



Gefahrgut-News 4 / 2020

Schwerzenbach, 13.Nov.2020

ADR 2021 und ADR / RID 2021: Ab sofort verfügbar!!

Auf den 1. Januar 2021 treten die Neuausgaben des ADR und RID in Kraft. Die Regelwerke sind ab sofort erhältlich. Benützen Sie den beiliegenden Bestellalon. Die Regelwerke beinhalten viele Neuerungen wie auch die aktuellsten auf den neusten Stand gebrachten Verordnungen:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• GGBV• SDR 2021 mit Anhängen 1, 2, 3• Auslegung der SDR (Erläuterungen)• SKV Strassenverkehrskontrollverordnung | <ul style="list-style-type: none">• VSKV (Vollzugs VO zur SKV)• Auszug aus dem Ordnungsbussenkatalog• EG Kontrollrichtlinie mit Verstosskategorien• RSD (kombinierten Ausgabe ADR/RID) |
|---|---|

Bestellen Sie jetzt mit diesem Bestellalon, per Post, per Fax, per Telefon oder im Internet. Für Liebhaber der elektronischen Version: **Gratis Download auf der Homepage der GEFAG sowohl das kom-binierte ADR / RID 2021 mit allen aktuellen Verordnungen als auch das RID 2021!**

Schweizer Gefahrguttag Luzern 18. Sept. 2020

Es war auch dieses Jahr eine spannende Veranstaltung, das Corona Schutzkonzept hat sich bewährt. Das europaweit grösste Klassentreffen im Bereich der Fachtagungen Beförderung gefährlicher Güter fand statt! Trotz Corona fanden sich rund 200 Fachleute zum jährlichen «Branchentreffen», dem Schweizer Gefahrguttag, im Verkehrshaus in Luzern ein. In diesem Jahr standen die Neuerungen des ADR und der SDR 2021 im Mittelpunkt. Neben vielseitigen Präsentationen bietet der Schweizer Gefahrguttag auch genügend Raum zu persönlichen Gesprächen und vertieften Diskussionen. Die **Referate im PDF-Format** sowie einige Eindrücke des 18. Septembers 2020 in Bildern sind auf der VAG Homepage (www.vag-schweiz.ch) aufgeschaltet. Der nächste Schweizer Gefahrguttag findet am 17. September 2021 wiederum im Luzerner Verkehrshaus statt.

Kursprogramm der Gefag für 2021

Per 1.1.2021 werden wiederum die ADR und RID Vorschriften den laufenden Entwicklungen angepasst. Alles (fast alles) wird besser, und die Gefag wollte ab November 2021 die beliebten und CZV anerkannten Workshops zum Kennenlernen der neuen Vorschriften durchführen. Die Covid19 Verordnung und die im Oktober beschlossenen dringlichen Massnahmen haben uns einen Strich durch unsere Pläne gemacht. Alle Workshops mussten vorerst abgesagt werden. Sie werden aber wieder aufgeschaltet, sobald sich die Randbedingungen ändern.

Nicht betroffen von den Massnahmen sind die GGBV Grundkurse und Refresher. Siehe beiliegendes Kursprogramm! Dieses ist auf der Homepage der www.gefag.ch bereits veröffentlicht und liegt diesem Newsletter bei. Denken Sie auch daran, sich für die Refresher Prüfung des GGB anzumelden und Ihr Zertifikat als GGB nicht verfallen zu lassen!

Ebenfalls von den neusten Covid19 Massnahmen betroffen sind Inhouse Schulungen in Unternehmen, unter Einhaltung der Covid19 Schutzbestimmungen. Für viele Unternehmungen hat der Gefahrgutbeauftragte mit seinen angestammten Aufgaben schon mehr als genug zu tun. Deshalb greifen solche Firmen gerne auf die Dienste eines externen Trainers zurück. Die Gefag hat eine ganze Reihe von Stammkunden, welche ihre Mitarbeiter regelmässig durch die Gefag ausbilden lassen. Interessiert? Verlangen Sie doch ein massgeschneidertes Angebot!

Keine CZV Anerkennung mehr bei Gefag ab 2021

Als wären die Zeiten für Kursveranstalter nicht schon hart genug: Die mit der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften betraute VSR hat uns dermassen zermürbt mit schikanösen Kontrollen, dass wir uns entschlossen haben, auf die Anerkennung als CZV Kurse zu verzichten. Anstelle der Bewertung Gefag auf Methodik und Didaktik und der Zielerreichung und Kundenzufriedenheit wurden wir wegen der Überschreitung der Teilnehmerzahl von nur einem Teilnehmer (17 statt 16) mit 450.- gebüsst und zu einem kostenpflichtigen Nachaudit verdonnert. Das braucht man in Zeiten wie diesen nicht.

