

2. Interpellation von Max Möckli vom 25. Februar 2009 "Schwerverkehrskontrollen im Kanton Thurgau" (08/IN 23/91)

Beantwortung

Präsidentin: Die Antwort des Regierungsrates liegt schriftlich vor. Der Interpellant hat das Wort für eine kurze Erklärung.

Möckli, FDP: Ich danke dem Regierungsrat für seine Antwort. Sie zeigt deutlich auf, wie im Thurgau Schwerverkehrskontrollen durchgeführt werden. Ich zitiere aus der Antwort: "Zugleich handelte es sich bei dieser Vereinbarung um eine flankierende Massnahme zur Erreichung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes (SR 740.1), wonach die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern ist." Es stellt sich nur die Frage, ob die Polizei für die Sicherheit oder zur Schikaniierung des Schwerverkehrs zuständig ist. Leider sind im Thurgau immer noch zu wenig Arbeitsplätze vorhanden. Viele sind gezwungen, in Nachbarkantone zu pendeln. Was nützt aber Standortförderung für Betriebe, wenn das Gewerbe, das die Produkte dieser Betriebe zum Kunden bringen soll, übermässig schikaniert wird? Mich interessiert Ihre Meinung, weshalb ich Diskussion **beantrage**.

Abstimmung: Diskussion wird mehrheitlich beschlossen.

Diskussion

Möckli, FDP: Im Jahr 2000 wurden im Thurgau 2'500 Stunden für Schwerverkehrskontrollen aufgewendet. Auf das Jahr 2001 wurde diese Zahl um über das Vierfache auf 11'000 Stunden erhöht, und wahrscheinlich sind die zusätzlichen Kontrollstunden der Grenzwaiche darin nicht einmal enthalten. Das ergibt die vierthöchste Anzahl Kontrollstunden aller Kantone, was für unseren mittelgrossen Kanton mit mässigem Verkehrsaufkommen um mindestens das Doppelte zu hoch ist. Andere Grenzkantone kontrollieren zwei Drittel Ausländer, die Thurgauer jedoch zwei Drittel Schweizer. Auch das Argument, dass es sich bei dieser Vereinbarung zugleich um eine flankierende Massnahme zur Erreichung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes handelt, wonach die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern ist, greift nicht. Dass dieses Ziel mit dem Schikanieren des Lastwagenverkehrs vor allem im Nahverkehr nicht beeinflusst werden kann, ist wohl jedem klar. Wenn sich jemand mit Gütertransport befasst, stellt er nämlich fest, dass es sich bei über 80 % des schweizerischen Güterverkehrs um Nahverkehr handelt, der nicht verlagert werden kann. Vom restlichen Überlandverkehr macht der Transitverkehr 12 % aus. Praktisch der ganze Bahngüterverkehr ist vor- oder nachgelagert, mindestens einmal ebenfalls auf einem Lastwagen. Um

den Güterverkehr in Grenzen zu halten, müssen wir möglichst nahe versorgen und entsorgen. Oder glauben Sie, dass der Güterverlagerung Genüge getan sei, wenn der Kehrort von Bischofszell und Romanshorn per Lastwagen eingesammelt wird und anschliessend mit der Bahn via Zürich - Limmattal nach Weinfelden reist? Darüber, wie viele Kontrollen bezüglich der Technik der Fahrzeuge nötig sind, die jährlich vom Strassenverkehrsamt geprüft werden und für die zusätzlich alle zwei Jahre von einer Garage die Prüfberichte über Tachograph, LSVA-Gerät, Tempobegrenzer und Abgas zu erbringen sind, kann diskutiert werden. Die Arbeits- und Ruhezeitverordnung jedoch, die einmal zum Schutz der Chauffeure und zur Sicherheit eingeführt wurde, wird - seitdem man elektronisch minutengenau auswerten kann - von einigen Kantonen zum Geldeintreiben und zur Schikanierung der Chauffeure angewendet. Störend ist, dass der Kanton Thurgau mit den meisten ARV-Verzeigungen aller Kantone an erster Stelle liegt. Laut den Aussagen des Zuständigen für die ARV-Kontrollen im Thurgau werden bei Betriebskontrollen von Thurgauer Transportunternehmen über 80 % aller Chauffeure verzeigt. Andere Kantone handhaben diese Kontrollen vernünftiger. Das zeigt die Anzahl Verzeigungen ganz klar. Bei ARV-Verstössen stellt sich das Volk Chauffeure vor, die 14 oder 16 Stunden gefahren sind. Im Thurgau werden jedoch Chauffeure im Nahverkehr, welche die Pause 10 Minuten zu spät antreten oder weniger als 10 Minuten Pause machen, verzeigt und gebüsst. Das hat mit Sicherheit nichts zu tun, sondern mit Schikane. Laut Unfallstatistik des Bundesamtes für Verkehr stellen Unfälle mit LKW glücklicherweise die kleine Minderheit dar und sind seit 1999 schweizweit um über 40 % rückläufig. Das zeigt, dass neue Technologien wie Spurassistent, elektronische Abstandsregelung, Stabilitätskontrollen, ABS etc. eine positive Wirkung auf die Unfallverhütung haben. Ich erwarte, dass die Anzahl Kontrollstunden beim Schwerverkehr im Thurgau halbiert wird. Das wäre immer noch über dem Mittel aller Kantone. Ebenso erwarte ich, dass unter dem Schwerpunkt der Sicherheit und nicht der Schikane und Geldeintreiberei ein vernünftiges Mass an Toleranz bei den ARV-Betriebskontrollen angewendet wird. Oder glauben Sie, dass die Sicherheit erhöht wird, wenn wir unseren guten, pflichtbewussten Chauffeuren ihren Beruf zum Verleiden bringen und sie durch andere Leute ersetzt werden müssen?

Indergand, SVP: Kontrollen beim Strassenverkehr sind nötig, ebenso Kontrollen beim Schwerverkehr. Wenn sich diese aber innerhalb von wenigen Jahren vervierfachen, dann spricht das Bände: Waren die Kontrollen vorher zu large oder sind andere Gründe für die Steigerung in diesem Ausmass verantwortlich? Aus der Antwort ist ersichtlich, dass in diesem Zusammenhang Vereinbarungen mit dem Bund getroffen worden sind sowie damit verbundene Entschädigungen. Das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bezweckt mit der Intensivierung der Kontrollen, dass sich Fahrzeuglenker an die geltenden Vorschriften halten und diese beachten. Zusätzlich sind es flankierende Massnahmen zur Umsetzung des Verkehrsverlagerungsgesetzes, wonach die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu

fördern ist. Bis zum Jahr 2001 sind im Kanton Thurgau durch die Kantonspolizei durchschnittlich 2'500 Stunden für Schwerverkehrskontrollen aufgewendet worden. Mit der Inkrafttretung der Vereinbarung zwischen dem UVEK und dem Kanton Thurgau wurde dieses Pensum um das Fünffache auf 12'500 Stunden erhöht. Für diese Leistungen wird der Kanton Thurgau vom Bund mit ungefähr 1,5 Millionen Franken entschädigt. Das entspricht ca. Fr. 120.-- pro geleistete Arbeitsstunde. In der Antwort auf die Frage 4 widerspricht sich der Regierungsrat. Er möchte den Schwerverkehr möglichst früh nach dem Grenzübertritt kontrollieren, das heisst vor der Weiterfahrt. Dem Kanton Thurgau kommt hier als Grenzkanton sicher eine wichtige Funktion zu. Das wäre soweit zu akzeptieren. Es wurden jedoch ein Drittel ausländische und zwei Drittel Schweizer LKW überprüft. Wenn Massnahmen, wie die Umlagerung von der Strasse auf die Schiene, greifen sollen, muss der Durchgangsverkehr kontrolliert werden. Mit Kontrollen im Nah- und Ortsverkehr kann in diese Richtung wenig erreicht werden, denn es werden sicher keine Schienen auf die Baustellen verlegt. Mit über 660 Verzeigungen gegen die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften weist der Kanton Thurgau die höchste Zahl auf. Wenn aber ARV-Verstösse wie die Übertretung der Lenkzeit von 5 bis 10 Minuten oder eine zu kurze Pause mit Busse geahndet werden, hinterlässt das eher den Eindruck, dass Geld eingetrieben wird als dass solche Sanktionen der Sicherheit im Strassenverkehr dienen. Bei einer so massiven Erhöhung der Kontrollen stockt einem der Atem. Die Kontrollen sind zu reduzieren und in einem vernünftigen Mass einzupendeln. Ebenso lässt einen der kommerzielle "Touch" bei der ganzen Sache nicht los: Der Schwerverkehr ist eine gute Milchkuh, wenn nicht die beste, die auf "Teufel komm raus" gemolken werden muss. Die SVP-Fraktion wünscht sich bei der Handhabung und bei der Umsetzung, dass den Vorschriften entsprechend kontrolliert wird, jedoch mit Augenmass.

Kern, SP: Aufgrund veröffentlichter Zahlen des Bundesamtes für Strassenwesen wirft der Interpellant Fragen auf, die durchaus berechtigt und klärungswürdig sind. Die Fragestellung alsdann ist unmissverständlich auf der Grundlage des Misstrauens und auf dem Vorwurf der Diskriminierung und Schikane aufgebaut. Die Antwort des Regierungsrates ist klärend, präzise und kann das Verdachtsmoment des Interpellanten entkräften. Das grundlegende Ziel der Vereinbarung zwischen Bund und Kantonen, nämlich dass möglichst viele Fahrzeuglenkerinnen und -lenker dazu angehalten werden, die geltenden Vorschriften konsequent umzusetzen, liegt im Interesse von allen. Insbesondere sollte es im Interesse der Unternehmer aus der Transportbranche sein. Unfälle beim Schwerverkehr sind keine Seltenheit, und sie verlaufen oftmals schwerwiegend. Ich erinnere an die Frontalkollision von zwei Lastwagen im Gotthardtunnel, die viele Menschenleben forderte, worauf in der Folge das "Tropfenzählersystem" und eine ganze Reihe von weiteren Sicherheitsmassnahmen eingeführt wurden. Die regierungsrätliche Beantwortung zeigt auf, dass die Vereinbarung mit dem Kanton Thurgau nicht aussergewöhnlich streng formuliert ist, möglicherweise aber konsequenter als in anderen Kantonen angewendet

wird. Zu Kantonsrat Möckli: Wir wollen die Nulltoleranz, die wir unseren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern schuldig sind. Ist es nicht gerade auch der Grosse Rat, der sie in anderen Bereichen vehement fordert? Im Weiteren begründet die Beantwortung mögliche Abweichungen der Kontrolltätigkeit und definiert die Zielverkehrsteilnehmer. Notabene werden nicht nur Lastwagen kontrolliert. Es geht um eine breite Palette von Fahrzeugen. Interessant ist die Statistik über die Anzahl kontrollierter Fahrzeuge und die dafür aufgewendeten Kontrollstunden. Räumliche, logistische und personelle Faktoren erklären die Unterschiede zwischen den Kantonen, und unter dieser Prämisse steht der Kanton Thurgau mit seiner Bilanz gut da. Die Fraktion der SP dankt dem Regierungsrat für die konsequente Durchführung der in der Leistungsvereinbarung gefassten Vorschriften, die zur besseren Sicherheit auf unseren Strassen führen. Der Aufstellung über die Verzeigungen auf Seite 6 in der Beantwortung kann die Wirkung dieser Kontrollen entnommen werden. Kontrollen sind unangenehm, aber mehr als gerechtfertigt, wenn dadurch die Sicherheit für alle Teilnehmer auf den Strassen grösser wird. Wir ermuntern den Regierungsrat, weiter auf der Schiene der Sicherheitsmassnahmen fortzufahren.

