

Ständerat

06.3277

Interpellation Leuenberger-Solothurn

Schwerverkehrskontrollen für mehr Sicherheit im Verkehr. Resultate

Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 2006

Aufgrund des Verkehrsverlagerungsgesetzes führen die Kantone seit 1.1.01 im Auftrag des Bundes zusätzliche Schwerverkehrskontrollen durch.

Die bundesrätliche Antwort auf die Interpellation 04.3010 enthielt wenig konkrete Angaben über die Ergebnisse der Kontrollen: "Das Rapportwesen der Kantone war bisher sehr uneinheitlich. Es lässt keine gesicherten Angaben und Schlüsse zu." Es werden die wesentlichen Fragen erneut gestellt:

1. Welche Verstösse wurden im Rahmen der Schwerverkehrskontrollen namentlich festgestellt? Wie häufig kamen diese vor?
2. Gibt es Unterschiede im regelverletzenden Verhalten bei Fahrzeugen mit schweizerischen bzw. ausländischen Kontrollschildern?
3. Gibt es Unterschiede in der Durchführung der Kontrollen in den verschiedenen Kantonen? Wenn ja, welche?
4. Wie gross ist der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge in Prozent aller Fahrzeuge im Strassengüterverkehr?
5. Wie gross ist die Zunahme der Anzahl kontrollierter Fahrzeuge seit Beginn der intensiveren Kontrollen?
6. Wieviele Ausnahmegewilligungen vom Sonntags- bzw. Nachtfahrverbot wurden in den letzten Jahren erteilt? Gibt es dabei Unterschiede zwischen den Kantonen? Wie überwacht der Bund die Erteilung der Ausnahmegewilligungen resp. die Einhaltung des Nacht- und Sonntagsfahrverbot?
7. An der Landesgrenze werden auch Kontrollen bezüglich der technischen Sicherheit der Fahrzeuge, Höchstladegewichts und der Einhaltung der Ruhezeitvorschriften sowie der Fahrtüchtigkeit der Fahrer vorgenommen. Wie gross ist der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge an der Grenze?
8. Ist vorgesehen, für Lastwagenfahrer die 0 Promillegrenze (Alkohol) einzuführen?
9. Falls es zutreffen sollte, dass Arbeitgeber im Strassengüterverkehr ihren Arbeitnehmern (Fahrern) die Verletzung von Verkehrsvorschriften aus Wettbewerbsgründen geradezu schmackhaft machen oder sie dazu zwingen; welche Massnahmen sähe der Bundesrat in diesem Fall zum Schutz der Arbeitnehmer vor?

Begründung

Die Einhaltung der Verkehrsregeln und -vorschriften im Strassengüterverkehr kommen zunehmend unter Druck aus Konkurrenzgründen. Wer schneller fährt, wer länger fährt, hat offenbar Wettbewerbsvorteile gegenüber dem korrekten Fahrer resp. dessen Arbeitgeber. Erst vor kurzem wurde der Fall eines bekannten Fuhrhalters bekannt, der offenbar seine Fahrer animiert, z.B. die Ruhezeitvorschriften bewusst nicht einzuhalten und so das Risiko

einer Strafe auf sich zu nehmen. Schliesslich bezahlt ja der Patron die Busse.

Die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften im Strassengüterverkehr erhält damit eine ganz besondere Bedeutung aus Gründen der Verkehrssicherheit. Zudem ist kaum zu übersehen, dass auch der Arbeitnehmerschutz (eine öffentliche Aufgabe) ernster genommen werden muss. Es kann nicht sein, dass ein Fahrer praktisch gezwungen wird, die Vorschriften zu verletzen, um dem Patron damit Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Es wäre wünschenswert, dass der Bund auf die Partner im Strassengüterverkehr einwirkt, einen Gesamtarbeitsvertrag abzuschliessen auch zum Schutz der Arbeitnehmer vor fragwürdigen Forderungen ihrer Arbeitgeber.