RailCom – Neuer Name und neue Zuständigkeiten

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE trägt ab 1. Juli 2020 den Namen «Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom». Die unabhängige Behördenkommission ist seit dem 1. Januar 2000 tätig und hat ihren Sitz in Bern. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt. Administrativ ist die RailCom dem UVEK zugeordnet, wie auch die Regulierungsbehörden ECom, ComCom und PostCom. Nebst dem neuen Namen bekommt die RailCom auch neue Zuständigkeiten. Die RailCom erweitert damit ihre Aufsichtstätigkeit für den diskriminierungsfreien Zugang zum Schweizer Schienennetz. Zugang zur letzten Meile im Gütertransport auf der Schiene: Bereits heute gilt das Gebot der Diskriminierungsfreiheit beim Zugang zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert wurden. Per 1. Juli 2020 wurde dieses Gebot auf die Nahzustellung, d.h. auf die Bedienung der letzten Meile, ausgedehnt. Unternehmen, welche Züge, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen respektive Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs zustellen, müssen diese Dienstleistung diskriminierungsfrei erbringen.

Neue vereinfachte Vorschrift für Tankrevisionsunternehmen!

Wie schon in den letzten Gefahrgutnews beschrieben, gelten für Tankrevisionsunternehmen neue, vereinfachte Vorschriften: Die Rückführung der Schlämme aus Tankrevisionen erfolgt nach der **Freistellung nach 1.1.3.1 c) ADR**, somit vom ADR unter geringen Auflagen praktisch freigestellt!

Die Verpackungen müssen nicht mehr ADR konform sein, die Kennzeichnung entfällt, ebenso der Eintrag im Beförderungsdokument. Das Merkblatt Nr. 7 im Handbuch des Verbandes *Citec* wird angepasst. Durch den Wegfall geprüfter Verpackungen, Kennzeichnung / Bezettelung und Beförderungspapier ergibt sich eine enorme Erleichterung für die direkt betroffenen Mitarbeiter und Firmen. Achtung: Wenn IBC für die Beförderung der Abfallschlämme verwendet werden, so unterliegt deren Einsatz weiterhin den Teilen 4 und 6 des ADR nach 1.1.3.1c) Anhang 1 SDR.

Das Merkblatt Nr. 7 der Citec wurde neu erstellt, und behandelt neu in 4 Abschnitten:

- Beförderung von Heizöl. Dieses fällt beispielsweise beim Abbruch einer Tankanlage an und muss zu einem anderen Verbraucher befördert werden
- Beförderung leerer, ungereinigter Zwischenlagerbehälter (fahrbare /nicht fahrbare Behälter)
- Beförderung von Schlämmen und Abfällen aus der Tankrevision
- Beförderung von Hilfsmaterial, welches für die Tankrevision benötigt wird (Schweissanlage, Gasflaschen, Lösemittel, Farbe, Spraydosen, etc.)

Die Vorschriften wurden publiziert im Dokument: „Erläuterung für die Umsetzung von SDR und ADR“ und ist mit Stand vom 8.4.2020 im Downloadbereich der Gefag verfügbar.

Erläuterungen zur Umsetzung von SDR/ADR Stand 8. 4. 2020

Die neuste Ausgabe der Erläuterungen zur Umsetzung von ADR und SDR, mit Stand vom 8. April 2020 befinden sich neu auch in der ADR Schweiz Ausgabe. Was bereits in den letzten Gefahrgutnews zu lesen war: **Die orange Tafel darf aufgeklappt bleiben und man darf trotzdem von den Freistellungen nach 1.1.3.6 profitieren)**

*1.3.7. Anwendbarkeit der Freistellung 1.1.3.6 bei nicht erforderlicher Anbringung der orangen Tafeln gemäss Absatz 1.1.3.6.2 ADR dürfen gefährliche Güter in Versandstücken in begrenzten Mengen (Anmerkung der Redaktion: Hier meinte man wohl in „Mengen innerhalb der Freigrenze“, ist nicht ganz das gleiche wie „begrenzte Mengen“) in derselben Beförderungseinheit befördert werden, ohne dass alle Vorschriften anzuwenden sind. **Auch bei einer Kennzeichnung der Beförderungseinheit mit orangen Tafeln, die gemäss 1.1.3.6.2 ADR nicht erforderlich wären, bleibt die Freistellung anwendbar und es kann von sämtlichen Erleichterungen profitiert werden.***

Die Anforderung, dass bei beabsichtigter Anwendung der Freistellung 1.1.3.6 auch die nach 5.4.1.1.1 Buchstabe f) Bem. 1 vorgeschriebenen Angaben im Beförderungspapier vorhanden sein müssen, bleibt bestehen.

