Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

STATISTIK

SCHWERVERKEHRS-KONTROLLEN

Ausgabe 2018

Herausgeber
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Mühlestrasse 2, Ittigen
T 058 462 94 11
F 058 463 23 03
info@astra.admin.ch

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung 4

2. Gesetzliche Grundlagen 4
2.1. Strassenverkehrsgesetz SVG 4
2.2. Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV 4
2.3. Nationalstrassenverordnung NSV 4

3. Konzept 5
3.1. Mobile Schwerverkehrskontrollen 5
3.2. Schwerverkehrskontrollzentren 6
3.3. Anlagen der SVKZ 9
3.4. Betriebskontrollen 10

4. Statistik 11
4.1. Jährliche Stundenleistung ab 2015 für die Intensivierung der mobilen Kontrollen und für die SVKZ 11
4.2. Jährliche Kosten ab 2015 für die Intensivierung der mobilen Kontrollen und für die SVKZ 11
4.3. Kontrollstatistik ab 2015 12

1. Einleitung

Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen in der Schweiz verfolgt drei Hauptziele:

- Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Durch flankierende Massnahmen sollen gemäss dem Verkehrsverlagerungsgesetz zudem die strassen- und bahnseitigen Rahmenbedingungen so ausgestaltet werden, dass die Marktchancen für den Bahngüterverkehr erhöht werden.
- Strassenseitig sorgt der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen für eine bessere Einhaltung der rechtlichen Vorschriften im Strassenverkehrsbereich. Dies gewährleistet einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsträgern und stellt die Einhaltung der Arbeitsbedingungen gemäss den rechtlichen Grundlagen sicher.
- Die Schweizer Strassenverkehrssicherheitspolitik verfolgt das Ziel, die Anzahl Schwerverunfallter (getötete und schwerverletzte Personen) auf Schweizer Strassen signifikant zu reduzieren. Die Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit basiert auf sichereren Fahrzeugen, einer sichereren Infrastruktur und einem verbesserten Verkehrsverhalten. Zu diesen strassenseitigen Massnahmen zählt auch eine Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen.

2. Gesetzliche Grundlagen

2.1. Strassenverkehrsgesetz SVG

Art. 53a Schwerverkehrskontrollen

Zur Durchsetzung der Vorschriften des Strassenverkehrsrechts und zur Erreichung der Ziele des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999 nehmen die Kantone der erhöhten Gefährdung angepasste Schwerverkehrskontrollen auf der Strasse vor.

2.2. Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV

Art. 46 Beiträge an Schwerverkehrskontrollen

Abs. 1: Der Bund richtet Kantonen, die zur Durchsetzung der Abgabe und insbesondere zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene nach Artikel 1 Absatz 1 des Verkehrsverlagerungsgesetzes vom 8. Oktober 1999 vermehrt Schwerverkehrskontrollen durchführen, Beiträge aus.

Abs. 2: Die Berechnung und die Höhe der Beiträge werden in Leistungsvereinbarungen, die das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation mit den Kantonen abschliesst, festgelegt.

2.3. Nationalstrassenverordnung NSV

Art. 2 Bestandteile der Nationalstrassen

Bestandteil der Nationalstrasse bilden je nach ihrer Ausbauform und den von der technischen Funktion her bedingten Erfordernissen:

Lit. m: Zentren für die Schwerverkehrskontrollen, einschliesslich Zu- und Wegfahrten sowie der zur Kontrolle notwendigen Bauten und technischen Einrichtungen wie Waagen oder Labors;

3. Konzept

Die Polizei muss gemäss ihrem Grundauftrag regelmässig Kontrollen an schweren Güterverkehrsfahrzeugen durchführen. Diese Grundaufgabe wird nicht durch den Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) subventioniert.

Anfang 2000 hat der Bund festgestellt, dass die von den Kantonspolizeien gemäss Grundauftrag durchgeführten Schwerverkehrskontrollen nicht genügen, um die vom Bund definierten Ziele zu erreichen.

