

ÜSI MEINIG

NR. 4
NOVEMBER 2004
29. JAHRGANG

Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion Schaffhausen



Foto: Hugo Mahler

**Kontrollzentrum für den Schwerverkehr
im Areal des Güterbahnhofs Schaffhausen**

Mehr Lastwagen-Kontrollen für gleich lange Spiesse

Bereits in unserem Heft 2/2004 haben wir in einem Kommentar zum Resultat der Avanti-Abstimmung darauf hingewiesen, dass die Nichteinhaltung geltender Sicherheitsregeln im Strassenverkehr ein Element der Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse sei. Benachteiligt werden aber auch Transportunternehmungen, die sich korrekt verhalten. Aus diesem Grund unterstützt der VCS die Eröffnung eines Kontrollzentrums für den Schwerverkehr auf dem Areal des Güterbahnhofs Schaffhausen. Denn in dieser Beziehung beginnt der Gotthard schon am Rhein! Zum Thema LKW-Kontrolle erschien im Magazin «Echo» Nr. 77 des Vereins «Alpen-Initiative» ein Hintergrundbeitrag, den wir übernehmen und abdrucken durften:

Durch Nichteinhaltung von Vorschriften verschafft sich der Strassentransport Wettbewerbsvorteile gegenüber der Schiene. Dies soll sich dank mehr Kontrollen der Lastwagen ändern. Die Massnahme hilft mit, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Im letzten September zeigte der Fahrtenstreiber eines luxemburgischen LKW bei einer Kontrolle in Erstfeld an, dass der Chauffeur seit 26 Stunden unterwegs war. Davon verbrachte er insgesamt 17 am Steuer. Und das ist noch harmlos: Die Chauffeure eines Basler Lastwagenunternehmens sind bis zu 72 Stunden ohne Ruhezeit unterwegs gewesen. Häufig stellen westliche Unternehmen illegal Billigfahrer aus osteuropäischen Ländern an und halten sie ohne jegliche soziale Absicherung. Dies hat der *Fall Kralowetz*¹ eindrücklich an den Tag gebracht. Kein Wunder, wenn Chauffeure zu Alkohol, Kokain und anderen Drogen greifen, um den Arbeitsstress auszuhalten. 3,28 Promille wie der italienische Chauffeur, der im März 2002 in Airolo erwischt wurde, sind zwar ein absolutes Extrembeispiel, kleinere Alkoholmengen aber sehr häufig – und gefährlich, wie die Brandkatastrophe im Gotthardtunnel zeigte. Häufig sind auch Vergehen gegen die Gefahrgutvorschriften wie im Falle des Lastwagens, der statt der erlaubten 1000 Kilogramm gleich acht Tonnen einer giftigen Substanz hätte über die Alpen transportieren sollen.

Kostenvorteile bis 50%

Alle diese Verstösse und andere mehr gefährden nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern verbilligen den Strassentransport – nach Einschätzung der deutschen Allianz pro Schiene um 5 bis 8 Prozent, nach einer Studie der österreichischen Arbeitskammer gar um 50 Prozent. Das Nachsehen hat die Eisenbahn, die sich derartige Schummeleien gar nicht leisten kann, und in der Folge unsere Umwelt.

In einem Jahr amortisiert

Diesem misslichen Zustand soll nun mit einer Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen zu Leibe gerückt werden. Der Bund plant im ganzen Land ein Netz von Kompetenzzentren. Vorgesehen sind ein Maxi- und 12 Midi-Zentren. In erster Priorität werden die Zentren Schaffhausen (A4), Sigirino (A2), Realta/Cazis (A13) und das Grosszentrum Gotthard-Nord errichtet. Auf Kosten der Nationalstrassenrechnung sollen für 150 Millionen Franken Bremsprüfstände, Labors für die Analyse von Gefahrgütern, Lagerhallen, Waagen, Messgeräte für Höhe, Länge und Breite der Fahrzeuge etc. errichtet werden. Die jährlichen Kosten werden auf 30 Millionen geschätzt. Scheinbar hohe Kosten. Doch im österreichischen *Kundl*² hat sich ein kleines Kontrollzentrum innerhalb eines Jahres durch die Bussen amortisiert. Die Alpen-Initiative begrüsst die Intensivierung der LKW-Kontrollen als wichtigen Schritt.

