



Aktenzeichen: blv / BAV-510.43-00001/00006/00024/00004

12. Juni 2018

Änderung der Anhänge der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; SR 742.412)

Erläuterungen

1. Ausgangslage

Die nationale und internationale Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen sowie die Beförderung mit Seilbahnen erfolgen nach den Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)¹.

Um den Besonderheiten und Bedürfnissen des Binnenverkehrs Rechnung zu tragen, enthält die Verordnung vom 31. Oktober 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD)² Abweichungen von einzelnen Vorschriften des RID, welche nur für die nationale Beförderung gelten. Zusätzlich kann das Bundesamt für Verkehr (BAV) in Einzelfällen Ausnahmen von der RSD bzw. RID gestatten. Sowohl bei Abweichungen als auch bei Ausnahmen müssen die Sicherheit und der Gesundheits- und Umweltschutz gewährleistet bleiben.

Die Erfahrung mit den aktuellen Abweichungen und den erteilten Ausnahmegewilligungen hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, neue Abweichungen in die RSD zu übernehmen. Im Eisenbahnbereich soll die aktuelle Erleichterung für die Kennzeichnung von Wagen mit Versandstücken auf Wechselbehälter erweitert werden. Im Seilbahnbereich sollen Erleichterungen bei der Prüfung von Gefahrgutumschließungen eingeführt werden.

Gleichzeitig soll der Verweis auf die gültige Fassung des RID angepasst werden, um der Aktualisierung des RID am 1. Januar 2019 Rechnung zu tragen.

¹ Anhang C zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF; SR 0.742.403.1) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (SR 0.742.403.12)

² SR 742.412



2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

2.1 Anhang 1: Gültige Fassung des RID

Das RID wird durch 44 OTIF³-Mitgliedstaaten für die internationalen Beförderungen gefährlicher Güter angewendet und gilt in den meisten Ländern auch für den nationalen Verkehr. In der Europäischen Union wird mit der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland das RID in das interne Recht übertragen und gilt dort damit auch für innerstaatliche Beförderungen.

Am 30. Mai 2018 hat der RID-Fachausschuss der OTIF Änderungen zu den Vorschriften im RID genehmigt. Die Änderungen treten am 1. Januar 2019 in Kraft, sofern nicht innerhalb von vier Monaten nach Mitteilung der Änderungen ein Viertel der OTIF-Mitgliedstaaten Widerspruch einlegt (Art. 35 § 4 des COTIF).

Die Änderungen resultieren aus der Harmonisierung mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, welche Vorschriften für alle Verkehrsträger enthalten, aus den Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN sowie aus einzelnen Bestimmungen, die ausschliesslich den Eisenbahnverkehr betreffen. Erläuterungen zu den Änderungen sind in einem separaten Dokument des BAV verfügbar (s. Beilage). Die Notifizierungstexte der OTIF werden auf otif.org > Tätigkeiten > Gefährliche Güter > Notifizierungstexte veröffentlicht.

Die Schweiz hat sich aktiv an den Arbeiten der verschiedenen Gremien zu Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften und insbesondere des RID-Fachausschusses beteiligt. Das BAV sieht keinen Grund, gegen die Änderungen Widerspruch einzulegen. Die aktualisierte Fassung des RID ist, unter Vorbehalt der Inkraftsetzung durch die OTIF, in die RSD einzutragen, damit die nationalen und internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen harmonisiert bleiben.

2.2 Anhang 2.1: Abweichungen für den nationalen Verkehr mit Eisenbahnen

Kontext und Rahmenbedingungen

Im Jahre 2013 wurde in die RSD eine Abweichung von den Vorschriften 5.3.1.5 und 5.3.6 des RID für das Anbringen von Grosszetteln (Placards) an Wagen, in denen nur Versandstücke befördert werden, eingeführt. Die Abweichung ermöglicht es, für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen im nationalen Verkehr an gedeckten Wagen, die keine Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 oder 7 enthalten, die Grosszettel durch orange Klapptafeln zu ersetzen.

In den letzten zehn Jahren ist bei verschiedenen Absendern und Beförderern gefährlicher Güter eine falsche Interpretation dieser Abweichung entstanden. Es werden heute von verschiedenen Unternehmen auch Wechselbehälter mit orangefarbenen Tafeln befördert.

Ein Logistikunternehmen beantragte beim BAV eine Ausnahmegewilligung, damit es im Eisenbahnverkehr Wechselbehälter mit orangefarbenen Tafeln kennzeichnen darf. Es handelte sich jedoch nicht um einen Einzelfall, da mehrere Unternehmen potentiell betroffen waren. Aus diesem Grund waren die Voraussetzungen zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung nicht erfüllt. Das BAV sah aber ein Vereinfachungspotential für die gesamte Logistikbranche in der Schweiz.

Wechselbehälter (auch Wechselaufbauten oder Pritschen genannt) sind Container, die ausschliesslich für die Beförderung mit Wagen oder Fahrzeugen im Land- und Fährverkehr ausgelegt sind. Für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse benötigen Wechselbehälter keine Kennzeichnung. Lediglich die Trägerfahrzeuge müssen mit orangefarbenen Tafeln und gegebenenfalls mit Grosszetteln gekennzeichnet werden. Für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene dagegen müssen

³ Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Wechselbehälter mit Grosszetteln und wenn relevant mit dem Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe versehen sein.

