

Herrn  
Dr. Rudolf Dieterle  
Direktor  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 **Bern**

Bern, den 31. Januar 2005

## **Revision der**

- **Anhänge 1 und 2 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse**
- **Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern**

## **Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS**

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Revision der Anhänge 1 und 2 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) sowie der Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (GGBV) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

### **Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR)**

#### **Anhang 1**

##### **Unterabschnitt 1.1.3.7.2**

Die Formulierung „in Versandstücken der Verpackungsgruppe II“ scheint uns nicht korrekt zu sein. Wir schlagen deshalb folgenden, an Unterabschnitt 6.1.3.1 (i) ADR angelehnten Text vor:

„In Versandstücken, die eine Bauartprüfung für die Verpackungsgruppen II und III aufweisen (Code X oder Y).“

#### Unterabschnitt 1.1.3.8

Laut Unterabschnitt 1.1.3.6.3 ADR gehören die UN-Nummern 3152 und 3432 sowie Geräte, die diese Stoffe enthalten und ungereinigte Verpackungen, die diese Stoffe enthalten haben, der Beförderungskategorie 0 an. Somit dürfen diese Stoffe nicht innerhalb der Freigrenze befördert werden. Wir erachten es im Hinblick auf diese Einreihung nicht als sinnvoll, auf die Schulung der Fahrzeugführer von Beförderungseinheit bis maximal 200 kg der entsprechenden UN-Nummern zu verzichten, im Gegenzug jedoch vorzuschreiben, dass sämtliche übrigen SDR-Vorschriften anwendbar bleiben.

Mit dieser Regelung müssten zwar bei solchen Transporten sämtliche SDR-Vorschriften eingehalten werden, der Fahrzeugführer müsste aber nicht die vorgeschriebene Ausbildung zum Erlernen dieser Vorschriften absolvieren! Wir fordern, dass diese Regelung nicht in den Anhang 1 SDR aufgenommen wird, denn die Schweiz verfügt über genügend qualifizierte Transportunternehmen, die solche Transporte SDR/ADR-konform durchführen können.

#### Unterabschnitt 6.8.2.6

Wir sind mit der vorgeschlagenen Einschränkung nicht einverstanden. Heute wird der grösste Teil der in der Schweiz ausgelieferten Tankfahrzeuge nur noch in der Schweiz ausgerüstet. Der Bau des Tankkörpers solcher Tankfahrzeuge erfolgt in ADR-Vertragsstaaten. Im Sinne einer internationalen Harmonisierung und damit die Käufer eines Fahrzeugs auf dem schweizerischen Markt finanziell nicht benachteiligt werden, **verlangen wir die ersatzlose Streichung des vorgeschlagenen Textes.**

## Anhang 2

#### Unterabschnitt 1.9.5.1

Wir begrüssen grundsätzlich die Vereinfachung der Formulierung der Vorschriften. Mit der vorgeschlagenen Neuformulierung von Buchstabe a) werden die erlaubten Mengen, die in der mit Einschränkungen belegten Zeit transportiert werden dürfen, massiv verschärft (Bsp. UN 1993, VG III: bisher unbeschränkt, nach neuem Wortlaut 150 Liter). Da die Liste der Behörden, die das Visum erteilen (1.9.5.4.4 V Anhang 2 SDR) nicht um die zuständigen Behörden ergänzt wurde, gehen wir davon aus, dass für diese Tunnels nach wie vor keine Bewilligungen möglich sein werden.

Aus diesem Grund und im Hinblick auf die geplanten einheitlichen Tunnelvorschriften im ADR schlagen wir vor, die bisherige Regelung bis zum Inkrafttreten der ADR-Regelung beizubehalten. Wir erlauben uns noch darauf hinzuweisen, dass die in der Tabelle verwendete Bezeichnung der Nationalstrassen (N2, N3, N13) durch die aktuelle Bezeichnung (A2, A3, A13) ersetzt werden sollte.

#### Unterabschnitt 1.9.5.2.1

Wir erachten es als nicht praktikabel, wenn die Schweiz praktisch sämtliche Freistellungen nach ADR für die Durchfahrt von in der Liste aufgeführten Strassenstrecken mit Tunnels den

SDR-Vorschriften unterstellt. Leider wurden auch im jetzigen Vernehmlassungsvorschlag keine Verbesserungen in dieser Hinsicht vorgenommen. Wir erhoffen uns eine Verbesserung der Situation mit der Einführung der vorgesehenen einheitlichen Tunnelregelungen innerhalb des gesamten ADR-Vertragsgebiets.

#### Unterabschnitt 1.9.5.4.2

In der Neuregelung wird auf die Spalte 6 verwiesen, wonach Tanktransporte nur zulässig seien, wenn dies in der Spalte 6 der Liste vorgesehen sei. Im Unterabschnitt 1.9.5.4.5 Anhang 2 SDR wird aber keine neue Sonderbestimmung „in Tanks erlaubt“ geschaffen. Somit wären nur noch Tanktransporte im Rahmen der Sondervorschriften 17 (tiefgekühlte, flüssige Gase) und 31 (kantonale Bewilligung, wenn keine andere verhältnismässige Transportmöglichkeit besteht) möglich. **Wir verlangen, dass eine neue Sondervorschrift „erlaubt in Tanks“ geschaffen wird und Stoffen zugewiesen wird, deren Beförderung in Tanks aufgrund ihres Risikopotenzials möglich ist.**

#### Unterabschnitt 1.9.5.4.4

Durch den abgeänderten Text des bisherigen Unterabschnitts 1.9.5.4.1 Anhang 2 SDR werden die Mengenangaben klar geregelt. In Sinne einer besseren Lesbarkeit der Vorschriften sollten in der Tabelle nur Zahlen und generell keine Einheiten (Liter oder Kilogramm) aufgeführt werden. Dadurch könnten bisherige Widersprüche wie z.B. bei UN 1965 und bei UN 1978 beseitigt werden (in diesen Beispielen gibt die Erläuterung im alten Unterabschnitt 1.9.5.4.1 Anhang 2 SDR vor, dass für verflüssigte Gase die Nettomasse in Kilogramm gelte; in der Tabelle wurde aber die Menge dieser Produkte in Liter angegeben).

#### Unterabschnitt 1.9.5.4.5

Die vorgeschlagene Änderung der Sondervorschrift 10 ist verwirrend. Gemäss Kapitel 1.2 ADR umfasst der Begriff „Tank“ die Definitionen „Tankcontainer“, „ortsbeweglichen Tank“, „Aufsetztank“ sowie die Tanks von „Batterie-Fahrzeugen“ und „MEGC“. Wir schlagen deshalb folgenden Wortlaut vor: „Leere ungereinigte Gefässe, Flaschenbündel und Tanks: Zulässig“.

#### Unterabschnitt 1.9.6.2

Auch der geänderte Text schafft in der Umsetzung der Vorschriften keine Klarheit. Obwohl wir bereits in der Vergangenheit auf die Problematik zwischen Signalisationsverordnung (SSV) und SDR hingewiesen haben, bleibt diese bestehen. Nach Art. 19 SSV gilt das „Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung“ (2.11) für alle Fahrzeuge, die wasserverunreinigende Stoffe befördern.

Unterabschnitt 1.9.6.2 SDR unterstellt aber nur Brenn- und Treibstoffe sowie wassergefährdende Güter gemäss Unterabschnitt 2.2.9.1.10 ADR. Wir empfehlen deshalb, den Wortlaut von Art. 19 Bst. h SSV wie folgt anzupassen: „Das Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung (Signal 2.11) gilt für alle Fahrzeuge, die Stoffe nach Unterabschnitt 1.9.6.2 Anhang 2 SDR befördern.“ Zudem müsste geregelt werden, ab welcher transportierten Menge das Signal gilt. Eine mögliche Lösung bestünde darin, dass analog zum Signal 2.10.1 die Beschränkung nur auf Fahrzeuge angewendet wird, die entsprechend gekennzeichnet werden müssen (orange-farbene Tafeln).

Sollte die Anpassung des Textes der SSV nicht umgehend möglich sein, so beantragen wir, dass in einer Weisung erläutert wird, bei welchen Stoffen und ab welchen Mengen das Signal 2.11 gilt. Zudem stellen wir uns die Frage, ob es Sinn ergibt, alle Brenn- und Treibstoffe – somit auch gasförmige – zu unterstellen oder ob nicht besser nur die flüssigen Brenn- und Treibstoffe unterstellt werden sollten.

