

Landrat
Hans Stadler
Attinghausen

Postulat
Durchsetzung der Schwerverkehrsvorschriften

Stichproben- und Langzeitkontrollen der Urner Kantonspolizei auf der Nationalstrasse A 2 belegen, dass viele Lastwagenfahrer die Gewichtslimiten und die Vorschriften btr. Arbeits- und Ruhezeit nicht beachten. Schätzungen nehmen an, dass 15-20 % der Fahrzeuge illegal schwerer als 28 t sind, und bis zu 30 % der Chauffeure die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften übertreten. Der Schwerverkehr beansprucht dadurch in unrechtmässiger Weise einen Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Die konstante Verkehrspolitik Uris will die Umlagerung des Transitgüterschwerverkehrs von der Strasse auf die Bahn erreichen. Diese Politik wird vom Volk gestützt, welches mit überwältigendem Mehr dem Alpenschutzartikel zustimmte.

Ergänzend zu den Landverkehrsverhandlungen des Bundes mit der EU gilt es, zur Erreichung des Umlagerungseffektes alle Massnahmen auszuschöpfen, für welche der Kanton zuständig ist. Dazu gehört insbesondere die konsequente Durchsetzung der Schwerverkehrsvorschriften gemäss Strassenverkehrsgesetz und einschlägigen Verordnungen (Masse, Gewichte, Arbeits- und Ruhezeiten, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, usw.). Die bisherige Kontrollpraxis der Kantonspolizei (Stichproben und jährlich 2-3 Langzeitkontrollen) vermag dieses Ziel offensichtlich nicht zu erreichen. Die angewandten Methoden sind aufwendig und kostspielig. Die Beiträge des Bundes für polizeiliche Massnahmen auf der A 2 stagnieren und drohen sogar, weiter reduziert zu werden.

Es gibt heute kostengünstige, eichfähige Systeme zur automatisierten Erfassung der Fahrzeuggewichte und Fahrzeugmasse sowie der Durchfahrtszeiten, welche eine kontinuierliche und rationelle Kontrolle sowie eine Ahndung der Fehlbaren ermöglichen.

Aufgrund dieser Tatsachen ersuche ich den Regierungsrat, die folgenden Punkte zu prüfen, dem Landrat Bericht zu erstatten und entsprechende Anträge zu stellen:

1. Der Kanton Uri setzt die rechtlichen Vorschriften für den Schwerverkehr konsequent durch.
2. Der Regierungsrat prüft und verwirklicht die Einrichtung eines eichfähigen Systems zur automatisierten Erfassung von Gesamtgewicht, Masse und Durchfahrtszeit der Fahrzeuge auf der Nationalstrasse A 2.

BEGRÜNDUNG

Stichproben- und Langzeitkontrollen der Urner Kantonspolizei auf der Nationalstrasse A 2 belegen, dass viele Lastwagenfahrer die Gewichtslimiten und die Vorschriften btr. Arbeits- und Ruhezeit nicht beachten. 1997 mussten wegen Gewichtsübertretungen 862 Verzeigungen, wegen Arbeits- und Ruhezeitverletzungen 431 Anzeigen gemacht werden. Die Polizei kann nur einen kleinen Teil des Verkehrs kontrollieren. Kontrollen sind bei den Chauffeuren auf der Achse rasch bekannt und können umgangen werden. Es ist deshalb nicht möglich, verlässliche Hochrechnungen über die Gesamtzahl der Übertretungen anzustellen. Sie ist mit Sicherheit erheblich. Schätzungen nehmen an, dass 15-20 % der Fahrzeuge illegal schwerer als 28 t sind, und bis zu 30 % der Chauffeure die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften übertreten. Der Schwerverkehr beansprucht dadurch in unrechtmässiger Weise einen Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Die konstante Verkehrspolitik Uri will die Umlagerung des Transitgüterschwerverkehrs von der Strasse auf die Bahn erreichen. Diese Politik wird vom Volk gestützt, welches mit überwältigendem Mehr dem Alpenschutzartikel zustimmte.

