

Protokoll vom 8. Februar 2005

**Kleine Anfrage 33 /2004
betreffend Kontrolle des Schwerverkehrs**

In einer Kleinen Anfrage vom 30. August 2004 stellt Kantonsrat Hansueli Bernath verschiedene Fragen zur Kontrolle des Schwerverkehrs und zum geplanten Schwerverkehrskontrollzentrum im Areal des Güterbahnhofs.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Im Zusammenhang mit dem Schwerverkehrskontrollzentrum im Güterbahnhof Schaffhausen verweisen wir zunächst auf die Antworten auf die Kleinen Anfragen Hans-Jürg Fehr vom 20. August 2002 und Nelly Dalpiaz vom 28. Oktober 2003 sowie auf die eingehenden Beratungen des Kantonsrates im Zusammenhang mit der dazu eingereichten Volksmotion am 8. Dezember 2003, die mit 51 zu 6 Stimmen deutlich abgelehnt wurde (vgl. Ratsprotokoll Nr. 22 vom 8. Dezember 2003, S. 970 ff.).

Allgemeines zur Kontrolle des Schwerverkehrs – Konzept des Bundes

Mit dem In-Kraft-Treten der wichtigsten Massnahmen des Landverkehrsabkommens mit der EU am 1. Januar 2001 (Bilaterale I) und der damit zusammenhängenden Anhebung der zulässigen Gewichtslimite bis zu 40 Tonnen hat der Transit-Schwerverkehr auf den Hauptverkehrsachsen der Schweiz massiv zugenommen. Mit der EU-Osterweiterung wird der Transit-Schwerverkehr durch die Schweiz noch einmal zunehmen. Durch diese erhebliche Verkehrszunahme hat sich die Sicherheitslage im Verkehrsbereich – namentlich auf den Transitachsen – generell, insbesondere aber auch im Kanton Schaffhausen als nördliches Einfallstor für den alpenquerenden Transitverkehr, wesentlich verändert. Mit zunehmender Verkehrsdichte steigt die Unfallquote exponentiell an. Erfahrungsgemäss verstossen zwischen 20 – 25% der kontrollierten Lastwagen bzw. Lastwagenfahrer gegen Verkehrsvorschriften. Im Vordergrund stehen dabei das Nichteinhalten der Arbeits- und Ruhezeit, Übergewicht und die mangelhafte Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Von dieser markanten Erhöhung der Unfallgefahr sind auch die Hauptachsen Barga-Schaffhausen-Winterthur und Thayngen-Schaffhausen-Winterthur mit der Stadttangente Schaffhausen und den zwei Tunneldurchfahrten durch den Fäsenstaub- und den Cholfirstunnel unmittelbar betroffen.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund 2001 ein Konzept für die «Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen» erarbeitet. Dieses sieht in einer ersten Phase vor, die mobilen Kontrollen des Schwerverkehrs entlang der Transitachsen zu intensivieren. Die kantonalen Polizeien sind dabei im Auftrag des Bundes tätig und die entsprechenden Kosten werden vom Bund getragen. Die mobilen Kontrollen können jedoch den Anforderungen an eine effiziente und effektive Kon-

trolle des Schwerverkehrs auf Dauer nicht genügen. Aus diesem Grund sieht das Konzept des Bundes in einer zweiten Phase vor, auf den Haupttransitachsen insgesamt 13 Schwerverkehrskontrollzentren verschiedener Grösse zu erstellen. Mit einem landesweiten Netz von Kontrollzentren kann die Effizienz der Kontrollen massgeblich verbessert werden und es wird eine nicht zu unterschätzende präventive Wirkung erzeugt. Alle Kontrollzentren werden im Auftrag des Bundes von den Kantonen erstellt und betrieben, jedoch vom Bund bezahlt (Infrastruktur- und Personalkosten). Aus Spargründen hat der Bundesrat 2003 allerdings beschlossen, eine Etappierung der geplanten 13 Kontrollzentren vorzunehmen. Demgemäss werden in erster Priorität (2004 - 2007) folgende Zentren realisiert: Stans oder Riphäusen, Sigrino, Realta, St. Maurice und Schaffhausen. In der zweiten Priorität (ab 2008) sollen die Zentren in Reiden, Chavornay, Oensingen, Frick, Schafisheim und Uhwiesen sowie zwei weitere noch festzulegende Standorte realisiert werden. Das erste Kontrollzentrum wurde im November 2004 in Realta GR auf der San Bernardino-Route in Betrieb genommen. Die Schwerverkehrskontrollen dienen der Verkehrssicherheit auf den Transitachsen und unterstützen zudem das verkehrspolitische Ziel der Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene.

