

**Anfrage Bucher Hanspeter und Mit. über das Schwerverkehrszentrum Uri (A 815). Eröffnet am: 25.01.2011 Justiz- und Sicherheitsdepartement i. V. mit Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

Zu Frage 1: Wieso hat man es in der Schweiz versäumt, solche Kontrollen bereits an der Landesgrenze, zum Beispiel in Basel im Zollbereich, durchführen zu lassen, da jetzt landesweit weitere solche Zentren geplant sind?

Das Konzept des Bundes zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Bereiche des Schwerverkehrs basiert auf zwei Säulen:

- Leistungsvereinbarungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) mit den Kantonen zur Steigerung der Schwerverkehrskontrollen mit den vorhandenen Infrastrukturen und
- Realisierung von Schwerverkehrskontrollzentren (SVZ).

Die SVZ sollen im Endausbau in Form von Mini-, Midi- und Maxizentren, über das ganze Land verteilt werden. Sie sollen dafür sorgen, dass der Schwerverkehr gezielt kontrolliert werden kann. Dabei soll ein Ausweichen des Verkehrs auf andere nicht kontrollierte Achsen nicht gefördert werden. Im Vordergrund stehen Zentren beidseits der Alpenübergänge (beispielsweise Erstfeld und Bodio), entlang der Haupttransitachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Auch die Realisierung von SVZ im grenznahen Raum wurde geprüft. Solche Anlagen hätten jedoch an allen Grenzübergängen realisiert werden müssen, weil sonst unerwünschte Alternativ- oder Ausweichrouten gewählt worden wären. An den wichtigsten Einfahrtszöllen im Norden und im Süden der Schweiz fehlten für SVZ die erforderlichen Freiflächen. Deshalb musste auf deren Realisierung verzichtet werden. Das Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit wird dadurch allerdings nicht erheblich geschmälert. Zudem muss auch der Ziel- und Quellverkehr im Interesse der Verkehrssicherheit stichprobenweise kontrolliert werden.

Zusammenfassend muss aber klar festgehalten werden, dass das Konzept der Kontrollzentren in der Kompetenz des Bundes liegt.

Zu Frage 2: Wieso müssen möglicherweise nicht taugliche, ausländische Lastwagen von Basel bis Uri über 160 km durch unser Land fahren und dabei angeblich andere Verkehrsteilnehmer gefährden, bis sie in Erstfeld kontrolliert werden?

Die in Frage 1 erwähnten Leistungsvereinbarungen führen zu einer Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen. Damit können nicht gesetzeskonforme Fahrzeuge und Lenker bereits ab Landesgrenzen und vor dem SVZ in Erstfeld stichprobenweise kontrolliert, angezeigt und wenn nötig auch aus dem Verkehr gezogen werden. Das gilt für den Verkehr auf den Autobahnen und auf den Kantons- und Gemeindestrassen. Zudem ist aus diesen Gründen geplant, weitere SVZ verschiedener Grössen zu realisieren, um allfällige Verstösse effizienter und rascher entdecken zu können. Ungeachtet dessen sind alle Kontrollen nur Stichproben und nie umfassende Kontrollen des Gesamtverkehrs. Auch hier muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Kompetenz für das Schwerverkehrskontrollkonzept beim Bund liegt.

Zu Frage 3: Wieso wird von Basel bis Chiasso in allen Kantonen (BS, BL, SO, AG, LU, NW, OW, UR, TI) auf der Autobahn A2 Polizei für ebensolche Zwecke eingesetzt, obschon in Uri ein Kompetenzzentrum existiert?

Die Gründe für flächendeckende Kontrollen ergeben sich aus den Ausführungen zu den Fragen 1 und 2. Zudem fährt nicht der gesamte Schwerverkehr durch den Gotthard. Auch dieser Verkehr ist zu kontrollieren. Im SVZ Erstfeld können ohnehin höchstens 5% des täglich in Richtung Süden fahrenden Schwerverkehrs kontrolliert werden. Deshalb wird es auch künftig erforderlich sein, dass auf allen Achsen angemessen kontrolliert wird.

Zu Frage 4: Werden die Kontrollen innerhalb der Kantone koordiniert? Werden heute die kantonalen Ergebnisse beispielsweise dem Schwerverkehrszentrum gemeldet?

Ja. Ein Fahrzeug und dessen Lenker soll auf der gleichen Fahrt nicht mehrmals auf die gleichen Kontrollpunkte geprüft werden. Die Polizeikorps erfassen ihre Kontrollen in einem edv-gestützten Tool des Bundes. Damit ist der Datenaustausch sichergestellt. Eine Mehrfachkontrolle an verschiedenen Orten ist sehr unwahrscheinlich, da nur stichprobenweise kontrolliert wird. Schliesslich ist zu erwähnen, dass die Vereinigung der europäischen Verkehrspolizeien regelmässig Kontrolltage festsetzt. Die Polizeikorps nehmen daran nach Möglichkeit teil und senden die Ergebnisse an den Koordinator für die Schweiz.

Zu Frage 5: Haben wir kürzlich unser Polizeikorps aufgerüstet, um unter anderem den Schwerverkehr auf der Autobahn A2 auch nochmals zu prüfen?

