

Regierungsratsbeschluss

vom 19. April 2005

Nr. 2005/873

KR.Nr. I 243/2004 (DDI)

**Interpellation Niklaus Wepfer (SP, Mümliswil); Schwerverkehrskontrollen, LSVA und das Image der Nutzfahrzeugbranche (07.12.2004);
Stellungnahme des Regierungsrates**

1. Vorstosstext

Dem Kanton Solothurn stehen seit der Einführung des Verlagerungsgesetzes vom 01.01.2001 für die Kontrollen des Schwerverkehrs mehr finanzielle Mittel zur Verfügung.

Mit den LSVA Geldern soll der Kanton Solothurn das geplante Schwerverkehrskontrollzentrum in Oensingen betreiben.

Das Image der Nutzfahrzeugbranche ist angeschlagen und die Fahrer/Fahrerinnen überdurchschnittlich gefordert; der Kanton könnte da Einfluss nehmen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die dem Kanton Solothurn für die Schwerverkehrskontrollen zur Verfügung stehen?
2. Wieviele zusätzlichen Gelder hat der Bund dem Kanton Solothurn für zusätzliche Kontrollen seit der Einführung des Verlagerungsgesetzes freigegeben?
3. Kontrollen dienen dazu, die Sicherheit zu erhöhen, die Einhaltung des Strassenverkehrsgesetz und die Arbeits- und Ruhezeitverordnung zu gewährleisten. Wie sieht die Statistik derartiger Vergehen aus? Wie sieht das Verhältnis der Gesetzesübertretungen schweizerischer und ausländischer Fahrzeuge, Fahrzeughalter bzw. Fahrer/Fahrerinnen aus?
4. Mit der Einführung der Strassentransportlizenz müssen zusätzliche Vorschriften eingehalten werden. Es braucht eine Prüfung, eine Betriebsberechtigung und auch eine gut geführte Buchhaltung. Werden Kontrollen an ausländischen Fahrern bzw. Halter, die mit ihren tiefen Transportpreisen den Wettbewerb in der Schweiz akut gefährden, analog unseren Vorschriften der Transportlizenz auch überprüft? Oder deren Mängel und Vergehen mittels Rapportwesen dem Bund mitgeteilt?
5. Der Kanton Solothurn hat sich um ein Schwerverkehrskontrollzentrum beworben und der Bund hat inzwischen ein solches Projekt in Oensingen zur Planung freigegeben. Weiter wird von der Regierung geprüft, die MFK (Motorfahrzeugkontrolle) infolge ungenügendem baulichen Zustand von Olten nach Oensingen zu verlegen. Zudem rollt durch den Kanton Solothurn mit dem Knotenpunkt von der A1 und A2 ein bedeutender Anteil des Schwerverkehrs. Ist vom Bund diesbezüglich der Standortentscheid schon gefallen? Wann ist allenfalls der Termin für die Inbetriebnahme des Kontrollzentrums? Wird die MFK in Olten umgebaut oder kommt ein allfälliger Umzug nach Oensingen ernsthaft in Frage? An das Schwerverkehrskontrollzentrum zahlt der Bund 85%. Wie hoch ist die Bundesbeteiligung bei einem Zusammengehen von MFK und Schwerverkehrskontrollzentrum? Werden die LSVA-Gelder für deren Betrieb genügen?
6. Wieviele neue Arbeitsstellen werden bestenfalls entstehen, bzw. von Olten erhalten bleiben?

7. Innovative und zukunftsorientierte Transporteure sehen in der LSVA-Erhöhung eine weitere Chance für Optimierungsmöglichkeiten, sie sei einerseits eine Lenkungsabgabe die greife, wie zB den umweltfreundlicheren Motoren oder im Logistikbereich, andererseits wurden in der Verlagerung der Güter auf die Schiene die Erwartungen bis heute nicht erreicht. In diesem Bereich müssen noch grosse Anstrengungen von allen Seiten unternommen worden. Welche Massnahmen stehen dem Kanton Solothurn zur Verfügung dieses wichtige Ziel besser zu erreichen?

Um das Image der Branche inkl. der Fahrer/Innen zu verbessern, würde der Regierungsrat Massnahmen wie zB ein GAV mit angenehmeren Arbeitsbedingungen, die 0 Promille-Grenze betreffend Alkohol für Berufschaffeuere/Berufschaffeurinnen u.ä. mit seinen Möglichkeiten unterstützen?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Fragen 1 und 2

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Kanton Solothurn vom 12. Dezember 2000 erhält der Kanton jährlich 1,2 Mio Franken für die Erbringung von 19'700 Kontrollstunden im Bereich des Schwerverkehrs. Abgegolten wird damit derjenige Aufwand, der bei der Kantonspolizei und der Motorfahrzeugkontrolle in Zusammenhang mit Schwerverkehrskontrollen anfällt.

