuständigen Behörden festgelegten Bedingungen durchgeführt und dabei gewisse Ähnlichkeiten festgestellt, die es erlauben sollten, standardisierte Verpackungsanweisungen zu formulieren. Die Ausarbeitung der notwendigen Einzelheiten, wie beispielsweise die Festlegung eines allgemein anwendbaren Prüfverfahrens für verschiedene Zellen und Batterien, wird jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Der UN- Expertenunterausschuss nahm nach langen Diskussionen eine Anpassung der Sondervorschrift 376 und die Aufnahme zweier neuer Verpackungsanweisungen für die Beförderung beschädigter oder defekter Lithiumzellen oder -batterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer schnellen Zerlegung, gefährlichen Reaktion, Flammenbildung, gefährlichen Wärmeentwicklung oder einem gefährlichen Ausstoss giftiger, ätzender oder entzündbarer Gase oder Dämpfe neigen, an. Verpackungen für solche Batterien müssen zusätzliche Leistungsanforderungen erfüllen, die durch eine von der zuständigen Behörde festgelegte Prüfung überprüft werden müssen. Die Verpackungsanweisungen enthalten darüber hinaus Kriterien, die für diese Prüfung herangezogen werden können. Wahrscheinlich werden diese neuen Anweisungen im ADR 2019 erscheinen.

Uebungsbeispiel: Aus der Prüfung für Gefahrgutbeauftragte

Eine Palette mit Palettrahmen aus Holz wird mit verschiedenen Versandstücken unterschiedlicher Gefahrgüter beladen. Einzelne Versandstücke sind nach Kapitel 3.4 gekennzeichnet, unter anderem mehrere Kisten mit Patronen für Werkzeuge der UN 0014. Zwei weitere Versandstücke der UN Nummern UN 1263 und UN 1133 tragen den Zettel 3 und dem Zeichen „Toter Fisch“.

- Darf man diese Versandstücke zusammen in die Palettrahmen stellen?
- Wie muss die Palette gekennzeichnet sein?



Antwort:
 Patronen für Werkzeuge der UN 0014 dürfen als „LQ“
 verpackt werden wenn die Bedingungen nach SV 364
 erfüllt sind. Eine Zusammenladung mit Gefahrgütern
 anderer Klassen auf derselben Palette ist möglich, auch
 deshalb, weil der Klassifizierungscode 1.45 immer eine
 Zusammenladung erlaubt. Der Palettrahmen stellt eine
 Umverpackung dar, und muss zwingend mit dem
 Ausdruck „UMVERPACKUNG“ gekennzeichnet
 werden, mindestens 12 mm hoch. Zudem müssen alle
 Kennzeichnungen wiederholt werden, am besten auf
 der gleichen Seite, also: Gefahrsymbol Nr. 3, alle UN
 Nummern, das Zeichen für „LQ“, sowie
 Ausnahmsgründe auf 2 gegenüberliegenden Seiten.

Teilrevision des Alkoholgesetzes (AlkG)

Mit der Teilrevision des Alkoholgesetzes (AlkG) sind die gesetzlichen Grundlagen für die Integration der EAV in die Eidgenössische Zollverwaltung, die Privatisierung des EAV-Profitcenters Alcosuisse und die Liberalisierung des Ethanolmarkts geschaffen. Es sind dies die unbestrittenen Inhalte der im Dezember 2015 von den eidgenössischen Räten abgeschriebenen Totalrevision des AlkG. Während die parlamentarische Beratung der Totalrevision des AlkG insgesamt drei Jahre gedauert hatte, benötigte die Teilrevision von der Verabschiedung der Botschaft des Bundesrats bis zur Schlussabstimmung in den eidgenössischen Räten weniger als sechs Monate. Die Teilrevision des AlkG soll gemäss folgendem provisorischen Zeitplan umgesetzt werden:

- Anfang 2017: Überführung des EAV-Profitcenters Alcosuisse in eine Aktiengesellschaft (alcosuisse ag), die vorläufig zu 100 Prozent im Besitz des Bundes bleibt;
- Anfang 2018: Integration der EAV in die EZV und Umzug ihrer Nachfolgeorganisation (Abteilung Alkohol und Tabak der Oberzolldirektion) nach Delsberg (JU);
- bis Mitte 2018: vollständige Privatisierung der alcosuisse ag und Rückzug des Bundes aus dem Ethanolgeschäft;
- voraussichtlich Ende 2018: Liberalisierung des Ethanolmarkts.

