



Vorlage an den Landrat

betreffend Beantwortung der Interpellation von Martin Rüegg (SP) "Schwerverkehrskontrollen. Ergebnisse? Weitere Massnahmen?" (2005 / 011)

Vom 12. Mai 2005

Am 13. Januar 2005 hat Martin Rüegg (SP) eine Interpellation betreffend "Schwerverkehrskontrollen. Ergebnisse? Weitere Massnahmen?" eingereicht. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Text:

"Strassenverkehrssicherheit ist ein Thema, das zum Schutz der Menschen hohe Priorität hat und das mit gebührender Sorgfalt und den notwendigen finanziellen Ressourcen angegangen werden muss. Dies gilt ganz besonders auch 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 geltenden Vorschriften scheinen nach Medienmeldungen ein erhebliches Ausmass aufzuweisen. Zudem scheint auf vielen LKW-Fahrern ein erheblicher Druck seitens 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 Konkurrenz seitens ausländischer Strassentransportunternehmen ist gross und es kommt zu Fällen von Sozial-, Lohn- und Sicherheitsdumping.

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 bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

Fragen an den Regierungsrat

- 1. Bringen die Schwerverkehrskontrollen aus Sicht des Regierungsrats die erwartete nachhaltige Wirkung und tragen sie dazu bei, das angestrebte Ziel, die Steigerung der Verkehrssicherheit, zu erreichen?*
- 2. Ist der Regierungsrat gewillt, 2005 die Anstrengungen im Bereich der Sicherheit im Schwerverkehr zu intensivieren und wenn ja, mit welchen Mitteln?*
- 3. Genügen die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel, um wirkungsvoll kontrollieren zu können?*
- 4. Gemäss Art. 10 Abs. 3 des Bundesgesetzes über eine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz) entrichtet der Bund an die Kantone Beiträge an die Schwerverkehrskontrolle mit dem Ziel, die Schwerverkehrskontrollen zu intensivieren. Würde es der Regierungsrat unterstützen, wenn ein höherer Anteil der LSVA-Gelder für diesen Zweck zur Verfügung stände?*
- 5. Wie viele Fahrzeuge wurden im Jahr 2003 kontrolliert? Wie gross ist die Zunahme der kontrollierten Fahrzeuge in den letzten sechs Jahren?*
- 6. Gibt es festgestellte Unterschiede im Regel verletzenden Verhalten bei Fahrzeugen mit schweizerischen bzw. ausländischen Kontrollschildern?*
- 7. Wie gross ist der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge in Prozent aller Fahrzeuge im Güterverkehr, die den Kanton durchqueren?*
- 8. Wie viele Ausnahmegewilligungen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot werden erteilt? Wie viele davon sind Einzelbewilligungen und wie viele Dauerbewilligungen?*
- 9. Im Rahmen der intensivierten Schwerverkehrskontrollen werden folgende Punkte überprüft:*
 - die Sicherheit des Fahrzeuges;*
 - der Chauffeur, sein genereller physischer Zustand, die Fahrzeit und die Ruhezeit;*

- *die Verkehrsregeln (die Masse und - wenn immer möglich - die Gewichte sowie die Einhaltung des Sonntags- und Nachtfahrverbotes);*
- *gefährliche Güter;*
- *die Vorschriften über die LSVA;*
- *der Führerschein, der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder.*
- *In welchen Bereichen sind wie viele Übertretungen feststellbar?*

10. Wie beurteilen Sie das Rapportwesen des Kantons? Setzen Sie die standardisierte, vereinheitlichte Tabelle des Bundesamtes für Strassen im Jahre 2003 ein?

11. Wie sieht die polizeiliche Vorgehenstaktik bei Kontrollen aus?

12. Wie beurteilen Sie die Strategie der "dauernden Sichtbarkeit" (engmaschiger, nicht berechenbarer Kontrollmodus)?

13. Wie beurteilen Sie die Ziele, die das Astra im Rahmen der Entwicklung der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik formuliert hat, z.B.:

- *Sensibilisierungs- und Informationskampagnen;*
- *obligatorische Weiterbildung für die Führerausweiskategorien C, C1, D, D1;*
- *0,0 Promille Alkohol für Berufschaffende;*
- *intensivierte Polizeikontrollen und auch so genannte Abschnittskontrollen (Trajectory Control);*
- *Durchsetzen des Mindestabstandes;*
- *akustische/optische Warnbeläge und Sicherheitsmarkierungen;*
- *Verkehrsleitsysteme auf Autobahnen;*
- *Überholverbote für Lastwagen auf hoch belasteten Autobahnen;*
- *Verbesserung der Beleuchtungsvorschriften/Sichtbarkeit;*

14. Sind Ihnen Fälle von Lohndumping seitens ausländischer Strassentransportunternehmen bekannt? Wenn ja, wie viele?

Für die Beantwortung meiner Fragen danke ich dem Regierungsrat schon jetzt recht herzlich.

Beantwortung der Fragen:

Frage 1:

Bringen die Schwerverkehrskontrollen aus Sicht des Regierungsrats die erwartete nachhaltige Wirkung und tragen sie dazu bei, das angestrebte Ziel, die Steigerung der Verkehrssicherheit zu erreichen?

Ja, davon ist der Regierungsrat überzeugt.

Frage 2:

Ist der Regierungsrat gewillt, 2005 die Anstrengungen im Bereich der Sicherheit im Schwerverkehr zu intensivieren und wenn ja, mit welchen Mitteln?

Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen ist ein erklärtes Ziel. Mit der Verbesserung der nationalen und internationalen (TISPOL) Zusammenarbeit erreichen wir dieses Ziel rascher. Zusätzlich klären wir ab, in unserem Kanton ein Schwerverkehrs-Kontroll-Zentrum für die Region Nordwestschweiz einzurichten. Damit würde die Kontrolltätigkeit zusätzlich intensiviert.

Frage 3:

Genügen die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel, um wirkungsvoll kontrollieren zu können?

Zum heutigen Zeitpunkt ja: Falls es aber zu diesem Schwerverkehrs-Kontroll-Zentrum Nordwestschweiz kommen sollte, müssen mit dem Bund Verhandlungen über eine zusätzliche Beteiligung geführt werden.

Frage 4:

Gemäss Art. 10 Abs. 3 des Bundesgesetzes über eine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz) entrichtet der Bund an die Kantone Beiträge an die Schwerverkehrskontrolle mit dem Ziel, die Schwerverkehrskontrollen zu intensivieren. Würde es der Regierungsrat unterstützen, wenn ein höherer Anteil der LSVG-Gelder für diesen Zweck zur Verfügung stände?

Da eine intensive Kontrolltätigkeit erwiesenermassen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt und ein Ausbau durchaus noch realisierbar wäre, braucht es zusätzliches Geld - dafür wäre die LSVG sicher geeignet

Frage 5:

Wie viele Fahrzeuge wurden im Jahr 2003 kontrolliert? Wie gross ist die Zunahme der kontrollierten Fahrzeuge in den letzten sechs Jahren?

Die Statistik über kontrollierte Fahrzeuge im Schwerverkehr wird erst seit der Einführung der LSVA im Jahre 2001 geführt. Seit 2001 werden jährlich zwischen 6600 und 7300 Fahrzeuge im Schwerverkehr kontrolliert. Davor waren es deutlich weniger.

Frage 6:

Gibt es festgestellte Unterschiede im Regel verletzenden Verhalten bei Fahrzeugen mit schweizerischen bzw. ausländischen Kontrollschildern?

Bei den ausländischen Fahrzeugen ist der Anteil der Lenkerinnen und Lenker, die die Arbeits- und Ruhezeitverordnung nicht einhalten, etwas höher. Sonst gibt es keine nennenswerten Unterschiede.

Frage 7:

Wie gross ist der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge in Prozent aller Fahrzeuge im Güterverkehr, die den Kanton queren?

Auf der A2 verkehren täglich rund 10'000 Lastwagen. Damit beträgt die Kontrolldichte 0 - 1 %.

Frage 8:

Wie viele Ausnahmegewilligungen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot werden erteilt? Wie viele davon sind Einzelbewilligungen und wie viele Dauerbewilligungen?

Letztes Jahr waren es 315 Einzel- und 121 Dauerbewilligungen für Nacht- und Sonntagsfahrten.

Frage 9:

Im Rahmen der intensivierten Schwerverkehrskontrollen werden folgende Punkte überprüft: die Sicherheit des Fahrzeuges; der Chauffeur, sein genereller physischer Zustand, die Fahrzeit und die Ruhezeit; die Verkehrsregeln (die Masse und - wenn immer möglich - die Ge-

wichte sowie die Einhaltung des Sonntags- und Nachtfahrverbotes); gefährliche Güter; die Vorschriften über die LSVA; der Führerschein, der Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder. In welchen Bereichen sind wie viele Übertretungen feststellbar?

Anlässlich der 2004 durchgeführten Kontrollen im 2004 wurde folgendes festgestellt:

Übertretungsgrund	Verzeigungen	Ordnungsbussen
Gewicht	199	71
ADR/SDR Gefahrgut	78	12
Nacht-/Sonntagsfahrverbot	4	17
Arbeits- und Ruhezeitverordnung	87	64
Fahren in angetrunkenem Zustand	3	keine Ordnungsbussen möglich
Technische Mängel	107	keine Ordnungsbussen möglich
LSVA	4	keine Ordnungsbussen möglich
Übrige (Länge, Breite, Ausweise, etc.)	182	541

Frage 10:

Wie beurteilen Sie das Rapportwesen des Kantons? Setzen Sie die standardisierte, vereinheitlichte Tabelle des Bundesamtes für Strassen im Jahre 2003 ein?

Das Rapportwesen wird, wo notwendig, laufend den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Wir gehen davon aus, dass Landrat Martin Rüegg mit der standardisierten Tabelle das Formular zur Abrechnung der vertraglich geregelten Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen meint. Dieses Formular wird von der Polizei Basel-Landschaft benutzt. So werden die entsprechenden Leistungen dem Bundesamt für Strassen verrechnet.

Frage 11:

Wie sieht die polizeiliche Vorgehenstaktik bei Kontrollen aus?

Der Schwerverkehr wird flächendeckend im ganzen Kantonsgebiet kontrolliert. Es wird dabei zwischen zwei Kontrollsystemen unterschieden:

1. die statische Kontrolle, die auf einem vorher definierten Kontrollplatz durchgeführt wird, und

2. der "fliegenden" Kontrolle, bei der ein Fahrzeug gezielt aus dem rollenden Verkehr herausgeholt wird.

Zusätzlich zu diesen Kontrollen wird der Schwerverkehr regelmässig auf die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kontrolliert.

Frage 12:

Wie beurteilen Sie die Strategie der "dauernden Sichtbarkeit" (engmaschiger, nicht berechenbarer Kontrollmodus)?

Der täglich wechselnde Kontrollmodus (Örtlichkeit, Zeit), der bereits heute praktiziert wird, macht eine Berechenbarkeit für die Fahrzeuglenker unmöglich. Die zusätzlichen Einsatzpatrouillen auf Hochleistungs- und Kantonsstrassen sorgen ebenfalls für Präsenz. Wir sind überzeugt, dass diese Praxis die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert.

Frage 13:

Wie beurteilen Sie die Ziele, die das ASTRA im Rahmen der Entwicklung der neuen Verkehrssicherheitspolitik formuliert hat, z. B. Sensibilisierungs- und Informationskampagne; obligatorische Weiterbildung für die Führerausweiskategorien C, C1, D, D1; 0,0 Promille Alkohol für Berufschaffende; intensivierte Polizeikontrollen und auch so genannte Abschnittskontrollen (Trajectory Control); Durchsetzen des Mindestabstandes; akustische/optische Warnbeläge und Sicherheitsmarkierungen; Verkehrsleitsysteme auf Autobahnen; Überholverbote für Lastwagen auf hoch belasteten Autobahnen; Verbesserung der Beleuchtungsvorschriften/Sichtbarkeit?

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieser Beantwortung auf jeden einzelnen Punkt einzugehen. Viele der oben genannten Punkte sind Teil der Strategie des Kantons Basel-Landschaft und tragen gesamthaft zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer bei. Zusätzliche Schritte zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit sind jedoch notwendig. Eine Abstimmung der Massnahmen und der Überprüfung hinsichtlich deren Wirksamkeit ist dabei zwingend notwendig.

Frage 15 (eigentlich 14):

Sind Ihnen Fälle von Lohndumping seitens ausländischer Strassentransportunternehmungen bekannt? Wenn ja, wie viele?

Aussagen über Lohndumping erhalten die Polizisten bei ihrer Kontrolltätigkeit vereinzelt von Chauffeuren, die dabei ihrem Frust Luft machen. Konkrete Beweismittel gibt es aber nicht.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Ballmer

Der Landschreiber: Mundschin