

# Erläuterungen zu den Änderungen der Anhänge 1 und 2 SDR 2021

## 1. Folgeanpassungen ADR

### **Tabelle A zu Ziffer 1.1.3.1 Buchstabe a:**

Die Tabelle A entspricht der Tabelle bei 1.1.3.6.3 ADR und Änderungen sind entsprechend nachzutragen. Da im ADR bei der Klasse 6.2 zur höchstzulässigen Gesamtmenge 0 neu die UN 3549 eingefügt wird, ist dies in der Tabelle A ebenfalls aufzunehmen.

### **1.6.1.1:**

Diese allgemeine Übergangsbestimmung zur Umsetzung der Änderungen wird aktualisiert. Die Bestimmung entspricht 1.6.1.1 ADR, welche die gleiche Umsetzungsfrist für das ADR vorsieht.

### **6.14.1.3:**

Gemäss Unterabschnitt 6.8.2.6.2 ADR ist bei der Prüfung von Tanks die Norm EN 12972 anzuwenden. In der Schweiz wird für die Prüfung von Baustellentanks die Anwendung der Ziffer 5.12.3 dieser Norm ausgenommen. Im ADR wird nun ab 2021 auf eine neuere Version dieser Norm verwiesen. Da der Inhalt der Ziffer 5.12.3 in die Ziffer 5.13.3 verschoben wurde, muss der Verweis auf die für Baustellentanks nicht anwendbare Ziffer angepasst werden.

### **CV 36 (7.5.11):**

Im ADR wird die Schweizer Regelung übernommen, wonach die Verwendung von nichtbelüfteten Fahrzeugen oder nichtbelüfteten Containern mit dem Warnzeichen nur zulässig ist, wenn kein Gasaustausch zwischen dem Ladeabteil und der Führerkabine möglich ist. Da die Schweizer Regelung nun auch international übernommen wurde, wird die Bestimmung CV 36 obsolet und kann gestrichen werden.

## 2. Anträge der Wirtschaft

### **1.1.3.6.6 d. Mitführen weiterer gefährlicher Güter:**

Die Bestimmung 1.1.3.6.6 SDR legt fest, inwiefern Tankrevisionsunternehmen leere, ungereinigte Tanks in Abweichung von den Gefahrgutvorschriften transportieren dürfen. Ziffer d. sollte diesbezüglich klarstellen, dass zusätzlich zu den leeren, ungereinigten Tanks das Mitführen von Gefahrgütern in Versandstücken bis zur höchstzulässigen Gesamtmenge der Tabelle 1.1.3.6.3 ADR erlaubt ist.

Die Bestimmung wurde in der Praxis jedoch zum Teil so verstanden, dass zusätzlich zur Freistellung nach 1.1.3.6 ADR nochmal 1000 Punkte nach 1.1.3.1 c) ADR mitgeführt werden können. Die Bestimmung soll deshalb mit der vorliegenden Änderung insofern präzisiert werden, als dass die Auslegung, wonach gefährliche Güter bis zu 2000 Punkten mitgeführt werden dürfen, nicht mehr möglich ist. Das Verhältnis zwischen den einzelnen Freistellungen ergibt sich aus 1.1.3.6.5 ADR.

### **5.4.0.2 Elektronische Dokumentation:**

Bereits heute ist es gemäss Unterabschnitt 5.4.0.2 ADR erlaubt, ein elektronisches Beförderungspapier zu verwenden. Voraussetzung ist gemäss ADR, dass die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der elektronischen Daten verwendeten Verfahren hinsichtlich Beweiskraft und Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens den Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entsprechen. Da diese Voraussetzungen nicht weiter spezifiziert werden, war bisher unklar, wann sie erfüllt sind. Die ASTAG stellte den Antrag, diese zu präzisieren.

Auf internationaler Ebene wurde im September 2019 ein Leitfaden verabschiedet, der festlegt, unter welchen Voraussetzungen ein elektronisches Beförderungspapier als mindestens gleichwertig angesehen wird. Die Anwendung des Leitfadens ist für die Vertragsparteien freiwillig. Mit seiner Anwendung verpflichten sie sich jedoch, die vorgegebene Systemarchitektur anzuwenden. Das System basiert auf einem Konzept mit einer Datenbank und zwei vertrauenswürdigen Stellen. Die eine Stelle verwaltet die erforderlichen Daten (Betrieb durch Beförderer selbst oder Drittanbieter), während die andere (Zertifizierte Stelle) auf Anfrage eine Weitergabe an Behörden oder Einsatzkräfte ermöglicht.