Die geschilderte Situation ergibt eine Ungleichbehandlung von Strassen- und Eisenbahnverkehr. Da Wechselbehälter oft mit verschiedenen Gefahrgütern mit unterschiedlicher Klassifizierung transportiert werden, müssen für den Eisenbahnverkehr mehrere Grosszettel gleichzeitig angebracht und nach Entladung entfernt oder verdeckt werden. Dies generiert für den Verlader zusätzlichen Aufwand.

Zur Bewertung der Relevanz und Durchführbarkeit einer neuen Abweichung in Anhang 2.1 RSD führte das BAV im Frühling 2017 eine informelle Anhörung der interessierten Kreise mit folgenden Ergebnissen durch:

- Es bestehen keine Einwände, Grosszettel durch orangefarbene Tafeln für Wechselbehälter zu ersetzen.
- Die Beförderung von Gefahrgut ohne Kennzeichnung der Wechselbehälter selbst, das heisst mit ausschliesslich orangefarbenen Tafeln auf den Tragwagen, entspricht nicht dem erforderlichen Sicherheitsniveau. Die Erleichterung für Wechselbehälter im Strassentransport (keine Grosszettel vorgeschrieben) kann nicht auf den Schienentransport ausgeweitet werden. Sie ist mit den Bedingungen im Schienentransport nicht vereinbar, weil mehrere Wechselbehälter auf einem Zug bei einem Unfall unter Umständen nicht eindeutig den einzelnen Wagen zugeordnet werden könnten.
- Aus Sicherheitsgründen müssten Wechselbehälter mindestens an den beiden Längsseiten mit einer orangefarbenen Tafel gekennzeichnet werden.

Ziel

Mit der neuen Abweichung soll der Aufwand für die Verlader von gefährlichen Gütern in Wechselbehältern, die für den Eisenbahnverkehr bestimmt sind, reduziert werden. Damit soll die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen wettbewerbsfähiger werden.

Neue Nummern 5.3.1.2, 5.3.1.3 und 5.3.6

Die nach RID vorgeschriebenen Grosszettel und Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe an Wechselbehältern, in denen Versandstücke befördert werden, sollen im nationalen Eisenbahnverkehr durch **orangefarbene Tafeln an beiden Längsseiten der Wechselbehälter ersetzt werden** dürfen.

Die Abweichung soll nicht für Wechselbehälter gelten, in denen Versandstücke mit Stoffen oder Gegenständen der Klasse 1 (ausgenommen Unterklasse 1.4 Verträglichkeitsgruppe S) oder der Klasse 7 in Verpackungen oder Grossverpackungen (ausgenommen freigestellte Versandstücke) befördert werden.

Container, die keine Wechselbehälter sind (z.B. Container für den Seetransport), sind weiterhin mit Grosszetteln und dem Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe an den beiden Längsseiten und beiden Enden zu kennzeichnen.

Nummern 5.3.1.5 und 5.3.6

In der aktuellen Abweichung für Wagen soll der Ausdruck „orange Klapptafeln“ durch „orangefarbene Tafeln“ ersetzt werden. Diese Bezeichnung entspricht dem RID. Weiter spielt es für die Sicherheit keine Rolle, ob die Tafeln klappbar sind oder nicht. Nach wie vor besteht die Möglichkeit, Klapptafeln zu verwenden. Es kann aber auch auf andere Art und Weise sichergestellt werden, dass das Kennzeichen während der Beförderung von Gefahrgut sichtbar ist.

2.3 Anhang 2.2: Abweichungen für den nationalen Verkehr mit Seilbahnen

Kontext und Rahmenbedingungen

Seilbahnunternehmen befördern verschiedene Gefahrgüter, insbesondere Heizöl und Dieselmotorkraftstoff (Diesel), zur Versorgung von Infrastruktur und Fahrzeugen im Berggebiet. Für diese Transporte sind Gefahrgutumschliessungen zu verwenden, welche den Vorschriften der Verordnung vom 31. Oktober 2012 über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschliessungen (GGUV)⁴ und der RSD entsprechen⁵. Diese Gefahrgutumschliessungen müssen in regelmässigen Abständen wiederkehrenden Prüfungen und Inspektionen unterzogen werden. Je nach Gefahrgutumschliessung sind die Inspektions-/Prüffristintervalle unterschiedlich:

- Grosspackmittels (IBC) und kubische Tankcontainer (KTC): 2½ Jahre
- Baustellentanks nach SDR⁶: 5 Jahre
- Tankcontainer, ADR⁷-Tanks, RID-Tanks: 2½, 3 resp. 4 Jahre.

Diese Inspektionen und Prüfungen sind durch eine vom UVEK bezeichnete Konformitätsbewertungsstelle durchzuführen. Sie können zum Teil nicht vor Ort durchgeführt werden und sind entsprechend aufwendig.