Die Nichteinhaltung der Verkehrsvorschriften hat aber auch eine wettbewerbsverzerrende Wirkung im Güterverkehr zwischen Strasse und Schiene. Es wäre fatal, wenn die beschlossene Verkehrsverlagerung durch dieses Element willentlich behindert werden könnte.

Antwort des Bundesrates:

Nach dem Willen des Bundesrates soll die Sicherheit im Strassengüterverkehr weiter verbessert werden. Zusammen mit den Kantonen sorgt der Bund deshalb für eine bessere Einhaltung der Verkehrsvorschriften. Die mobilen Schwerverkehrskontrollen werden parallel zum Aufbau von Kompetenzzentren weiter geführt.

Zu 1.

Die nachfolgenden Zahlen basieren auf Angaben von Kantonen, die eine Leistungsvereinbarung mit dem Bund geschlossen haben (Zahlen gerundet):

Anzahl kontrollierte Fahrzeuge:

Gesamt	CH-Fahrzeuge	EU-Fahrzeuge	Andere Fahrzeuge
Über 100'000	56.7%	41.6%	1.7%

Anzahl Beanstandungen:

Total	Ordnungsbussen	Anzeigen
Über 22'600	38%	62%

Art der Beanstandungen:

Art	Ordnungsbussen	Anzeigen
Beförderung gefährlicher Güter (ADR/SDR)	0,4%	2,0%
Technische Anforderungen (VTS)	6,6%	14,4%
Nacht- / Sonntagsfahrverbot	0,9%	0,5%
Gewicht	4,0%	10,4%
Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe	2,9%	-
Fahren in angetrunkenem Zustand	1,9%	-
Fahren unter Drogen/Medikamenten	0,1%	-
Arbeits- und Ruhezeit (ARV)	6,5%	17,6%
Lizenz/Fahrbescheinigung	3,2%	2,8%
Diverses (Natel, Abstand, befahren Pannestreifen etc.)	11,7%	14,3%

zu 2.
Nein.

zu 3.
Grundsätzlich werden in allen Kantonen dieselben Punkte überprüft. Namentlich die unterschiedlichen Infrastruktur- und Platzverhältnisse führen teilweise zu unterschiedlichen Schwerpunkten bei der Kontrolle; statistisch gesehen fallen diese nicht ins Gewicht.

zu 4.
Im Jahr 2005 waren in der Schweiz rund 42'000 Lastwagen und 10'000 Sattelschlepper immatrikuliert. 213'440 ausländische Sachentransportfahrzeuge waren mindestens einmal in der Schweiz unterwegs. Im Rahmen von mobilen Schwerverkehrskontrollen wurden über 100'000 Fahrzeuge kontrolliert, rein statistisch somit rund 37%.

zu 5.
Seit dem Beginn der intensivierten Schwerverkehrskontrollen im Jahr 2001 konnte die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge um über 52.5% gesteigert werden.

zu 6.
Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot werden vom Standortkanton oder vom Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt. Für Fahrten des Bundes ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig; es kann auch über Gesuche aus dem Ausland entscheiden. Das ASTRA erteilt pro Jahr ungefähr 200 Sonntags- bzw. Nachtfahrbewilligungen. Zahlen über die von den Kantonen erteilten Bewilligungen stehen nicht zur Verfügung, so dass auch keine Aussagen zu kantonalen Unterschieden gemacht werden können.
Die Einhaltung der mit der Ausnahmebewilligung verfügten Auflagen (Ladung, Zeit usw.) wird von den kantonalen Vollzugsorganen überprüft.

zu 7.
Nach Artikel 136 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51) üben die Zollämter im Zusammenhang mit der Zollkontrolle von Fahrzeugen und ihren Ladungen auch die verkehrspolizeilichen Kontrollen aus. Die Zollämter können die gleichen Massnahmen anordnen wie die kantonalen Polizeiorgane.
Die verkehrspolizeilichen Kontrollen erfolgen stichprobenweise und risikogerecht. Der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge (Einfuhr, Ausfuhr, Transit) beläuft sich auf 1,2%. Die Rate der Widerhandlungen entspricht ungefähr derjenigen bei anderen Schwerverkehrskontrollen. Für eine massive Ausdehnung der Kontrollen am Zoll fehlt es namentlich an Zeit und Raum, zumal die Zollübergänge ein Nadelöhr auf den Verkehrswegen bilden.

