



Interpellation von Anna Spescha, Luzian Franzini, Stéphanie Vuichard und Isabel Liniger betreffend Schwerverkehrskontrollen intensivieren für mehr Sicherheit auf der Strasse und fürs Klima

(Vorlage Nr. 3181.1 - 16474)

Antwort des Regierungsrats
vom 1. Juni 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsratsmitglieder Anna Spescha, Luzian Franzini, Stéphanie Vuichard und Isabel Liniger reichten am 30. November 2020 eine Interpellation betreffend Schwerverkehrskontrollen intensivieren für mehr Sicherheit auf der Strasse und fürs Klima ein. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 17. Dezember 2020 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen. Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen der Interpellation wie folgt Stellung:

Beantwortung der Fragen

Frage 1: Sind LKWs auf den Strassen des Kantons Zug zu schnell unterwegs? Wenn ja, wie viel und wie schnell fahren diese?

Die auf dem Kantonsgebiet des Kantons Zug zur Geschwindigkeitskontrolle eingesetzte Messtechnik der Zuger Polizei lässt keine Differenzierung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien zu. Die Messgeräte unterscheiden folglich nicht zwischen Personenwagen und Lastwagen. Auf der Autobahn werden aus diesem Grund Lastwagen, welche zum Beispiel 10 km/h schneller fahren als die für diese erlaubten 80 km/h, in der Regel nicht geblitzt, weil die Messgeräte lediglich Fahrzeuge erfassen, welche schneller als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h fahren. Die Frage, ob LKWs auf den Strassen des Kantons Zug zu schnell unterwegs sind, lässt sich daher nicht abschliessend beantworten.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass neben weiteren Fahrzeugkategorien (z.B. grössere Personentransporte) auch sämtliche Lastwagen mit einer automatischen Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen. Diese werden auch Geschwindigkeitsbegrenzer genannt und sind so einzustellen, dass das Fahrzeug die Regelgeschwindigkeit nicht überschreiten kann. Diese Regelgeschwindigkeit ist bei Lastwagen gesetzlich auf 90 km/h festgesetzt. Dadurch werden sämtliche Lastwagen beim Erreichen dieser Geschwindigkeit nicht weiter beschleunigt. Ob diese Regelgeschwindigkeiten auch tatsächlich vorschriftsgemäss eingestellt sind, überprüft die Zuger Polizei in regelmässig stattfindenden Strassenkontrollen. Kontrolliert wird anlässlich dieser Kontrollen auch die Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Motorfahrzeugführer und -führerinnen gemäss den einschlägigen Verordnungsbestimmungen (vgl. dazu die Antwort zu Frage 6).

Frage 2.a): Welche allgemeine Strategie verfolgt der Kanton bei den Schwerverkehrskontrollen?

Bei den Schwerverkehrskontrollen auf den Transitachsen handelt es sich um eine Verbundaufgabe, welche eine Zusammenarbeit unter den Kantonen und mit dem Bund erfordert. Der internationale Schwerverkehr auf der Nord-/Südachse wird in der Zentralschweiz schwerpunktmässig durch das 2009 eröffnete, im Eigentum des Bundes stehende Maxi-Zentrum Ripshausen bei

Erstfeld im Kanton Uri kontrolliert. In diesem Kontrollzentrum können täglich bis zu 150 polizeiliche Stichprobenkontrollen durchgeführt werden. Ebenfalls im näheren Umfeld des Kantonsgebietes des Kantons Zug sind zudem das 2003 eröffnete «Midi-Zentrum Stans» (NW) und das geplante «Midi-Zentrum Neuenkirch» (LU).

Frage 2.b): Wo, örtlich und bezüglich welcher Vergehen, werden Schwerpunkte gesetzt?

Abgesehen vom Schwerverkehr auf der A4 finden im Einzugsgebiet des Kantons Zug nur wenige internationale Transporte statt. Die Zuger Polizei kontrolliert den Schwerverkehr stichprobenartig und anhand von sogenannten Sichtkontrollen. Dabei werden Fahrzeuge mit offensichtlichen Mängeln (Ladungssicherung / Fahrzeugzustand usw.) von der Strasse auf den Kontrollplatz geleitet und dort hinsichtlich möglicher Übertretungen kontrolliert. Bei Strassenkontrollen wird das Hauptaugenmerk nebst solchen offensichtlichen Mängeln auf weitere sicherheitsrelevante Punkte wie Fahrzeugtechnik, Arbeits- und Ruhezeit, Fahrberechtigung und Fahrfähigkeit gelegt. Ein kontrolltechnischer Schwerpunkt beim internationalen Verkehr legt die Zuger Polizei zusätzlich auf die Kontrolle der Einhaltung des sogenannten Kabotageverbots (das Verbot, Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen zu erbringen). Die im Kanton Zug angemeldeten Fahrzeuge werden zudem gemäss den gesetzlichen Vorgaben anlässlich der periodischen Kontrollen durch das Strassenverkehrsamt geprüft.