FAZIT: Das Aufklappen der Orangen Tafel bedingt nicht, dass gleichzeitig alle ADR Vorschriften gelten. Trotz aufgeklappter orangener Tafel darf von den Erleichterungen des ADR Gebrauch gemacht

werden, also: freie Tunneldurchfahrten, Chauffeur ohne ADR Ausweis, ohne Schriftliche Weisungen und sonstige Ausrüstung etc. Achtung: Das ADR Beförderungsdokument bleibt gültig und muss bei Anwendung der 1000 Punkte Regel die errechnete Punktezah! pro Beförderungskategorie, und (empfohlen) auch die Gesamtpunktezah! jeder Sendung ausweisen.

Übungsaufgabe aus der Prüfung für Gefahrgutbeauftragte

Bei welchen der nachstehenden Beispiele ist die Beförderung gefährlicher Güter von den Vorschriften des ADR vollständig befreit? Bitte alle zutreffenden Antworten ankreuzen!

- Im Auto eingebaute Batterie
- Hobbygärtner mit Rasenmäher-Benzin für Eigenbedarf
- Beförderung eines Unternehmens in der Freigrenze nach 1.1.3.6

Aufgabe: Ein Chemieunternehmen ist Absender eines 1000 Liter Tankcontainers, welcher den Stoff UN 2605 enthält. Ist der Absender der Pflicht der Einhaltung der Vorschriften des Sicherungsplans nach Unterabsatz 1.10.3.2 unterstellt? Bitte mit kurzer Begründung!

Ceneri-Basistunnel wurde am 4. September 2020 eröffnet

Die Feierlichkeiten zur Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (CBT) und zur Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) sind im September 2020 aufgrund der Corona-Pandemie deutlich kleiner ausgefallen als ursprünglich geplant. Die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels ist nach wie vor für Dezember 2020 vorgesehen.

Neues Abkommen Schweiz – Italien zum Ausbau des 4-Meter-Bahnkorridors auf der Lötschberg-Simplon-Achse: Im Güterverkehr werden immer mehr Waren von Sattelschleppern mit Aufliegern von 4 Metern Eckhöhe transportiert. Um die Verlagerung dieser Auflieger auf die Bahn zu fördern, hiess das Parlament 2013 auf Antrag des Bundesrats den Bau des 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse gut und sprach hierfür einen Kredit von 990 Millionen Franken. Damit der 4-Meter-Korridor seine volle Wirkung erzielen kann, müssen die Sattelaufleger auf der Bahn bis zu den Terminals westlich und östlich von Mailand transportiert werden. Im 4-Meter-Korridor-Kredit wurden deshalb 280 Mio. Franken für Massnahmen in Italien gesprochen (à fonds perdu). Auf dieser Basis unterzeichneten die Schweiz und Italien 2014 ein Abkommen zum Ausbau der Luino-Linie zwischen der Landesgrenze und Gallarate bzw. Novara. Die Schweiz verpflichtete sich damit, 120 Mio. Euro auf italienischem Territorium zu investieren. **Der 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse geht somit termin- und kostengerecht zusammen mit der NEAT Ende 2020 in Betrieb.**

Auf den schweizerischen Abschnitten der Simplon Achse können Transporte mit 4 Metern Eckhöhe schon länger durchgeführt werden. Mit einem Ausbau in Italien kann die gesamte Strecke aufgewertet werden. Der Bundesrat beschloss daher im Juli 2020, die aus dem 4-Meter-Kredit für Massnahmen in Italien verbleibenden 148 mio. für den Ausbau der Simplon-Linie einzusetzen, und Italien verpflichtet sich die restlichen 103 Millionen Euro zu übernehmen und die Massnahmen bis 2028 zu realisieren. Am 3. September 2020 konnte am Rande eines internationalen Treffens zur Fertigstellung der NEAT mit Italien ein entsprechendes Abkommen unterzeichnet werden.

Anmerkung der Redaktion: Warum nur machte man dieses Abkommen erst jetzt, nachdem auf schweizerischer Seite alles fertig ist? Nun dürfen wir in Italien deren Eisenbahninfrastruktur bezahlen, und müssen erst noch bittibätti sagen, dass sie die Strecke auch wirklich ausbauen, und müssen dazu noch Jahre warten bis alles fertig ist....

EASA: Europäische Vereinigung der Gefahrgutbeauftragten

Die EASA (European Association of Safety Advisers) wurde 2008 in Pamplona gegründet, und unter Mitwirken von Ernst Winkler am 25. März 2009 an der UNO vorgestellt. Ziel war die Erlangung eines NGO Status an der Gemeinsamen Tagung ADR/RID. Doch die Zeit war damals noch nicht reif. Erst 2014 gelang es bei einem erneuten Anlauf, die Anerkennung als NGO zu erlangen. Allerdings war diese an eine Auflage geknüpft, dass die EASA lediglich über Belange zu 1.8.3 ADR mitreden darf. Deutschland hatte grosse Vorbehalte, dass hier die EASA, bzw. deren Mitglieder, die den Vollzug der Vorschriften sicherstellen sollen, auch in der Regelsetzung mitreden würden. Zwischen zeitlich ist die EASA gewachsen, und fast alle europäischen Länder sind darin vertreten, auch die Schweiz mit dem VSGGB (Präsident Stefan Jenny, Gefahrgutshop). In einem Antrag, welcher diesen September in Genf der Gemeinsamen Tagung unterbreitet wurde, sollte nun der Kompetenzbereich der EASA auf das ganze ADR ausgeweitet werden. Und siehe da! Alle stimmberechtigten Mitgliedstaaten der Gemeinsamen Tagung (ausser Deutschland !!) haben den Antrag gutgeheissen und dem Vertreter der EASA gedankt zu der von der EASA in den vielen Jahren der Mitwirkung erhaltenen Unterstützung zur Weiterentwicklung der Regelwerke!

Somit hat der VSGGB der Schweiz ab sofort die Möglichkeit, via EASA Anträge zur Weiterentwicklung und zur Verbesserung der Regelwerke ADR und RID zu stellen. Als Vertreter der EASA wurde der unterzeichnende Ernst Winkler gewählt.

2021 steht vor der Tür!

Das sind in der Schweiz auch 20 Jahre Gefahrgutbeauftragtenverordnung GGBV. Sie wurde auf den 1. Juli 2001 in Kraft gesetzt, mit einer Übergangsfrist von 1.5 Jahren. Seit deren Einführung wurden in der Schweiz Tausende von Gefahrgutbeauftragten geschult, geprüft. Viele von den Kandidaten haben schon einen, zwei oder sogar drei Refresherprüfungen abgelegt. Die Übernahme der ehemaligen Sicherheitsbeauftragten Richtlinie der EU erst in die Regelwerke ADR, RID und ADN in das schweizerische Vorschriftenwerk ist ein Erfolgsmodell. Ausser ein paar kosmetischen Anpassungen entspricht die GGBV nach wie vor dem Original! Ernst Winkler als Autor dieses Aufsatzes war in den entscheidenden Jahren als Projektleiter im Schweizerischen Verkehrsministerium UVEK damit beauftragt worden, zusammen mit seinem Kollegen Dr. D.M. Gilabert aus dem Bundesamt für Strassen einen Vorschlag auszuarbeiten, wie diese Sicherheitsbeauftragten – Richtlinie in unser Rechtssystem umgesetzt werden kann, unter der besonderen Berücksichtigung der Tatsache, dass in der Schweiz als föderalistisch organisierter Staat der Vollzug der Verordnung auf der Strasse bei den Kantonen, bei der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt auf dem Rhein aber beim Bund liegt. Zudem beabsichtigte damals ein extra gegründeter neuer Verband, bestehend aus sieben Fachverbänden im Logistikbereich dem Bund eine monopolistische Lösung zur Umsetzung der Ausbildung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten vorzuschlagen. Doch die Zeit der Monopole unter dem damaligen Bundesrat Moritz Leuenberger war abgelaufen, und dieser entschied sich, die Umsetzung der GGBV dem freien Markt zu überlassen. Eine richtige und zukunftsweisende Entscheidung, wie man heute feststellen kann. Heute bewegen sich im Wettbewerb diverse Schulungsorganisationen und drei vom UVEK akkreditierte Prüfstellen. Es herrscht trotz dieser Wettbewerbssituation unter den Akteuren und Stakeholdern eine grosse gemeinschaftliche Basis und eine friedliche Zusammenarbeit, verbunden mit einem gemeinsamen Ziel: Der sichere Transport gefährlicher Güter! Somit ist alles auf dem besten Weg, und unser Ziel der sicheren Beförderung gefährlicher Güter kommen wir dank des Engagements aller Beteiligten immer näher. Die Anpassungen der Regelwerke sind deshalb auf die Ausgabe 2021 nicht mehr so umfangreich wie früher. Es gibt aber noch immer viel zu tun! Packen wir es an!