zu 8.
Nach dem Willen des Bundesrates und des Nationalrates soll eine 0-Promillegrenze für Lastwagenchauffeure eingeführt werden (vgl. 03.3352 Mo. Simoneschi-Cortesi Chiara: Verkehrsregelnverordnung. Änderung).

Zu 9.
Unternehmen bedürfen seit dem 1. Januar 2004 im Binnenverkehr und seit dem 1. Juni 2002 im internationalen Verkehr einer Transportlizenz (Zulassungsbewilligung) zur Ausübung der Tätigkeit als Strassentransportunternehmung. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüft mindestens alle fünf Jahre, ob die Lizenzvoraussetzungen noch erfüllt werden. Die Lizenzpflicht garantiert einerseits durch das Verfahren, das den Erhalt der Lizenz

regelt und andererseits durch die fortlaufenden und regelmässigen Kontrollen und Prüfungen, die Einhaltung folgender Voraussetzungen: Die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung. Insbesondere bestimmen die relevanten Gesetzesstellen, dass eine Person als zuverlässig gilt, wenn sie in den letzten zehn Jahren:

- nicht wegen eines Verbrechens verurteilt worden ist, und wenn sie
- keine schweren und wiederholten Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitszeitbedingungen, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer und Fahrerinnen, wenn sie keine schweren und wiederholten Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Sicherheit im Strassenverkehr und wenn sie keine schweren und wiederholten Widerhandlungen gegen die Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge, insbesondere gegen Masse und Gewicht begangen hat.

Zudem dürfen keine anderen Gründe vorliegen, die ernsthafte Zweifel an der Zuverlässigkeit der betreffenden Person wecken.

Wenn eine der Zulassungsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, widerruft das BAV entschädigungslos die Lizenz. Wer die Tätigkeit als Strassentransportunternehmung im Personen- oder Güterverkehr ohne Bewilligung ausübt, wird mit Haft oder Busse bestraft.

Widerhandlungen, begangen durch angestellte Fahrer, können gemäss dem im schweizerischen Recht geltenden Täterprinzip grundsätzlich nur schwer dem Unternehmen angelastet werden. Allerdings bestimmt das Verwaltungsstrafrecht, welches bei den Fällen zur Anwendung kommt, die aus einer Widerhandlung gegen die Lizenzpflicht hervorgehen, dass unter gewissen Umständen von einer Verfolgung der strafbaren Personen Umgang genommen werden kann und an ihrer Stelle die juristische Person, die Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder die Einzelfirma zur Bezahlung der Busse verurteilt werden kann. Diese Sonderregelung trägt der Tatsache Rechnung, dass sich auf weiten Gebieten des Verwaltungsstrafrechts Nachforschungen nach dem Angestellten, der die Tat verübt hat, und nach den Organen, die allenfalls mitschuldig sind, nicht lohnen.

Zudem bestehen durch die Möglichkeit der Bestrafung mit Haft oder Busse bei Verstoss gegen die Lizenzpflicht, verbunden mit der administrativen Massnahme des Lizenzentzugs, effiziente Möglichkeiten, damit die Unternehmen ein Interesse an der Einhaltung der Gesetzesbestimmungen haben.

Der Arbeitnehmer wird somit insofern geschützt, als dass, bei Hinweis auf die Mitschuld eines Vorgesetzten, das Unternehmen die Rechtsfolgen (Busse, Lizenzentzug) zu tragen hat.

Schliesslich gilt auch die Schutznorm von Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221). Der Arbeitgeber, der eine strafbare Handlung eines Führers oder einer Führerin veranlasst oder nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert, untersteht der gleichen Strafandrohung wie der Führer oder die Führerin.