Frage 2.c): Gibt es ein Monitoring (Auswertungen nach Delikten) und Management des Kontroll-Ansatzes?

Ein Monitoring spezifisch hinsichtlich einzelner Delikte wird nicht erstellt. Wie aufgezeigt werden bei einer Schwerverkehrskontrolle sämtliche Aspekte möglicher Übertretungen miteinbezogen. Da die Kontrollgruppe der Zuger Polizei relativ klein ist, werden die Erfahrungen und Tendenzen wie zum Beispiel manipulierte digitale Fahrtenschreiber oder Abgasanlagen untereinander weitergegeben. Zusätzlich steht die Zuger Polizei in engem fachlichen Austausch mit dem Maxi-Zentrum Ripshausen.

Frage 3: Kann die Regierung abschätzen, wie gross der negative Effekt des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle) ist und wie gross die Klimaauswirkungen des Schwerverkehrs sind?

Der Nutzen des Schwerverkehrs ist gross. Gleichzeitig sind aber auch die daraus resultierenden negativen Effekte durch Lärm und Luftschadstoffe auf die Gesundheit der Bevölkerung und das Klima nach wie vor beträchtlich. Bereits Ende der 1990er Jahre hatte die damalige Inner-schweizer Umweltdirektorenkonferenz (heute: Zentralschweizer Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz [ZBPUK]) mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung der Innerschweizer Kantone LU, UR, SZ, OW, NW, ZG verstärkte polizeiliche Kontrollen zur Überprüfung von umweltrelevanten Vorschriften umgesetzt. Zu diesen umweltrelevanten Normen zählten (und zählen auch heute noch) insbesondere Abgasvorschriften, der Verkehr mit Sonderabfällen, die Beförderung gefährlicher Güter, das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge und die Ruhezeitbestimmungen. Bestandteil des Massnahmenplanes war insbesondere auch die Massnahme «M1d – Erweiterung der Kontrollen auf Nationalstrassen». Ziel dieser Massnahme war es, durch einen konsequenten Vollzug der Umweltvorschriften die Bevölkerung vor unnötigen Belastungen und gleichzeitig vor Störfällen mit gefährlichen Gütern besser zu schützen.

Die Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub haben seit 1990 dank verschärften Emissionsgrenzwerten und der Entwicklung der Motorenteknologie stark abgenommen. Sie liegen heute

gesamtschweizerisch unter 20 Prozent des Werts von 1990. Beim Kohlendioxid (CO₂) ist die Situation anders. Es zeigt sich, dass die CO₂-Emissionen zugenommen haben. Sie liegen heute rund 10 Prozent über dem Wert von 1990. Dies gilt es jedoch auch im Zusammenhang mit der Zunahme der Fahr- und Transportleistungen zu sehen. Der Anteil der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge am Gesamtverkehr liegt seit den 1990er Jahren konstant bei rund einem Achtel, der Anteil bei den Luftschadstoffen (Stickoxide und Feinstaub) hat hingegen von fast einem Drittel auf etwa einen Achtel abgenommen. Insgesamt hat die Luftschadstoffbelastung durch den Schwerverkehr seit 1990 damit im Kanton Zug abgenommen.

Frage 4: Was sind die Gründe, wieso der Kanton Zug bis heute keine Leistungsvereinbarung zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen abgeschlossen und somit auf willkommene Mittel des Bundes zur Durchführung zusätzlicher Schwerverkehrskontrollen verzichtet hat?