Schwyter, GP: Ich danke dem Regierungsrat für die ausführliche Antwort auf die Interpellation. Daraus geht klar hervor, dass keine übermässigen Kontrollen beim Schwerverkehr stattfinden und nur die Auflagen des Bundes erfüllt werden. Vertrauen ist gut, Kontrollen sind besser. Dies gilt auch für den Schwerverkehr. Die grosse Anzahl der Mängel, die bei diesen Kontrollen immer wieder festgestellt werden, zeigen deutlich, dass man nicht darauf vertrauen darf, dass sich alle Transportunternehmer und Chauffeure an die Vorschriften halten. Mit vermehrten Kontrollen können die schwarzen Schafe im Transportwesen erkannt und Verstösse geahndet werden. Im Transportwesen sollte man deshalb darüber erfreut sein, dass der Thurgau seiner Kontrollpflicht, die vom Bund vorgeschrieben ist, nachkommt. Nur so kann verhindert werden, dass der zum Teil ruinöse Wettbewerb auf Kosten der Sicherheit und Gesundheit der Chauffeure und der übrigen Verkehrsteilnehmer geführt wird. Kurz: Jede Kontrolle nützt jenen Transportunternehmen, die sich an die Vorschriften halten. Kontrollen im grenznahen Bereich sind besonders sinnvoll, damit fehlbare ausländische Fahrzeuge nicht erst am Gotthard erfasst werden. Übermüdete oder alkoholisierte Fahrer, schlecht gewartete Fahrzeuge mit mangelhaften Bremsen oder ungenügender Bereifung sind nicht nur eine Gefahr für die Fahrer selbst, sondern auch für die anderen Verkehrsteilnehmer. Ich bin der Kantonspolizei Thurgau deshalb sehr dankbar, dass sie tagein, tagaus diese nicht leichte und oft undankbare Kontrollaufgabe pflichtbewusst und kompetent wahrnimmt und damit auch meine Sicherheit als Verkehrsteilnehmerin und Strassenbenutzerin verbessert.

Rupp, EVP/EDU: Die EVP/EDU-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die ausführliche Beantwortung. Die Kontrolltätigkeit ist durch eine Vereinbarung mit dem Bund geregelt.

In der Beantwortung wird in Zahlen dargelegt, wie viele Kontrollen die Polizei zu machen hat. Ob es zu viel oder zu wenig Kontrollen sind, kann ich nicht beurteilen. Eines ist sicher: Schwerverkehrskontrollen müssen durchgeführt werden, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Sicherheit. Es ist klar: Je mehr Fahrzeuge ein Transporteur auf der Strasse hat, desto grösser ist die Wahrscheinlichkeit, in eine Kontrolle zu geraten. Im Bereich der Arbeits- und Ruhezeitverordnung kommt es sehr häufig zu Anzeigen. Ich möchte aber eine Lanze für das Transportwesen auf der Strasse brechen. Wir alle sind in irgendeiner Weise von den Transporteuren abhängig. Ohne Transporte auf der Strasse geht gar nichts. Stellen wir uns vor, was passieren würde, wenn nur schon zwei Tage lang alle Lastwagen, national und international, einfach nicht fahren würden. Sehr vieles würde nicht mehr funktionieren. Wir alle sind also mitverantwortlich für den hohen Druck, dem die Transportunternehmer und zuletzt die Chauffeure ausgesetzt sind. Wir sind eine ungeduldige Gesellschaft geworden und leben nach dem Motto: "Heute bestellen, gestern liefern". Die Chauffeure können die Arbeits- und Ruhezeitverordnung vielfach gar nicht einhalten. Und wenn sie sie einhalten wollen, werden die Empfänger der Ware nervös. Unser Sohn ist seit vielen Jahren als Chauffeur fast täglich unterwegs. Ich erlebe mit, wie oft er unter enormem Zeitdruck arbeiten muss. Darum mein Appell an uns alle: Überdenken wir unser Verhalten, sei es beim Konsum allgemein, in der Wirtschaft, in der Industrie oder im Bauwesen. Das Beste für die Sicherheit beim Schwerverkehr sind ausgeruhte Chauffeure und weniger gestresste Transportunternehmer. Leisten wir unseren Beitrag dazu. Bussen verteilen nützt der Sicherheit wenig.

Schlatter, CVP/GLP: Die CVP/GLP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die umfassende Beantwortung der Interpellation. Allerdings wird bei näherer Betrachtung ersichtlich, dass dabei die Taktik angewandt wurde, möglichst viele Daten zu liefern, so dass man den "Hasen", der darin verborgen ist, nicht allzu schnell findet. Das erinnert mich an folgendes Sprichwort, das jeweils im Militär kolportiert wurde: "Jeder kontrolliert das, was er kann." Man erhält den Eindruck, dass hier sehr gerne kontrolliert wird, weil einfach zu kontrollieren ist und man davon ausgehen kann, dass bei der Kontrolle kein grosser Widerstand entsteht. Das ist, wenn man die Menge der Kontrollen anschaut, etwas störend. Hinter dem Hauptziel, Unfälle zu vermeiden, steht unsere Fraktion selbstverständlich auch. Ob das andere formulierte Ziel, die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, erreicht werden kann, stelle ich natürlich in Frage, vor allem auch deshalb, weil sich dieses Ziel meines Erachtens relativ wenig an den Bedürfnissen orientiert, die heute erfüllt werden. Der Tabelle auf Seite 4 der Beantwortung ist Folgendes zu entnehmen: Kanton Bern: 18'352 Kontrollstunden, 10'657 kontrollierte Fahrzeuge. Das Missverhältnis ist augenfällig. Kanton St. Gallen: 8'693 Kontrollstunden, 8'671 kontrollierte Fahrzeuge. Hier frage ich Sie, ob das Polizeikorps des doppelt so grossen Kantons St. Gallen kleiner ist als jenes im Kanton Thurgau. Kanton Basel-Land: 12'341 Kontrollstunden, 8'273 kontrollierte Fahrzeuge. Kanton Schaffhausen: 4'857 Kon-

trollstunden, 2'274 kontrollierte Fahrzeuge. Wenn Sie diese Zahlen mit den Zahlen des Kantons Thurgau in Vergleich setzen, stellen Sie fest, dass unser Kanton einmal mehr das Gebot des vorauseilenden Gehorsams zu befolgen scheint. Man erreicht damit keine Verkehrssicherheit, sondern belastet administrativ weiterhin insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, was nicht notwendig ist. Was auch auffällt, ist der Satz auf Seite 5 der Beantwortung. Er lautet: "Der obgenannte Umstand, dass nicht alle die Grenze passierenden Fahrzeuge das weitere Strassennetz des Kantons benützen, und die erwähnten Kategorien der kontrollierten Fahrzeuge sind für das unter Frage 5 genannte Zahlenverhältnis von einem Drittel zu zwei Dritteln zwischen ausländischen und schweizerischen Fahrzeugen verantwortlich." Dazu kann ich nur eine Antwort geben: Die Kontrollstellen stehen am falschen Ort. Wenn man die ausländischen Fahrzeuge kontrollieren will - und da geht es ja vor allem um die Kontrolle der Dauer der Fahrten - muss man die Kontrollstellen so verlegen, dass sich das Verhältnis ändert. Man kann nicht einfach die inländischen Fahrzeuge übermässig kontrollieren. Die meisten von Ihnen haben Kenntnis davon genommen, dass ein Antrag gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Rates zur Erhöhung des Bestandes des Thurgauer Polizeikorps eingereicht werden wird. Das heisst, dass mit 50 Polizisten mehr wieder 200 Stunden mehr kontrolliert werden kann, wenn wir diesem Antrag folgen, und zwar einfach nur deshalb, weil eine Verbindung mit dem Polizeikorps gemacht wird. Das ist völlig unsinnig und nicht bedarfsgerecht. Meines Erachtens sind die Fragen, die der Interpellant formuliert hat, berechtigt. Es ist aufgrund der Zahlen klar, dass im Thurgau im Vergleich zu anderen Kantonen übermässig kontrolliert wird. Ich bitte den Regierungsrat, sich zu äussern, ob er im Rahmen der nächsten Leistungsvereinbarung bereit wäre, eine Senkung der Kontrollstundenzahl zu erwirken. Kontrolliert werden die Fahrzeuge ohnehin. Die Schweiz erinnert mich je länger je mehr an ein neuzeitliches Fussballspiel, das etwa so aussieht: Auf dem Feld sind zwei Spieler und elf Schiedsrichter. Es kann doch nicht angehen, dass wir ständig mehr Kontrolleure einbauen und diejenigen, welche die Leistung erbringen, immer weniger werden.