3.2 Frage 3

Jahr	Kontrollierte Fahrzeuge		Anzeigen	Gewicht	ARV	SDR	Andere Anzeigen	Überlast in Tonnen	
	CH	Ausland						Lieferwagen	Lastwagen
2001	1449	2181	716	267	197	60	192	85	820
2002	1997	2423	899	396	232	52	219	116	1133
2003	1901	2370	868	361	201	68	238	103	970
2004	1995	2356	1190	338	219	56	577	107	803

Abkürzungen:

Gewicht: Verstösse gegen Vorschriften über Gewichtslimiten

ARV: Verstösse gegen Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten

SDR: Verstösse gegen Vorschriften zum Transport von gefährlichen Gütern

3.3 Frage 4

Ja

3.4 Frage 5

Mit Schreiben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 12. Dezember 2002 wurde dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) mitgeteilt, dass es aus Sicht des Bundes sehr wichtig sei, in der Nähe des Autobahnkreuzes Härkingen ein Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) zu erstellen und dass es sehr wünschenswert wäre, eine Kombianlage mit

anderen Nutzen zu erstellen. Mit RRB Nr. 2003/609 vom 1. April 2003 wurde ein strategischer Entscheid für die Motorfahrzeugkontrolle (MFK) betreffend eines zweiten Standortes im unteren Kantonsteil gefällt. Dabei wurde festgehalten, dass die heutige Filiale Olten geschlossen werden soll. Falls sich ein SVKZ in Oensingen realisieren lässt, soll die MFK in die gleiche Anlage integriert werden. Der Bund jedoch beteiligt sich nur an den für ein SVKZ notwendigen Anlagen mit 84 %. Die für eine MFK-Filiale notwendigen Gebäude und Einrichtungen werden mit Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern und -gebühren finanziert. Der Betrieb des SVKZ durch die Polizei kann mit den LSVA-Geldern sowie den Bussgeldern mehr als finanziert werden. Dem ASTRA wird bis Ende März das Projekt Oensingen zur Stellungnahme und Freigabe der weiteren Planungsarbeiten eingegeben. Gleichzeitig wird ein kantonaler Gestaltungsplan erarbeitet mit der Einzonung des beanspruchten Gebietes. Wann der Bund die notwendigen Gelder für den Bau des SVKZ bereitstellen kann, ist aus heutiger Sicht mit dem Entlastungsprogramm (EP 04) noch unbestimmt.

3.5 Frage 6

Mit der Schliessung der Filiale Olten der Motorfahrzeugkontrolle werden keine Arbeitsplätze verlorengehen, da alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in der neuen Filiale in Oensingen weiterbeschäftigt werden. Ob in Oensingen zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden, hängt davon ab, wie sich die Kontrollfrequenz im Schwerverkehr entwickelt.

3.6 Frage 7

Wir unterscheiden zwischen dem Güterfernverkehr (Transit) und dem Güterbinnenverkehr. Insbesondere bei der Umlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene im Nord-Süd-Verkehr sind erste Erfolge zu verzeichnen. Mit der Eröffnung der Lötschberg-Basis-Linie erhoffen wir uns einen weiteren Umlagerungseffekt. Im Übrigen können konsequente Schwerverkehrskontrollen zu einer weiteren Umlagerung führen. Wir machen uns jedoch keine Illusionen, dass der Binnenverkehr auf die Schiene umgelagert werden könnte. Dazu sind die SBB heute gar nicht mehr in der Lage. Zudem verwehren Engpässe im Netz der SBB eine weitere Expansion. Daher werden wir uns für die Beseitigung dieser Netzengpässe (Dulliken-Wöschnau und langfristig Wisenbergtunnel) einsetzen.

3.7 Frage 8

Die Ausarbeitung und der Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen (GAV) ist eine ureigene Aufgabe der Sozialpartner. Hingegen hat der Kanton zur Schlichtung von Kollektivstreitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern das Einigungsamt geschaffen. Die Grundlagen dazu finden sich in § 331 EG ZGB (BGS 211.1) sowie in der Verordnung über das Kantonale Einigungsamt (BGS 821.422). Im Weiteren besteht die Möglichkeit, einen GAV mit einer gewissen Bedeutung bundes- oder kantonsweit als allgemeinverbindlich zu erklären. Aufgrund der Struktur der Nutzfahrzeugbranche dürfte hier nur eine Allgemeinverbindlicherklärung durch den Bund in Frage kommen. Dazu finden sich die Grundlagen im Bundesgesetz über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (SR 221.215.31). Zusammengefasst sind somit bezüglich GAV primär die Sozialpartner gefordert und nicht die kantonale Exekutive. Vorschläge für neue Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Schwerverkehr werden wir mit der

gebotenen Sorgfalt prüfen. Massnahmen, deren Wirksamkeit und Realisierbarkeit nachgewiesen sind, werden wir unterstützen.

Handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Schwaller'.

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Amt für öffentliche Sicherheit – GG0410

Motorfahrzeugkontrolle

Polizei Kanton Solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Wirtschaft und Arbeit

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat