

GEFAG

CH- 8603 Schwerzenbach



Gefahrgut-News 2 / 2021

Schwerzenbach, 10. Mai 2021

Die Gefag AG in neuen Händen!

EcoServe International AG und GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG bündeln ihre Kompetenzen. Durch die Zusammenlegung profitieren die Kunden von Knowhow-Zuwachs und verbesserter Koordination im Prüfungswesen.

Im Jahre 2001, also vor 20 Jahren, habe ich die Gefag AG übernommen und dank einer treuen Kundschaft zu einer erfolgreichen Firma im Bereich von Dienstleistungen beim Transport gefährlicher Güter aufbauen können. Die GEFAG ist eine hochqualifizierte und vom UVEK anerkannte Prüfungsstelle für Gefahrgutbeauftragte. Im Rahmen meiner Nachfolgeregelung habe ich schon vor einiger Zeit das Gespräch mit der EcoServe International AG in Buchs AG gesucht. Die Herren Dieter Zaugg und Benny Irniger dieser Firma haben sämtliche Aktien der Gefag übernommen. Durch die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen beiden Firmen können die personellen Ressourcen gebündelt und in Zukunft optimal eingesetzt werden. Ein weiterer Pluspunkt liegt in der Koordination der Prüfungsabnahme, die sich dank der Kooperation einfacher organisieren lässt.

Es ist ein Anliegen der neuen Inhaber die erfolgreichen Tätigkeiten der GEFAG weiterzuführen und unsere Kundschaft kompetent weiter zu betreuen. Als Experte im Bereich der Gefahrgutbeförderung bleibe ich auch weiterhin der GEFAG als Prüfungsexperte für Gefahrgutbeauftragte und zur Betreuung der Mandate erhalten. Das Team der GEFAG wird von Buchs aus koordiniert. Um künftig administrative und organisatorische Synergien besser auszuschöpfen, zieht die GEFAG Mitte Jahr von Schwerzenbach ZH nach Buchs AG um. Die Kompetenz im Bereich von Gefahrgüter wird unter einem Dach gebündelt, die beiden Firmen bleiben aber unabhängig.

Über EcoServe International AG

EcoServe International AG, 1986 gegründet, gilt als Pionierin für die Erfassung und Entsorgung von Haushaltsonderabfällen in der Schweiz. Seit über 30 Jahren umfasst das Kerngeschäft die Räumung, Sammlung, Konditionierung und Entsorgung von Sonderabfällen. EcoServe hat sich über die Jahre zudem als Spezialistin für sichere und gesetzeskonforme Lösungen im Umgang mit Sonderabfall, Gefahrgut und Chemikalien etabliert. Das Arbeitsgebiet umfasst nebst der Beratung und Erarbeitung von massgeschneiderten Konzepten seit 2002 auch die Durchführung von Ausbildungskursen für Gefahrgutbeauftragte und weiteren von SGAS und/oder CZV anerkannten Schulungen in Deutsch und Französisch.

Susann Schüepp/ Gefag in wohlverdienter Pension

Seit 2003 hat Frau Susann Schüepp das Kurssekretariat der Gefag geführt und dabei tausende von Teilnahmezertifikaten und Schulungsnachweise für Gefahrgutbeauftragte geschrieben. Auch hat sie immer wieder anstehende Kandidaten mit bald abgelaufenem Ausweis zum Refresherkurs eingeladen, und bei der Gefag die ganze Buchhaltung geführt. Nachdem sie das Pensionsalter bereits letztes Jahr erreichte, ist sie nun per Ende März in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Wir danken Frau Schüepp sehr herzlich für ihren grossartigen Einsatz und wünschen ihr für ihren neuen Lebensabschnitt alles Gute!