Eine weitere Revision des AlkG wird von den meisten interessierten Kreisen als nicht dringlich erachtet.

Modul des Handbuchs zur Störfallverordnung. 3. aktualisierte Ausgabe 3/2017

Diese Vollzugshilfe (Erstausgabe 2006) richtet sich sowohl an die Inhaber von Betrieben wie auch die Vollzugsbehörden bei der Klärung von Fragen in Bezug auf die Überschreitung von Mengenschwellen gemäss Störfallverordnung (StfV). Sie erläutert das Vorgehen zur Bestimmung der betrieblichen Höchstmenge eines Stoffes, einer Zubereitung oder eines Sonderabfalls, um eine Mengenschwellenüberschreitung festzustellen. Zudem werden die Kriterien zur Ermittlung von stoff- und zubereitungsspezifischen Mengenschwellen diskutiert. Als zentrales Hilfsmittel enthält diese Publikation eine Liste, welche eine Übersicht über eine grosse Anzahl von Mengenschwellen für Stoffe und Zubereitungen bietet. Diese Mengenschwellen wurden von einer Arbeitsgruppe anhand der Kriterien für Human- und Ökotoxizität, physikalischer Gefahren, der Reaktionsfähigkeit mit Wasser und Säuren sowie der Kriterien für hochaktive Stoffe gemäss Anhang 1 der StfV ermittelt. www.bafu.ch → Thema Störfallvorsorge.

Noch eine lustige Freistellung: Hätten Sie es gewusst? 😊

Beim Anblick des auf die Spitze gestellten Quadrates mit der darin enthaltenen UN Nummer denkt man spontan an die „LQ“ Bestimmungen, wie sie 2015 noch Vorschrift waren. Nicht ganz falsch, denn die in der SV 653 bei den Gasen der UN Nummern 1006, 1013 und 1046 enthaltene Möglichkeit der Verpackung handelt es sich auch um eine Art der Freistellung, allerdings ohne Mengengrenzung, ohne Mitteilungspflicht der Bruttomasse und ohne Kennzeichnungspflicht des Fahrzeugs. Es wird auch keine Unterweisung verlangt. Somit dürfen Versandstücke nach SV 653 (analog SV 319 für UN 3373) frei von allen weiteren Vorschriften befördert werden. Bei SV 653 hat der Gesetzgeber allerdings 100 mm Seitenlänge des Quadrates vorgegeben, hingegen genügen bei UN 3373 der SV 319 über P 650 Seitenlängen von 50 x 50 mm. Während aber die Ziffernhöhe bei SV 319 mindestens 6 mm hoch und die Strichstärke 2 mm betragen muss, so besteht bei SV 653 keine Vorschrift. Warten wir mal ADR 2019 ab... ☺



Entgleisung Güterzuges Dailens 25. April 2015: Untersuchungsbericht

Am 25.4.2017 kam es in Dailens zur Entgleisung eines Güterzuges. Der Zug war aus 22 Güterwagen zusammengesetzt, von denen 14 mit gefährlichen Gütern beladen waren. Fünf dieser mit gefährlichen Gütern gefüllten Wagen entgleisten, kippten um und wurden beschädigt, wodurch der Inhalt von zwei Kesselwagen (Schwefelsäure und Natronlauge) in die unmittelbare Umgebung des Gleises entweichen konnte. Die direkte Ursache für das Entgleisen des Zuges war der Verlust eines Achslagers eines der nachfolgend umgekippten Wagen. Die SUST hat in ihrem Untersuchungsbericht mehrere Sicherheitsempfehlungen formuliert. Nicht darin erwähnt wird, dass es durch einen Fehler beim Unfüllen der Salzsäure in einen Bergungskesselwagen beinahe zu einem zweiten Unglück gekommen wäre..... Mit einem Dokument der Schweiz befasste sich der RID Fachausschuss mit einer der aus dem Bericht hervorgehenden Empfehlungen betreffend der Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers, sein Netz auf die in der Nähe der Gleise gelegenen hervorstehenden Elemente (in diesem Fall Gleisvermessungspunkte), welche bei einem Unfall zu einer Beschädigung von Tanks führen können, zu überprüfen und gegebenenfalls zu entfernen.

