



Autor: Dr. Yves Parrat

Kontrolle des Gefahrgut-Schwerverkehrs

Tätigkeit der Kantonspolizei Basel-Stadt und der Eidgenössischen Zollverwaltung in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Laboratorium

Anzahl kontrollierte Fahrzeuge: 103
Anzahl beanstandete Fahrzeuge: 46 (45%)
Beanstandungsgründe: Ladungssicherung (21), fehlende Ausrüstung im Fahrzeug (15), Fahrzeugkennzeichnung (8), Kennzeichnung der Versandstücke, (1)Mängel in den mitzuführenden Papieren (14)

Ausgangslage

Wegen der geographischen Lage des Kantons Basel-Stadt (Schweizer Eingangstor der Nord-Süd-Achse) ist das Vorkommen von Gefahrguttransporten auf der Strasse im Vergleich zu anderen Strassenabschnitten in der Schweiz hoch. Die Autobahnen führen zudem durch die Stadt, was bei einem allfälligen Unfall das Risiko erhöht. Daher sind in Basel-Stadt Gefahrgutkontrollen 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 Wiederhandlungen jedoch die Kantonspolizei.

Um die Kommunikationswege zu verkürzen, erfolgen die Kontrollen daher gemeinsam von den Zollstellen und der Kantonspolizei. Mitarbeiter des Kantonalen Laboratoriums Basel-Stadt werden 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 und die Kontrollen effizient durchzuführen.



Wie es sein sollte: eine perfekte Sicherung der Gefahrgutladung!

In diesem Bericht werden die Aspekte des Gefahrgutrechts beschrieben, nicht aber diejenigen des Zoll- bzw. Strassenverkehrsrechts, für welche die Zollverwaltung und die Kantonspolizei 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 Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen, die in die Schweiz einfahren, die Zollstellen und das Grenzwachtkorps zuständig. Gemäss Art. 4 Abs. 5 SVK bieten die Zollstellen die nächstgelegene kantonale Polizei auf, falls sie Wiederhandlungen feststellen.

Darüber hinaus legt die SVK 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 nach Anhang I der Richtlinie 95/50/EG erfolgen, wobei das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Form und den Inhalt der Prüfliste festlegt.

Die gesetzlichen Bestimmungen für den Transport von gefährlichen Produkten 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, Verloader, 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 Warnzeichen, Feuerlöschgeräte und Kanalabdeckung.

Kontrollierte Fahrzeuge und Kontrollumfang

Im Jahr 2019 wurden 103 Fahrzeuge mit Gefahrgut kontrolliert. Dabei handelte es sich um 70 Fahrzeuge mit Versandstücken (Stückgut) und 33 weitere Fahrzeuge (Tankfahrzeuge und Fahrzeuge mit Tankcontainern).

Die Herkunft der Fahrzeuge ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Herkunftsland	Anzahl Fahrzeuge
Deutschland	31
Polen	21
Schweiz	14
Frankreich	6
Niederlande	6
Rumänien	6
Bulgarien	5
Lettland	3
Luxemburg	3
Slowenien	2
Belgien	1
Bosnien und Herzegowina	1
Irland	1
Litauen	1
Tschechien	1
Ungarn	1
Total	103

Die kontrollierten Bestimmungen können mit den folgenden sechs Fragen zusammengefasst werden:

- Ist die Ladung der Versandstücke genügend gesichert?
- Ist das Fahrzeug bzw. der Tank für die zu transportierenden Stoffe zugelassen?
- Wurde das Fahrzeug richtig gekennzeichnet (orangefarbene Tafel, Gefahrenzettel)?

- Wurden die Versandstücke richtig gekennzeichnet und sind die Behälter für den Transport gefährlicher Güter zugelassen?
- Ist die notwendige mitzuführende Ausrüstung (z.B. Feuerlöscher, 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 95/50/EG bewertet werden. Dabei werden die Verstösse in folgende drei Gefahrenkategorien eingeteilt:

- Gefahrenkategorie I: hohes 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 95/50/EG sieht eine starre Einstufung der Mängel in die entsprechenden Gefahrenkategorien. 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 103 kontrollierten Fahrzeugen wurden 46 beanstandet. Die Beanstandungsquote beträgt 30% bei Tankfahrzeugen und 51% bei Fahrzeugen mit Stückgut.
- Die Verstossgründe bei den 46 beanstandeten Fahrzeugen (insgesamt wurden 57 Beanstandungen ausgesprochen) sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Verstossgründe	Fahrzeuge mit Versandstücken (70 Kontrollen)	Andere Fahrzeuge (vor allem Tanks – 33 Kontrollen)
Ladungssicherung	21	0
Ausrüstung	9	4
Gefahrenkennzeichnung des Fahrzeugs	6	2
Bezettelung der Versandstücke	1	0
Dokumente	10	4
Total	47	10

- Die Unterteilung der Verstösse in Gefährdungskategorien gemäss Richtlinie 95/50/EG ist in der folgenden Tabelle dargestellt. In 22 Fällen (21% der kontrollierten Fahrzeuge) waren die Mängel so gravierend, dass eine Weiterfahrt nicht toleriert werden konnte.

Gefahrenkategorie der Verstösse	Fahrzeuge mit Versandstücken	Andere Fahrzeuge (vor allem Tanks)
Gefahrenkategorie I	22	0
Gefahrenkategorie II	6	5
Gefahrenkategorie III	8	5
Keine Mängel	34	23
Total	70	33

Massnahmen

Da die kontrollierten Fahrzeuge vor der Einfahrt in die Schweiz überprüft werden, kann kein Strafvollzug erfolgen. Die Kontrollen haben daher präventiven Charakter.

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 verwart und aufgefordert, die Mängel bei der nächsten Gelegenheit zu beseitigen.

Schlussfolgerungen

- Die hohe Beanstandungsquote unterstreicht die Wichtigkeit der Gefahrgutkontrollen. Sie werden deshalb weitergeführt.
- Die Zusammenarbeit zwischen Zollverwaltung, Kantonspolizei und kantonalem Laboratorium ist sehr fruchtbar, die Anzahl Kontrollen konnte gegenüber letztem Jahr deutlich gesteigert werden.
- Mangelhafte Ladungssicherung ist oft die Ursache von Havarien und Unfällen mit gefährlichen Gütern im Strassenverkehr. Als kantonale Behörde können wir leider Ladungsprozesse, welche – im Falle unserer präventiven Kontrollen von Fahrzeugen, die in die Schweiz einreisen – meistens im Ausland erfolgen, nicht beeinflussen. Im Rahmen des Vollzugs der Gefahrgutbeauftragtenverordnung haben wir jedoch die Möglichkeit, unsere Erfahrungen aus der Gefahrgutkontrollen mit den lokalen Akteuren zu thematisieren.