Erster EETS-Lastwagen fährt in die Schweiz

EETS (European Electronic Toll Service) ist der europaweit kompatible elektronische Mautdienst der EU – neu mit Anschluss in die Schweiz. Das vereinfacht und beschleunigt den Warenverkehr an der Grenze. Die Anbindung an EETS ist ein Meilenstein des Digitalisierungs- und Transformationsprogramms DaziT der EZV (Eidgenössische Zollverwaltung). Die EZV schafft die Voraussetzungen für die Anbindung der Schweiz an EETS, den europaweit kompatiblen elektronischen Mautdienst der EU). Damit müssen Fahrer von ausländischen Transportfahrzeugen nicht mehr an der Grenze aussteigen, um die LSVA zu entrichten. Dies kann jetzt durchgängig digitalisiert anhand eines kleinen On-Board-Erfassungsgeräts geschehen.

Aus der EZV wird das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)

Die EZV als Organisation verändert sich grundlegend. Aus der heutigen Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) wird das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG).

Das neue Berufsbild «Fachspezialist/-in Zoll und Grenzsicherheit» vereint die bisherigen Berufe «Zollfachmann/-frau» und «Grenzwächter/-in». Diese Fachspezialisten erhalten eine gemeinsame Basisausbildung für umfassende Kontrollen von Waren, Personen und Transportmitteln und spezialisieren sich anschliessend in mindestens einem dieser Bereiche. Das operative Personal wird uniformiert und aufgabenbezogen bewaffnet. Der erste Lehrgang startet im August 2021. Was aber hat dies mit der Beförderung gefährlicher Güter zu tun? Art. 4 der SKV regelt die Zuständigkeit der Eidgenössischen Zollverwaltung. Hier wird die EZV mandatiert, an den Zollstellen die verkehrspolizeiliche Kontrolle von Fahrzeugen sowie Fahrzeugführern, die in die Schweiz einfahren oder die Schweiz verlassen, vorzunehmen. Sie kontrolliert insbesondere den Führer- und den Fahrzeugausweis sowie die Kontrollschilder, den Zustand der Fahrzeugführer, die Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, den technischen Allgemeinzustand der Fahrzeuge, die Abmessungen und Gewichte und die **Einhaltung der Vorschriften für den Transport von gefährlichen Gütern**. Die Gefag führt im ersten Halbjahr 2021 eine schweizweite Ausbildung aller Mitarbeiter der EZV durch, welche in diesem Bereich spezialisiert sind.

Prüfintervalle an Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter

Eine kürzliche Anfrage zu den Nachprüfungen an Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter ergab folgenden Zustand: Die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) besagt in Art. 33, dass die mit Kontrollschildern zugelassenen Fahrzeuge periodischen Nachprüfung unterliegen. „Die Zulassungsbehörde bietet die Halter und Halterinnen zur Nachprüfung auf“, gemäss diesem Artikel. Darauf ist aber nicht immer Verlass! Halter von Fahrzeugen EX II oder EX III, oder Tankfahrzeuge / Trägerfahrzeuge für Tanks mit FL oder AT Bescheinigung (Gültigkeit auf den Tag 1 Jahr!) tun gut daran, für ihre Fahrzeuge rechtzeitig einen geeigneten Prüftermin zu vereinbaren, denn ist die T) Bescheinigung abgelaufen, so kann das Fahrzeug nicht mehr für Gefahrguttransporte eingesetzt werden. Der Prüfungsintervall für die übrigen Lieferwagen N1 ist: 4 – 3 – 2 – 2 – 2 etc. Jahre.

Schwere Lastwagen oberhalb 3.5 Tonnen und Anhänger mit einem Gesamtgewicht oberhalb von 3.5 Tonnen müssen erstmals 2 Jahre nach Inbetriebsetzung, dann wiederum nach zwei Jahren, und danach jährlich geprüft werden. In der Schweiz gibt es kein Verfalldatum für den Fahrzeugausweis, das heisst, dass eine nicht fristgerecht durchgeführte Nachprüfung kein Problem darstellt. Im Gegenteil freut sich der Halter, wenn er allenfalls erst ein halbes oder ein ganzes Jahr verspätet zur Prüfung aufgeboten wird. Es wird aber berichtet, dass im Ausland bei Kontrollen schon Fahrer gebüsst wurden, weil das ordentliche Prüfdatum überschritten war. Halter von Fahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr sind deshalb gut beraten, den Prüftermin für diese Fahrzeuge mit dem Strassenverkehrsamt analog den EX, AT und FL Fahrzeugen zu vereinbaren,