Grundsätzlich soll dieser Leitfaden auch durch die Schweiz übernommen werden. Der Aufbau der entsprechenden Systeme ist mit einem mehrjährigen Prozess verbunden. Bis dies soweit ist, soll auf nationaler Ebene eine Übergangslösung eingeführt werden. Damit kann eine Klarstellung erfolgen und ein einheitlicher Vollzug sichergestellt werden.

Mit der vorliegenden Änderung sind Beförderungspapiere und schriftlichen Weisungen unter folgenden Voraussetzungen in elektronischer Form zulässig:

**Ziffer a.** schreibt vor, dass ein tragbares Datenendgerät (z.B. Tablet oder Laptop) verwendet werden muss, das in der Führerkabine mitzuführen ist. Dieses darf nicht an einem Ort verstaut sein, wo man es nur schwer hervorholen kann. Der schnelle Zugang muss gewährleistet sein. Es muss aber ordentlich gesichert sein. Ein fest installiertes Datenendgerät ist nur erlaubt, wenn wenige unterschiedliche Gefahrgüter in Tanks oder in loser Schüttung transportiert werden und die entsprechende Kennzeichnung vorliegt. In diesen Fällen ist die Übersichtlichkeit gegeben, so dass der Kontrolleur nicht ständig zwischen Ladung und Führerkabine wechseln muss.

Damit die Angaben bei einer Kontrolle oder in einem Notfall gut lesbar sind und somit schnell erfasst und verstanden werden können, müssen die Vorgaben nach **Ziffer b.** erfüllt sein. Demnach muss der Bildschirm mindestens eine Grösse von 10 Zoll (25,4 cm) aufweisen. Wie beim Papierformat müssen die Angaben auch hier gut lesbar sein.

Eine weitere Anforderung ist, dass sichergestellt ist, dass die Angaben während der gesamten Beförderung gespeichert bleiben (**Ziffer c.**). Dafür ist ein verbreitetes Format zu verwenden, wie z.B. das Pdf-Format. Beim Einschalten müssen die relevanten Angaben ersichtlich sein. Allenfalls kann dies eine Übersicht der relevanten Beförderungspapiere sein, die durch Anklicken von Icons direkt geöffnet und alle nötigen Angaben ausgelesen werden können. Es muss umgehend ersichtlich sein, welche Angaben für die aktuelle Beförderung relevant sind. Das Gerät muss gegen mechanische Belastungen wie Schläge, Stösse und Aufpralle geschützt sein. Dies kann bei einem Tablet anhand einer Schutzhülle bzw. einem Panzerglas für den Bildschirm erfolgen, bei einem Laptop kann hier eine Tasche dienen. Das Gerät sollte auch geschützt bleiben, wenn es bei einer Manipulation auf den Boden fällt. Das Gerät muss zudem genügend aufgeladen sein, so dass es bei einer Kontrolle oder im Ereignisfall auch ohne Anschliessen an eine Stromquelle ausgelesen werden kann.

Gemäss **Ziffer d.** muss es für die Kontrollbehörden möglich sein, die relevanten Gefahrgutangaben vor Ort mit standardisierten Mitteln zu sichern. Als standardisierte Mittel zählen beispielsweise der USB-Stick oder Bluetooth, also Mittel, mit denen man die Angaben auf einem Handy oder Laptop speichern kann. Der Fahrzeugführer muss die Kontrollbehörden beim Auslesen des Geräts unterstützen, wenn sie ihn dazu auffordern.

