

Peter Mattli
Regierungsrat
Wassen

ANTWORT

auf Postulat Dr. Hans Stadler, Attinghausen, betreffend Durchsetzung der Schwerverkehrsvorschriften, eingereicht im Landrat am 08. Juni 1998

Herr Landratspräsident, meine Damen und Herren,

das Postulat fordert den Regierungsrat auf, dass

1. der Kanton Uri die rechtlichen Vorschriften für den Schwerverkehr konsequent durchsetzt
2. der Regierungsrat die Einrichtung eines eichfähigen Systems zur automatisierten Erfassung von Gesamtgewicht, Masse und Durchfahrtzeit der Fahrzeuge auf der Nationalstrasse A2 prüft und verwirklicht.

Im Namen des Regierungsrates kann ich Ihnen zu den zwei Fragenkomplexen folgende Antwort geben.

Einleitend weise ich darauf hin, dass die Überwachung und Kontrolle des Schwerverkehrs lediglich eine Teilaufgabe der Polizei ist. Selbstverständlich ist es eine wichtige. Eines darf ich aber mit gutem Gewissen festhalten, dass kaum ein anderer Kanton so viele und intensive Schwerverkehrskontrollen durchführt wie wir in Uri!

Geschwindigkeitskontrollen

Technische Mittel

Die Kantonspolizei Uri verfügt über moderne mobile Radargeräte, die sie auch auf der Autobahn zur Kontrolle des gesamten an- oder abfliessenden Verkehrs einsetzt. Selbstverständlich werden dabei auch Schwerfahrzeuge erfasst. Zudem werden auch im Rahmen der Kontrolle von Diagrammscheiben die darauf ersichtlichen hohen Geschwindigkeitsübertretungen ausgewertet und die Täter zur Anzeige gebracht.

Personeller Aufwand

Für eine 6 stündige Geschwindigkeitskontrolle auf der Autobahn müssen 14 Mann eingesetzt werden. Hochgerechnet ergibt dieser einzige Einsatz rund 100 Arbeitsstunden. Hinzu kommen die Aufwendungen im rückwärtigen Dienst, was noch einmal mit rund 20 Arbeitsstunden zu Buche schlägt. Nicht berücksichtigt seien an dieser Stelle die Arbeiten für das Erstellen der Strafverfügungen, der nicht zu unterschätzende Aufwand für Korrespondenzen auf Stufe Polizeikommando sowie das Verfahren bei Rekursen.

Gewichtskontrollen

Technische Mittel

An der A2 in Erstfeld ist eine leistungsfähige sog. dynamisch/statische Wiegestation eingerichtet. Hier wägt die Kantonspolizei Uri stichprobenweise Schwerfahrzeuge im Einzelfall, macht indes auch Kontrollen über kürzere Zeit (Grund: Kommunikation der Chauffeure) für den gesamten anfallenden Schwerverkehr oder richtet sich für Gewichtskontrollen ein, die mehrere Tage hintereinander dauern. bewogen werden **während** der Kurz- und Langzeitkontrollen grundsätzlich alle unseren Kanton durchfahrenden Schwerfahrzeuge.

Personeller Aufwand

Für eine Langzeitkontrolle sind mannschaftsmässig zwei Schichten à 15 Beamte notwendig, was pro Schicht einem Aufwand von 120 Stunden entspricht. Wie bei der Geschwindigkeitskontrolle sind auch hier die aufwendigen Nachbearbeitungen nicht berücksichtigt.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass bei der Planung der Wiegestation Erstfeld gemäss Pflichtenheft davon ausgegangen wurde, dass dank technischer Vorkehrungen auch grössere Kontrollen mit dem bescheidenen Personalaufwand von bloss 3 Beamten bewältigt werden können. Die Praxis zeigte indes, dass diese Annahme wegen des Verhaltens der Chauffeure viel zu optimistisch war (Nichtbeachten der Signalisation auf der Autobahn; Umfahren der Schranke; Ausweichen über die Kantonsstrasse etc.), und dass wegen des nicht optimalen Standortes der Wiegeeinrichtung der erwähnte Personalbestand von mindestens 15 Beamten notwendig ist.