Einige wichtige Anpassungen zum ADR 2021

Maschinen und Geräte (UN 3363):

Bis 2019 konnten nicht nur Maschinen und Geräte, sondern auch Einrichtungen nach der Freistellung 1.1.3.1 b) befördert werden. Bei der Einführung der UN 3363, welche die Freistellung 1.1.3.1 b) ersetzt hat, ist hier eine ungewollte Lücke entstanden. Damit Einrichtungen auch weiterhin freigestellt befördert werden dürfen, erhält die UN 3363 zusätzlich die Benennung «GEFÄHRLICHE GÜTER IN GEGENSTÄNDEN». Mit dem Begriff Gegenstände sind neben Maschinen und Geräten auch Einrichtungen abgedeckt. So wird neu in der SV 301 und bei der Verpackungsvorschrift P 907 gesagt, dass die Anweisung für Gegenstände wie Maschinen, Geräte oder Einrichtungen gilt. In der Folge wird überall im ADR, wo auf die UN 3363 Bezug genommen wird, der Ausdruck «Maschinen und/oder Geräte» durch den Überbegriff «Gegenstände» ersetzt. Die Uebergangsbestimmung von 1.1.3.1 b) dauert aber noch 2 weitere Jahre!

Ebola, ansteckungsgefährliche medizinische Abfälle (UN 3549):

In den letzten Jahren ist das Ebola-Virus vermehrt aufgetreten. Die Schweiz hat sich gegenüber der WHO verpflichtet, von der Epidemie infiziertes medizinisches Personal aus Ländern zu behandeln, die hierfür nicht über eine ausreichende Krankenhausinfrastruktur verfügen. Angesichts des großen Abfallvolumens, das die Behandlung dieser Patienten erzeugt, hatte die Schweiz ein multilaterales Übereinkommen unterzeichnet, das die Beförderung solch grosser Volumen gestattet. Es werden nun entsprechende Regelungen im ADR aufgenommen, welche das multilaterale Übereinkommen ablösen. So wird die neue **Eintragung UN 3549 für medizinische Abfälle der Kategorie A** eingeführt, die aus der medizinischen Behandlung von Menschen oder Tieren oder aus der biologischen Forschung stammen. Mit dieser neuen UN-Nummer werden klare internationale Regeln geschaffen. Gemäss der SV 395 gilt diese Eintragung allerdings nur für die Beförderung zur Entsorgung.

Pflichten der Beteiligten: Gemäss 1.4.3.3 e) ist der Befüller heute verpflichtet, den maximal zulässigen Füll- oder Massengehalt einzuhalten. Für bestimmte Tanks wird aber auch ein minimaler Füllungsgrad vorgeschrieben (siehe 4.3.2.2.4 und 4.2.1.9.6 (a)). Damit die Pflicht des Befüllers auch das Minimum einschliesst, wird neu auf den zulässigen anstatt auf den höchstzulässigen Befüllungsgrad abgestellt.

Tunnelbeschränkungen:

5.4.1.1.1 k): Neu muss im Beförderungspapier nicht nur der Tunnelbeschränkungscode, sondern auch die Angabe «←» gemäss Spalte (15) der Tabelle A des Kapitels 3.2 angegeben werden. Somit wird aus dem Beförderungspapier ersichtlich, dass diese der Angabe «←» zugeordneten Stoffe nicht von den Tunnelbeschränkungen betroffen sind. Zudem hängt die erforderliche Angabe im Beförderungspapier nicht mehr davon ab, ob im Voraus bekannt ist, dass die Beförderung durch einen Tunnel führt. Entscheidend ist das Vorhandensein einer Tunnelbeschränkung bei der befahrenen Strecke.

Beste Wünsche zum Jahreswechsel!

In wenigen Wochen ist es Weihnachten, und damit ist es auch Zeit, Ihnen Allen als treue Leser der Gefahrgutnews „Danke!“ zu sagen. Wir vom Gefag Team freuen uns, wenn der eine oder andere Artikel Ihr Interesse gefunden hat und wenn wir Sie auch im nächsten Jahr wieder zu unseren Lesern und Kunden zählen dürfen. Wir wünschen Ihnen frohe Weihnachten und alle Gute zum Jahreswechsel