

Fragen zu den Änderungen im Gefahrgutrecht

Wir bitten Sie um Einsendung der Antworten bis 1. Juni 2020 an:

gefahrgut@astra.admin.ch

oder: Bundesamt für Strassen, Beat Schmied, 3003 Bern

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Bund: <input type="checkbox"/>	Verband, Organisation: <input type="checkbox"/>	Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Regierungsrat des Kantons Luzern vertreten durch: Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern			

I. Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR; SR 0.741.621)

1. Sind Sie mit der Übernahme der ADR-Änderungen einverstanden?

(Die Vertragsparteien des ADR haben die Möglichkeit, die Änderungen insgesamt abzulehnen. Die Ablehnung bloss einzelner Teile der Änderungen ist demgegenüber nicht möglich).

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
Keine.

2. Haben Sie weitere Bemerkungen zum ADR?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

In der nationalen Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse werden ab 2021 die Bedingungen für die Verwendung von elektronischen Beförderungspapieren festgelegt. Diese Vorschriften gelten nur für nationale Transporte. Für die Kontrollbehörden wäre es einfacher, wenn die SDR-Bedingungen für das elektronische Beförderungspapier auch ins ADR aufgenommen würden. Als Variante könnte in Kapitel 5.4 ADR die verbindliche Anwendung des OTIF-Leitfadens (RID-20001-CE) aufgeführt werden. Die Gefahrgutkontrollen würden erleichtert, da die Vollzugsbehörden nicht zwischen internationalen und nationalen Gefahrguttransporten unterschieden werden muss.

Zudem betrachten wir die Regelung über den Ablauf der Zulassungsbescheinigung (Unterabschnitt 9.1.3.4) als unangemessen streng. Wenn ein Fahrzeug aus Nutzergründen knapp vor Ablauf der Gültigkeit der Nachprüfung zur Prüfung erscheint und nicht abschliessend geprüft werden kann, wird die Weiterverwendung indirekt verunmöglicht. Wir erachten es als vertretbar, wenn zumindest im Binnenverkehr (SDR) eine Toleranz von einem Monat vorgesehen würde.

II. Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR; SR 741.621)**1. Anhang 1 der SDR**

1.1 Änderung in Tabelle A zu Ziffer 1.1.3.1 Bst. a:

Sind Sie mit der Aufnahme der UN-Nummer 3549 einverstanden?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Aus Sicht der Störfallvorsorge begrüßen wir die Aufnahme der UN 3549 in die Gefahrgutklasse 6.2 und damit in die Beförderungskategorie 0.

1.2 Änderung in 1.1.3.6.6 Buchstabe d.:

Sind Sie mit der Präzisierung des Textes für das Mitführen der weiteren gefährlichen Güter einverstanden?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit der Neuformulierung des Textes werden die seit Jahren bestehenden Rechtsunsicherheiten und Fehlinterpretationen aufgehoben. Wir begrüßen die Präzisierung der Bestimmung und damit die Klarstellung, dass das Mitführen von weiteren gefährlichen Gütern nur noch bis 1000 Punkte Gesamtmenge möglich ist.

1.3 Änderung in 1.6.1.1:

Sind Sie mit der Anpassung der Übergangsbestimmung einverstanden?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die regulären Übergangsbestimmungen für die Änderungen von ADR und SDR werden alle zwei Jahre angepasst. Die Vollzugsbehörden wie auch die Gefahrgutbetriebe benötigen die sechsmonatige Übergangszeit für die Umstellung auf die neuen Vorschriften. Diese Praxis hat sich bewährt.

1.4 Änderung in Kapitel 5.4, Ziffer 5.4.0.2:

Sind Sie mit der Aufnahme von Bedingungen für die Verwendung eines elektronischen Beförderungspapiers einverstanden?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen**Bemerkungen:**

Es wird bei Gefahrgutkontrollen zunehmend festgestellt, dass für den Transport von gefährlichen Gütern elektronische Beförderungspapiere verwendet werden. Gemäss Unterabschnitt 5.4.0.2 ADR sind elektronische Beförderungspapiere grundsätzlich schon seit mehreren Jahren erlaubt. Offenbar akzeptieren nicht alle Vollzugsstellen elektronische Beförderungspapiere mit der Begründung, bei Unfällen mit schwerverletzten Fahrzeugführern nicht an die Informationen über die gefährliche Ladung heranzukommen. Diese Situation ist nicht neu und könnte auch beim Mitführen der regulären Beförderungspapiere eintreten (Fahrzeugbrand etc.).

