

Autor: Dr. Yves Parrat

Kontrolle des Gefahrgut-Schwerverkehrs (Periode Dezember 2010-November 2011)

Kampagne der Kantonspolizei Basel-Stadt in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Laboratorium

Anzahl kontrollierte Fahrzeuge: 77 beanstandet: 32 (42%)
Beanstandungsgründe: Ladungssicherung (8), fehlende Ausrüstung im Fahrzeug (11), Fahrzeugkennzeichnung (13), Kennzeichnung der Versandstücke (2), Mängel in den mitzuführenden Papieren (10)

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.

Die Kantonspolizei zieht als zuständige Vollzugsbehörde für die Kontrollen des Schwerverkehrs mit Gefahrgut Experten des Kantonalen Laboratoriums Basel-Stadt bei, wie dies in einem Regierungsratsbeschluss von 2002 vorgesehen ist. Diese Zusammenarbeit erlaubt, Synergien zwischen Gefahrgut-, Chemikalien- und Störfallrecht auszunützen.

In diesem Bericht werden die Aspekte des Gefahrgutrechts beschrieben, nicht aber diejenigen des Strassenverkehrsrechts (z.B. Einhaltung der Ruhezeiten durch den Chauffeur), für welche die Kantonspolizei oder, bei der Einreise in die Schweiz, die Zollstellen und das Grenzwachtkorps zuständig sind.



Gesetzliche Grundlagen

Die Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenkontrollverordnung, SKV) legt 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 resp. 2004/112/EG erfolgen.

Die gesetzlichen Bestimmungen für den Transport von gefährlichen Produkten sind auf dem europäischen Kontinent weitgehend 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

Zwischen dem 9. Dezember 2010 und dem 16. November 2011 wurden 77 Fahrzeuge mit Gefahrgut kontrolliert. Dabei handelte es sich um 35 Fahrzeuge mit Versandstücken (Stückgut) und 42 weitere Fahrzeuge (vor allem Tankfahrzeuge und Fahrzeuge mit Tankcontainern). Die Herkunft der Fahrzeuge ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

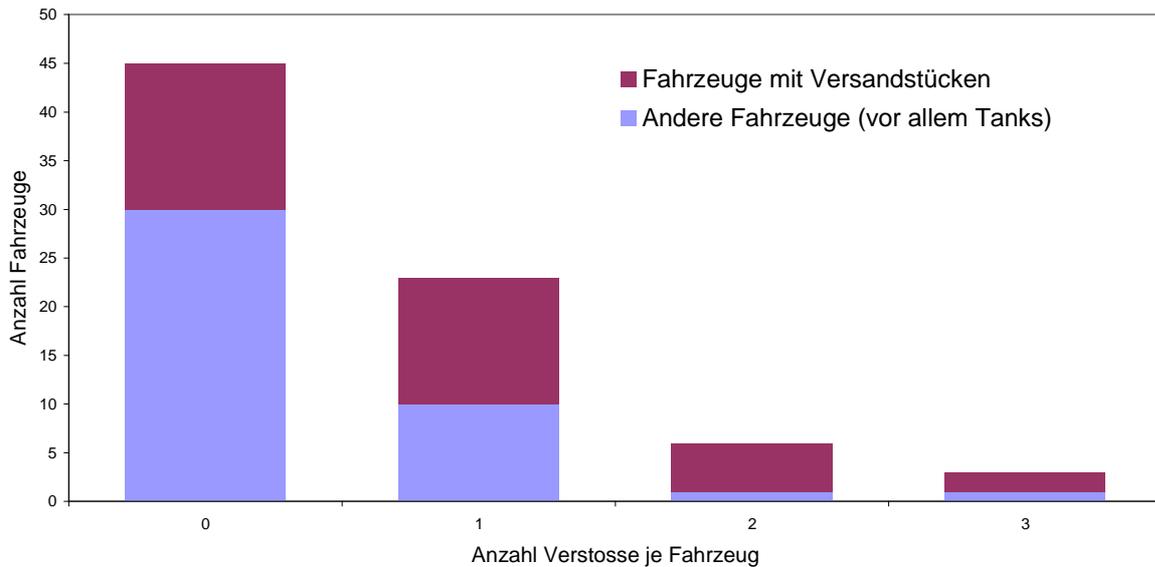
Herkunftsland	Anzahl Fahrzeuge
Schweiz	47
Deutschland	15
Niederlande	3
Frankreich	2
Tschechien	2
Slowakei	2
Portugal	1
Italien	1
Ungarn	1
Spanien	1
Rumänien	1
Vereinigtes Königreich	1

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

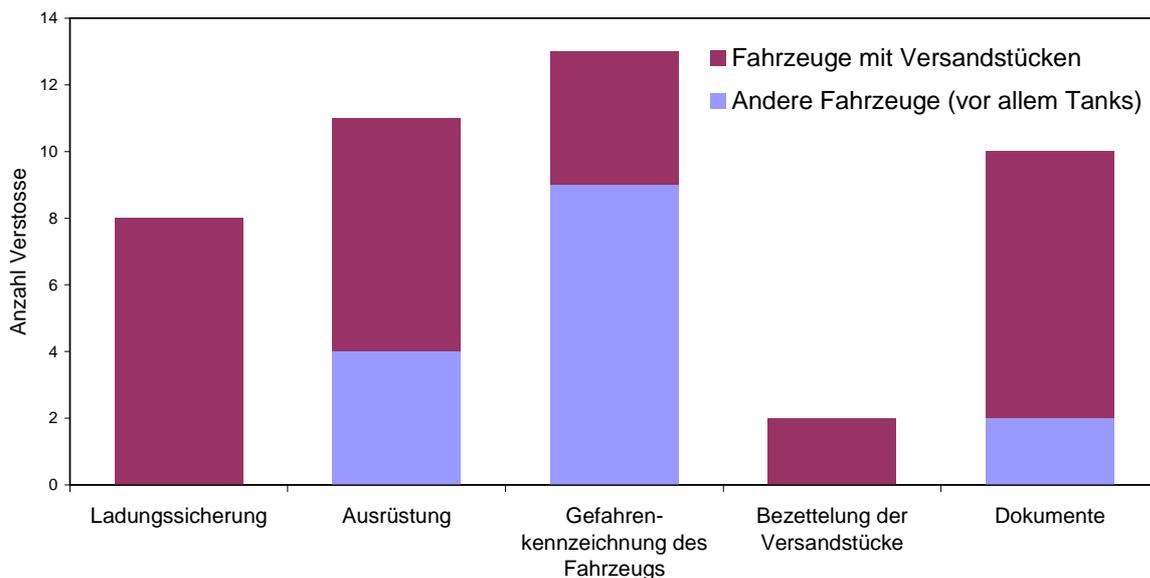
- Ist die Ladung der Versandstücke genügend gesichert?
- Wurde das Fahrzeug richtig gekennzeichnet (orangefarbene Tafel, Gefahrenzettel)?
- Wurden die Versandstücke richtig gekennzeichnet und sind die Behälter für den Transport gefährlicher Güter zugelassen?
- Ist die notwendige mitzuführende Ausrüstung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

Ergebnisse

- Von den 77 kontrollierten Fahrzeugen wurden 32 beanstandet. Die Beanstandungsquote beträgt 29% bei Tankfahrzeugen und 57% bei Fahrzeugen mit Stückgut. In Tankfahrzeugen werden einzelne Stoffe befördert und die Ladung muss offensichtlich nicht gesichert werden, womit ein häufiger Beanstandungsgrund wegfällt.
- Es konnten bis zu drei verschiedene Verstösse pro Fahrzeug festgestellt werden. Die Verteilung der Anzahl Verstösse je Fahrzeug wird im folgendem Diagramm dargestellt:



- Bei Fahrzeugen mit Stückgut wurde in 23% der Fällen (8 von 35) die Handhabung und Verstaung der Gefahrgutladung (Ladungssicherung) beanstandet. Dies ist besonders bedenklich, da schlecht gesicherte Versandstücke während dem Transport beschädigt werden können, was zu einem Auslaufen von gefährlichen Stoffen führen kann.
- Die Verstossgründe bei den 32 beanstandeten Fahrzeugen (insgesamt wurden 44 Beanstandungen ausgesprochen) sind im folgendem Diagramm dargestellt:



- Eine neue Vorschrift, die erst 2010 in Kraft getreten ist, erklärt die hohe Beanstandungsquote bei der Fahrzeugkennzeichnung: Die orangefarbene Tafel muss neu auch nach einem Unfall für die Einsatzkräfte sichtbar sein, auch wenn das Fahrzeug nicht mehr auf seinen Rädern steht. In vielen Fällen wurde diese Vorschrift noch nicht umgesetzt.
- Die Beanstandungsquote entspricht denjenigen der zwei letzten Jahre. Somit lässt sich leider kein Verbesserungstrend erkennen.

Massnahmen

Die Kantonspolizei trifft die notwendigen Massnahmen vor Ort, d.h. die Fahrzeugführer müssen die Mängel vor der weiteren Fahrt beheben und eine Geldbusse zahlen. In der Regel wird in Fällen, bei denen schweizerische Transportunternehmen involviert sind, gegen den Fahrzeugführer sowie gegen andere Betroffene (wie z.B. der verantwortliche Transportbetrieb, der zuständige Gefahrgutbeauftragte des Transportbetriebs oder des Absenders) strafrechtlich ermittelt. Bei der fehlenden Umsetzung der Vorschrift über die Befestigung der orangefarbenen

Tafel hat jedoch die Kantonspolizei trotz Ablauf der Übergangsfristen weiterhin keine Bussen ausgesprochen, sondern die Fahrzeuglenker informiert und vor allem das Gespräch mit den Fahrzeugverantwortlichen gesucht, mit dem Ergebnis, dass die Vorschriften beim gesamten Fahrzeugpark umgesetzt wurden.

Wenn möglich und im Rahmen der Verhältnismässigkeit werden Verstösse, die im Ausland ansässige Personen betreffen, mittels Rechtshilfesuchen erledigt. Gefährdet ein Führer eines Fahrzeuges durch schwerwiegende oder wiederholte Verstösse die Sicherheit der Gefahrguttransporte, so meldet die Kantonspolizei Basel-Stadt diese Tatbestände den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder das Unternehmen seinen Sitz hat.

Schlussfolgerungen

- Die hohe Beanstandungsquote unterstreicht die Wichtigkeit der Schwerverkehrskontrollen. Sie werden deshalb weitergeführt.
- Mangelhafte Ladungssicherung ist oft die Ursache von Havarien und Unfällen mit gefährlichen Gütern im Strassenverkehr. Oft wird als Erklärung für eine mangelhafte Ladungssicherung angeführt, es bestehe für die Chauffeure ein grosser Zeit- und Konkurrenzdruck. Entsprechend müssen deshalb alle Beteiligten – Versender, Beförderer, Chauffeure und Empfänger – bewusst daran arbeiten, dass der Wettbewerb nicht über die Sicherheit von Personal, Bevölkerung und Umwelt ausgetragen wird. Das Transportgewerbe ist angesichts der hohen Zahl von Beanstandungen in der Pflicht, aktiver gegen Missstände bei der Ladungssicherung vorzugehen.