



Autor: Dr. Yves Parrat

Kontrolle des Gefahrgut-Schwerverkehrs

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

Anzahl kontrollierte Fahrzeuge: 16
Anzahl beanstandete Fahrzeuge: 8 (50%)
Beanstandungsgründe: Ladungssicherung (1), fehlende Ausrüstung im Fahrzeug (1), Fahrzeugkennzeichnung (3), Mängel in den mitzuführenden Papieren (5)

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 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 zu nutzen.

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 zuständig sind.



Die Sicherung der Ladung mit Spanngurten verhindert die Beschädigung der Versandstücke während dem Transport.

Gesetzliche Grundlagen

Die Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenkontrollverordnung, SKV) legt 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 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

Im Jahr 2018 wurden 16 Fahrzeuge mit Gefahrgut kontrolliert. Dabei handelte es sich um 9 Fahrzeuge mit Versandstücken (Stückgut) und 7 weitere Fahrzeuge (Tankfahrzeuge und Fahrzeuge mit Tankcontainern). Die niedrige Anzahl Kontrolle ist auf eine kurzfristige Änderung der Prioritätensetzung im Kantonalen Labor und eine Anpassung der Strategie bei der Kantonspolizei zurückzuführen.

Die Herkunft der Fahrzeuge ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Herkunftsland	Anzahl Fahrzeuge
Deutschland	3
Schweiz	3
Polen	2
Rumänien	2
Bulgarien	2
Niederlande	1
Luxemburg	1
Hungarn	1
Lettland	1
Total	16

Die kontrollierten Bestimmungen können durch die sechs folgenden 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 folgenden 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 an-

gemessen 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.

Ergebnisse

- Von den 16 kontrollierten Fahrzeugen wurden 8 beanstandet. Die Beanstandungsquote beträgt 29% bei Tankfahrzeugen und 67% bei Fahrzeugen mit Stückgut.
- Die Verstossgründe bei den 8 beanstandeten Fahrzeugen (insgesamt wurden 10 Beanstandungen ausgesprochen) sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Verstossgründe	Fahrzeuge mit Versandstücken (9 Kontrollen)	Andere Fahrzeuge (vor allem Tanks – 7 Kontrollen)
Ladungssicherung	1	0
Ausrüstung	1	0
Gefahrenkennzeichnung des Fahrzeugs	2	1
Bezettelung der Versandstücke	0	0
Dokumente	4	1
Total	8	2

- Die Unterteilung der Verstösse in Gefährdungskategorien gemäss Richtlinie 95/50/EG ist in der folgenden Tabelle dargestellt. In zwei Fällen (12% 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	2	0
Gefahrenkategorie II	2	0
Gefahrenkategorie III	2	2
Keine Mängel	3	5
Total	9	7

Massnahmen

Die Kantonspolizei trifft die notwendigen Massnahmen, d.h. die Fahrzeugführer müssen bei Verstössen der Gefahrenkategorie I die Mängel vor Ort beheben und bei Verstössen aller Gefahrenkategorien mit einer Geldbusse rechnen (über eine Busse entscheidet die Staatsanwaltschaft aufgrund der Verzeigung der Kantonspolizei). 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.

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

- Aufgrund der niedrigen Anzahl Kontrollen ist es kaum möglich, Konsequenzen für das Jahr 2019 zu ziehen. Wir werden jedoch nach Möglichkeit die notwendigen Massnahmen treffen, damit zukünftig wieder vermehrt Kontrollen des Gefahrgut-Schwerverkehrs durchgeführt werden können.