



Fabian Heule

Gefahrgut-Schwerverkehr

Vollzugstätigkeiten des Jahres 2021

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

Anzahl kontrollierte Fahrzeuge: 93

Anzahl beanstandete Fahrzeuge: 24 (26%)

Beanstandungsgründe: Ladungssicherung (9), fehlende Ausrüstung im Fahrzeug (9), Fahrzeugkennzeichnung (6), Mängel in den mitzuführenden Papieren (7).



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 Wiederhandlungen 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.

Aufgrund der aktuellen Pandemiesituation haben die Zollstellen 2021 an den Kontrollen nicht teilnehmen können. Das Kantonale Labor begleitete die Kantonspolizei jedoch in Phasen der Pandemie, die Kontrollen ermöglichte.

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 2021 wurden 93 Fahrzeuge mit Gefahrgut kontrolliert. Dabei handelte es sich um 45 Fahrzeuge mit Versandstücken (Stückgut) und 48 weitere Fahrzeuge (Tankfahrzeuge und Fahrzeuge mit Tankcontainern).

Die Herkunft der Fahrzeuge ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Herkunftsland	Anzahl Fahrzeuge
Deutschland	37
Schweiz	14
Polen	14
Bulgarien	5
Frankreich	4
Litauen	4
Niederlande	3
Belgien	2
Slowenien	2
Tschechien	2
Spanien	1
Italien	1
Irland	1
Luxemburg	1
Rumänien	1
Ungarn	1
Total	93

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)?
- 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 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 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 93 kontrollierten Fahrzeugen wurden 24 beanstandet (26%). Von den 48 kontrollierten Fahrzeugen mit Versandstücken wurden 15 beanstandet (31%), während von 45 Tankfahrzeugen 9 Beanstandet wurden (20%).
- Die Beanstandungsgründe bei den 24 beanstandeten Fahrzeugen (insgesamt wurden 31 Beanstandungen ausgesprochen) sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Verstossgründe	Fahrzeuge mit Versandstücken (48 Kontrollen)	Andere Fahrzeuge (vor allem Tanks – 45 Kontrollen)
Ladungssicherung	9	0
Ausrüstung	7	2
Gefahrenkennzeichnung des Fahrzeugs	3	3
Bezettelung der Versandstücke	0	0
Dokumente	3	4
Total	22	9

- Die Unterteilung der Verstösse in Gefährdungskategorien gemäss Richtlinie 95/50/EG ist in der folgenden Tabelle dargestellt. In 8 Fällen (9% 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	8	0
Gefahrenkategorie II	6	3
Gefahrenkategorie III	1	6
Keine Mängel	33	36
Total	48	45

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 verwarnet und aufgefordert die Mängel bei der nächsten Gelegenheit zu beseitigen.

Schlussfolgerungen

Die gesamte Beanstandungsquote lag im mehrjährigen Vergleich (siehe nachstehende Tabelle) unter dem bisherigen Erfahrungswert von 30-50%.

Beanstandungsquote	2021	2020	2019	2018	2017
Stückgut	31%	42%	51%	67%	31%
Andere Fahrzeuge (Tanks)	20%	0%	30%	29%	31%
Gesamte Beanstandungsquote	26%	27%	45%	50%	31%

Die Beanstandungsquote bleibt jedoch weiterhin hoch. Mehr als ein Viertel der kontrollierten Fahrzeuge waren hinsichtlich der Gefahrgutvorschriften in einem nicht gesetzeskonformen Zustand. Dies unterstreicht die Wichtigkeit der Schwerverkehrskontrollen. Sie werden deshalb in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei weitergeführt. Auch ist die Wiederaufnahme der Zusammenarbeit mit der Zollverwaltung in 2022 geplant.

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 jedoch die Möglichkeit, unsere Erfahrungen aus den Schwerverkehrskontrollen mit den lokalen Akteuren zu thematisieren.