Welche Anpassungen bei ausländischen Sicherheitsdatenblättern?

Für die Erstellung des SDB ist der schweizerische Hersteller oder bei ausländischen Produkten der Importeur verantwortlich. Als Hersteller gilt auch wer Chemikalien unter eigenem Namen, unter eigenem Handelsnamen, in einer anderen als vom ursprünglichen Hersteller vorgesehenen Verpackung oder für einen anderen Verwendungszweck abgibt. Jeder Person, welche **beruflich oder gewerbsmässig** mit gefährlichen Stoffen und Zubereitungen umgeht, muss spätestens mit der ersten Lieferung ein Sicherheitsdatenblatt übermittelt werden.

Ein Sicherheitsdatenblatt gemäss Anhang II der REACH RL EG 1907/2006 kann mit wenig Aufwand der ChemG nach Schweizer Recht angepasst werden. Die Anpassungen betreffen:

- Abschnitt 1** Name, Adresse, Telefonnummer des Importeurs, Notfallnummer (Tel. 145)
- Abschnitt 8** Anpassen der MAK-Werte an schweizerische Grenzwerte (SUVA) und Spezifikation der persönlichen Schutzausrüstung
- Abschnitt 13** Hinweise zur Entsorgung nach VeVA
- Abschnitt 15** Ergänzung von allfälligen relevanten schweizerischen Vorschriften, z.B. Luftreinhalteverordnung, Störfallverordnung (Mengenschwelle), Abgabevorschriften, stoffspezifische Verwendungsbeschränkungen oder -verbote, Angaben über die Zulassung (z.B. für Biozide oder Pflanzenschutzmittel), Verwendungsbeschränkungen für Jugendliche, Bestimmungen zum Mutterschutz, Chemikaliengruppe nach Anhang 5 ChemV

Kein Sicherheitsdatenblatt muss erstellt werden für:

- Chemikalien, die ausschliesslich zum Eigengebrauch importiert werden
- Abfälle
- Stoffe und Produkte, die nicht im Geltungsbereich der Chemikaliengesetzgebung liegen wie Heilmittel, Lebensmittel, Futtermittel, Kosmetika

Weniger als eine Million Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen

Erstmals seit über zwanzig Jahren sank 2016 die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen unter eine Million: 2016 ging deren Anzahl im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Prozent auf 975'000 zurück. Dazu stieg der Marktanteil der Eisenbahn im alpenquerenden Güterverkehr auf 71 Prozent an, den höchsten Wert seit 2001, als mit der LSVA und der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen neue Rahmenbedingungen geschaffen wurden.

Das BAV hat den Bericht zum alpenquerenden Güterverkehr im Jahr 2016 veröffentlicht. Er zeigt, dass mit insgesamt 40,4 Millionen Tonnen (+3,7 Prozent) so viele Güter wie nie zuvor durch die Schweizer Alpen befördert wurden. Die Zunahme wurde von der Bahn bewältigt. Die auf der Schiene transportierte Gütermenge wuchs auf rund 28,6 Millionen Tonnen (+ 6,4 Prozent). Damit setzte sich das seit 2012 laufende Wachstum fort. Grund dafür sind vor allem die Verbesserung der Wirtschaftslage in Deutschland, Italien und Europa generell, die vergleichsweise hohe Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur und die Fortführung der flankierenden Massnahmen zur Förderung der Verlagerung. Das höchste Wachstum verzeichnete die Lötschberg-Simplon-Linie. Die Gotthardachse spielte eine etwas weniger wichtige Rolle, unter anderem weil auf vielen Abschnitten Bauarbeiten zur Realisierung des 4-Meter-Korridors stattfinden.

Der Wagenladungsverkehr wuchs mit 12 Prozent erneut stark. Der Transport von Containern und Sattelaufliegern (unbegleiteter kombinierter Verkehr) legte um gut 5 Prozent zu und prägt den alpenquerenden Schienengüterverkehr mit einem Marktanteil von 63 Prozent weiterhin klar.