Damit das Beförderungspapier auch bei einem Ereignis eingesehen werden kann, sind oberhalb des Führersitzes Anweisungen für den Zugriff anzubringen (**Ziffer e.**). Die Anweisungen müssen in allen Amtssprache verfasst sein, also in Deutsch, Französisch und Italienisch. Sie müssen insbesondere enthalten, wo sich das Datenendgerät befindet und wie es eingeschaltet werden kann, um die nötigen Informationen auszulesen. Auch ein allfälliger Code für den Zugang zum Gerät müsste dort angegeben werden. Dabei muss gut sichtbar ein Vermerk angebracht werden, wenn Dokumente sowohl in elektronischer Form als auch in Papierform vorliegen. Damit die Einsatzkräfte schnell erkennen können, ob elektronische Dokumentation mitgeführt wird oder nicht, dürfen die Anweisungen nur beim Mitführen von elektronischen Dokumenten angebracht werden oder es ist gut sichtbar ein Vermerk anzubringen, z.B. ein grosses Kreuz oder ein grosser Schriftzug.

### 3. Anträge zur Änderung der Liste von Strassenstrecken mit Beschränkungen (2.1 Anhang 2)

Bei der Liste der Strassenstrecken, auf denen die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter verboten ist, gibt es Anträge von Kantonen zur Streichung bzw. Aufnahme von Strecken:

#### **Basel-Land:**

Die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft hat die Löschung der Strecken in Itingen und Sissach per 1. Januar 2021 beantragt. Gemäss Beschluss des Gemeinderats von Sissach kann die Streichung dieser Strecken erfolgen, sobald das Pumpwerk Weiermatt definitiv aufgehoben wird. Grund für die Beschränkungen dieser Strecken sei gewesen, dass sie im Zuströmbereich der Pumpwerke Weiermatt und Gstadtmat liegen. Da die Beschränkungen im Vergleich zu anderen Fassungen, wo stärker befahrene Strassen näher an Fassungen vorbeiführen, unverhältnismässig hoch sind und das Pumpwerk Weiermatt im Frühling 2020 aufgehoben wird, sollen die Beschränkungen auf diesen Strecken aufgehoben werden.

#### **Tessin:**

Das Amt für Umwelt des Kantons Tessin hat beantragt, bei den Strassenstrecken, auf denen die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter verboten ist, eine Strecke in Chiasso, eine in Mendrisio und eine von Mendrisio nach Coldrerio aufzunehmen. Bei der Errichtung des Grundwasserschutzplans wurden Konflikte eruiert und Sanierungsstrategien im Sinne von baulichen und organisatorischen Massnahmen festgelegt. Die besagten Strecken, die mit einem Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung (Art. 19 Abs. 1 Bst. h der Signalisationsverordnung SSV) belegt werden sollen, führen durch oder entlang von unterschiedlich stark geschütz-

ten Wasserschutzzonen. Konflikte liegen dort vor, da naheliegende Unternehmen gefährliche Güter in einem grossen Mass herstellen oder davon beliefert werden. Vorliegend bilden die Beschränkungen Teil eines Gesamtkonzepts und zusammen mit anderen Massnahmen (z.B. bauliche Massnahmen auf anderen Zubringerstrecken) kann die Sicherheit so am besten gewährleistet werden. Für die Beförderer von wassergefährdenden Gütern bestehen zudem Möglichkeiten, die beschränkten Strecken ohne grossen Zeitverlust zu umfahren.

## **4. Weitere Anpassungen**

### **9.1.2:**

Fahrzeuge für die Beförderung gefährlicher Güter unterstehen den Vorschriften über den Bau und die Zulassung nach Teil 9 ADR. Die Bremsausrüstungen dieser Fahrzeuge müssen gemäss Abschnitt 9.2.3 ADR den technischen Vorschriften des UNECE-Reglements Nr. 13 entsprechen. In der Schweiz dürfen in Ausnahmefällen mit Bewilligung auch Motorkarren zur Beförderung von gefährlichen Gütern in Tanks eingesetzt werden. Diese müssen gemäss den nationalen Anforderungen verschiedenen Abschnitten des Teils 9 nicht entsprechen. Da Motorkarren als Schweizer Eigenheit insbesondere auch nicht dem UNECE-Reglement Nr. 13 entsprechen müssen und keine Dauerbremse oder Automatische Blockierverhinderer (ABV) vorgeschrieben sind, wird in Ziffer 9.1.2 Anhang 1 SDR für Motorkarren zusätzlich der Abschnitt 9.2.3 des ADR ausgenommen.