Schweizer Sonderabfalltag 8. Juni 2021 in Olten

Das Programm für den Nationalen Sondermülltag ist so vielversprechend wie immer. Die 18. Ausgabe findet am Dienstag, 8. Juni, in Olten im Hotel Arte statt und bietet die Möglichkeit der **virtuellen oder persönlichen Teilnahme**. Die Referenten verfügen über umfangreiche Erfahrungen in ihrer Branche, die sie gerne mit den Teilnehmern teilen werden. Hat man mit Sonderabfällen zu tun, so sollte man diese Gelegenheit zum Austausch zwischen Fachleuten aus Handel, Industrie, Institutionen und Behörden sich nicht entgehen lassen.

Aktuelle Themen wie die neue Medizinabfallrichtlinie, die Verantwortung der abgebenden Unternehmen, Asbestsanierung, Nanopartikel in Abfall- und Abwasserrückständen, innovative Ideen beim Recycling von Lithiumbatterien sind nur einige Beispiele. Die Sitzung findet in deutscher Sprache statt und wird simultan übersetzt. Das detaillierte Programm findet man auf ecoserve.ch

Änderung der Chemikalienverordnung (ChemV): Vernehmlassung

Mit der Revision soll sichergestellt werden, dass für alle wichtigen Stoffe in der Schweiz sicherheitsrelevante Daten vorhanden sind. Damit können die von ihnen ausgehenden Risiken abgeschätzt und gegebenenfalls reduziert werden. Die bestehende Anmeldepflicht für neue Stoffe soll dahingehend angepasst werden. Ausserdem sollen die Mindestanforderungen an die Sprache der Kennzeichnung in der Chemikalienverordnung, der Biozidprodukteverordnung der Pflanzenschutzmittelverordnung, bestimmten Anhängen der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung und der Dünger-Verordnung angepasst und mit den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse harmonisiert werden (mindestens in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Ortes, an dem das Produkt in Verkehr gebracht wird).

Datum der Eröffnung: 31.03.2021, Frist: 16.07.2021

Verordnung über den Verkehr mit Abfällen (VeVA): Vernehmlassung

Bei der VeVA soll neu die Möglichkeit geschaffen werden, die Verbringung von Abfällen im Inland **digital zu dokumentieren** und somit auf die Mitführung von Papier-Inlandbegleitscheinen zu verzichten (Dokumentationspflicht). Nach einer 5-jährigen Übergangsphase wird die heutige Begleitscheinplicht vollständig durch die Dokumentationspflicht abgelöst werden. Die geforderten Unterschriften auf den Inlandbegleitscheinen werden durch die digitale Kommunikation im System ersetzt. Die unterschriebene Bestätigung durch das Transportunternehmen entfällt. Die Verpflichtung wonach Transporteure Abfälle, von denen sie wissen oder annehmen müssen, dass es sich um Abfälle handelt, die dokumentiert werden müssen, nur dann transportieren dürfen, wenn die erforderlichen Angaben der Verbringung erfasst sind und die Abfälle gekennzeichnet sind, bleibt bestehen. Der Transporteur ist weiterhin verpflichtet, die zu dokumentierenden Ab-

fälle nur dem im Informations- und Dokumentationssystem des BAFU eingetragenen Entsorgungsunternehmen zu übergeben. Datum der Eröffnung: 11.03.2021, Frist: 18.06.2021