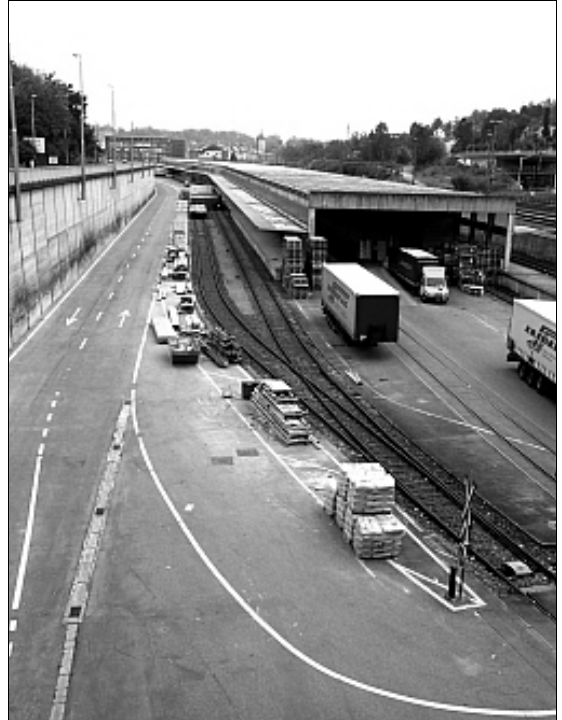
Zur Erreichung des Verlagerungszieles sind jedoch weitere griffige Massnahmen nötig.

Auf der A13 wird besser kontrolliert

Seit 1. September 2004 ist das neue Kontrollzentrum für den Schwerverkehr in der Gewerbezone Cazis Unterrealta in Betrieb. «Damit werden wir in der Lage sein, das eidgenössische Verkehrsverlagerungsgesetz von 1999 durchzusetzen», betont Nicolo Catregn von der Bündner Kantonspolizei. Für Graubünden sei dies besonders wichtig, weil die A13 durch die topografischen Verhältnisse mit extremen Steigungen und engen Kurvenradien «nicht für moderne 40-Töner mit bis zu 18,75 Metern erlaubter Länge gebaut ist».

Die Baupläne sehen zwei Gebäude vor, in denen Höhe, Länge, Breite und auch das Gewicht der LKW kontrolliert werden. Nach einer Sichtkontrolle können verdächtige LKW auch eingehend untersucht und aus dem Verkehr gezogen werden. Im Konzept sind fünf Polizisten und zwei Fachleute aus der Lastwagenbranche vorgesehen. Der Bund übernimmt 92 Prozent der Baukosten von rund 6,5 Mio. Franken, und weil es sich um ein Nationalstrassenprojekt handelt, ist die Eidgenossenschaft auch für die Betriebskosten hauptverantwortlich.

Dass es das Kontrollzentrum braucht, ist für das Komitee Stopp Transit A13 unbestritten. Die Kontrollen bei Ausfahrten am Strassenrand sind ungenügend, zu viele «Sünder» schlüpfen durch. Das hat die Zeit nach dem Feuerinferno im Gottardtunnel im Herbst 2001 auf dramatische Weise aufgezeigt, als es auf der Ausweichroute durch Graubünden zu mehreren Unfällen auf Grund überhitzter Bremsen gekommen ist. Mit der EU-Osterweiterung und der geplanten Öffnung der Strassen-Schleusen im Vorarlberg droht weiteres Ungemach auf der A13.³



Im Bereich des nördlichen Hallentraktes würde das Kontrollzentrum wahrscheinlich eingerichtet.

Die Zollübergänge Barga und Thayngen machen Schaffhausen zum zweitwichtigsten Portal im Einfuhr-, Ausfuhr- und Transitgüterverkehr. Aus den nebenstehend erwähnten Zusammenhängen drängt sich an dieser Verkehrsachse eine Kontrollstelle für den Schwerverkehr auf.

Es ist richtig, diese Kontrollen noch vor der Einfahrt in den Fäsenstautunnel auszuüben und hierfür im Güterbahnhof Schaffhausen ein geeignetes Areal umzunutzen, das auf bereits versiegeltem Boden liegt, anstatt zu diesem Zweck offenes Land zu verbauen.

¹ Ein schlimmer Fall von Ausbeutung. Der österreichische Spediteur Karl Kralowetz betrieb über seine luxemburgische Firmenzentrale eine europaweite Lastwagenflotte mit ca. 800 Fahrerinnen und Fahrern aus Mittel- und Osteuropa zu den schlechtesten Konditionen und ohne jegliche soziale Leistungen, mit täglichen Arbeitszeiten von bis zu 20 Stunden. In einer konzertierten Aktion wurden in 8 europäischen Ländern Niederlassungen des Unternehmers durchsucht, dieser in Luxemburg zu einer Freiheitsstrafe verurteilt und auch in Deutschland unter Anklage gestellt. Quelle: TRANSPORT INTERNATIONAL, www.itf.org

² Kundl, Ort im österreichischen Inntal, südlich des Grenzübergangs Kufstein.

³ Bezug: Zweite Strassenröhre am Pfänder bei Bregenz und geplanter Letze-Strassentunnel bei Feldkirch. [Fussnoten: Red. ÜM]

Unser Kommentar

Die Schaffhauser Polizei kontrolliert den Schwerverkehr bereits jetzt auf Verstösse gegen Ruhezeit- und Sicherheitsvorschriften. Dies im Rahmen ihrer gegenwärtig begrenzten Möglichkeiten. Doch schon von diesen Stichproben führt gut ein Fünftel zu Beanstandungen. Die Dunkelziffer, bezogen auf das gesamte Verkehrsaufkommen, ist dementsprechend hoch. Die Zweckmässigkeit solcher Kontrollen wird denn auch kaum bestritten, auch nicht durch das Transportgewerbe. Denn schwarze Schafe aus dem eigenen Umfeld bescheren den sich korrekt verhaltenden Unternehmungen ebenfalls Konkurrenz Nachteile, nicht nur der Bahn. Zudem wirkt die Existenz einer Kontrollanlage auch prophylaktisch.

Der Standort eines effizienten Kontrollzentrums wird in Schaffhausen auch durch die Strassengeometrie beeinflusst. Wie schon erwähnt, muss er – aus der Nord-Süd-Richtung gesehen –, nach dem Zusammentreffen der Verkehrsströme aus Barga und Thayngen liegen, jedoch noch vor der Einfahrt in den Fäsenstautunnel. Das nahegelegene Areal des Güterbahnhofs bietet sich hierfür geradezu an, zumal die Polizei im Hauptgebäude bereits Dienstabteilungen unterhält.

Gleichwohl herrscht nicht eitel Freude bei den Anwohnern oberhalb der Fulachstrasse. Wenn sie sich mit politischen Mitteln gegen das – wie sie sagen – «Kontrollzentrum mitten in der Stadt» wehren, üben sie ein Recht aus, das ihnen zusteht. Mittels einer – durch

den Kantonsrat deutlich abgelehnten – Volksmotion wurde zum Beispiel verlangt, das Areal des Güterbahnhofs einer Wohn- und Gewerbezone (!) zuzuweisen. Prinzipiell ist man zwar nicht gegen ein Kontrollzentrum und weiss auch gleich den richtigen Standort: Woanders.

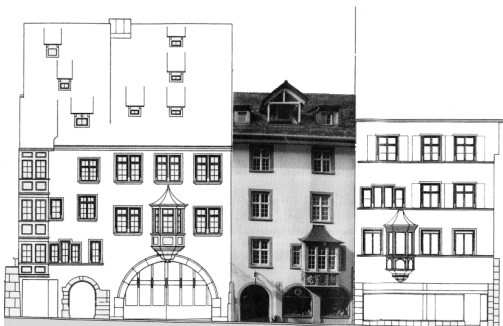
Übergeordneten Gründen stehen Partikularinteressen gegenüber. Wer den zu erwarteten Mehrverkehr auf der Fulachstrasse kritisiert, sollte auch einen Vergleich gegenüber früher ziehen.

Bereits ab 1992 profitierten die Anwohner von der sukzessiven Betriebsreduktion im Güter- und Rangierbahnhof. Nicht nur verkehren weniger Güterzüge, sie werden auch nicht mehr rangierdienstlich behandelt. Auch darf man davon ausgehen, die Belastung der Fulachstrasse werde durch die Kontrollfahrten nicht stärker beeinflusst, als zu Zeiten, da in den Güterhallen von SBB und DB noch Vollbetrieb herrschte. Dies auch Dank der vorgesehenen flankierenden Massnahmen.

Doch seit Eröffnung der Stadttangente im August 1996 ist auch der Durchgangsverkehr «mitten durch die Stadt» von dieser ehemaligem Hauptverkehrsstrasse verschwunden.

Wenn nun beklagt wird «dass umweltpolitisch engagierte Kreise sich dieses Themas überhaupt nicht angenommen haben», müssen wir erklären: Der VCS würde das Mittel der Verbandsbeschwerde auch dann nicht einsetzen, wenn die formalen Voraussetzungen dafür gegeben wären. Sie sind es aber nicht.

Sitzungszimmer mitten in der Altstadt zu vermieten



Sie: sind eine Privatperson oder Organisation, der ökologisches Gedankengut nicht fremd ist.

Was: Stundenweise Vermietung des Sitzungszimmers (für maximal 12 Personen) tagsüber oder abends.

Wo: Im Ökozentrum, Vorstadt 9, mitten in der Schaffhauser Altstadt.

Wie: Um die Räumlichkeiten anzuschauen und alles weitere zu besprechen, rufen Sie an:
Frau Erika Maier, 052 633 01 06

Lastwagen-Kontrollzentrum im Güterbahnhof Schaffhausen

Am 18. November 2004 erschien im Heft 4/04 unseres Verbandsorgans eine befürwortende Stellungnahme zum geplanten Lastwagen-Kontrollzentrum auf dem Areal des Schaffhauser Güterbahnhofs. Dies gerade noch rechtzeitig vor der 13. Sitzung des Grossen Stadtrats vom 23. November, in deren Verlauf dieses Thema behandelt wurde.

Traktandiert war eine diesbezügliche Interpellation von Grossstadtrat Edgar Mittler (FDP), der sich namens der Anwohnerschaft aus dem Bereich der Fulachstrasse vehement gegen dessen künftigen Standort im Güterbahnhof einsetzte und dem Projekt gar eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auferlegen wollte. Ein in bürgerlichen Kreisen sonst eher verpöntes Instrument!

Während seiner ausführlichen Stellungnahme zu dieser Interpellation legte Stadtrat Kurt Schönberger noch einige Zahlen auf den Tisch, die unsere damals geäusserte Einschätzung bestätigten:

Vor Eröffnung der Stadttangente Fäsenstaubtunnel im August 1996, verkehrten auf der Fulachstrasse täglich

22750 Fahrzeuge, davon 3300 Lastwagen.

Derzeit sind es noch

11700 Fahrzeuge, davon 1000 Lastwagen.

Und:

«Selbst bei einer Verdoppelung der Kontrolltätigkeit (80 LKW oder 160 Fahrten pro Tag) läge die zusätzliche Lärmbelastung mit 0,4 dB(A) weit unter der wahrnehmbaren Veränderung von 1–3 dB(A). Aufgrund dieser Fakten ist davon auszugehen, dass kein haftungsbe gründender Tatbestand erfüllt ist.»

So die Antwort von Stadtrat und Baureferent Kurt Schönberger im Hinblick auf Liebäugeleien von Liegenschaftsbesitzern mit Entschädigungsfor derungen.

Prügel für den VCS

In Mittlers Votum bezog auch der VCS seine Prügel. Ausnahmsweise einmal deshalb, weil er et was nicht verhindern wollte:

«Auch werde ich den Verdacht nicht los», so Mittler, «dass der VCS nun alles versucht, die drohende Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts und damit die Existenzberechtigung des VCS mit allen Mitteln zu verhindern und überall versucht, wieder ‚gut Wetter‘ zu machen und sein zur Zeit doch recht angeschlagenes Image wieder aufzubessern».

Mit seinem Verdacht hat Edgar Mittler sich jedoch «verdacht». Denn:

- Erstens enthält die Antwort der Schaffhauser Regierung¹ auf die Kleine Anfrage 27/2004 von Mittlers Parteifreundin Susanne Günter, betreffend Beschwerdetätigkeit der Umweltorganisationen, gar nichts, worauf der VCS mit «gut Wetter» reagieren könnte oder gar müsste.
- Zweitens beruhen Existenz, Funktion und Erfolg des VCS nicht auf dem Beschwerderecht. Es besteht diesbezüglich auch kein Anlass zu kuschen, wie jüngste Gerichtsurteile beweisen.
- Drittens hat unsere Haltung zum Kontrollzentrum nichts mit der gegenwärtig hochgespielten Beschwerderechtsdiskussion zu tun. Unser Beschluss zugunsten des Kontrollzentrums ist schon im Oktober 2003 gefallen und wurde im Jahresbericht 2003 erwähnt. Diesen Bericht konnte man im Organ «ÜSI MEINIG» Nr. 1 schon im Januar 2004 und danach während fast eines Jahres auf unserer Homepage lesen.
- Und: Die Kantons- und Grossstadträte hatten Gelegenheit, den Inhalt unseres Verbandsorgans zur Kenntnis zu nehmen. Üsi Meinig wird ihnen nämlich jeweils mitgeteilt d. h. per Post zugestellt.

¹ Protokoll Regierungsrat vom 2.11.04, Abdruck in diesem Heft.

Im Abschnitt «Begleitung von Bauvorhaben» steht in diesem Jahresbericht unter anderem:

«Kein Musikgehör hatten wir aus übergeordneten Gründen gegenüber der Opposition zum Lastwagenkontrollzentrum im Güterbahnhof Schaffhausen. Die Verhinderung der Anlage am vorgesehenen Standort ist kein ‹grünes Anliegen› – ganz im Gegenteil. Zudem tauchte die Frage auf, inwieweit diese Opponenten bei Abstimmungen über verkehrspolitische Kernfragen wohl auf unserer Seite gestanden haben mögen?»²

In einem Kommentar unserer Ausgabe vom Mai 2004, zu dem für uns sehr erfolgreichen Ausgang der Avanti-Abstimmung, haben wir diesen Standpunkt nochmals bekräftigt. Wobei belanglos war,

ob die Anlage mit oder ohne nördliche Zufahrt erschlossen würde. Denn der Gotthard beginnt schon am Rhein! Diese Position bestand also bereits, ehe gewisse Interessengruppen sich auf das Verbandsbeschwerderecht einzuschiessen begannen, mit dem Ziel eines saloppen Umgangs mit Recht und Gesetz.

Falls nun – wie in Mittlers Schlusswort angedeutet –, die Opponenten durch das Ergreifen von Rechtsmitteln den zügigen Bau der Kontrollanlage zu verhindern suchen, wollen wir zu ihren Gunsten einmal hoffen, dass während der Verhinderungsphase keine Unfallereignisse eintreten, die durch eine bestehende Kontrollanlage hätten verhindert werden können ...

Hugo Mahler

² Auch wenn wir gewollt hätten: Die Anlage ist nicht UVP-pflichtig, daher mit Verbandsbeschwerde nicht anfechtbar.



Das Lastwagen-Kontrollzentrum Schaffhausen im Bau!

Die Verhinderungsstrategie ist gescheitert. Das Bundesgericht fällt einen positiven Entscheid zum umstrittenen Kontrollzentrum im Güterbahnhof Schaffhausen. Wir haben ihn mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Die Bauarbeiten sind nun im Frühjahr angelaufen. Im Herbst soll die Anlage betriebsbereit sein.

Aus übergeordneten Erwägungen hat der VCS die Errichtung eines Kontrollzentrums auf «unserer» Nord-Süd-Achse begrüsst und auch die Begründung für den vorgesehenen Standort geteilt:

Auf Grund der gegebenen Strassengeometrie (A4 aus Richtung Bagen, J15 aus Richtung Thayngen) müssen die zu kontrollierenden Fahrzeuge an einem gemeinsamen Punkt erfasst und noch vor ihrer Weiterfahrt in den Fäsenstaub- und Flurlingertunnel zum Kontrollzentrum abgelenkt werden!

Diese unsere Haltung haben wir in den Ausgaben 4/2004 und 1/2005 unseres Verbandsorgans ausführlich genug dargelegt.

Unsere befürwortende Haltung hat uns aber auch verbale Prügel eingetragen. So zum Beispiel seitens des FDP-Grossstadtrats Edgar Mittler, während der 13. Sitzung des Stadtparlaments am 23.11.2004.

Auch die Exponentin der Projektgegnerschaft, Regina Hunziker-Blum, brachte am 27. Januar 2006 gegenüber den Medien *«ihre Verwunderung über das Schweigen jener Kreise zum Ausdruck, die sich sonst vehement gegen zusätzlichen Verkehr wehren und die ökologische Fahne hochhalten.»*

Diese Tatsache sei wohl nur damit zu erklären – so Frau Hunziker-Blum –, dass das Projekt auf eine Initiative von Hans-Jürg Fehr zurückgehe.

Nun – wir haben gar nicht geschwiegen, sondern Stellung bezogen, sonst hätte man uns dafür ja nicht öffentlich rüffeln können!

Doch in der Tat: Wir sind Hans-Jürg Fehr einmal mehr dankbar, hätten die Projektidee aber auch dann für recht und richtig gehalten, wenn sie von «rechts» gekommen wäre!

Der VCS hat sich 1998 führend und erfolgreich für die LSVA und für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinöV-Vorlage) eingesetzt, gerade weil wir uns *«gegen zusätzlichen Verkehr wehren und die ökologische Fahne hochhalten»*, also für Infrastrukturen eintreten, die eine Verlagerung des Schwerverkehrs und die Minderung seiner Emissionen ermöglichen.

Hingegen hat Frau Hunziker-Blum in einer Leserschrift an die Schaffhauser Nachrichten im November 1998 das diesbezügliche Engagement der Umweltorganisationen kritisiert und gegen eben diese FinöV-Vorlage Stellung bezogen.

So gesehen bestanden für eine Unterstützung ihrer Partikularinteressen aus unserer Sicht nicht einmal Dankbarkeitsgründe!

Doch gerne hören wir, dass die unterlegene Partei ihr Augenmerk nun auf das Problemfeld Lufthygiene und Feinstaub richten will. Diese Gelegenheit ist bereits gegeben, denn es steht zur Diskussion, ob die unter ihren Augen verkehrenden lärm- und abgasfreien Trolleybusse durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ersetzt werden sollen.

Zusammen mit den «Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz» und der Gewerkschaft UNIA beackert der VCS das Abgas- und Feinstaubproblem schon lange. Zwar nicht auf der Ebene Fulachstrasse, sondern national. Die Unterstützung von rechts hat sich bisher in Grenzen gehalten ...

| Hugo Mahler