Die Prüfintervalle gemäss RID und ADR wurden im Hinblick auf die Belastungen festgelegt, welchen die Umschliessungen im regelmässigen Einsatz auf der Eisenbahn oder auf der Strasse ausgesetzt sind. Die Umschliessungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seilbahnen werden jedoch weniger häufig, in vielen Fällen nur wenige Tage pro Jahr eingesetzt. Im Vergleich zu den Beförderungen mit der Eisenbahn oder auf der Strasse sind sie zudem, mit Ausnahme der Druckänderung infolge des Höhenunterschieds, wesentlich geringeren Belastungen ausgesetzt. Es ist aus diesen Gründen anzunehmen, dass der Verschleiss geringer und der Alterungsprozess deutlich langsamer verläuft.

Weiter ist festzustellen, dass Heizöl und Diesel (UN 1202) eine geringe Brand- und Explosionsgefahr aufweisen. Vergleichbare Stoffe mit Flammpunkt über 61 °C unterstehen nicht den Bestimmungen der Klasse 3 RID oder ADR.

Die Beförderung erfolgt gemäss den Vorschriften des RID als Dienstfahrt und nur bei Abwesenheit von Passagieren.

Die sog. Zwischenprüfung von IBC/KTC besteht aus der Prüfung des äusseren Zustands sowie der einwandfreien Funktion der Bedienungsausrüstung und einer Dichtheitsprüfung. Alle diese Punkte sind auch Teil des Transportprozesses, d.h. sie werden jeweils vor und während der Befüllung/Beförderung überprüft resp. überwacht (RID 1.4). Im Unterschied zu einer wiederkehrenden Prüfung ist keine Prüfung des inneren Zustands vorgeschrieben.

Die Zwischenprüfung von Tankcontainern, ADR-Tanks und RID-Tanks umfasst eine Dichtheitsprüfung des Tankkörpers mit seinen Ausrüstungsteilen und eine Funktionsprüfung sämtlicher Ausrüstungsteile. Da es sich um Tankcontainer und Tanks mit einer Belüftungseinrichtung handelt, sind alle diese Punkte auch Teil des Transportprozesses, d.h. sie werden jeweils vor und während der Befüllung/Beförderung überprüft resp. überwacht (RID 1.4). Im Unterschied zu einer wiederkehrenden Prüfung ist keine Prüfung des inneren Zustands vorgeschrieben.

Ziel

Für Umschliessungen zur Beförderung von Heizöl und Diesel durch Seilbahnunternehmen sollen Erleichterungen bezüglich Prüfrhythmus eingeführt werden.

⁴ SR 930.111.4

⁵ Siehe Art. 49 der Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebV; SR 743.011)

⁶ Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 741.621)

⁷ Europäisches Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SR 0.741.621)

Neue Nummern 6.5.4.4.1 b), 6.5.4.4.2 b) und 6.8.2.4.3

Auf die Pflicht, Zwischenprüfungen an IBC und KTC sowie Tankcontainer, ADR-Tanks und RID-Tanks durchzuführen soll verzichtet werden. Daraus resultieren folgende Prüfintervalle:

- IBC und KTC: alle 5 Jahre
- Baustellentanks nach SDR: alle 5 Jahre
- Tankcontainer, ADR-Tanks, RID-Tanks: alle 5, 6 resp. 8 Jahre.

2.4 Diverses

Im Rahmen der vorliegenden Änderung werden in den Anhängen 2.1 und 2.2 verschiedene Verbesserungen redaktioneller Art vorgeschlagen. Im Anhang 2.1 wird die Vorschrift zu 7.6 RID betreffend Rail Express gestrichen, weil dieses Produkt nicht mehr existiert.

3. Auswirkungen

3.1 Anhang 1

Durch die Harmonisierung der nationalen und internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen sind positive Auswirkungen zu erwarten.

3.2 Anhang 2.1

Durch eine Erweiterung der Abweichung für die Kennzeichnung von Wagen auf Wechselbehälter werden die Verlader im Eisenbahnverkehr entlastet. Dadurch wird die Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Bahn gefördert.

In den Beförderungsdokumenten ist jederzeit ersichtlich, in welchen Wechselbehältern sich Güter in welchen Gefahrenklassen befinden. Die neue Kennzeichnungsmöglichkeit entspricht der bei Einsatzkräften bereits bekannten Kennzeichnung von Lastwagen. Es ist kein relevantes Sicherheitsdefizit zu erwarten.

Die Erweiterung der aktuellen Abweichung führt zu Vereinfachungen bzw. Einsparungen für die Wirtschaftsakteure und die Behörden.

3.3 Anhang 2.2

Durch eine Änderung des Prüfintervalls für Gefahrgutumschliessungen zur Beförderung von Heizöl und Diesel mit Seilbahnen bleibt aufgrund der geringen Verwendungshäufigkeit, der geringen Belastung und der Kontrollen während des Beförderungsprozesses das Sicherheitsniveau weiterhin gewährleistet. Die Abweichung führt zu Vereinfachungen bzw. Einsparungen für die Wirtschaftsakteure und die Behörden.

Beilage:

- Erläuterungen zu den Änderungen RID 2019