Ein Konzept zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen mit dem Ziel, häufiger und gründlichere Schwerverkehrskontrollen durchzuführen, wurde zur Umsetzung freigegeben.

Seit 2001 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit Kantonen Leitungsvereinbarungen über zusätzliche Kontrollen abgeschlossen.

Im 2003 hat das ASTRA das Konzept zur Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen überarbeitet. Dieses basiert auf den Erfahrungen des Konzeptes aus dem Jahr 2000.

Kontrolliert werden durch speziell ausgebildete Beamte insbesondere:

- die Sicherheit des Fahrzeuges;
- der Chauffeur, sein genereller physischer Zustand, die Fahrzeit und die Ruhezeit;
- die Verkehrsregeln;
- die Masse und – wenn möglich – die Gewichte;
- die Einhaltung des Sonntags- und des Nachtfahrverbotes;
- gefährliche Güter;
- die Vorschriften über die LSVA;
- der Führerschein und das Fahrzeugausweis sowie die Kontrollschilder;
- die Einhaltung zollrechtlicher Vorschriften (z.B. Kabotage).

Das Konzept 2003 unterscheidet zwischen mobilen Schwerverkehrskontrollen und Kontrollen in den Schwerverkehrskontrollzentren.

3.1. Mobile Schwerverkehrskontrollen

Die Intensivierung der mobilen Schwerverkehrskontrollen, basierend auf den bestehenden Infrastrukturen, erfolgt landesweit durch die kantonalen Verkehrspolizeien. Zu diesem Zweck wurden vom UVEK mit 21 Kantonen (ohne AI, GE, NE, ZG, ZH) entsprechende Leistungsvereinbarungen abgeschlossen.

In den Leistungsvereinbarungen werden einleitend die Ziele und die generellen Prinzipien festgehalten. So sollen die intensiveren Kontrollen dazu beitragen, dass sich möglichst viele Chauffeure konsequent an die für sie geltenden Vorschriften halten und möglichst viele schwere Fahrzeuge vollständig den für sie aufgestellten Vorschriften entsprechen. Die Kantone verpflichten sich, jährlich eine bestimmte Anzahl zusätzlicher Stunden für Schwerverkehrskontrollen auf ihrem Kantonsgebiet durchzuführen. Die Kontrollen sollen dabei hauptsächlich auf den Hauptverkehrsachsen stattfinden, im Bereich der Alpentransversalen hauptsächlich auf der Nord-Süd-Achse.

Für die Erbringung aller kantonalen Leistungen, welche für die Zielerreichung erforderlich sind, wird den Kantonen eine Entschädigung von CHF 140.-- pro Stunde für ausgebildete Polizisten und CHF 80.-- pro Stunde für Aspiranten zugesichert.

3.2. Schwerverkehrskontrollzentren

Im Konzept 2003 werden zwei Typen von Schwerverkehrskontrollzentren (SVKZ) unterschieden: «Midi» und «Maxi». Der im Konzept 2000 enthaltene Typ «Mini» wird nicht mehr angewandt. Zudem sollen weniger Maxi-Zentren, dafür mehr Midi-Zentren gebaut werden.

Bei den Kontrollzentren werden grundsätzlich sämtliche Kosten, welche durch den operativen polizeilichen Betrieb entstehen, vergütet. Dazu zählen die Löhne und Sozialkosten, aber auch die persönliche Ausrüstung (Uniform, Waffe, usw.) und die Betriebsmittel (Fahrzeuge, Prüfgeräte, usw.).

Die Kosten der Bauten und deren fixen Einrichtungen (z.B. der Bremsprüfstand, Waage, usw.) werden als Infrastrukturobjekte vom Bund unterhalten.

Schwerverkehrskontrollzentrum von Saint Maurice

Rahmenbedingungen:

- Gleichbehandlung von ausländischen und inländischen Camions.
- Gleichwertige Kontrolle aller vier Alpenübergänge, damit kein Ausweichverkehr entsteht.
- Keine thematische Aufteilung der Kontrollen auf einzelne Zentren; es soll in allen SVKZ alles kontrolliert werden können (Vermeidung der Berechenbarkeit für die Chauffeure).
- Kontrollen auf der Basis von Stichproben.
- Es soll zwei Grössen von SVKZ geben: «Midi» und «Maxi».
- Grundsätzlich werden aus Kostengründen die SVKZ nur für die Kontrolle einer Fahrtrichtung vorgesehen (Ausnahmen möglich).
- Die SVKZ sollen modular aufgebaut werden. Prinzip: Beginn mit Basisausrüstung und evtl. späterer Ergänzung.
- Die gesetzlichen Vorschriften für Fahrer, Fahrzeug und Ladung sollen nicht mehr nur mit Verzeigung und Bussen durchgesetzt werden. Durchsetzen soll neu zusätzlich bedeuten: was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht weiter.
- Die Zentren werden so ausgerüstet, dass eine fachlich kompetente Kontrolle des gesamten Fahrzeuges mit den entsprechenden technischen Einrichtungen möglich ist.

Die Ausrüstung der SVKZ wurde wie folgt definiert:	Midi-Zentrum	Maxi-Zentrum
Automatische Fahrzeugvermessung (Profiler) für Höhe, Breite und Länge	Ja	Ja
Statische Waage (wenn mögl. unterteilt für einzelne Achslasten)	Ja	Ja
Bremsprüfstand	Ja	Ja
Grube für Fahrzeugkontrolle von unten	Ja	Ja
Gedeckte Kontrollplätze	-	2
Gedeckter Güterumschlagplatz	Ja	Ja
Labor für Gefahrgutkontrolle	Nein	Ja
Büros	6 Arbeitsplätze	8 Arbeitsplätze
WC-Anlagen (für Chauffeure immer zugänglich)	Ja	Ja
Abstellplätze für Fahrzeuge	Min. 10	Min. 20
Einvernahmezimmer	1	2
Schalter	Ja	Ja
Aufenthaltsraum für Personal	Ja	Ja

Grube für Fahrzeugkontrolle in Saint Maurice

Gemäss Konzept 2003 war geplant, in einer ersten Priorität folgende Zentren in Betrieb zu nehmen:

SVKZ Region	Autobahn Nr.	Typ	Realisiert als
Zentralschweiz	A02	Maxi	SVKZ Ripshausen
Sigirino	A02	Midi	SVKZ Giornico und Mesolcina
Realta	A13	Midi	SVKZ Unterrealta
St. Maurice	A09	Midi	SVKZ St. Maurice
Schaffhausen	A04	Midi	SVKZ Schaffhausen

in der 2. Priorität sind weitere Zentren geplant:

SVKZ Region	Autobahn Nr.	Typ
Reiden	A02	Midi
Uhwiesen	A04	Midi
Chavornay	A01 / A09	Midi
Oensingen	A01	Midi
Frick	A03	Midi
Schafisheim	A01	Midi

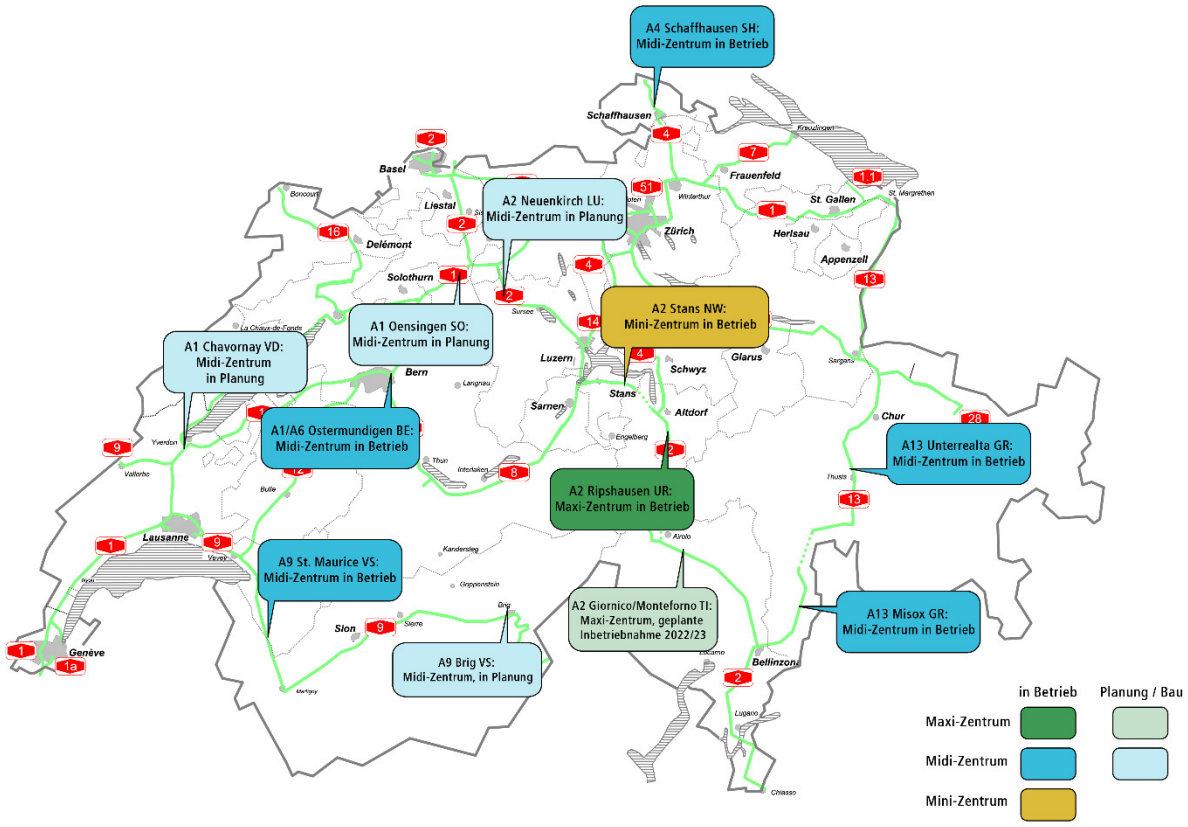
Raumplanerische Einschränkungen bei der Realisierung der SVKZ führen dazu, dass die Zentren nicht an den ursprünglich vorgesehenen Standorten realisiert werden können. Beispielsweise erschweren Fruchtfolgeflächen bzw. deren Kompensation die Standortwahl.

In Abweichung zum Konzept konnte z.B. das Midi-SVKZ in Sigirino nicht gebaut werden. Stattdessen wird nun ein Maxi-Zentrum in Giornico gebaut, ergänzt mit dem soeben eröffneten Midi-Zentrum in Mesolcina (Gemeinde San Vittore).

Im Rahmen einer ASTRA-Analyse im Jahr 2015 konnte festgestellt werden, dass der schwere Güterverkehr 10% des Gesamtverkehrs über den Simplonpass darstellt, 10% davon, ca. 20 bis 30 Lastwagen pro Tag, sind mit Gefahrgut beladen. Da ca. 70% des Schwerverkehrs nur Betriebe im Wallis bedienen, können diese Fahrzeuge somit nie im Schwerverkehrszentrum St. Maurice kontrolliert werden. Deshalb wird beim Simplonpass bis 2020 für die Nordseite zusätzlich ein Kontrollplatz (Bremsprüfanlage, Prüfgrube, Geräte zur Messung der Fahrzeugmasse) auf der Zollanlage in Brig erstellt.

Südlich des Passes wird ebenfalls eine mögliche Kontrollstelle eruiert. Bis zur Realisierung eines festen Kontrollplatzes wird ein provisorischer Kontrollplatz noch 2019 erstellt werden.

Die nachfolgende Karte zeigt eine Übersicht gemäss dem aktuellen Stand.



3.3. Anlagen der SVKZ

Anlagen im Eigentum des Bundes:

SVKZ	Kanton	Typ	Eröffnung	Realisierungskosten oder geplante Kosten
Unterrealta	GR	Midi	2004	13 Mio. CHF
Mesolcina	GR	Midi	2018	11 Mio. CHF
Ripshausen	UR	Maxi	2009	67 Mio. CHF
St. Maurice	VS	Midi	2012	18 Mio. CHF
Oensingen	SO	Midi	In Projektierung	9 Mio. CHF
Giornico	TI	Maxi	In Bau	236 Mio. CHF
Simplon Nord-seite (Gamsen)	VS	Midi	In Projektierung	2 Mio. CHF
Simplon Süd-seite	VS	Midi	Geplant	Kosten noch unbekannt

Mietobjekte:

SVKZ	Kanton	Typ	Eröffnung	Mietkosten pro Jahr
Schaffhausen	SH	Midi	2007	67’500.- CHF
Ostermundigen	BE	Midi	2008	300'000.- CHF

Weitere Kontrolleinrichtungen:

SVKZ	Kanton	Typ	
Stans	NW	Einrichtung für die mobilen Kontrollen	In Betrieb
Oensingen	SO	Einrichtung für die mobilen Kontrollen	Geplant
Neuenkirch	LU	Einrichtung für die mobilen Kontrollen	Geplant

3.4. Betriebskontrollen

Die Polizei führt auch Kontrollen direkt in Betrieben mit Lastwagenflotten durch. Kontrolliert werden dabei insbesondere die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten sowie die Nachweispflicht hinsichtlich der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten. Es gilt sicherzustellen, dass die Lenker der schweren Motorfahrzeuge während der ordentlichen Ruhezeit gemäss Fahrtenschreiber nicht anderweitige Arbeiten verrichten.

4. Statistik

4.1. Jährliche Stundenleistung ab 2015 für die Intensivierung der mobilen Kontrollen und für die SVKZ

	Mobile Kontrollen und Betriebskontrollen Beinhaltet alle mobilen Kontrollen des Schwerverkehrs durch Kantone mit einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund.			**SVKZ-Kontrollen**	**Total Schwerverkehrskontrollen**
Jahr	Grundlast [h]	Intensivierung [h]	Total [h]	Vertragliche Jahresleistung [h]	[h]
2015	42’183	111’597	153’780	154’644	308’424
2016	42’403	111’934	167’513	154’644	322’157
2017	44’881	109’402	167’513	153’652	321’165
2018	44’881	106’212	151’093	161’382	312'475

4.2. Jährliche Kosten ab 2015 für die Intensivierung der mobilen Kontrollen und für die SVKZ

	Mobile Kontrollen und Betriebskontrollen			**SVKZ-Kontrollen**	**Total Schwerverkehrskontrollen**
Jahr	Grundlast ohne Kostenfolgen für Bund	Intensivierung [Mio. CHF]	Total [Mio. CHF]	[Mio. CHF]	[Mio. CHF]
2015	0	14.9	14.9	10.9	25.8
2016	0	15.4	15.4	10.9	26.3
2017	0	15.0	15.0	11.9	26.9
2018	0	14.7	14.7	12.3[2)]	27.0

2) Kostenschätzung, definitive Abrechnung erfolgt im April 2019

Mit der Inbetriebnahme der Kontrollzentren Simplon und Giornico werden die jährlichen Kosten auf 34 Mio. CHF ansteigen.