Neben den Langzeitkontrollen werden täglich Stichproben durchgeführt. Hier gilt es darzulegen, dass wegen Fehlens einer Wiegeeinrichtung in Göschenen bergwärts fahrende Schwerfahrzeuge bei einer Ausfahrt (Wassen oder Göschenen) gewendet und auf die Wiegestation nach Erstfeld auf die Waage geleitet werden müssen. Desgleichen werden Schwerfahrzeuge von den Kantonsstrassen - teilweise mit grossem Zeitaufwand - auf die geeichte automatische Waage in Erstfeld geführt. Für das Nachfahren, Wenden, Zurückführen und Wägen rechnet die Polizei mit einem Aufwand von 2 V2Stunden pro Einzelfall, was auf das Jahr umgerechnet rund 1000 Stunden und 20'000 Autokilometern entspricht. Der Regierungsrat hat deshalb bereits Ende der 80-er Jahre erwogen, im Vortunnel des GotthardStrassentunnel Fahrtrichtung Süd eine zweite Wiegestation mit der entsprechenden Infrastruktur zu errichten und liess zu diesem Zwecke ein Projekt erstellen. Vor allem aus finanziellen Gründen musste er indes von diesem Vorhaben bis heute Abstand nehmen.

Arbeits- und Ruhezeitkontrollen

Die Verkehrspolizei führt im Rahmen der ordentlichen Kontrolltätigkeit täglich stichprobenweise Arbeits- und Ruhezeitkontrollen durch. Neben diesen täglichen Kontrollen werden solche organisiert über zwei bis drei Stunden durchgeführt. Ebenfalls wird bei Gewichtskontrollen ein Augenmerk auf die Einhaltung der Chauffeurverordnung gelegt, was selbstverständlich auch bei Verkehrsunfällen der Fall ist, bei denen ein dieser Verordnung unterstellter Lenker betroffen ist.

Gefahrgutkontrollen

Wenn es um Gefahrgutkontrollen geht, tritt wohl kaum eine andere Polizei der Schweiz so häufig in Erscheinung wie die Urner Verkehrspolizei. Solche Gefahrgutkontrollen setzen indes wegen der Kompliziertheit der Materie

ein sehr hohes Fachwissen der Kontrollorgane voraus, und die Kantonspolizei Uri darf für sich in Anspruch nehmen, dass eine stattliche Anzahl ihrer Beamten über das erforderliche Wissen verfügt.

Gefahrgutkontrollen werden täglich und periodisch analog der Arbeits- und Ruhezeitkontrollen durchgeführt.

Dank Beibehaltung der Kontrollintensität sind die Zahlen der Polizeianzeigen konstant rückläufig. Probleme gibt es hingegen bei Container-Lastwagen. Es ist leicht einleuchtend, dass es in vernünftiger Zeit unmöglich ist, eine Containerfracht auf die Richtigkeit des deklarierten Stückgutes zu untersuchen, ohne diesen total auszuladen. Abhilfe könnte allenfalls mit einer Röntgenapparatur geschaffen werden, wie wir sie im Kleinformat an den Flughäfen bei der Gepäckkontrolle kennen.

Kontrollen der Abmessungen der Schwerfahrzeuge

Bei allen Verkehrskontrollen werden die Schwerfahrzeuge auf ihre Dimensionen hin überprüft. Zusätzlich ist vor dem Gotthardstrassentunnel eine Lichtschranke eingebaut, die die Lichtsignalanlage sofort auf Rot schaltet, wenn sie ein überhohes Fahrzeug passiert./Jährlich rückt die Polizei wegen Tunnelschliessungen rund 1'000 mal vor das Nordportal aus.

Finanzen

Bis zum Jahre 1995 subventionierte der Bund dem Kanton die polizeilichen Aufwendungen zugunsten der Nationalstrasse mit 95 %, was jährlich rund 5,5 Millionen Franken ausmachte. Seit 1995 erhält der Kanton nun lediglich noch eine Pauschale von 3 Millionen pro Jahr, was eine Mehrbelastung unseres Etats von jährlich rund 2,5 Millionen zur Konsequenz hat. Der Bund hat das Ausrichten auch dieser Pauschale bis zum Jahre 1999 befristet. Der Regierungsrat hat deshalb die Finanzdirektion beauftragt, beim Bund alles zu unternehmen, dass wenigstens diese Pauschale auch nach dem Jahr 1999 weiter an die polizeilichen Aufwendungen ausgerichtet wird. Fällt diese Pauschale weg, erwachsen dem Kanton Kosten von insgesamt rund 6 Millionen Franken, wenn man den verkehrspolizeilichen Standard von heute beibehalten will. Was dies bedeuten würde ist klar: Statt mehr Kontrollen wären es mangels Personal eben weniger.

Allgemeiner Polizeidienst

Ich weise darauf hin, dass die Verkehrskontrollen lediglich einen Teil der Polizeiarbeit ausmachen. Daneben stehen aber mindestens ebenso wichtige Aufgaben im Bereiche der Sicherheits- und Kriminalpolizei an. Als Stichworte, meine Damen und Herren, nenne ich Organisierte Kriminalität, Wirtschaftsdelikte, Drogen, Einbrüche, Diebstähle, etc. Weil diese Aufgaben in jüngerer Vergangenheit stark zunahmen und ein Trendbruch bei diesen Delikten nicht abzusehen ist, musste die Sicherheits- und Kriminalpolizei dringend personell verstärkt werden, und zwar mangels Alternativen durch Versetzung von Beamten aus der Verkehrspolizei in diese Abteilung.