Wie schon aus den Antworten zu Frage 2 und 3 ersichtlich, geht es nicht nur um die Schwerverkehrskontrollen auf der Autobahn A2. Auch der Binnenverkehr muss kontrolliert werden. Bei den Kontrollen werden der Fahrzeugzustand, die Ladung, die Ladungssicherung, der Zustand des Fahrzeugführers und seine Fahrberechtigungen überprüft. Im Planungsbericht über die Leistungen und Ressourcen der Kantonspolizei vom 22. April 2008 (B 58) haben wir ausgeführt, dass wir die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen als notwendig erachten. Das Bundesamt für Strassen schliesst mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen über die Schwerverkehrskontrollen ab. Die Luzerner Polizei hat sich seit mehreren Jahren mit einer solchen Vereinbarung verpflichtet, eine bestimmte Anzahl Stunden für die Kontrolle des Schwerverkehrs einzusetzen. Die dafür notwendigen personellen Mittel hat die Luzerner Polizei bereitgestellt. Diese Aufwendungen werden vom Bund entschädigt.

Zu Frage 6: Wieso werden in Erstfeld Schweizer Fahrzeuge täglich aufs Neue kontrolliert, mit entsprechenden Wartezeiten, anstatt die im Ausweis vermerkte jährliche MFK zu akzeptieren und das Fahrzeug aufgrund dieses Dokumentes prüfungsfrei passieren zu lassen?

Die Polizei führt „polizeiliche Unterwegskontrollen“ durch. Bei diesen handelt es sich um Stichproben bestimmter Punkte des Fahrzeuges, der Ladung und des Lenkers, nicht aber um umfassende Kontrollen der Fahrzeuge. Die polizeilichen Kontrollen unterscheiden sich damit von den periodischen Kontrollen der Fahrzeuge durch die Strassenverkehrsämter und haben keine bestimmte Gültigkeitsdauer. Es ist durchaus denkbar, dass ein Fahrzeug auf dem Weg in den Süden als technisch einwandfrei erkannt wird und auf dem Rückweg beispielsweise eine gerissene Bremsscheibe aufweist, die eine Weiterfahrt nicht zulässt. Der Unterschied zwischen Hin- und Rückfahrt gilt besonders für alle Kontrollen im Zusammenhang mit der Ladung (Gewicht, Ladungssicherung etc.) und dem Lenker (Arbeits- und Ruhezeit, Alkohol etc.).

Zu Frage 7: Sind wir uns bewusst, dass wir mit den zunehmenden Kontrollmassnahmen der Wirtschaft empfindlichen Schaden zufügen. Ist das wirtschaftlich vertretbar?

Wir sind überzeugt, dass betriebssichere und gut gewartete Fahrzeuge für die Wirtschaft wichtig sind. Zudem besteht die Gefahr, dass sich einzelne Unternehmer auf Grund des enormen Kostendrucks verleiten lassen, bei der Fahrzeugwartung zu sparen. Der Schaden, den nicht betriebsbereite Schwerverkehrsfahrzeuge und nicht fahrfähige Lenker verursachen können (Unfälle, Pannen, Sperrungen etc.) ist wirtschaftlich weit gravierender als die stichprobenweisen Kontrollen, die nur wenig Zeit erfordern. Schliesslich hat die sich korrekt verhaltende Transportwirtschaft alles Interesse daran, dass übermüdete sogenannte Dumpingfahrer mit nicht betriebssicheren und überladenen Fahrzeugen aus dem Verkehr gezogen

werden. Wir sind überzeugt, dass mit einem guten und verhältnismässigen Kontrollnetz wesentlich zur Verbesserung der Betriebssicherheit der Fahrzeuge und damit auch zur Verkehrssicherheit beigetragen kann. Das gilt in gleicher Weise für in- wie auch für ausländische Unternehmen.

Zu Frage 8: Ist die Neat dereinst in der Lage, den aufkommenden Schwerverkehr zu schlucken. Wenn ja, wieso hat man das Kompetenzzentrum Uri gebaut?

Mit dem Verlagerungsziel des Bundes soll der alpenquerende Schwerverkehr auf die Hälfte der heutigen Frequenzen reduziert werden. An Stelle der heute rund 1 Million Schwerverkehrsfahrzeuge sollen auf der Nord-Süd-Achse des Gotthard jährlich noch etwa 500'000 verblieben. Bei unveränderter Kontrolldichte würden damit dann etwa 10% des Schwerverkehrs kontrolliert, was immer noch bescheiden und wirtschaftlich vertretbar ist.

Zu Frage 9: Ist es nicht Zeit, in dieser Sache in Bern vorstellig zu werden?

Die Verkehrskontrollen liegen im Interesse der Verkehrssicherheit, aber auch im Interesse der Wirtschaft. Das SVZ in Erstfeld weist nach seinem ersten vollen Betriebsjahr bei einer Kontrolldichte von rund 3% Zahlen aus, die eindrücklich belegen, dass die Kontrollen der Schwerverkehrsfahrzeuge und deren Lenker richtig und notwendig sind. Gemäss Auskunft der Kantonspolizei Uri mussten bei insgesamt 12'678 kontrollierten Fahrzeugen und Lenkern insgesamt 5'038 Verzeigungen (40% der kontrollierten Gefährte) vorgenommen werden. 537 Fahrzeuge mussten zumindest vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden, weil sie derart gravierende Mängel aufwiesen, dass eine Weiterfahrt nicht zu verantworten war. Wichtig scheint uns zudem, den Verkehr nicht nur an den Eintrittspforten zu unserem Land zu kontrollieren, sondern auch in der Zentralschweiz den Binnen- sowie den Ziel- und Quellverkehr zu kontrollieren. Wir sind überzeugt, dass die Aufrechterhaltung des Kontrolldruckes wesentlich zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen kann. In diesem Sinne drängt sich aus unserer Sicht auf, in Bern vorstellig zu werden.