

Interpellation Beeler-Ebnat-Kappel vom 25. April 2005
(Wortlaut anschliessend)

Schwerverkehrskontrollen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 6. September 2005

Markus Beeler-Ebnat-Kappel erkundigt sich mit einer Interpellation, die er in der Aprilsession 2005 eingereicht hat, über verschiedene Aspekte von Schwerverkehrskontrollen. Neben der Wirksamkeit der Kontrollen fragt er nach den Übertretungsarten wie auch nach Möglichkeiten von Wintersperrungen von Strassen für ungenügend ausgerüstete Schwerverkehrsfahrzeuge.

Die Regierung antwortet wie folgt:

1. Die Verkehrspolizei stellt bei ihren Kontrollen fest, dass ausländische Fahrzeugführer vor der Einfahrt in die Schweiz verstärkt darauf achten, dass die Arbeits- und Ruhezeiten innerhalb der letzten 24 Stunden eingehalten sind. Dieses Verhalten zeigt, dass Fahrzeugführende das Risiko, erfasst zu werden, in der Schweiz höher einschätzen als im Ausland und sich entsprechend vorsichtiger verhalten. Es darf davon ausgegangen werden, dass Schwerverkehrskontrollen nachhaltig zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.
2. Mit einem Bundesbeitrag werden die in einer Leistungsvereinbarung geregelten zusätzlich festgelegten Kontrollstunden finanziert. Derzeit beträgt der Beitrag des Bundes Fr. 540'000.–. Über diese Kontrollstunden hinaus führt die Kantonspolizei im Rahmen der allgemeinen Patrouillentätigkeit zusätzliche Kontrollen durch.
3. Im Jahr 1998 wurden 950 Fahrzeuge kontrolliert. Seit der Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) im Jahr 2001 ist die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge deutlich gestiegen. Im Jahr 2004 waren es 3'731 Fahrzeuge.
4. Bei rund 80 Prozent der Regelverletzungen handelt es sich um inländische Betriebe, die sowohl bei Strassenkontrollen als auch bei Kontrollen in den Betrieben selbst geprüft werden. Die restlichen 20 Prozent sind ausländische Fahrzeuge, die ausschliesslich bei Strassenkontrollen angehalten werden. Die Übertretungen betreffen in erster Linie die eidgenössische Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.
5. Im Gegensatz zu kleineren Kantonen mit einer einzigen Hauptverkehrsachse wie beispielsweise Kanton Basel-Landschaft fehlen im Kanton St.Gallen die entsprechenden statistischen Angaben.
6. Im Jahr 2004 wurden insgesamt 808 Sonntags- und Nachtfahrbewilligungen erteilt. Davon waren 210 Jahresbewilligungen (Dauerbewilligungen, die jährlich überprüft werden) und 598 Einzelbewilligungen. Die Einzelbewilligungen sind auf 461 Bewilligungen für eine Fahrt, 102 Bewilligungen für zwei bis fünf Fahrten, 25 Bewilligungen für sechs bis 15 Fahrten und 10 Bewilligungen für 16 bis 30 Einzelfahrten aufgeteilt.

7. Im Jahr 2004 wurden folgende Übertretungen sanktioniert:

Übertretungsgrund	Ordnungsbussen	Verzeigungen
Missachtung ARV	42	98
Gewichte/Sonntags-, Nachtfahrverbote	70 bei Lastwagen 56 bei Lieferwagen	63 bei Lastwagen 107 bei Lieferwagen
Ladungssicherung	Nicht speziell erfasst	Nicht speziell erfasst
Fahrzeugsicherheit	8	52
ADR/SDR (Gefahrguttransporte)	7	22

8. Das Ostschweizer Polizeikonkordat (Ostpol) führt jährlich 16 interkantonale Schwerverkehrskontrollen durch. Im Kanton St.Gallen realisiert die Verkehrspolizei zudem wöchentlich zwei bis drei Kontrollen. Ausserdem hat im Juli 2005 eine Aussenstelle des Technischen Verkehrszugs in Mels mit drei Mitarbeitenden den Betrieb aufgenommen. Ihre Schwerpunkttätigkeit ist die Überwachung des Schwerverkehrs, insbesondere an der Schnittstelle der Autobahnen A3 und A13.
9. Generell lässt sich sagen, dass die Ziele, die das Bundesamt für Strassen formuliert hat, zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen können. Einige Massnahmen wurden im Kanton St.Gallen bereits umgesetzt. Zu erwähnen wäre beispielsweise die Kampagne «schnell schneller tot» der St.Galler Kantonspolizei gegen Raser. Ausserdem wurden bei einigen Strassenabschnitten akustische Warnbeläge angebracht. Eine Analyse und Gewichtung der Wirkungen der einzelnen Punkte kann jedoch nicht aus der Optik eines einzelnen Kantons erfolgen, sondern bedürfte einer gesamtschweizerischen Evaluation.
10. Mit der Einführung der LSVA suchen die Fahrzeugführenden vermehrt nach den kürzesten Routen und lassen sich dabei durch ihr Navigationssystem führen. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Schwerverkehr durch das Toggenburg zugenommen hat, ohne dass allerdings gesicherte Daten vorliegen. Es trifft auch zu, dass im vergangenen Winter im Obertoggenburg trotz teils signalisiertem Schneekettenobligatorium ungenügend ausgerüstete Fahrzeuge vereinzelt stecken geblieben sind. Bei diesen Fahrzeugen handelte es sich aber weder ausschliesslich um ausländische Fahrzeuge noch nur um solche, die den Strassenabschnitt Nesslau-Gams als Ausweichroute benutzt hatten. Zudem war ihre Zahl gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen sehr gering.

Nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes kann das kantonale Polizeikommando funktionelle Verkehrsbeschränkungen verfügen, um bei Bedarf die Verkehrssicherheit bei schlechten Witterungsverhältnissen auf den Hauptstrassen des Kantons zu gewährleisten. Beim Strassenabschnitt zwischen Nesslau und Gams handelt es sich um einen Teil der Hauptstrasse Nr. 16, die gemäss kantonalem Strassengesetz die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse erfüllt und deshalb grundsätzlich für den Verkehr offen zu halten ist. Verkehrsanordnungen müssen dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entsprechen. Ein generelles Fahrverbot für den Schwerverkehr, allenfalls mit der Ausnahme für Zubringerdienst, wäre angesichts der übergeordneten Bedeutung der Hauptstrasse Nesslau-Gams nicht zu rechtfertigen und mit vernünftigen Aufwand auch nicht zu überwachen.

6. September 2005

Wortlaut der Interpellation 51.05.13

Interpellation Beeler-Ebnat-Kappel: «Schwerverkehrskontrolle

Strassenverkehrssicherheit ist ein Thema, das zum Schutz der Menschen hohe Priorität hat. Dies gilt ganz besonders für den Schwerverkehr. Im Rahmen des Verlagerungsgesetzes führen die Kantone seit dem 1. Januar 2001 im Auftrag des Bundes zusätzliche Schwerverkehrskontrollen durch. Dazu wurden Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Um die Kontrollen durchzuführen, sind den Kantonen seit dem Jahr 2001 in einem Sonderkredit zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt worden.

Die Verstösse gegen die Vorschriften scheinen nach Medienmeldungen ein erhebliches Ausmass aufzuweisen. Zudem scheint auf vielen Fahrern ein erheblicher Druck der Arbeitgeber zu lasten, die Vorschriften nicht einzuhalten. Das stellt nicht nur ein Sicherheitsrisiko auf den Strassen dar, sondern hat offensichtlich im Güterverkehr auch einen wettbewerbsverzerrenden Aspekt.

Die Schweiz hat nach dem Unfall im Gotthardtunnel die Initiative ergriffen, die Sicherheit auf den Strassen in Bezug auf die Lastwagen zu optimieren. Diese Initiative ist zu begrüßen, erfordert aber konsequente Massnahmen, vor allem auf der Ebene Kantone.

In diesem Sinne bitten wir die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bringen die Schwerverkehrskontrollen aus Sicht der Regierung die erwartete Wirkung und tragen sie dazu bei, das angestrebte Ziel, die Steigerung der Verkehrssicherheit, zu erreichen?
2. Genügen die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel, um wirkungsvoll kontrollieren zu können?
3. Wie gross ist die Zunahme der kontrollierten Fahrzeuge in den letzten sechs Jahren?
4. Gibt es festgestellte Unterschiede im regelverletzenden Verhalten bei Fahrzeugen mit schweizerischen bzw. ausländischen Kontrollschildern?
5. Wie gross ist der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge in Prozent aller Fahrzeuge im Güterverkehr im Kanton?
6. Wie viele Ausnahmegewilligungen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot werden erteilt? Wie viele davon sind Einzelbewilligungen und wie viele Dauerbewilligungen?
7. Im Rahmen der intensivierten Schwerverkehrskontrollen werden folgende Punkte überprüft:
 - die Sicherheit des Fahrzeuges und der Zustand der Ladung;
 - der Chauffeur, sein genereller physischer Zustand, die Fahrzeit und die Ruhezeit;
 - die Verkehrsregeln (Gewichte sowie die Einhaltung des Sonntags- und Nachtfahrverbotes);
 - die Vorschriften über die LSVA;
 - der Führerschein, der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder.In welchen Bereichen sind wie viele Übertretungen feststellbar?
8. Wie sieht die polizeiliche Vorgehenspolitik bei Kontrollen aus?
9. Wie beurteilt die Regierung die Ziele, die die Astra formuliert hat. z.B.:
 - Sensibilisierungs- und Informationskampagnen;
 - obligatorische Weiterbildung für die Führerausweiskategorien C, C1, D, D1;
 - 0,0 Promille Alkohol für Berufsschauffeure;
 - intensivierte Polizeikontrollen und auch so genannte Abschnittskontrollen (Trajectory Control);
 - akustische/optische Warnbeläge und Sicherheitsmarkierungen;
 - Überholverbote für Lastwagen auf hoch belasteten Autobahnen;
 - Verbesserung der Beleuchtungsvorschriften/Sichtbarkeit.

10. Immer mehr Schwerverkehrsfahrzeuge benützen Ausweichrouten um Schwerverkehrsabgaben zu sparen. Speziell im letzten Winter sind solche schlecht ausgerüsteten Fahrzeuge immer wieder stecken geblieben und behinderten den übrigen Verkehr und zum Teil auch den öffentlichen Verkehr. Wie beurteilt die Regierung die Möglichkeit, einzelne Strassen, wie z.B. Nesslau-Gams, für den Schwerverkehr zu sperren respektive nur noch für Zubringerdienste zu gestatten?»

25. April 2005