Güterverkehr durch die Alpen: Transporte gingen zurück

Aufgrund der Corona-Pandemie sind im letzten Jahr weniger Güter durch die Alpen transportiert worden als im Jahr zuvor. Beim Schienengüterverkehr war der Rückgang ausgeprägter als auf der Strasse. Der Anteil der Bahn am Gütertransport durch die Alpen sank so um 0,5 Prozentpunkte auf 71,9 Prozent. Der Rückgang der Industrieproduktion aufgrund der Corona-Pandemie hat sich letztes Jahr auch auf den alpenquerenden Güterverkehr ausgewirkt: 2020 sind auf Strassen und Schiene 34,8 Millionen Tonnen Güter durch die Schweizer Alpen transportiert worden – das sind 5,5 Prozent weniger als 2019. Derweil durchquerten letztes Jahr 863'000 Lastwagen die Alpen; das sind 4 Prozent weniger als 2019.

Bundesrat und Parlament wollen die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit verschiedenen Massnahmen weiter stärken. Dazu gehören tiefere Trassenpreise und ein Sonderrabatt für lange Güterzüge, der seit Anfang 2021 gilt, sowie Anpassungen bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe per Mitte 2021.

Weniger Schwerverkehrskontrollen wegen Corona

2020 wurden in der Schweiz 138 848 Lastwagen, Sattelschlepper, Lieferwagen und Busse kontrolliert. Dabei kam es zu 22 519 Beanstandungen, in 4207 Fällen wurden die Fahrzeuge stillgelegt oder den Chauffeuren wurde die Weiterfahrt verwehrt. Dies geht aus dem erstmals gemeinsam veröffentlichten Bericht zu den Schwerverkehrskontrollen des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) hervor. Wegen der Corona-Pandemie konnten weniger Schwerverkehrsfahrzeuge kontrolliert werden als im Vorjahr. Spitzenreiter der Kontrollen waren die Kantone Uri mit über 14'000, Luzern mit über 10'000 und Graubünden mit fast 7000, am Schluss der Liste Appenzell Innerrhoden mit immerhin 41 Fahrzeugen.

Total SKVZ		28'020
Total mobile Kontrollen		57'041
Total EZV Grenzübertritt		53'787
	Total	138'848

Gründe für Beanstandungen 2020

Alkohol (>0.0 mg/l) / Drogen / Medikamente	113
Geschwindigkeit	379
Lizenzen und Ausweise	1'009
Arbeits- und Ruhezeit	3'615
Gefahrgut	249
Abmessungen und Gewichte	12'569
Technische Mängel	6'324
davon Abgastrübung	34

Wie aus obiger Darstellung ersichtlich, betrug der Anteil der Beanstandungen zum Thema Gefahrgut lediglich 249 Beanstandungen! **Ein Kompliment an alle Beteiligten der betroffenen Betriebe und an die gut ausgebildeten Gefahrgutbeauftragte, welche für die Einhaltung der Vorschriften sorgen!**

Kontrollen des Schwerverkehrs erhöhen die Verkehrssicherheit und sorgen für eine bessere Einhaltung der Vorschriften. Entsprechend haben die Kantone im Auftrag des Bundes die mobilen Schwerverkehrskontrolle seit etwa 20 Jahren intensiviert. Zusätzlich zu den Polizeien überprüft auch die EZV im Rahmen von Zollkontrollen Fahrzeuge und Fahrzeugführende, die in die Schweiz einfahren oder die Schweiz verlassen.

Im Oktober 2020 wurde der **Grundstein gelegt für das Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) Giornico**. Dieses wird auf dem Areal des ehemaligen Stahlwerks Monteforno errichtet. Nach der Inbetriebnahme dieses SVKZ kann im Tessin ab 2022 auch der in Richtung Gotthard fahrende Schwerverkehr in einem Zentrum entsprechend dem SVKZ Ripshausen auf der Nordseite kontrolliert werden. Die Investitionen für das SVKZ Giornico belaufen sich auf ca. 250 Millionen Franken, womit gleichzeitig auch ein neuer Autobahnanschluss realisiert wird.

