

## **15. Schwerverkehrskontrollen intensivieren für mehr Sicherheit auf der Strasse**

Postulat Edith Häusler (Grüne, Kilchberg), Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) vom 14. Dezember 2020

KR-Nr. 460/2020, RRB-Nr. 103/3. Februar 2021 (Stellungnahme)

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 3. Februar 2021 bekannt gegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

*Edith Häusler (Grüne, Kilchberg):* Es freut mich, dass der Regierungsrat das verfolgte Ziel des Bundes, mit der Intensivierung der Strassenverkehrskontrollen die Vorschriften im Strassenverkehrsbereich besser einhalten und die Verkehrssicherheit zu verbessern, auch für den Kanton Zürich ausdrücklich unterstützt. Aber dann ist es schon wieder vorbei mit der Übereinstimmung. Gemäss Antwort des Regierungsrates reicht es offensichtlich, wenn die Kontrollen des Transitverkehrs lediglich in Schaffhausen durchgeführt werden. Neben dieser Begründung sind wir mit einigen weiteren Punkten der Antwort der Regierung nicht einverstanden. Erstens: Es kann nicht der Anspruch des Kantons Zürich sein, sich lediglich auf das Kontrollzentrum in Schaffhausen zu verlassen. Dieses tangiert den Binnenverkehr und Ost-West-Verkehr überhaupt nicht, sondern nur den Transitverkehr. Wir meinen aber, dass es im Sinne der Sicherheit unerlässlich ist, dass eine Strategie für mehr Verkehrskontrollen ausgearbeitet werden sollte. Dazu benötigt es ein taugliches Monitoring, welches die Auswertung nach Delikten und Management des Kontrollansatzes bei den Schwerverkehrskontrollen überprüft. So habe ich es in meiner Begründung auch ausgeführt.

Die Antwort nimmt das Thema «Sicherheit» gar nicht auf. Zweitens: Der Kanton Zürich hat als einer der einzigen Kantone keine Leistungsvereinbarung zur Intensivierung der Strassenverkehrskontrollen abgeschlossen. Mit einer Leistungsvereinbarung wäre aber der Kanton berechtigt, Mittel des Bundes zur Durchführung zusätzlicher Schwerverkehrskontrollen einzufordern. In der Antwort heisst es dann lapidar: «Die mit dem Bund 2001 abgeschlossene Leistungsvereinbarung über die Intensivierung der mobilen Schwerverkehrskontrollen fiel nach Anpassung der Entschädigungsmodalitäten durch den Bund für den Kanton Zürich finanziell so nachteilig aus, dass sie 2009 gekündigt werden musste.» Wir sind nun aber im Jahr 2021 und in der Zwischenzeit hat der Verkehr merklich zugenommen, auch der Transportverkehr. Wieso soll es finanziell für den Kanton Zürich nicht aufgehen? Praktisch alle anderen Kantone haben eine solche Leistungsvereinbarung mit dem Bund vereinbart. Das würden diese ja aber nicht machen, wenn es nicht in ihrem Interesse wäre. Warum soll es also für den Kanton Zürich finanziell nachteilig sein und für andere offensichtlich nicht? Und wie viel genau müsste der Kanton Zürich zuschiessen, um die Vollkosten der Intensivierung der Kontrollen, welche ja durch den Bund vergütet würden, zu bezahlen? Leider

bleibt der Regierungsrat uns diese Antwort schuldig. Drittens: Wenn die zusätzlichen Kontrollen den Kanton etwas kosten sollten, wäre es wohl gut investiertes Geld. Aktuell ist circa jeder dritte Lastwagen, der in einem Kontrollzentrum kontrolliert wird, mangelhaft. Dieses Niveau der Verstösse und Mängel ist nicht akzeptierbar.

Unfälle mit schweren Nutzfahrzeugen sind generell sehr viel letaler als bei anderen Fahrzeugen. Das bedeutet, es gibt erhebliche Risiken für die anderen Verkehrsteilnehmenden, ausgehend vom Schwerverkehr, der nicht korrekt unterwegs ist: übermüdet, Ladung schlecht gesichert, Fahrzeug in schlechtem Zustand und so weiter. Die Kantone müssen hier gemeinsam an einem Strang ziehen und die Kontrollen intensivieren, sodass es weniger attraktiv ist, Sicherheitsdumping zu betreiben. Das erhöht die Verkehrssicherheit aller und sollte uns doch etwas wert sein. Die Kontrollzahlen 2020 zeigen es ja deutlich: Der Beitrag des Kantons Zürich ist äusserst bescheiden. Schweizweit wurden rund 28'000 Kontrollen in Schwerverkehrskontrollzentren durchgeführt, in unserem Kanton keine. Und von den mobilen Kontrollen waren es schweizweit über 47'000, im Zürich aber gerade mal nur 1600 Kontrollen. Die mobilen Kontrollen stellen dabei auch sicher, dass die Kontrollzentren nicht erfolgreich umgangen werden können. Die Situation bleibt also unbefriedigend, der Schwerverkehr findet nicht nur auf Transitstrassen, auch nicht nur Nord-Süd, sondern auch im Import/Export und auf der Ost-West-Achse zwischen den Kantonen statt. Zürich ist von diesem Strassengüterverkehr ebenfalls stark betroffen.

Wir Grünen sind zusammen mit der GLP der Meinung, dass in Sachen Sicherheit auf den Strassen mehr getan werden sollte. Bitte unterstützen Sie deshalb unser Postulat. Herzlichen Dank.

*Jürg Sulser (SVP, Otelfingen):* Mit diesem Postulat wird gefordert, dass die Kantonspolizei Zürich die Schwerverkehrskontrollen intensivieren und damit den Grundstein legen soll, damit die Vorschriften und auch die Verkehrssicherheit besser eingehalten werden. Das mit der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen verfolgte Ziel des Bundes, die Vorschriften im Strassenverkehrsbereich besser einzuhalten und die Verkehrssicherheit zu verbessern, ist unbestritten und wird auch von der SVP unterstützt. Zur Kontrolle des Transitschwerverkehrs liegen solche Zentren idealerweise in der Nähe der Landesgrenzen, damit solche Fahrzeuge, die schwere Mängel haben, nicht viele Kilometer in der Schweiz fahren und somit gar nie in die Nähe der Zürcher Strassen kommen. Weiter sind wir von der SVP auch überzeugt, dass die Kantonspolizei Zürich im Rahmen ihres Grundauftrags regelmässig schwere Güter- und auch Personentransportfahrzeuge kontrolliert und Betriebskontrollen durchführt und somit ihren Auftrag klar und gut erfüllt. Weiter haben wir für die Aussage, dass Kontrollen im Kanton Zürich im Verhältnis zu dessen Bevölkerung im landesweiten Durchschnitt durchgeführt werden müssten, absolut kein Verständnis und sehen hier auch keinen Zusammenhang. Auf die Frage, warum der Kanton Zürich nicht mehr bei der Leistungsvereinbarung mit dem Bund dabei ist, welche 2001 abgeschlossen wurde und vom

Kanton Zürich 2009 aufgekündigt worden ist, muss ich meiner Meinung nach nicht mehr gross eingehen, die Frage wurde klar beantwortet.

Wir von der SVP sind froh, dass es auch Stellen im Kanton Zürich gibt, die auf die Steuerfranken schauen. Wir von der SVP sind klar der Meinung, dass sicher nicht von unhaltbaren Zuständen die Rede sein kann. Auch sind wir der Meinung, dass es keinen weiteren Bericht braucht, und lehnen daher das Postulat klar ab. Danke.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich bin im Alpenrat der Alpeninitiative. Auch uns von der SP beunruhigt die Sicherheit auf den Zürcher Strassen, und da wollen wir uns nicht auf das Vertrauen verlassen, sondern fordern eben auch genügend Kontrollen. Es gibt nun mal leider schwarze Schafe unter den Fuhrhalterinnen und Fuhrhaltern und Lastwagenfahrerinnen und Lastwagenfahrern. Diese dürfen nicht sorgenfrei auf unseren Strassen fahren und kaum Kontrollen befürchten. Nein, sie sollen in einer höheren Kadenz Kontrollen erleben und so dann auch von sich aus die strassenrelevante Sicherheit bei ihren Fahrzeugen und beim Personal fördern. Die Regierung hat wohl nicht ganz unrecht, dass die Bevölkerung nicht zwingend die wichtigste Vergleichsgrösse ist. Aber die Wirtschaftsleistung ist sehr wohl ein guter Vergleich für das Strassenverkehrsaufkommen und das Schwerverkehrsaufkommen. Und da ist Zürich in der Schweiz eben auch am grössten und darum braucht es im Kanton Zürich auch mehr Schwerverkehrskontrollen. Ich freue mich, dass in Schaffhausen ein Kontrollzentrum ist, und ich weiss, dass das für Zürich auch sehr relevant ist. Aber in Zürich gibt es noch vielen anderen Verkehr als nur Nord-Süd, der von Deutschland her nach Zürich kommt, dieser muss auch besser kontrolliert werden. So unterstützen wir dieses Postulat und sind gespannt auf die Massnahmen, die da im Kanton Zürich umgesetzt werden.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Die Sicherheit im Strassenverkehr ist sehr wichtig. Sie konnte in den letzten Jahren stets verbessert werden. Auch die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen, welche vom Bund angestossen wurde, kann da einen Beitrag dazu leisten, indem durchgesetzt wird, dass entsprechende Vorschriften auch eingehalten werden. Es ist aber notwendig, die verschiedenen Bereiche getrennt zu betrachten: Einerseits sind da die Vorschriften zur Einhaltung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge zu betrachten und hier dann auch der Binnen- oder aber der grenzübergreifende Verkehr. Fahrzeuge, welche im Binnenverkehr unterwegs sind, also eine Schweizer Zulassung haben, werden eng periodisch auf Einhaltung der Vorschriften überprüft. So werden schwere Fahrzeuge für den Personentransport jährlich, solche für den Sachtransport zuerst alle zwei Jahre, ab einem Alter von vier Jahren jedes Jahr überprüft. Dass diese Fahrzeuge die Vorschriften erfüllen, ist also gewährleistet. Der Bereich im Postulat, der explizit angeführt wird, der inländische Strassenverkehr, wird durch die Strassenverkehrsämter, also stationär, überprüft. Für ausländische Fahrzeuge, insbesondere im Transitverkehr, aber auch für Lieferungen vom Ausland in die Schweiz beziehungsweise umgekehrt, macht es mehr Sinn, solche

Kontrollen im Grenzbereich durchzuführen. Dazu dienen die verschiedenen Schwerverkehrskontrollzentren. Auch für die Kontrollen im Bereich der Fahrzeuglenker, wie zum Beispiel die Einhaltung der Ruhezeiten, werden vorzugsweise dort durchgeführt. Bleiben also noch die Kontrollen zur Einhaltung des Kabotageverbotes, also dem untersagten Güter- und Personentransport im Binnenverkehr mit Fahrzeugen ausländischer Unternehmen, welche keine Schweizer Zulassung haben. Diese Kontrollen müssen regional durchgeführt werden, was auch erfolgt. Ich verweise hier auf die Beantwortung des Postulates 260/2019 durch den Regierungsrat, das vom Kantonsrat in der Folge nicht überwiesen wurde. Somit sind die Differenzen in der Anzahl von mobilen Kontrollen im Verhältnis zur Bevölkerungszahl eine logische Folge aufgrund der verschiedenen Voraussetzungen.

Dass der Regierungsrat geprüft hat, welchen Nutzen im Verhältnis zu den Kosten eine Leistungsvereinbarung mit dem Bund bietet, ist lobenswert. Dass diese Prüfung nach einer Anpassung der Entschädigungsmodalitäten durch den Bund zum Entscheid geführt hat, diese zu kündigen, ist folgerichtig. Die notwendigen Kontrollen können auch ohne eine Leistungsvereinbarung durchgeführt werden, dies wird durch den Kanton auch gewährleistet. Die Antwort des Regierungsrates ist schlüssig, die FDP wird nicht überweisen. Wir lehnen das Postulat ab.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Gütertransport auf der Strasse ist ein sehr hart umkämpftes Geschäft. Und sparen kann man einerseits bei den Löhnen der Fahrer und andererseits beim Fahrzeugunterhalt. Und beim Fahrzeugunterhalt und eben auch beim Fahrer hat es natürlich sicherheitsrelevante Vorschriften, sei dies beispielsweise die Einhaltung der Ruhezeiten oder dass es keine Überladung gibt, respektive dann auch, dass die Ladung sicher ist. Sind die Bremsen in gutem Zustand? Und viele weitere Vorschriften sind durchaus sicherheitsrelevant und müssen überprüft werden. Dann gibt es auch noch das Kabotageverbot – wir haben es vorher gehört –, das eingehalten werden muss. Dort zu sparen oder eine Kabotage durchzuführen, ist ein wirtschaftlicher Vorteil, der zu höheren Gewinnen führt. Und illegale Praktiken in diesem Sinne sind ja auch genau Praktiken, die wirtschaftlich überprüft werden. Ist die Kontrolldichte zu niedrig oder ist die Chance, dass ich erwischt werde und eine Busse erhalte, gering, führe ich es halt durch; das muss ich dann einpreisen, dass ich eine Busse habe. Illegale Praktiken können wir also nur stoppen, wenn wir eine ausreichend grosse Dichte an Kontrolle haben und das Risiko, erwischt zu werden, genügend gross ist. Und hier wollen wir in dem Sinne nicht einfach einen Bericht, sondern wir wollen einen Bericht zur besseren Einhaltung der bestehenden Gesetze und hoffen, dass Sie dieses Postulat mit uns überweisen und wir damit mehr Sicherheit auf den Zürcher Strassen bekommen und die einheimischen Güterbetriebe konkurrenzfähig bleiben können. Herzlichen Dank.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Im Prinzip könnten wir es kurz machen: Die Postulanten haben Fragen gestellt, der Regierungsrat hat diese schlüssig beantwortet, und wir dürfen das Postulat getrost unter der Rubrik «Wie kann ich den Transportunternehmen das Leben noch schwerer machen?» abhaken.

Die EVP wird dieses Postulat auch deshalb ablehnen, weil bei genauerem Hinsehen offensichtlich wird, dass die dem Vorstoss zugrundeliegenden Annahmen entweder falsch oder zumindest nicht stichhaltig sind. Wenn der Kanton Zürich im Kanton Schaffhausen ein Schwerverkehrskontrollzentrum einrichtet, hat dies Auswirkungen auf die jeweilige statistische Anzahl Kontrollen pro Kantonseinwohnerin und -einwohner und ist deshalb nicht aussagekräftig. Überhaupt ist es fraglich, was solche Zahlen bringen in einer Branche, die interkantonal funktioniert und agiert; eine Branche übrigens – und jetzt möchte ich hier eine Lanze brechen –, die enorm stark von Regulation und anderen Erschwernissen belastet ist. Das Gute an diesem Postulat ist immerhin, dass wir uns wieder einmal die Bedeutung des Stückguttransportes vor Augen führen können. Denn fast alle unsere Konsumgüter wie Kopfwehtableten, Kanarienvogelkäfige, Reizunterwäsche, Akkuschrauber oder das Demeter-Rüebli, das in den verpackungsfreien Läden in die Steinberggasse in Winterthur geliefert wird, hat irgendwann mal einige Kilometer in einem Lastwagen verbracht. Der Stückguttransport im Kanton Zürich hat weiss Gott genug Vorschriften und Herausforderungen, dass er diesen rentabel betreiben kann. Dass hier noch mehr Kontrollen, ganzheitlich betrachtet, einen Nutzen bringen, ist daher mehr als fraglich. Kommt hinzu, dass die Kantonspolizei ja bekanntlich ausser Verkehrskontrollen auch noch andere, vielleicht wichtigere Aufgaben hat. Natürlich könnten wir der Polizei mehr Personal bewilligen. Aber der Wille, das entsprechende Etat zu erhöhen, ist ja dann gerade bei den Parteien der Postulanten auch nicht übermässig hoch.

Weil das Postulat nicht mehr Sicherheit auf die Strassen bringt, sondern nur mehr Erschwernisse und den Verbrauch von Staatsmitteln, ist es abzulehnen.

*Regierungsrat Mario Fehr:* Es ist der Moment gekommen, wo wir uns über die Bedeutung der Kantone rund um uns herum Gewissheit verschaffen sollten. Der Kanton Schaffhausen hat 80'000 Einwohner; der wunderschöne Kanton Uri hat 36'000 Einwohnerinnen und Einwohner, der Kanton Zürich hat fast 1,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Der Kanton Schaffhausen hat ein solches Kontrollzentrum, der Kanton Uri hat auch ein solches Kontrollzentrum, der Kanton Zürich hat kein solches Kontrollzentrum, und da ist es doch ein bisschen – ich weiss auch nicht – ein «Birchermüesli» veranstaltet, wenn Sie hier einfach den Kanton Schaffhausen und seine Kontrolldichte, den Kanton Uri und seine Kontrolldichte und dann den Kanton Zürich und seine Kontrolldichte miteinander vergleichen. Verzeihen Sie mir, dieses Postulat ist gutgemeint, das mag ich attestieren, ich teile die Anliegen des Postulates. Die Kantonspolizei Zürich macht alles, um mit mobilen Kontrollen und in Ergänzung zu dem, was der Kanton Schaffhausen und der Kanton Uri für uns leisten, den Schwerverkehr zu kontrollieren. Es ist aber auch so – und das schleckt keine Geiss weg, nicht einmal eine Urner Geiss –, dass der Schwerverkehr vor allem dann Verstösse aufweist, wenn er im

internationalen Verkehr tätig ist, und dort sind eben diese Kontrollzentren wichtig.

Also wir machen vonseiten der Kantonspolizei Zürich alles, was wir machen müssen. Wir machen alles, um die Strassen sicherer zu machen. Wir haben auch noch ein paar andere Aufgaben, die Grünen weisen uns regelmässig darauf hin, dass wir mehr gegen getunte Fahrzeuge machen müssen. Die SVP weist uns regelmässig darauf hin, dass wir mehr im Bereich der Ausländerkriminalität tun sollten. Wir alle sind uns einig, dass wir noch mehr im Bereich der häuslichen Gewalt machen sollten. Wir können am Schluss des Tages mit unseren 2317 Korpsangehörigen aber nicht alles machen. Daher ist heute nicht nur der Samichlaus-Tag, sondern es ist auch der Tag, den Schaffhausern und den Urnern für das zu danken, was sie für unsere Verkehrssicherheit machen.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 76 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 460/2020 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.