

Regierungsratsbeschluss

vom 2. März 2010

Nr. 2010/376

KR.Nr. A 226/2009 (DDI)

Auftrag Urs Huber (SP, Obergösgen): Standesinitiative gegen die Zulassung von 60-Tonner-Lastwagen (16.12.2009)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit einer Standesinitiative den Bund aufzufordern, 60-Tonnen-Lastwagen (sog. Megatrucks oder Gigaliner) in der Schweiz unter keinen Umständen zuzulassen und diese Haltung gegenüber der Europäischen Union klar und deutlich zum Ausdruck zu bringen. Die heute geltenden Werte für Maximalgewicht und maximale Länge von Strassenfahrzeugen sind auf Gesetzesebene festzuschreiben.

2. Begründung

Megatrucks oder Gigaliner sind bis zu 25,25 m lange und bis zu 60 Tonnen schwere Lastwagen. Die EU-Kommission prüft zurzeit, ob sie diese Riesenlaster flächendeckend auf ihren Strassen zulassen will. In nordeuropäischen Ländern verkehren bereits 60-Tönnner. In Dänemark, Holland und in einzelnen deutschen Bundesländern laufen Feldversuche. Auch Frankreich spricht davon. Sollte die EU – was schon in einem Jahr möglich sein könnte – oder auch nur das eine oder andere Nachbarland der Schweiz solche Riesenfahrzeuge zulassen, so gerät auch die Schweiz unter Druck. Dabei wurden erst kürzlich die Gewichtslimite von 28 auf 40 (bzw. 44) Tonnen erhöht. Die Schweiz hat sich mit der Annahme der Alpen-Initiative zum Ziel bekannt, den Transitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Seit 14 Jahren wartet das Schweizer Volk auf die Umsetzung des Alpenschutzartikels. Mit der Zulassung der 60-Tönnner würde der Transitverkehr auf der Strasse weiter angekurbelt, Alpenschutz und Verlagerungsziel werden weiter ausgehöhlt. Das heutige Strassennetz der Schweiz ist nicht für diese Riesen-Lastwagen konzipiert. Eine Anpassung der Strasseninfrastruktur wegen der 60-Tönnner würde neue massive Kosten für Bau und Unterhalt der Strassen, Brücken und Abstellplätze zur Folge haben. Ausserdem behindern 60-Tönnner durch ihre Länge den übrigen Verkehr – z.B. in Dörfern, Kreisel, aber auch in Raststätten, usw. 60-Tönnner gefährden die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer. Es liegt auf der Hand, dass Unfälle gravierendere Folgen haben, je schwerer die Fahrzeuge sind. Der Brand eines 60-Tönnners in einem Tunnel würde noch mehr Hitze freisetzen als die heutigen 40-Tönnner.

Die EU-Richtlinie könnte schon in weniger als einem Jahr spruchreif sein. Es ist daher sehr wichtig, früh genug gegen eine Zulassung von Gigalinern Stellung zu beziehen und damit auch die für den Kanton wichtige Verlagerungspolitik des Güterverkehrs zu stützen.

Der Kanton Solothurn ist Teil des Transitschwerverkehrs-Korridors und würde von einer Zulassung der Megaliner stark betroffen sein. Andere Kantonsparlamente haben bereits reagiert, in Luzern wurde eine entsprechende Vorlage mit 98 zu 1 überwiesen. Neben Umweltverbänden hat sich zudem der Nutzfahrzeugverband ASTAG im September 2009 gegen die Zulassung von 60-Tönnern ausgesprochen.

Heute sind zudem die Maximalmasse und -gewichte von Strassenfahrzeugen nur in einer Verordnung geregelt. Der Bundesrat könnte eine Anpassung ohne Mitsprache von Parlament und Volk vornehmen. Das ändert sich, wenn diese wieder wie früher im Strassenverkehrsgesetz festgeschrieben werden.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Die Diskussion um die 60-Tonnen-Lastwagen hat eben erst eingesetzt. Es handelt sich um ein Phänomen, das aus dem europäischen Raum in die Schweiz ausstrahlt. Der 60 Tonnen Lastwagen ist eine der Konsequenzen aus dem harten internationalen Wettbewerb im Transportgewerbe. Die auf der Strasse transportierte Gütermenge nimmt tendenziell zu. Mit einer Fahrt lassen sich mehr Güter transportieren, wenn die Ladekapazität eines Lastwagens steigt. Fahrten werden deshalb (theoretisch) wirtschaftlicher.

Es steht eindeutig fest, dass der Raum der Europäischen Union den Motor für die technische Weiterentwicklung und den Einsatz von 60 Tonnen Fahrzeugen bildet. Zum einen nimmt das Transportvolumen zu; zum andern haben geographische Gegebenheiten die Entwicklung begünstigt. Der Ost-West-Verkehr und zum Teil der Nord-Süd-Verkehr spielt sich auf riesigen ebenen Landflächen der grossen EU-Staaten ab. Aus dieser Sicht wird die Entwicklung und Inverkehrsetzung von über-schweren Lastwagen verständlich.

Von dieser Entwicklung wird die Schweiz als Transportkorridor im Nord-Süd-Verkehr in einem besonderen Masse betroffen. Mit Macht stellt sich die Frage, ob die Zulassung für solche Fahrzeuge erteilt werden soll. Die bautechnischen Rahmenbedingungen der Infrastruktur in der Schweiz setzen Grenzen. Die Dimensionen der heutigen Infrastruktur basiert auf dem Normenwerk des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Diese sind heute auf die Achslasten von 40 Tonnen (resp. 44 Tonnen) und eine Länge von 18.25m ausgelegt. Eine Aenderung dieser Werte würde eine grundlegende Ueberarbeitung dieser Normen nach sich ziehen.

Entsprechend ist heute nur ein Teil des Strassennetzes ist für 60 Tonnen Fahrzeuge geeignet. An erster Stelle stehen hier die Autobahnen, und mindestens ein Teil des übrigen Verkehrsnetzes. Bei niedriger klassifizierten Strassen sind bereits Einschränkungen in Kauf zu nehmen. (Bau)Technische und geographische Hindernisse stehen der Öffnung des ganzen Strassennetzes also grundsätzlich entgegen.

Die politische Diskussion wird sich deshalb auf die Frage der Öffnung der Transitachsen beschränken. Hier macht der Einsatz der überschweren Lastwagen auch wirtschaftlich am meisten Sinn. Für die Feinverteilung von auf der Strasse transportierten Güter ist der 60 Tonnen Lastwagen weniger geeignet. Die Frage lautet also letztlich, ob die Schweiz die Transitachsen für 60 Tonnen Lastwagen öffnen will. Wenn wir in Betracht ziehen, dass die Bemühungen der Schweiz seit Jahren in eine andere Richtung laufen, liegt die Antwort auf der Hand. Der Alpenschutzartikel in der Bundesverfas-

sung und die Umlagerungspolitik (von der Strasse auf die Schiene) als Beispiele sind zentrale Werte der schweizerischen Verkehrspolitik. Die Nichtzulassung der 60 Tonnen Fahrzeuge ist die logische Folge einer Politik, die sich daran orientiert.

Der Bundesrat hat sich zum Problem bereits geäußert, und seine Haltung klar dargelegt (Interpellation 08.3498 „Keine Gigaliner auf Schweizer Strassen“, eingereicht von FDP-Liberale Fraktion). In seiner Antwort vom 19. November 2008 hat er ausgeführt, dass die Erhöhung der Fahrzeugmasse in der Schweiz eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes/SVG bedingen würde. Der Bundesrat beabsichtige nicht, das SVG entsprechend anzupassen. Das Parlament teile die Ansicht des Bundesrates, was sich aus der Beratung der Güterverkehrsvorlage ergebe (Botschaft vom 8. Juni 2007, Bundesblatt S. 4377 ff.).

Zu weit geht uns zudem die Forderung, dass die Gewichtsfrage einer einzelnen Fahrzeugkategorie, nämlich die der Lastwagen, im Bundesgesetz über den Strassenverkehr anders als heute geregelt wird. Gesetzgeberisch legt der Bundesrat auf Verordnungsebene die Höchstlimiten unter Beachtung der Eckwerte des höherrangigen Strassenverkehrsgesetzes fest (vgl. Artikel 9 SVG; SR 741.01). Diese Ordnung hat sich aus unserer Sicht grundsätzlich bewährt. Wir sehen keine Notwendigkeit, die zu lösenden Fragen fahrzeugtechnischer Natur auf Gesetzesstufe zu heben. Eine bewährte und stufengerechte Kompetenz, die dem Bundesrat einen gewissen Handlungsspielraum belässt, soll nicht in Anbetracht eines Einzelfalles geopfert werden. Bedenken, dass die hochpolitische Frage der 60 Töner leichthin zu Gunsten der Freigabe des Transitkorridors entschieden wird, haben wird nicht.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Justizkommission

Verteiler

Amt für öffentliche Sicherheit – Reg. GG0911
Motorfahrzeugkontrolle
Amt für Verkehr und Tiefbau
Polizei Kanton Solothurn
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat