



Monica Coco

Gefahrgut-Schwerverkehr

Vollzugstätigkeiten des Jahres 2025

Tätigkeit der Kantonspolizei Basel-Stadt und des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Laboratorium.

Anzahl kontrollierte Fahrzeuge: 64

Anzahl beanstandete Fahrzeuge: 25 (39%)

Beanstandungsgründe: Ladungssicherung (11), Mängel in den mitzuführenden Papieren (11), fehlende Ausrüstung im Fahrzeug (7), Fahrzeugkennzeichnung (5), Reifenschaden (1)



Ausgangslage

Die Kantone erhalten seit Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Gelder vom Bund mit der Verpflichtung, regelmässige Schwerverkehrskontrollen durchzuführen. Aufgrund der geographischen Lage des Kantons (Schweizer Eingangstor der Nord-Süd-Achse) sind in Basel-Stadt solche Kontrollen von grosser Bedeutung.

Aufgrund der Tatsache, dass wenige Kontrollplätze im Kanton Basel-Stadt vorhanden sind, werden in der Regel Gefahrgutfahrzeuge kontrolliert, die in die Schweiz einfahren. Für solche Kontrollen sind die Zollstellen zuständig, für den Vollzug bei allfälligen Widerhandlungen jedoch die Kantonspolizei. Die Kontrollen werden deshalb gemeinsam von den Zollstellen und der Kantonspolizei durchgeführt. Mitarbeiter des Kantonalen Laboratoriums Basel-Stadt werden dabei als Gefahrgut-Experten beigezogen, wie dies in einem Regierungsratsbeschluss von 2002 vorgesehen ist. Diese Zusammenarbeit erlaubt es, Synergien zwischen Zoll-, Strassenverkehr- und Gefahrgutrecht zu nutzen.

Die Kontrollen werden in Zusammenarbeit zwischen der Kantonspolizei, der Zollstellen sowie dem Kantonalen Laboratorium durchgeführt.

In diesem Bericht werden die Aspekte des Gefahrgutrechts beschrieben, nicht aber diejenigen des Zoll- bzw. Strassenverkehrsrechts, für welche das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und die Kantonspolizei Basel-Stadt zuständig sind.

Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Art. 4 Abs. 1 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenkontrollverordnung, SKV) sind für die verkehrspolizeiliche Kontrolle von Fahrzeugen sowie von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen, die in die Schweiz einfahren, das BAZG zuständig. Gemäss Art. 4 Abs. 5 SVK bietet das BAZG die nächstgelegene kantonale Polizei auf, falls es Widerhandlungen feststellt.

Darüber hinaus legt die SKV im Art. 26 Abs. 2 fest, dass durch die kantonalen Behörden ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Strasse kontrolliert wird.

Die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Strasse muss nach der Prüfliste gemäss Anhang I der Richtlinie (EU) 2022/1999 erfolgen, wobei das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Form und den Inhalt der Prüfliste festlegt.

Die gesetzlichen Bestimmungen für den Transport von gefährlichen Gütern sind auf dem europäischen Kontinent weitestgehend harmonisiert. In der Schweiz sind sie in der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) festgelegt, welche die Bestimmungen des Europäischen Abkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR) übernimmt.

Alle Beteiligten an der Transportkette (Absender, Beförderer, Empfänger, Verlader, usw.) sind verpflichtet, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, um Schadenfälle zu verhindern und, falls trotzdem ein Schaden eintritt, dessen Auswirkung so gering wie möglich zu halten. Sie müssen unter anderem folgende Bestimmungen einhalten:

- Einstufung der Güter in die richtige Gefahrgutklasse;
- Kennzeichnung der Versandstücke und der Fahrzeuge entsprechend der Gefahrgutklasse;
- Sicherung der Versandstücke im Fahrzeug;
- Einhaltung von Zusammenladeverboten;
- Mitführung von Dokumenten, wie schriftliche Weisungen und Beförderungspapiere; die schriftliche Weisung dient dem Chauffeur, sich im Ereignisfall korrekt zu verhalten, während die Beförderungspapiere Informationen über die transportierten gefährlichen Güter enthalten;
- Mitführung von besonderer Ausrüstung wie bspw. Warnzeichen, Feuerlöschgeräte und Kanalabdeckung.

Kontrollierte Fahrzeuge und Kontrollumfang

Im Jahr 2025 wurden 64 Gefahrguttransporte kontrolliert. Dabei handelte es sich um 49 Fahrzeuge mit Versandstücken (Stückgut) und 15 weitere Fahrzeuge (Tankfahrzeuge und Fahrzeuge mit Tankcontainern). Die Herkunft der Fahrzeuge ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Herkunftsland	Anzahl Fahrzeuge
Polen	14
Deutschland	12
Schweiz	7
Niederlande	7
Frankreich	6
Litauen	6
Belgien	3
Rumänien	3
Spanien	1
Dänemark	1
Irland	1
Italien	1
Lettland	1
Slowakei	1
Gesamt	64

Die kontrollierten Bestimmungen können durch die sechs folgenden Fragen zusammengefasst werden:

- Ist die Ladung der Versandstücke genügend gesichert?
- Sind das Fahrzeug bzw. der Tank für die zu transportierenden Stoffe zugelassen?
- Wurde das Fahrzeug richtig gekennzeichnet (orangefarbene Tafel, Gefahrenzettel, LQ-Raute)?
- Wurden die Versandstücke richtig gekennzeichnet und sind die Behälter für den Transport gefährlicher Güter zugelassen?
- Ist die notwendige mitzuführende Ausrüstung (z.B. Feuerlöscher, Kanalabdeckung, Augenspülflüssigkeit, usw.) vollständig und einsatzfähig?
- Sind die mitzuführenden Dokumente vorhanden und korrekt (schriftliche Weisung und Beförderungspapiere)?