Der Kanton Zug verfügte in den Jahren 2006 bis 2008 über eine entsprechende Leistungsvereinbarung mit dem Bund, welche er auf Ende 2008 wieder kündigte. Der Regierungsrat begründete diese Kündigung damals damit, dass in absehbarer Zeit die Schwerverkehrskontrollzentren (Ripshausen und Stans) in Betrieb genommen würden und der Zuger Polizei mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts Knonau keine adäquate Kontrollstelle mehr zu Verfügung stehen würde. Diese Begründung ist auch heute noch zutreffend. Mit den drei Schwerverkehrszentren Ripshausen, Stans und Neuenkirch sind in der unmittelbaren Umgebung des Kantons Zug bereits drei Kontrollzentren in Betrieb (Maxi-Zentrum Ripshausen und Mini-Zentrum Stans) bzw. definitiv beschlossen (Midi-Zentrum Neuenkirch). Unter diesen Umständen erachtet der Regierungsrat den erneuten Abschluss einer entsprechenden Leistungsvereinbarung derzeit als nicht angezeigt.

Frage 5.a): Steht der fehlende Abschluss einer Leistungsvereinbarung sowie die tiefe Kontrolldichte des Kantons Zug im Zusammenhang mit der knappen Verfügbarkeit von adäquater Infrastruktur, die zur Durchführung von Schwerverkehrskontrollen nötig wären?

Der Kanton Zug hat in der Vergangenheit die durch das Bundesrecht vorgegebenen quantitativen Vorgaben hinsichtlich der durch die Kantone zu erbringenden Kontrolltätigkeit stets erfüllt (vgl. dazu auch die Antwort auf Frage 6). Die pro Kanton kontrollierten Fahrzeuge in Relation zu den jeweiligen Einwohnerzahlen zu stellen, wie dies in der Interpellation gemacht wird, erachtet der Regierungsrat als nicht sinnvoll. Logischerweise resultiert beispielsweise beim relativ bevölkerungsarmen Kanton Uri gestützt auf die Alpentransversale naturgemäss eine hohe entsprechende Kennzahl, währenddem diese in den Kantonen Genf, Zürich und Basel-Stadt etc. vor allem wegen der hohen Wohnbevölkerung in jenen Kantonen (und nicht wegen mangelnder Kontrolltätigkeit) klein ist. Die geografische Anordnung der Schwerverkehrszentren basiert auf einem strategischen Entscheid des Bundes. Der Kanton Zug wurde in der Vergangenheit nicht für ein Schwerverkehrszentrum auf seinem Kantonsgebiet angefragt.

Frage 5.b): Gedenkt der Regierungsrat diesbezüglich eine Lösung zu finden, wie unter effizientem Mitteleinsatz eine entsprechende Infrastruktur gestellt werden könnte?

Die im Kanton Zug vorhandene Infrastruktur ist hinsichtlich der bundesrechtlich vorgeschriebenen Kontrolltätigkeit ausreichend. Für den Regierungsrat ist entsprechend derzeit keine Notwendigkeit für den Bau eines Schwerverkehrszentrums ersichtlich (unabhängig von der strategischen Ausrichtung des Bundes). Dabei ist zu beachten, dass eine Intensivierung der Kontrolltätigkeit nicht nur einen Ausbau der Infrastruktur bedingen, sondern insbesondere auch eine entsprechende Aufstockung der personellen Ressourcen erfordern würde.

Frage 6: Welche Massnahmen gedenkt der Kanton Zug zu ergreifen, um seine gesetzliche Verantwortung wahrzunehmen, dass die weit verbreiteten Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht abnehmen und das Dumping im Strassenverkehr auf Kosten der Verkehrssicherheit und eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern eingedämmt werden kann?

Der Kanton Zug nahm in der Vergangenheit seine ihm durch den Bund übertragene Verantwortung immer wahr und wird dies auch in Zukunft tun. Dies dadurch, dass die Zuger Polizei die dem Kanton durch das Bundesrecht zugewiesenen Kontrollaufgaben sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht stets pflicht- und normgemäss erfüllt (vgl. dazu Art. 20 der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 [Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV; SR 741.013], wo die bundesrechtlich geforderte Kontrollintensität definiert wird). In den vergangenen fünf Jahren hat die Zuger Polizei in vier Jahren sogar deutlich mehr Kontrollen durchgeführt als gefordert. Dabei gilt es klarzustellen, dass dabei zwar auch Verstösse gegen das Strassenverkehrsrecht festgestellt wurden, man jedoch nicht von «weit verbreiteten» Verstössen sprechen kann.

Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 1. Juni 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Der Landschreiber: Tobias Moser