Die Landverkehrsverhandlungen des Bundes mit der EU streben auch die Umlagerung des Schwerverkehrs an. Der Bundesrat hat es nicht leicht. Die Internalisierung externer Kosten konnte nicht durchgesetzt werden. Viele fragen sich, ob die Transitgebühr von ca. Fr. 320. nach jetzigem Verhandlungsstand etwas bewirken könne. Was kann Uri beitragen? Es gilt meines Erachtens, zur Erreichung des Umlagerungseffektes alle Massnahmen auszuschöpfen, für welche der Kanton zuständig ist. Dazu gehört insbesondere die konsequente Durchsetzung der Schwerverkehrsvorschriften gemäss Strassenverkehrsgesetz und einschlägigen Verordnungen (Masse, Gewichte, Arbeits- und Ruhezeiten, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, u. s. w.).

Die bisherige Kontrollpraxis der Kantonspolizei besteht in Stichprobenkontrollen. Darüber hinaus werden jährlich zwei- bis dreimal Langzeitkontrollen durchgeführt. D. h. während ca. 3 Tagen wird von 05.00 Uhr bis 22.00 Uhr kontrolliert. Die Lastwagen müssen ab der Fahrbahn über die dynamische Waage und dann im Zweifelsfall auf die statische Waage. Diese Kontrollen sind sehr aufwendig. Es braucht eine Polizeiequipe von 12 Mann pro Ablösung, die Nachbereitung erfordert zusätzlich zahlreiche Arbeitsstunden. Der Bund bezahlte bis 1995 an die Polizeikosten auf der Nationalstrasse 95 %. Seither entrichtet er nur mehr eine Pauschale von 3 Mio., und dies limitiert bis 1999. Was nachher passiert, ob die Bundesentschädigung gar gänzlich wegfällt, ist unsicher, ist aber zu befürchten. Die angewandten Methoden sind also sehr aufwendig und für Uri äusserst kostspielig. Und trotzdem kann das Ziel der konsequenten Durchsetzung der Schwerverkehrsvorschriften nicht erreicht werden. Dies wird vom Lastwagenverkehr ausgenützt. Die Misere bei der ständigen Zunahme des Schwerverkehrs und dem enormen Druck, unter welchem die Chauffeure stehen, wird grösser und grösser werden.

Sollen wir tatenlos zusehen und der Sache den Lauf lassen? Nein, das wäre fatal. Das hiesse: Uri gibt seine Verkehrspolitik auf. Es muss im Gegenteil heissen: Uri bemüht sich um eine kontinuierliche und möglichst konsequente Durchsetzung der Vorschriften und sucht zu dem Zweck nach effizienten und kostensparenden Massnahmen.

Es gibt heute eichfähige Systeme für die automatisierte Erfassung der Fahrzeuggewichte und Fahrzeugmasse sowie der Durchfahrtszeiten, welche eine kontinuierliche und rationelle Kontrolle sowie eine Ahndung der Fehlbaren ermöglichen. Die Systeme sind technisch möglich und an einigen Stellen der Schweiz und vor allem im Auslandes, z. B. auf den Highways der USA, realisiert. Was noch aussteht, ist die Zulassung zur Eichung in der Schweiz. Entsprechende Bestrebungen sind bei der Bundesverwaltung jedoch im Gang. Solche Systeme sind relativ kostengünstig und lohnen sich finanziell auf jeden Fall. In Deutschland sei eine entsprechende Waage in 3 Wochen amortisiert worden. Im Hinblick auf das grosse verkehrspolitische Ziel, den Schwerverkehr umzulagern, dürfte eine derartige Investition auf jeden Fall unbestritten sein.

Bestrebungen zur härteren Durchsetzung der Vorschriften sind auch auf Bundesebene im Gang. Bundesrat Moritz Leuenberger hat dafür eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche bis Ende 1998 konkrete Resultate vorzulegen hat. Uri sollte als Haupttransitkanton diese Bemühungen im eigenen Interesse unbedingt unterstützen und mit zweckmässigen Massnahmen vorangehen.