Die Menge der Güter, die per Lastwagen oder Sattelschlepper durch die Schweizer Alpen transportiert wurde, nahm um 2,5 Prozent auf 11,7 Millionen Tonnen ab. Es wurden 975'000 Fahrten schwerer Fahrzeuge verzeichnet. Die Zahl der Fahrten sank damit auf den Stand, der zuletzt Mitte der 1990er-Jahre erreicht worden war. Der Bundesrat hat 2015 zusätzliche Massnahmen beschlossen, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern: Per Anfang 2017 wurden die LSVA angepasst und den Bahnen ein zeitlich befristeter Nachlass beim Trassenpreis für die Nutzung der Transitstrecken gewährt. Im laufenden Jahr steht der alpenquerende Schienengüterverkehr betrieblich vor grossen Herausforderungen: Die Luino-Strecke auf der Gotthard-Achse wird infolge von Bauarbeiten für den 4-Meter-Korridor sechs Monate gesperrt. Somit sind die Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr beschränkt und einige der für den alpenquerenden Verkehr bedeutendsten Umschlagsanlagen können nur über Umwege erreicht werden.

Geschlossenes Vorgehen gegen AdBlue-Manipulationen

Die Aufdeckung von AdBlue-Manipulationen bei Lastwagen ist ein gemeinsames Ziel der Bundesämter ASTRA, dem BAFU, der Schwerverkehrs-Kontrollbehörden (Polizei und Zoll), der ASTAG und der Vereinigung auto-schweiz. Dies haben die Akteure bei einem gegenseitigen Informationsaustausch im Schwerverkehrs-

zentrum in Erstfeld deutlich gemacht. Dabei soll bei Kontrollen schwerer Nutzfahrzeuge (Lastwagen und Busse) der illegale Einbau von Steuergeräten, welche Fehlermeldungen über die ausgeschaltete und daher nicht-funktionierende Abgas-Reinigung unterdrücken, einfacher und schneller erkannt werden.

Moderne Lastwagen und Busse mit Diesel-Motoren der aktuellen Euro VI-Norm verfügen über eine Abgasnachbehandlung mit AdBlue-Einspritzung. Diese Flüssigkeit besteht aus einem Drittel Harnstoff und destilliertem Wasser und zersetzt rund 90 Prozent der schädlichen Stickoxide in Wasser und Stickstoff. AdBlue ist an immer mehr Tankstellen an einem speziellen Zapfhahn verfügbar und verursacht für Fuhrunternehmen nur geringe Kosten (rund 1.50 Franken pro 100 Kilometer). Trotzdem wurde in jüngster Vergangenheit bei Lastwagen-Kontrollen festgestellt, dass einzelne ausländischen Logistikunternehmen die Bordsysteme ihrer Fahrzeuge manipulieren, um kein AdBlue tanken zu müssen. Das Resultat ist eine hohe Umweltbelastung bei der Fahrt durch die Schweiz durch ungereinigte Abgase.

Revision GGBV Gefahrgutbeauftragtenverordnung

Seit ihrem Inkrafttreten im Jahr 2001 hat die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; SR 741.622) nur verschiedene Teilrevisionen erfahren. Im grossen und ganzen ist sie noch immer sehr aktuell und man stellt mit Freude fest, dass sich seit deren Einführung sowohl das Wissen aller Beteiligten im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter enorm verbessert hat, und gleichzeitig und glücklicherweise auch keine grösseren Unfälle mehr passiert sind. Wobei man getrost behaupten kann, dass sich der Kenntnisstand der Beteiligten im Gefahrgutbereich umgekehrt proportional verhält wie die Unfallhäufigkeit. Als Mitarbeiter des BAV war der Autor dieses Beitrages damals Projektleiter zur Erstellung der GGBV bzw. zur Umsetzung der europäischen Sicherheitsbeauftragten Richtlinie in das Schweizer Recht.

Nun haben sich das BAV und das ASTRA erneut mit dieser Verordnung befasst und gemeinsam verschiedene Punkte herausgestrichen, die nächstens angepasst werden sollen. Die möglichen Änderungen betreffen insbesondere die Durchführung der Prüfungen (Art. 19 und 20 GGBV). Dazu wurden verschiedene Varianten untersucht und den Vertreterinnen und Vertretern der kantonalen Fachstellen sowie dem VBS im Rahmen der Arbeitsgruppe Gefahrgutbeauftragte Schweiz (AGr GGB-CH) unterbreitet. Bevor das Verfahren der Revisionsrevision angestossen wird, hat das BAV zu einem Runden Tisch eingeladen. Die betroffenen Stellen erhalten damit die Möglichkeit, ihre Sichtweise darzulegen und darüber zu diskutieren.