Zusammenladeverbot im Zusammenhang mit Freistellungen

In einem Spezialkurs für Gefahrgutbeauftragte der Klasse 1 wurde eine spannende Frage gestellt: Gilt das Zusammenladeverbot der Klasse 1 zB für UN 0081 auch für Stoffe nach 1.1.3.3 oder 1.1.3.1 c)? Wenn ein Fahrzeug zB Sprengstoff befördert so dürfen auf dem gleichen Fahrzeug nach 7.5.2.1 keine Güter der Klasse 3 befördert werden. Aus dem Blickwinkel des Dieselmotors kein Problem da nach 1.1.3.3 oder 1.1.3.1c) die übrigen Vorschriften des ADR nicht gelten. Aus dem Blickwinkel des Sprengstoffs allerdings sieht es anders aus. Für die Risikoermittlung ist es völlig egal ob der Diesel nach ADR freigestellt ist, er ist und bleibt ein entzündbarer flüssiger Stoff der Klasse 3.

Allerdings: Wenn Stoffe nach 1.1.3.3 oder 1.1.3.1 c) unterstellt wären, dann wären aus der Logik des Verbots heraus auch Stoffe nach 1.1.3.1a) unterstellt, wie zB eine Dose Rasierschaum nach UN 1950 oder UN 1170 als Hustensirup, welcher nach 1.1.3.1 a) wie auch nach SV 601 in Verbindung mit 1.1.3.4.1 freigestellt ist.

Sagte man aber, dass alle Stoffe nach 1.1.3, mit Ausnahme von 1.1.3.4.2 und 1.1.3.6 (Die Stoffe nach Kapitel 3.4 («LQ»)) sind betreffend der Zusammenladung in 7.5.2.4 geregelt, und alle Beförderungen nach 1.1.3.6 fallen

unter das Zusammenladeverbot), nicht unter das Zusammenladeverbot fallen, so schafft man neue Widersprüche. Beispielsweise liegt die Obergrenze von 1.1.3.1c) bei der Grenzmenge nach 1.1.3.6, also bei 1000 Punkten, ohne dass das Zusammenladeverbot zu beachten wäre, währenddem das Zusammenladeverbot nach 1.1.3.6 ebenfalls bei einer Obergrenze von 1000 Punkten gültig bleibt, wie oben erwähnt.

Was sagt dazu der Gesetzgeber? Auf Anfrage bestätigt das ASTRA Bundesamt für Strassen:

Zur Frage der Beförderung nicht freigestellter Produkte der Klasse 1 mit tragbaren Brennstoffbehältern (z.B. Kanister) nach der Freistellung 1.1.3.3 a): Wir bestätigen, dass bei einer vollständigen Freistellung wie bei 1.1.3.3 a) auch das Zusammenladeverbot entfällt. Was die Regelung des Gefahrguttransports betrifft, so erfordert dieser keine Beurteilung durch die Vollzugsbehörden und ist im Gefahrgutrecht klar geregelt.

Der etwas spannendere Aspekt, auf welchen wir aufmerksam machen wollen, ist jener im Zusammenhang mit dem SVG (insbesondere die Bestimmungen betreffend Ladung und deren Sicherheit) und die erforderliche Einschätzung der Vollzugsbehörden im konkreten Fall (Anmerkung: Beförderung von Stoffen der Klasse 1 nach 1.1.3.1c.)

Schlussfolgerung: Nachdem der Treibstoff im Tank des Fahrzeugs nach 1.1.3.3a) frei ist, muss aus logischer Konsequenz auch der Diesel in den tragbaren Brennstoffbehältern, ebenfalls in 1.1.3.3 a) geregelt, frei sein. Und wenn 1.1.3.3 a) frei ist vom Zusammenladeverbot, so sind konsequenterweise auch alle andern nach 1.1.3 erfolgten Freistellungen dem Zusammenladeverbot nicht unterstellt, mit Ausnahme von 1.1.3.6 (da explizit erwähnt) und 1.1.3.4.2 über Kapitel 3.4.1 und 7. 5.2.4.

