

Sicherer Alpentransit

Bevor es durch den Gotthard geht, müssen Lkw das Schwerverkehrszentrum in Erstfeld passieren



Die Mitarbeiter des Schwerverkehrszentrums Ripshausen in Erstfeld (Kanton Uri) sind einig gewohnt – denn so mancher Lkw ist nicht im Einklang mit den Vorschriften auf der Gotthardroute unterwegs. Gerissene Bremscheiben, verrutschte Ladung oder alkoholisierte Fahrer gehören zum Alltag der Schweizer Polizei, die dort kontrolliert.

Die kurz SVZ genannte Kontrollstation soll die Gotthardachse sicherer machen. Auslöser für ihren Bau war der verheerende Zu-

nicht mehr funktioniert, können die Lkw dort auch parken. „Das Profil des Gotthards stellt einige Ansprüche an den Fahrer, das Fahrzeug und die Ladung“, sagt Stefan Simmen, der hier der Chef ist. Die Fahrer sollten fit sein, auch eine intakte Beleuchtung und Abgasanlagen seien im Tunnel wichtig und auf der anderen Seite Richtung Biasca natürlich die Bremsen.

Wenn die 1.200 bis 1.700 Fahrzeuge Richtung Süden pro Tag von der Autobahn A 2 nach Erstfeld

Radschrauben, teilweise würden Bremsrättel ausgebaut. Weitere Themen sind defekte Abgasanlagen, manche Fahrzeuge seien överschmiert, bei anderen gebe es starke Sichtfeldeinschränkungen. So zeigt Simmen ein Bild von einem Lkw, bei dem das Armaturenbrett komplett zugebaut war. Nicht zuletzt eine Kaffeemaschine und ein Laptop bewirkten, dass der Fahrer nach rechts hin nur noch nach Gefühl fahren konnte. Auch was die Ladungssicherung angeht, steht so manches Mal nicht alles zum Besten. Manche Fahrer müssten daran erinnert werden, dass sie Zurrgurte an Bord hätten.

Besonders heikel wird es, wenn der digitale Fahrtenschreiber manipuliert wird. Das ist für die Beamten relativ schwierig herauszufinden, sie haben aber schon festgestellt, dass dafür das ABS oder Bremssysteme beeinflusst wurden, berichtet Simmen. Am häufigsten registrieren die Polizisten des Kontrollzentrums Überladungen, 3.285 Fälle waren es 2014. Und ihre Zahl nimmt laut Simmen zu. Pro Monat müssen zudem rund 20 Fahrzeuge umgeladen werden, weil die Lastverteilung nicht stimmt. Diese Fälle sind aber um die Hälfte zurückgegangen. Rückläufig sind auch Verstöße gegen die vorgeschriebenen Abmessungen der Fahrzeuge (2.088) und gegen die Lenk- und Ruhezeiten (973).

Wer bei einem Vergehen erwischt wird, muss je nach der Schwere der Straftat eine Bußkaution bezahlen. Das eigentliche Strafmaß wird dann im Nachhinein von der Staatsanwaltschaft Uri festgelegt. Eine Weiterfahrt ist erst erlaubt, wenn der Fahrer nicht mehr übermüdet oder auch wieder nüchtern ist – es wurden schon einmal 1,5 Promille hinter dem Steuer festgestellt. Außerdem muss natürlich das Auto komplett fahrtüchtig sein, im Zweifelsfall nach einem Besuch in einer örtlichen Werkstatt. Das ist für manchen Fahrer, der sich aufgrund der Schweizer Preise noch nicht einmal einen Besuch im Restaurant auf dem Platz leisten kann, eine riesige Herausforderung.

Ab einer Kautionshöhe von 2.000 Franken (1.828 Euro) erachtet die Staatsanwaltschaft deshalb ihre Anpassung an die finanziellen Verhältnisse des Fahrers als notwendig. Durch seine Selbstauskunft bekommen die Kontrolleure auch einen Einblick in die Einkommensverhältnisse. Insbesondere Osteuropäer gehen nicht selten mit einem Monatsverdienst von 450 Euro nach Hause, berichtet Simmen. Fahrer, die nicht zahlen können, müssen warten. Teilweise wird aus dem Heimatland ein Reparaturfahrzeug geschickt. Es gab aber auch einen geleasteten Lkw,

der rund ein Jahr in der Nähe von Erstfeld stand, auch weil das Transportunternehmen pleitegegangen war. Der Fahrer allerdings reiste lange zuvor auf eigene Faust ab.

Das SVZ soll aber nicht nur die Sicherheit erhöhen. Die Kontrollen haben auch ein politisches Ziel. Sie sind eine flankierende Maßnahme zur Verkehrsverlagerung und sollen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene gerechte Bedingungen gewährleisten.