Nach Unterabschnitt 8.1.2.1 ADR müssen die Beförderungspapiere in der „Beförderungseinheit“ und nicht zwingend in der Führerkabine mitgeführt werden. Der Begriff Beförderungseinheit (Kapitel 1.2 ADR) definiert ein Fahrzeug mit oder ohne Anhänger. Demnach darf der Fahrer das Beförderungspapier auch im Laderaum, zum Beispiel angeheftet an den Versandstücken, mitführen. Das ADR konkretisiert nur in den schriftlichen Weisungen (Unfallmerkblatt), dass diese leicht zugänglich in der Führerkabine mitgeführt werden müssen (Unterabschnitte 5.4.3.1 und 8.1.2.4 ADR).

In der Praxis kommt es oft vor, dass für jeden Empfänger der gefährlichen Güter separate Beförderungspapiere ausgestellt und dem Fahrer für den Transport übergeben werden. Bei einem schwerwiegenden Ereignis werden die Einsatzkräfte kaum im Laderaum oder in der Führerkabine nach den Beförderungspapieren suchen. Zudem können die Einsatzkräfte nicht wissen, wie viele Beförderungspapiere tatsächlich auf einer Beförderungseinheit mitgeführt werden. Das Sicherheitsniveau für die Einsatzkräfte kann mit elektronischen Beförderungspapieren verbessert werden, indem alle Dokumente auf einem Datenendgerät gespeichert sind. Deshalb sind wir der Meinung, dass ein elektronisches Beförderungspapier gültig ist, sofern die Angaben nach Unterabschnitt 5.4.1 ADR vorhanden sind und das Datenendgerät die technischen Anforderungen erfüllt.

Im ADR sind die Anforderungen an die Beweiskraft der Verfügbarkeit an die elektronischen Beförderungspapiere nicht klar geregelt. Wir sind deshalb mit der Aufnahme der Bedingungen ins nationale Recht einverstanden.

1.5 Änderung in Kapitel 5.4, Ziffer 5.4.0.2:

Sind Sie mit den festgelegten Bedingungen einverstanden?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen**Bemerkungen:**

Wir schlagen folgende weiteren Präzisierungen vor:

Den Kontrollbehörden sollte die Möglichkeiten eingeräumt werden, ohne Unterstützung des Führers (z.B. bei Unfall, FIAZ etc.) auf elektronische Datenträger und Passwörter zugreifen zu können. Damit sollen allfällige strafrechtliche Konsequenzen ausgeschlossen werden, falls Daten verloren gehen, gelöscht oder nicht mit dem Transport zusammenhängende Daten versehentlich gesichtet wurden.

Unterabschnitt 5.4.0.2 b SDR

Die geforderte Bildschirmgröße von lediglich 3.5 Zoll ist für die Kontrollbehörden nicht ideal. Wenn auf einer Beförderungseinheit mehrere UN-Nummern befördert werden, ist auf einem so kleinen Bildschirm die Lesbarkeit der Gefahrgutumschreibungen erschwert und wichtige Informationen können übersehen werden. Die Bildschirmgröße sollte mindestens 10 Zoll betragen. Ein 3.5 Zoll Bildschirm sollte nur bei Beförderungen innerhalb der Freigrenze gemäss 1.1.3.6 ADR zulässig sein, da solche eine überschaubare Menge an gefährlichen Gütern befördern.

Unterabschnitt 5.4.0.2 d SDR

Es wird erwähnt, dass die Angaben von den Kontrollbehörden gesichert werden können. Welche tech-

nischen Anforderungen das Datenendgerät hierzu erfüllen muss, wird nicht näher umschrieben (E-Mail, USB-Port etc.). Bei Unfällen und Widerhandlungen gegen SDR/ADR-Vorschriften müssen die Kontrollbehörden vor Ort bei der Sachverhaltsaufnahme die Möglichkeit haben, die Daten zu sichern. Daten, die nachträglich verlangt und herausgegeben werden, können verändert sein.