Zu den einzelnen Fragen

Die beiden nördlichen Einfallsachsen von Barga (A4) und Thayngen (J 15) kommen in Herblingen (Einfahrt Mutzentäli) zusammen. Da der Schwerverkehr vor den Tunnelleinfahrten der Stadttangente zu kontrollieren ist, sind die geographisch möglichen Standorte eines Kontrollzentrums in Schaffhausen eingeschränkt. Entgegen der immer wieder kolportierten Behauptung, es sei für das Schwerverkehrskontrollzentrum im Raume Schaffhausen keine Standortevaluation durchgeführt worden, sei hier ein weiteres Mal ausgeführt, dass im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zuhanden des Bundes im Juni 2001 mehrere Standorte einlässlich geprüft wurden, wie beispielsweise die Rastplätze Moos und Berg (J 15), der Werkhof Schweizersbild (A4) sowie der Güterbahnhof Schaffhausen. Ebenso wurde der Standort «LA-SAG-Halle» im Herblingertal geprüft. Im Rahmen der Standortevaluation wurden auch die Zollanlagen bzw. Zollamtsplätze Barga und Thayngen in die Überlegungen einbezogen. Diese Standorte mussten aber unter anderem aus rechtlichen Erwägungen ausscheiden: Gemäss Art. 1 Abs. 3 des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Union über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (in Kraft getreten am 1. Juni 2002) besteht für alle vom Abkommen geregelten Sachverhalte ein umfassendes Diskriminierungsverbot zwischen Aus- und Inländern. Das heisst mit anderen Worten, ausländische und inländische Lastwagen müssen in jeder Beziehung gleich behandelt werden. Ein Kontrollzentrum direkt an einem Grenzübergang verunmöglicht indessen eine diskriminierungsfreie Kontrolle der aus- bzw. inländischen Camions und ist somit unzulässig und würde von der EU zweifellos beanstandet werden. Dies ist im Übrigen auch der Grund, weshalb sich keines der geplanten Kontrollzentren in der Schweiz direkt bei einem Grenzübergang befindet.

Unter sorgfältiger Abwägung der verkehrstechnischen, baulichen, ökologischen, finanziellen und rechtlichen Aspekte hat sich der Bund für den Standort Güterbahnhof Schaffhausen ent-

schieden. Dieser Standortentscheid des Bundes ist definitiv. Der Bund hat nach diversen Anpassungen und Optimierungen das Detailprojekt des Schwerverkehrskontrollzentrums im August 2004 bewilligt (Signalisationsanpassungen auf der A4 und weitere Anpassungen auf dem kantonalen und städtischen Strassennetz, Ablauf und Umfang der Kontrollen). Das Kontrollzentrum ist damit zur Realisierung freigegeben. Der Kanton hat in der Folge im Oktober 2004 bei der Stadt Schaffhausen ein Baugesuch für die wenigen, untergeordneten Installationen auf dem Areal des Güterbahnhofs eingereicht (Erstellung von Messanlagen sowie von zwei Büro-Containern und einem WC-Container). Dieses Baugesuch ist zur Zeit bei der Stadt in Bearbeitung.

Nach dem Ausgeführten wurde vom Bund eine «dezentrale Variante» mit verschiedenen Kontrollzentren im Raum Schaffhausen aus den erwähnten rechtlichen, aber auch aus verkehrstechnischen, betrieblichen und finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt. Neben den rechtlichen Hindernissen allfälliger Kontrollen bei den Grenzübergängen sind bei dezentralen Varianten – unabhängig der jeweiligen Standorte – auch die erheblich höheren Infrastruktur- und Betriebskosten – ohne entsprechenden Zusatznutzen – zu beachten, da alle Kontrollstandorte für eine effiziente Kontrolle immer gleichzeitig in Betrieb stehen müssten, um ein Ausweichen der Camionere auf die «kontrollenlose» Route zu verunmöglichen. Bei näherer Betrachtung verfügt jede dezentrale Variante mehrerer Kontrollzentren über ein erheblich schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis als ein zentrales Kontrollzentrum.

Der Kanton Schaffhausen ist im Projekt «Schwerverkehrskontrollzentrum Schaffhausen» im Auftrag des Bundes tätig. Wie erwähnt ist der Standortentscheid des Bundes definitiv. Einem anderen Konzept für ein Kontrollzentrum in Schaffhausen als dem bereits genehmigten wird der Bund nicht zustimmen.

Vor diesem Hintergrund steht vielmehr die Frage im Raum, was die Nichtrealisierung des genehmigten Kontrollzentrums im Güterbahnhof Schaffhausen für den Kanton Schaffhausen bedeuten würde. Im Vordergrund steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch die regelmässige und permanente Kontrolle des Schwerverkehrs aus der Fahrtrichtung Norden und insbesondere durch die damit verbundene Präventivwirkung kann die Verkehrssicherheit der Stadttangente erheblich und nachhaltig verbessert werden. Geschieht ein grösserer Unfall beispielsweise im Fäsenstautunnel, könnte – nebst den konkreten Unfallfolgen – die Durchfahrt wochen- oder gar monatelang gesperrt sein und eine entsprechende Umfahrung durch die Stadt notwendig werden. Dies gilt es im Interesse der Bevölkerung in jedem Fall zu verhindern. Der Betrieb des Kontrollzentrums ist ein Mittel zur Reduktion der Wahrscheinlichkeit eines solches Szenarios. Zudem löst das Kontrollzentrum inklusive der damit verbundenen flankierenden Massnahmen (wie beispielsweise das zur Entlastung der Fulachstrasse ebenfalls genehmigte Lkw-Transitfahrverbot auf der Bachstrasse und der Ebnatstrasse) Investitionen von rund 2,4 Mio. Franken aus, die in Höhe von rund 2,0 Mio. Franken vom Bund übernommen werden. Weiter werden in einer ersten Phase 8 (Einschichtbetrieb; 40 kontrollierte Last-

wagen pro Tag) und im Endausbau (Zweischichtbetrieb; 80 kontrollierte Lastwagen pro Tag) 16 vom Bund finanzierte Arbeitsplätze geschaffen.

Neben dem unbestreitbaren volkswirtschaftlichen Nutzen für die Region Schaffhausen ist schliesslich auch darauf hinzuweisen, dass die vom Kontrollzentrum generierten Busseneinnahmen vollumfänglich in die Kantonskasse fliessen. Im Einschichtbetrieb wird gemäss einer zurückhaltenden Schätzung mit zusätzlichen jährlichen Busseneinnahmen von rund 0,5 Mio. Franken, im Zweischichtbetrieb mit rund 1,0 Mio. Franken gerechnet.

Wie bereits erwähnt, hat der Bund das Detailprojekt des Schwerverkehrskontrollzentrums bewilligt und somit das Kontrollzentrum zur Realisierung freigegeben. Sobald die Baubewilligung für die Messinstallationen und die Büro- bzw. WC-Container auf dem Areal des Güterbahnhofs vorliegen, können die Anpassungen der Signalisation auf der A4 sowie die weiteren Installationen erstellt werden und nach deren Fertigstellung das Kontrollzentrum in Betrieb genommen werden. Da aus Sicht des Regierungsrates die Realisierung des Kontrollzentrums für die Verkehrssicherheit der Stadt und der Region Schaffhausen – aber auch für das übrige Transitstrassennetz der Schweiz – eine Notwendigkeit darstellt, wird er sich im Interesse der Bevölkerung der Stadt und der Region Schaffhausen dafür einsetzen, dass das Kontrollzentrum im Güterbahnhof Schaffhausen möglichst bald in Betrieb genommen werden kann. Bis zu jenem Zeitpunkt werden die ebenfalls im Auftrag des Bundes und gegen Entschädigung durchgeführten mobilen Schwerverkehrskontrollen durch die Schaffhauser Polizei weitergeführt.

Schaffhausen, 8. Februar 2005

DER STAATSSCHREIBER STV:



Christian Ritzmann