Nach der Schweiz will auch Deutschland lärmige Güterwagen verbieten

Ab 2020 dürfen in der Schweiz und in Deutschland keine lärmigen Güterwagen mehr verkehren. Nach dem Vorbild der 2013 von der Schweiz beschlossenen Lösung hat das deutsche Parlament ein neues Gesetz gutgeheissen, das den Verkehr von Güterwagen, die den zulässigen Lärmgrenzwert überschreiten, verbieten wird. Dies ist eine gute Nachricht für die Anwohnerinnen und Anwohner der Eisenbahnlinien, stammt doch ein erheblicher Teil des durch die Schweiz führenden Güterverkehrs aus Deutschland.

Neue Vorschriften nach 1.1.3.6 per ADR 2019: Nicht ganz zu Ende gedacht

Die Arbeitsgruppe WP 15 hat in ihrer Frühjahrssitzung in Genf im Mai 2017 weitere wichtige Anpassungen zum ADR 2019 vorgenommen. Nach mehreren Anläufen hat man zur Beförderung nach ADR in der Freigrenze nach 1.1.3.6 (1000 Punkte Regel) das Dokument der ECE/TRANS/WP. 15/201 7/5 von Schweden und der IRU angenommen. Dabei geht es um den Eintrag im Beförderungsdokument. Somit muss in 5.4.1.1.1 f) im Beförderungspapier die Gesamtmenge und der für jede Beförderungskategorie berechnete Wert eingetragen werden. Damit wollte man dem Fahrer die Möglichkeit geben, auf den ersten Blick zu erkennen, ob die Sendung den Grenzwert von 1000 Punkten übersteigt oder nicht. Warum aber soll man nur die Punktezahl pro Beförderungskategorie ausweisen? In jenen Fällen, wo Gefahrgüter mehrerer Beförderungskategorien geladen wird, interessiert doch eigentlich viel mehr die **Gesamtpunktezahl der aufgeladenen Sendung**, als die Punktezahlen der einzelnen Beförderungskategorien.

Dazu ein Beispiel:

Ein Fahrer hat nun von einem Kunden eine Sendung mit 237 plus 163 Punkten entgegengenommen. Bei einem weiteren Kunden holt er eine zusätzliche Sendung mit Versandstücken der Beförderungskategorie 2 und 3 ab. Das Beförderungsdokument des zweiten Absenders weist dabei folgende Risikopunkte nach Beförderungskategorie aus: BK 2: 247 Punkte / BK 3 373 Punkte

Nun obliegt es dem Fahrer zusammenzählen, ob die Sendung über der Freigrenze liegt oder nicht. Er muss somit die Summe bilden von 237 + 163 + 247 + 373. Was eigentlich nach einer einfachen Addition aussieht, ist aber in der heutigen Zeit ohne Rechner nicht mehr zu bewältigen. Viel einfacher wäre die Rechnung, wenn man die gesamte Punktezahl pro Sendung ausweisen müsste, in diesem Fall wäre die Rechnung 400 (erste Sendung) + 620 (zweite Sendung), also eine Kopfrechnung, denn man sieht auf den ersten Blick, dass die Summe mehr als 1000 ergibt. Das Resultat der WP 15 enttäuscht etwas. Erklären kann man sich das Ergebnis nur, wenn man weiss, dass die Delegierten in Genf wohl nie im Leben Sendungen nach 1.1.3.6 entgegengenommen und nie Punktezahlen zusammenzählen mussten. Die Gefag empfiehlt deshalb jeweils immer auch die Gesamtpunktezahl der Sendung auszuweisen.

In eigener Sache

Herzlichen Dank allen Lesern der Gefahrgutnews, welche den freiwilligen Unkostenbeitrag der letzten Gefahrgutnews überwiesen haben! Das Resultat zeigte eine sehr hohe Akzeptanz dieser Informationsschrift.