Grundsätzlich gilt die Maxime: Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht. Rund eine Million Lkw passieren jährlich die Schweizer Alpen, davon nutzen etwa 400.000 den Gotthard-Strasßentunnel. Er ist von der Schweiz aus das wichtigste Einfallstor in den Süden. Wenn hier pingelig kontrolliert wird und die Kosten steigen, könnte der eine oder andere Transporteur sich überlegen, doch lieber die Schiene zu nutzen. So jedenfalls das Kalkül. Die Kontrollen sind jedenfalls im Sinne der Firmen, die ihre Fuhrparks pflegen. Denn das alles ist auch eine Frage des gerechten Wettbewerbs.

Text und Fotos: Regina Weinrich

BIS ZU 1.700 LKW PASSIEREN TÄGLICH DAS NADELÖHR

sammenstoß zweier Lkw im Straßentunnel am 24. Oktober 2001, Elf Menschen starben. Seitdem sind die Schweizer darauf bedacht, die Sicherheit im Tunnel zu erhöhen. Als Sofortmaßnahme wurde im Herbst 2002 das Tropfenzähler-system eingeführt, das die Zahl von Lkw und Pkw, die durch den Tunnel fahren dürfen, beschränkt. Auf diese Weise soll zwischen den Fahrzeugen ein ausreichender Abstand gewahrt bleiben. Und dann wird seit dem 9. September 2009 in Erstfeld der Schwerverkehr stichprobenartig kontrolliert, 50 bis 60 Lkw sind es pro Tag.

Was mehr oder weniger aussieht wie eine klassische Mautstation, ist das Nadelöhr, durch das alle Lkw über 3,5 Tonnen fahren müssen, die unter dem Gotthard hindurch in Richtung Süden wollen, etwa 400.000 Fahrzeuge pro Jahr. Erstfeld ist das größte Kontrollzentrum in der Schweiz. Ist der Ansturm auf den Tunnel so groß, dass der Tropfenzähler

einfahren, gehen die ersten beiden Kontrollen vom Fahrer weitgehend unbemerkt vonstatten. Sensoren erfassen die Höhe des Fahrzeugs, auf die gesetzliche Mindesthöhe von vier Metern wird dabei eine technische Toleranz von 16 Zentimetern gegeben. Es folgt eine im Boden eingelassene Waage, die aber nicht grundsätzlich scharf geschaltet ist, weil ja nicht systematisch kontrolliert wird. Sollte es hier etwas zu beanstanden geben oder aber ein Mitarbeiter des Kontrollzentrums nimmt andere Unregelmäßigkeiten am Fahrzeug wie Rauch, Gestank oder Lärm wahr, wird der Lkw zur ausführlichen Kontrolle geschickt. Gefahrguttransporte müssen diese grundsätzlich über sich ergehen lassen.

Jeder Dritte hat Mängel

Von den mehr als 50 am Tag kontrollierten Lkw weist etwa ein Drittel Mängel auf, 14 Prozent werden stillgelegt. „Das zeigt, dass wir gezielt auswählen, wen wir kontrollieren“, sagt Simmen. „Wenn ein Fahrzeug zumindest vom äußeren Erscheinungsbild in Ordnung scheint, dann ist die Chance groß, dass es durchfahren kann.“ Geht es um technische Beanstandungen, seien am häufigsten die Auflieger betroffen. Die Fahrer holten die abgestellten Fahrzeuge irgendwo ab und wüsten oft nicht, in welchem Zustand sie sich befänden. „Das ist ein großes Problem, hier fühlt sich offenbar niemand für die Wartung zuständig“, sagt der 49-Jährige.

Gerissene Bremscheiben sehen die Kontrolleure wöchentlich, manchmal lose oder abgerissene

DER TROPFENZÄHLER

- Im Oktober 2002 wurde das sogenannte Tropfenzähler-system eingeführt, mit dem die Polizei die maximale Zahl der Lkw und Pkw beschränkt, die pro Stunde durch den Gotthardstraßentunnel fahren dürfen.
- Pkw haben Priorität, aber mindestens 60 Lkw sollten pro Stunde durch den Gotthard geschickt werden, damit es über den Tag nicht zu größeren Staus kommt.
- Maximal dürfen es 150 Lkw pro Stunde sein.
- Ist der Andrang zu groß, können die Lkw im vorgelagerten Warteraum des SVZ parken, bis zu 530 an der Zahl.

DIE KONTROLLEN

- Im Schwerverkehrszentrum in Erstfeld sind werktags insgesamt 52 Beschäftigte im Schichtbetrieb von 5 bis 22 Uhr für Lkw-Kontrollen zuständig.
- Insgesamt wurden 2014 im Kanton Uri mehr als 17.400 Lkw untersucht und rund 11.200 Verstöße geahndet.
- Aufgrund gravierender Mängel bei der Betriebssicherheit wurden 2.333 Schwerfahrzeuge stillgelegt.
- Das Schweizer Verkehrsministerium hat in den Bau des Kontrollzentrums 68 Millionen Franken investiert und trägt die Betriebskosten von sechs Millionen Franken pro Jahr.



Stefan Simmen, der Leiter des SVZ, zeigt defekte Stoßdämpfer bis hin zur gebrochenen Bremscheibe.