4.3. Kontrollstatistik ab 2015

Kontrollen inSVKZ	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Alle Fahrzeuge	30’085	30’048	27’790	28’683
beanstandet	*10’119*	*9’464*	*9’569*	*9’786*
stillgelegt	*2’780*	*3’127*	*3’145*	*3’138*
Nach Herkunftsland des Fahrzeugs				
Schweiz	3’559	3’491	3’194	3’728
davon beanstandet	*1’052*	*1’032*	*1’102*	*1’372*
davon stillgelegt	*206*	*277*	*280*	*364*
andere Länder	26’526	26’557	24’596	24’955
davon beanstandet	*9’067*	*8’432*	*8’467*	*8’414*
davon stillgelegt	*2’574*	*2’850*	*2’865*	*2’774*
Nach Fahrzeugart				
Lastwagen und Sattelschlepper	28’849	28’818	26’623	27’433
davon beanstandet	*9’754*	*9’089*	*9’212*	*9’364*
davon stillgelegt	*2’710*	*3’019*	*3’044*	*3’001*
Lieferwagen	742	734	633	734
davon beanstandet	*258*	*255*	*225*	*300*
davon stillgelegt	*52*	*75*	*68*	*114*
Gesellschaftswagen	494	496	534	516
davon beanstandet	*107*	*120*	*132*	*122*
davon stillgelegt	*18*	*33*	*33*	*23*

- Beanstandete Fahrzeuge: Fahrzeug und/oder Fahrer/in entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben.
- Stillgelegte Fahrzeuge: Fahrzeug und/oder Fahrer/in entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben. Das Fahrzeug darf nicht mehr verkehren, bis der korrekte Zustand hergestellt ist.

Mobile Kontrollen	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Alle Fahrzeuge	66’320	67’828	65’849	61’776
beanstandet	*12’150*	*12’377*	*10’815*	*10’492*
stillgelegt	*2’944*	*2’734*	*2’347*	*2’052*
Nach Herkunftsland des Fahrzeugs				
Schweiz	40’380	40’359	40’707	38’490
davon beanstandet	*6’959*	*7’167*	*6’503*	*6’511*
davon stillgelegt	*1’810*	*1’637*	*1’473*	*1’293*
andere Länder	25’940	27’469	25’142	23’286
davon beanstandet	*5’191*	*5’210*	*4’312*	*3’981*
davon stillgelegt	*1’134*	*1’097*	*874*	*759*
Nach Fahrzeugart				
Lastwagen und Sattelschlepper	47’408	47’893	43’521	40’009
davon beanstandet	*9’255*	*9’106*	*7’822*	*7’300*
davon stillgelegt	*2’129*	*1’897*	*1’588*	*1’381*
Lieferwagen	17’064	17’780	20’394	19’915
davon beanstandet	*2’635*	*2’954*	*2’736*	*2’938*
davon stillgelegt	*753*	*791*	*712*	*627*
Gesellschaftswagen	1’848	2’155	1’934	1’852
davon beanstandet	*259*	*317*	*257*	*254*
davon stillgelegt	*62*	*46*	*47*	*44*

Gründe für Beanstandungen	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Alkohol (>0.0 mg/l) / Drogen / Medikamente	121	118	102	127
Geschwindigkeit	367	296	326	389
Lizenzen und Ausweise	830	855	923	999
Arbeits- und Ruhezeit	5’150	4’781	4’560	4’421
Gefahrgut	291	283	249	238
Abmessungen und Gewichte	11’354	10’672	9’633	9’201
Technische Mängel	6’265	6’441	6’258	6’391
davon Abgastrübung	*5*	*5*	*47*	*66*

Mehrfachnennungen sind möglich, weil bei einem beanstandeten Fahrzeug ein oder mehrere Gründe aufgeführt werden können.

Betriebskontrollen	2015	2016	2017	2018
alle Betriebe	2’073	2’133	2’007	2’020
davon beanstandet	440	444	449	439

Betrifft Arbeits- und Ruhezeit.