Wir erlauben uns, Sie bei dieser Gelegenheit auf zwei Problematiken hinzuweisen, deren Lösung immer noch aussteht:

- **Feuerlöscher** – Bisher beriefen sich die Vollzugsstellen (Strassenverkehrsämter und Polizeikorps) auf die VKF-Richtlinien, wenn es darum ging, die Vorschriften des Unterabschnitts 8.1.4.4 ADR anzuwenden. Diese Meinung wurde auch durch Auskünfte von Seiten des Bundesamts für Strassen (Astra) gestützt. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Änderungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) im November 2004 konnte aus der Erläuterung zu Art. 114 Abs. 2 (neu) VTS darauf geschlossen werden, dass die VKF-Richtlinien nicht auf Feuerlöschgeräte für Gefahrgutfahrzeuge angewendet werden können. Die Neuregelung in Art. 114 Abs. 2 VTS regelt nun aber nur die Anforderungen an die generell vorgeschriebenen Feuerlöscher für schwere Transportmotorwagen. Nach ADR sind aber auch für leichte Motorwagen Feuerlöscher vorgeschrieben. Es stellen sich somit zur korrekten Umsetzung der in Unterabschnitt 8.1.4.4 ADR geregelten Anforderungen folgende Fragen: Welches Prüfzeichen von welcher national anerkannten Norm müssen die Feuerlöscher von Gefahrgutfahrzeugen tragen? Welche nationale anerkannte Norm gilt für Feuerlöscher von Gefahrgutfahrzeugen? Welche Prüfungsintervalle sind für Feuerlöscher auf leichten Gefahrgutfahrzeugen anzuwenden?
- **Spezialregelungen für Propan- und Butangasflaschen im Binnenverkehr** – Es herrschen in der Branche unterschiedliche Meinungen betreffend die Kennzeichnung von Propan- und Butangasflaschen sowie die Anforderungen an ein Beförderungspapier für solche Transporte. Dem Vernehmen nach hätte diese Problematik im Rahmen des jetzigen Vernehmlassungsverfahrens betreffend die SDR geregelt werden sollen. Leider haben wir im vorliegenden Text keine diesbezüglichen Angaben gefunden.

## **Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (GGBV)**

### ***Art. 19 Abs. 1bis***

Wir begrüßen es, dass für die Klasse 7 eine separate Ausbildung absolviert werden muss. Die neue Regelung sollte aber zusätzlich von einer Übergangsregelung begleitet sein, die präzisiert, dass bestehende, die Klasse 7 beinhaltende Schulungsnachweise bis zu ihrem Ablaufdatum gültig bleiben.

### ***Anhang Ziff. 1***

Im Begleitscheiben wird die Menge 1'000 für Stoffe und Gegenstände der Beförderungskategorie 4 zur Diskussion gestellt. U.E. sollte auf die Beschränkung verzichtet und die Mengenangaben analog der in Unterabschnitt 1.1.3.6.3 ADR/RID festgelegten Mengen gehandhabt werden. Sollte an der bisherigen Regelung von 1'000 für die Beförderungskategorie 4 festgehalten wer-

den, so wäre zumindest die Mengeneinheit für ungereinigte leere Gebinde anzugeben. Mit der heutigen Regelung ist nicht klar, ob der Nenninhalt des Gebindes oder das effektive Gewicht der leeren Verpackungen oder sogar etwas anderes gemeint ist.

### ***Anhang Ziff. 2 Bst. a***

Der vorgeschlagene Text ist verwirrend. Um unterschiedlichen Interpretationen vorzubeugen postulieren wir, dass die einzelnen Ausnahmen aufgezählt werden. Wir schlagen folgende Formulierung vor:

„Unternehmungen, deren betroffene Tätigkeiten sich beschränken auf:

- Transporte innerhalb Freistellungen in Zusammenhang mit Mengen, die je Beförderungseinheit gemäss Unterabschnitt 1.1.3.6.3 ADR/RID befördert werden;
- Freistellungen gemäss Unterabschnitt 2.2.7.1.2 ADR/RID Freistellungen im Rahmen von Sondervorschriften nach Kapitel 3.3 ADR/RID;
- Freistellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten Gütern nach Kapitel 3.4 ADR/RID.“

### ***Anhang Ziff. 2 Bst. b***

Nach Unterabschnitt 1.1.3.6.3 ADR/RID gehören die UN-Nummern 3152 und 3432 sowie Geräte, die diese Stoffe enthalten, und ungereinigte Verpackungen, die diese Stoffe enthalten haben, der Beförderungskategorie 0 an. Somit dürfen diese Stoffe nicht innerhalb der Freigrenze befördert werden. Wir verstehen nicht, weshalb für diese Stoffe eine Ausnahme gemacht werden soll, sind diese Stoffe doch auf Grund ihrer Einreihung in der Beförderungskategorie 0 als relativ gefährlich einzustufen. **Wir fordern, dass diese Regelung im Sinne der Sicherheit nicht in den Anhang der GGBV aufgenommen wird.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS**

Der Generalsekretär

Hans Koller