Fazit

Der Kanton Uri setzt die rechtlichen Vorschriften für den Schwerverkehr bereits heute konsequent durch. Eine weitere Verstärkung der Kontrolltätigkeit ist deshalb weder angemessen noch personell und finanziell verkraftbar.

Automatisierte Systeme

Als zweites fordert der Postulant die Prüfung und Verwirklichung eines eichfähigen Systems zur automatisierten Erfassung von Gesamtgewicht, Masse und Durchfahrzeit der Fahrzeuge auf der Nationalstrasse A 2.

Der Kanton Uri ist in der glücklichen Lage, bereits heute schon ein automatisiertes Waagesystem zu besitzen. In der Schweiz existieren nebst dieser Einrichtung nur noch 3 analoge Systeme in den Kantonen Genf, Bern und Graubünden.

Hier ist darauf hinzuweisen, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonen im April 1998 vorgeschlagen hat, mit einer gemeinsamen Anstrengung die erkannten Vollzugsdefizite betreffend Kontrolle des Schwerverkehrs zu beheben und die Kontrollen zu intensivieren und unterbreitete hierzu ein Grobkonzept. Dieses sieht einerseits vor, dass eine Arbeitsgruppe gebildet wird, die bis Ende 1998 ein Feinkonzept vorlegt, mit dem die Kontrollmassnahmen konkretisiert werden; andererseits dass im Zusammenhang mit der allfälligen Errichtung von weiteren dynamischen Waagen Fachkräfte für die Bildung einer technischen Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt werden.

Im Zusammenhang mit den technischen Möglichkeiten ist zu erwähnen, dass die ETH Zürich praktische Versuche von Waagsystemen diverser Anbieter im Auftrage des Bundes durchgeführt hat. Dabei wurde festgestellt, dass bei sämtlichen Systemen bei Wägungen des Schwerverkehrs, welcher die Waage bei Normaltempo überführt, Differenzen bis zu 30 % zum effektiv geladenen Gewicht zu verzeichnen waren. Diese Differenzen sind zu gross, dass Messungen vor Gericht den beweisrechtlichen Anforderungen genügen können. Mit anderen Worten ausgedrückt: Es gibt zur Zeit keine Waagsysteme, welche in der Strasse eingebaut den fliessenden Verkehr mit normalem Tempo rechtsgenüglich messen können.

In Deutschland und Österreich sind sogenannte "mobile Langsamwaagen" zugelassen, welche den rollenden Schwerverkehr bei einer Geschwindigkeit von 5 bis 10 km/h messen können. Ein Zulassungsgesuch dieses Systems ist zur Zeit bei den Bundesbehörden hängig. Auch dieses erwähnte System kommt jedoch nicht ohne personelle Unterstützung aus, indem der Schwerverkehr auf eine spezielle Spur geleitet und abgebremst werden muss, analog dem heute im Kanton Uri in Betrieb stehenden dynamisch - statischen System.

Der Regierungsrat ist gegenüber allen technischen Neuerungen, die ihn in der Kontrollen des Schwerverkehrs unterstützen, offen. Er warnt jedoch vor allzuviel Euphorie bezüglich deren Effizienz. In jedem Falle ist die Technik nur so gut, wie sie der Mensch einsetzt. Sie hilft ihm, ersetzt ihn jedoch niemals. Auch noch so ausgeklügelte Wiege- und Messstationen bedingen Beamte, die den Verkehr darüber leiten, die Kontrollen durchführen und Fehlbare anhalten, sie befragen, zur Anzeige bringen, Kautionen erheben und Weiteres mehr.

Fazit

Der Regierungsrat verfolgt wachsam, die technische Entwicklung auch im Bereiche der Verkehrsüberwachung und -kontrolle. Er ist auch bereit, erprobte und taugliche Systeme prüfen zulassen und solche im Rahmen der finanziellen

Möglichkeiten zur Beschaffung zu beantragen. Darüber hinaus will er sich dafür einsetzen, dass die regionale Zusammenarbeit im Bereiche der Schwerverkehrskontrollen verstärkt wird.

Sehr geehrte Damen und Herren, mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat dem Landrat umfassend Bericht erstattet. Deshalb empfiehlt er dem Landrat, das Postulat zwar zu überweisen, es aber gleichzeitig abzuschreiben.

6484 Wassen, 03. November 1998