Unterabschnitt 5.4.0.2 f SDR

In der Führerkabine sollten an der Decke oberhalb des Führersitzes sowie auf dem Datenendgerät die Anweisungen für den Zugriff in allen Landessprachen angebracht werden. Im neuen Verordnungstext wird die Anleitung nur in einer Landessprache verlangt. Um Verwechslungen beim Mitführen mehrerer Datenendgeräte zu verhindern, sollte die Zugriffsanleitung auch am Gerät angebracht sein.

Gemäss dem OTIF-Leitfaden (RID-20001-CE) muss die Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs mit einem orangefarbenen e-Piktogramm gekennzeichnet sein, um auf die Verwendung von elektronischen Beförderungspapieren aufmerksam zu machen. Diese Kennzeichnungspflicht sollte in Anhang 1 SDR übernommen werden. Mit diesem Piktogramm werden die Einsatzkräfte darauf hingewiesen, dass sämtliche Informationen elektronisch auf einem Datenendgerät zur Verfügung stehen. Unnötiges Suchen nach Beförderungsdokumenten im Papierformat wird damit verhindert.

1.6 Änderung in Kapitel 5.4, Ziffer 5.4.0.2:

Sind Sie damit einverstanden, dass auch die schriftlichen Weisungen in elektronischer Form mitgeführt werden dürfen?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die schriftlichen Weisungen haben in den letzten Jahren an Bedeutung verloren. Die produktebezogenen schriftlichen Weisungen, die spezifisch auf die beförderte Ladung abgestimmt waren, gibt es nicht mehr. Die heutigen schriftlichen Weisungen sind universell und enthalten generelle Handlungsanweisungen nach dem jeweiligen Gefahrzettel. Sie können beliebig oft für sämtliche Gefahrguttransporte verwendet werden und die Fahrzeugführer kennen dessen Inhalt.

Beim Erwerb der ADR-Schulungsbescheinigung lernt das Fahrpersonal die spezifischen Gefahren der Gefahrzettel kennen und ist in der Lage, auch ohne die schriftlichen Weisungen zielführende Handlungen vorzunehmen. Zudem müssen Fahrzeughalter und Beförderer dafür sorgen, dass die Führer von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern über die Besonderheiten dieser Transporte unterrichtet werden. Die Weisungen sollen deshalb auch in elektronischer Form mitgeführt werden dürfen.

1.7 Änderung in 7.5.11, Sondervorschrift CV 36:

Sind Sie mit der Aufhebung der erwähnten Sondervorschrift einverstanden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Schweizer Regelung betreffend Belüftungsvorschriften bei der Beförderung von Gasen wird ins ADR 2021 übernommen und somit eine internationale Vereinheitlichung der Bestimmungen geschaffen. Deshalb macht ein Eintrag im SDR keinen Sinn mehr und kann gestrichen werden.

2. Anhang 2 der SDR

2.1 Anpassungen der Liste des Anhangs 2:

Sind Sie mit der Streichung folgender Strecken einverstanden?

BL: Itingen, «Sonnenbergweg/Weiermattweg», Strecke zwischen Anschluss T2 und Gemeindegrenze Sissach (Länge 750 m);

BL: Sissach, «Grienmattweg», Strecke zwischen «Steblicherweg» und «Icktenweg» (Länge 800 m).

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

2.2 Anpassungen der Liste des Anhangs 2:

Sind Sie mit der Aufnahme folgender Strecken einverstanden?

TI: Mendrisio–Coldrerio, "Via Sant'Apollonia" (Länge 1,5 km);

TI: Chiasso, "Via Soldini" und "Via Interlenghi" (Länge 600 m);

TI: Mendrisio, Strecke von "Via Pra Mag", "Via Laveggio", "Via Prati Maggi" bis Kreuzung "Via alla Rossa" (Länge 1,2 km).

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir bitten Sie um Einsendung der Antworten bis 1. Juni 2020 an:

gefahrengut@astra.admin.ch

oder: Bundesamt für Strassen, Beat Schmied, 3003 Bern