Gubser, SP: Von bürgerlicher Seite hören wir immer wieder, wie wichtig Richtlinien seien und wie wichtig es auch sei, Grenzen zu setzen. Und nun ist man der Meinung, dass beim Schwerverkehr zu viele Grenzen gesetzt werden. Da geht es um den eigenen Betrieb, da will man sich nicht dreinreden lassen. Kontrollen wären ja noch schön und gut, wenn es um ausländische Fahrzeuge geht, aber bitte nicht bei schweizerischen. Das ist doch Bauchnabelpolitik. Schauen Sie die Unfallstatistiken an und überzeugen sich davon, zu wie vielen Verzeigungen es kommt. Dann müssen Sie eingestehen, dass diese Kontrollen nötig sind und man unserer Polizei eigentlich dafür danken müsste, dass sie für Ordnung auf den Strassen sorgt.

Regierungsrat **Dr. Graf:** Schon seit mehreren Jahren führt die Kantonspolizei Thurgau intensivierte Schwerverkehrskontrollen durch. Das ist eine Folge der Volksabstimmung vom 21. Mai 2000. Damals wurde im Rahmen der Bilateralen I das Landverkehrsabkommen angenommen und dem Volk ausdrücklich zugesichert, dass mit flankierenden Massnahmen die Sicherheit beim Schwerverkehr trotz Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimiten gehalten respektive verbessert werde. Im Kanton Thurgau haben wir uns noch weitergehende Überlegungen gemacht. Der Thurgau ist ein Grenzkanton, und es darf nicht sein, dass er auf Schleichwegen benützt wird. Wir bemühen uns, die Sicherheit beim Schwerverkehr zu erhalten und zu verbessern, auch für die allgemeine Verkehrssicherheit. Die Verkehrssicherheit entsteht nicht dadurch, dass man an einem bestimmten Ort etwas macht, sondern es ist die Gesamtheit der Massnahmen, die Wirkung erzielt und ein gutes Resultat bringt. Im Kanton Thurgau haben wir unter dem Titel der Verkehrssicherheit gerade in den letzten neun Jahren, die hier thematisiert werden, erhebliche Verbesserungen erzielen können. Dennoch müssen wir uns weiterhin verbessern. Insbesondere ist es notwendig, dass wir dort, wo wir tätig sind, weiterhin wachsam bleiben. Jedes Nachlassen würde den heutigen hohen Stand der Verkehrssicherheit, den wir erreicht haben, gefährden. Das wollen wir nicht. In diesem Zusammenhang gibt der Regierungsrat auch zu bedenken, dass Verkehrsunfälle grosses menschliches Leid verursachen. Daneben belasten sie unsere Gesellschaft auch ökonomisch. Eine einzelne Verletzung kann gesellschaftliche Kosten von mehreren hunderttausend Franken auslösen. Wir haben vor einigen Wochen über die IV diskutiert. Dabei waren wir uns alle einig, in erster Linie dafür sorgen zu müssen, dass es weniger Anspruchsberechtigte gibt. Wenn wir die Verkehrssicherheit erhöhen, leisten wir auch unter diesem Titel einen Beitrag an die Invalidenversicherung. Ich erinnere Sie an die damals stattgefundene Abstimmung und an die Versprechen, die wir alle abgegeben haben. Richtig ist hingegen, dass die in den einzelnen Kantonen geleisteten Kontrollstunden unterschiedlich sind. Der Regierungsrat wehrt sich gegen die Tendenz, alles über einen einzigen Leisten zu schlagen. Wir leben in einem föderalistischen Staatswesen und nicht in einem faden, grauen, ausnivellierten Staat. Wir betonen die Eigenheiten unseres Kantons immer wieder und legen auch grossen Wert darauf. Ausfluss gerade dieser Haltung ist es, dass wir das tun, was wir als richtig empfinden, und nicht das, was andere allenfalls auch tun oder eben nicht tun. Wir haben eine besondere Verantwortung für unser Kantonsgebiet, und diese Verantwortung wollen wir auch wahrnehmen. Für den Kanton Thurgau kann der Regierungsrat mit gutem Gewissen sagen, dass er die Verantwortung wahrnimmt und von den föderalistischen Differenzierungsmöglichkeiten mit gesundem Menschenverstand Gebrauch macht. Die Kontrollen finden sehr zügig statt. Teilweise sind sie in 10 bis 15 Minuten erledigt. Es ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Vier besonders ausgebildete Spezialisten, die nicht dem Korps angehören, sondern Zivilangestellte sind, beschäftigen sich damit. Zu den Zahlen ist ergänzend beizufügen: Ich habe ausgerechnet, wie viele Kontrollen im neu eröffneten Schwerverkehrszentrum Ripshausen im Kanton Uri möglich

sind. Dort können jährlich über 39'000 Kontrollen stattfinden. Sie wissen aber auch, dass in Uri auch noch am Sonntag Kontrollen durchgeführt werden. Die Betriebskontrollen haben nichts mit der Leistungsvereinbarung zu tun. Sie wurden vorher schon gemacht und werden auch nachher gemacht. Die Bemühungen der Kantonspolizei bei der Schwerverkehrskontrolle sind leistungsorientiert. Sie resultieren aber auch aus verschiedenen Beanstandungen aus Ihrer Mitte. Insbesondere in den neunziger Jahren hat es bei der Behandlung des Geschäftsberichtes zum Standard gehört, den hohen Prozentsatz an Beanstandungen bei den Lastwagen zu reklamieren. Man hat den Regierungsrat aufgefordert, hier endlich etwas zu tun. Es hat sich eine Art Ohnmacht breitgemacht. Jetzt ist eine gewisse Veränderung eingetreten: Es geht nicht mehr um 30 % oder 35 %, wir haben eine Reduktion auf 20 % wahrnehmen können. Trotzdem müssen immer noch 20 % der Fahrzeuge beanstandet werden. In angespannten wirtschaftlichen Zeiten ist die Gefahr von Lohndumping gross. Um billiger und effizienter zu transportieren, vernachlässigt die Konkurrenz manchmal auch die Vorschriften. Und wir sind uns alle darüber einig, dass überladene Fahrzeuge, alkoholisierte oder übermüdete Chauffeure die Sicherheit aller gefährden. Wenn etwas passiert, dann richten sich die Augen sofort auf den Staat und insbesondere auf die Polizei, die selbstverständlich nicht genügend kontrolliert hat. Halten Sie sich in diesem Zusammenhang auch vor Augen, dass auf der Strasse nicht nur Kies, Humus und Rüben transportiert werden. Es gibt auch den Transport gefährlicher Güter. Im Rahmen der vorliegenden Interpellation möchte ich auch noch einen Hinweis auf die Bahntransporte machen. Es wird immer wieder hervorgehoben, wie wenig Einflussmöglichkeiten wir haben, um lästige Auswirkungen jener Verkehrsart wirkungsvoll zu bekämpfen. Ich erinnere diesbezüglich an das Gutachten von Professor Weber und an die anschliessend geführte Diskussion in der Öffentlichkeit. Wir haben eröffnet bekommen, wo wir Handlungsspielraum haben und wo dies nicht der Fall ist. Beim Schwerverkehr auf der Strasse haben wir einen vergleichsweise grossen Handlungsspielraum, den wir zugunsten unserer Bevölkerung, aber auch zugunsten aller Verkehrsteilnehmer nutzen wollen. Schliesslich noch ein ordnungspolitischer Gedanke: Jedes geordnete, gut organisierte Transportunternehmen muss doch ein vitales Interesse daran haben, dass jene, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, aus dem Verkehr gezogen und bestraft werden. Betriebe, die sich nicht an das Gesetz halten, dürfen keinen Wettbewerbsvorteil geniessen. Sie verfälschen mit ihrer unlauteren Arbeit den Wettbewerb. Es gibt deshalb auch aus liberaler Sicht sehr gute Argumente für die Schwerverkehrskontrolle, wie sie heute von der Kantonspolizei praktiziert wird. Schliessen möchte ich mit dem Hinweis, dass die Kantonspolizei ihre Praxis immer wieder selbstkritisch prüfen und bei der periodischen Erneuerung der Leistungsvereinbarung allfällige Anpassungen auch beantragen wird.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsidentin: Das Geschäft ist erledigt.