Die Schwere der festgestellten Mängel kann nach den Kriterien der Richtlinie (EU) 2022/1999 bewertet werden. Dabei werden die Verstösse in folgenden drei Gefahrenkategorien eingeteilt:

- **Gefahrenkategorie I:** Sterberisiko bzw. hohe Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt. Geeignete Massnahmen zur Beseitigung der Gefahr (z.B. Stilllegung des Fahrzeugs) müssen unverzüglich ergriffen werden.
- **Gefahrenkategorie II:** Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt. Geeignete Massnahmen zur Beseitigung der Gefahr müssen, wenn möglich und angemessen am Kontrollort, spätestens jedoch nach Abschluss der laufenden Beförderung ergriffen werden.
- **Gefahrenkategorie III:** Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt. Geeignete Massnahmen zur Beseitigung der Gefahr müssen nicht vor Ort ergriffen werden, sondern können zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Betriebsgelände erfolgen.

Die Richtlinie (EU) 2022/1999 sieht eine starre Einstufung der Mängel in die entsprechenden Gefahrenkategorien vor. So sind zum Beispiel jegliche Ladungssicherungsmängel in die Gefahrenkategorie I einzuteilen, unabhängig von der tatsächlichen Schwere des beobachteten Mangels und der damit einhergehenden Gefahr für Mensch und Umwelt.

Ergebnisse

- Von den 64 kontrollierten Fahrzeugen wurden 25 beanstandet (39%). Von den 49 kontrollierten Fahrzeugen mit Versandstücken wurden 20 beanstandet (41%), während von 15 Tankfahrzeugen 5 beanstandet wurden (33%).
- Die Beanstandungsgründe bei den 25 beanstandeten Fahrzeugen (insgesamt wurden 35 Beanstandungen ausgesprochen) sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Beanstandungsgründe	Fahrzeuge mit Versandstücken (49 Kontrollen)	Andere Fahrzeuge (15 Kontrollen)
Ladungssicherung	9	2 *
Dokumente	9	2
Ausrüstung	6	1
Gefahrenkennzeichnung des Fahrzeugs	4	1
Reifen defekt	1 **	0
Total	30	6

* Bei einem Tankfahrzeug war ein Schwingungsdämpfer abgerissen, während beim zweiten Tankfahrzeug der Tankcontainer nur an drei der vier Befestigungen fixiert war.

** Beanstandung fällt nicht unter ADR.

- Die Unterteilung der Verstösse in Gefährdungskategorien gemäss Richtlinie (EU) 2022/1999 ist in der folgenden Tabelle dargestellt. In 14 Fällen (22% der kontrollierten Fahrzeuge) waren die Mängel so gravierend, dass eine Weiterfahrt nicht toleriert werden konnte (Gefahrenkategorie I).

Gefahrenkategorie der Verstösse	Fahrzeuge mit Versandstücken	Andere Fahrzeuge (alle Tanks)
Gefahrenkategorie I	12	2
Gefahrenkategorie II	3	2
Gefahrenkategorie III	5	1
Keine Mängel	29	10
Total	49	15

Massnahmen

Da die kontrollierten Fahrzeuge vor der Einfahrt in die Schweiz überprüft werden, kann kein Strafvollzug erfolgen.

Die notwendigen Korrekturmassnahmen bei Verstössen der Gefahrenkategorie I werden jedoch vollzogen, d.h. die Fahrzeugführer müssen vor der Weiterfahrt die Mängel vor Ort beheben. Bei weiteren, weniger gravierenden Verstössen werden die Fahrzeugführer verwarnet und aufgefordert, die Mängel bei der nächsten Gelegenheit zu beseitigen.

Schlussfolgerungen

Die Beanstandungsquote für diese Art von Kontrollen ist generell hoch. Die Resultate von 2025 sind vergleichbar mit den leicht schwankenden Beanstandungsquoten der letzten Jahre (siehe nachstehende Tabelle).

Beanstandungsquote	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Stückgut	41%	41%	62%	49%	31%	42%
Andere Fahrzeuge (Tanks)	33%	7%	23%	27%	20%	0%
Gesamte Beanstandungsquote	39%	29%	51%	38%	26%	27%

Mehr als ein Drittel der kontrollierten Fahrzeuge waren hinsichtlich der Gefahrgutvorschriften in einem nicht rechtskonformen Zustand. Dabei durfte rund ein Fünftel aller kontrollierten LKWs nicht mehr weiterfahren. Dies unterstreicht die Wichtigkeit der Schwerverkehrskontrollen. Sie werden deshalb in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei und dem Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit weitergeführt.

Mangelhafte Ladungssicherung ist oft die Ursache von Havarien und Unfällen mit gefährlichen Gütern im Strassenverkehr. Als kantonale Behörde können wir jedoch Ladungsprozesse, welche im Ausland erfolgen, nicht durch Inspektionen der Transportbetriebe beeinflussen. Die Kontrolle an der Grenze hat dennoch präventiven Charakter. Im Rahmen des Vollzugs der Gefahrgutbeauftragtenverordnung von Betrieben mit Sitz in Basel-Stadt haben wir die Möglichkeit, unsere Erfahrungen aus den Schwerverkehrskontrollen mit den lokalen Akteuren zu thematisieren.