Elektronisches Beförderungsdokument

Aus dem ADR, Abschnitt 5.4 Allgemeine Vorschriften

5.4.0.1 Sofern nichts anderes festgelegt ist, sind bei jeder durch das ADR geregelten Beförderung von Gütern die in diesem Kapitel jeweils **vorgeschriebenen Dokumente (8.1.2)** mitzuführen.

5.4.0.2 Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder **anstelle** der schriftlichen Dokumentation sind zugelassen, sofern die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der elektronischen Daten verwendeten Verfahren den juristischen **Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung** mindestens den Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entsprechen.

5.4.0.3 Wenn die Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter dem Beförderer durch Arbeitsverfahren mit elektronischer Datenverarbeitung (EDV) oder elektronischem Datenaustausch (EDI) übermittelt werden, muss der Absender in der Lage sein, dem Beförderer die Informationen als Papierdokument zu übergeben, wobei die Informationen in der in diesem Kapitel vorgeschriebenen Reihenfolge erscheinen müssen.

Die SDR hat diese Punkte präzisiert:

5.4.0.2 Die Dokumente, die während der Beförderung mitgeführt werden müssen, erfüllen die Anforderungen von Unterabschnitt 5.4.0.2 ADR und sind in elektronischer Form zugelassen, wenn folgende **Voraussetzungen** erfüllt sind:

- a. Es wird ein **tragbares Datenendgerät** verwendet. Dieses wird leicht zugänglich und ausreichend gesichert in der Führerkabine mitgeführt. Bei der Beförderung von bis zu drei gefährlichen Gütern in Tanks oder in loser Schüttung, die den Kennzeichnungsvorschriften von Absatz 5.3.2.1.2 oder 5.3.2.1.4 ADR unterliegen, ist auch ein fest installiertes Datenendgerät zugelassen.
- b. Der Bildschirm des Datenendgeräts weist **mindestens eine Grösse von 10 Zoll** auf. Die Angaben auf dem Bildschirm entsprechen hinsichtlich Zeichengrösse und Lesbarkeit dem Papierformat.
- c. Im Datenendgerät werden die Daten in einem verbreiteten Format so gespeichert, dass alle relevanten Angaben für die Dauer der Beförderung sofort ersichtlich sowie uneingeschränkt und vollständig abrufbar sind. Das Gerät ist wirksam gegen jegliche mechanische Belastung geschützt und **ständig mit ausreichend Energie versorgt**.
- d. Die Bedienung des Datenendgeräts ist einfach und intuitiv. **Die Angaben können von den Kontrollbehörden vor Ort mit standardisierten Mitteln gesichert werden.** Der Fahrzeugführer unterstützt die Vollzugsbehörden oder Einsatzkräfte auf Verlangen bei der Bedienung des Geräts 😊
- e. In der Führerkabine sind **an der Decke oberhalb des Führersitzes** in allen Amtssprachen Anweisungen für den Zugriff auf die elektronischen Angaben mit folgendem Inhalt angebracht:
 - **Position des Datenendgeräts in der Führerkabine;**
 - **Schrittfolgen zur Ansicht der Dokumente;**
 - **Vermerk, wenn die Dokumente für einige Güter elektronisch und für andere in Papierform mitgeführt werden.**

Werden keine elektronischen Dokumente mitgeführt, so sind die Anweisungen zu entfernen oder es ist ein entsprechender Vermerk anzubringen.

In Deutschland wurde ein Leitfaden (bei Gefag auf Anfrage erhältlich) der Gemeinsamen Tagung bereits umgesetzt, welcher ein neues Kennzeichen aufweist, welches an der Beförderungseinheit (Vorder und Rückseite) befestigt werden muss. Allerdings: Der Leitfaden stellt hohe Anforderungen an die Digitalisierung, und kann wohl kaum in allen ADR Staaten umgesetzt werden, womit er wohl nur für nationale Beförderungen verwendet werden kann.

