

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

– Drucksache 16/11785 –

Kurzfristig verhängte Lkw-Fahrverbote in der Schweiz

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 9. Dezember 2008 haben Schweizer Kantone die so genannte „Phase Rot“ ausgerufen und damit ein sofort geltendes (Weiter-)Fahrverbot für den gesamten Verkehr mit schweren Lkw angeordnet. Die Lkw mussten für über zwei volle Tage an Ort und Stelle verbleiben, unabhängig von der Versorgungslage mit Essen, Getränken und Treibstoff sowie von der Verfügbarkeit sanitärer Einrichtungen.

Grund für die sofortigen Fahrverbote, die nur für Lkw angeordnet wurden, waren nach offizieller Verlautbarung die winterlichen Straßenverhältnisse. Es gibt aber auch Stimmen, die die kurzfristig verhängten Fahrverbote als Instrument einer gegen den Straßengüterverkehr – insbesondere gegen Transitverkehr – gerichteten Verkehrspolitik ansehen.

In Österreich ist der Transitverkehr von der Sperrung der Inntal-Autobahn betroffen. Am 1. Januar 2009 hat das österreichische Bundesland Tirol die Lkw-Fahrverbote für die Inntal-Autobahn noch ausgeweitet, so dass nun jährlich 200 000 Lkw das Inntal nicht mehr passieren dürfen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat die schweizerischen Behörden gebeten, zu dem geschilderten Sachverhalt Stellung zu nehmen. Das schweizerische Bundesamt für Straßen hat die Bundesregierung über die generellen Voraussetzungen für die Anordnung der „Phase Rot“ sowie über die Gründe, die am 9. Dezember 2008 zur Anordnung der „Phase Rot“ geführt haben, im Wesentlichen wie folgt unterrichtet:

Als Folge des Brandes im Gotthard-Straßentunnel am 24. Oktober 2001 sind die Frequenzen für den Transitgüterverkehr am Gotthard aus Sicherheitsgründen begrenzt worden. Durch ein Dosierungssystem wird die Zahl der Lastkraftwagen, die sich gleichzeitig im Tunnel befinden, und damit die Anzahl der Kreuzungsmanöver im Tunnel begrenzt. Jeder Lastkraftwagen wird einzeln in den Tunnel geschickt. Die Anzahl der Lastkraftwagen, die den Tunnel pro Stunde passieren können, ist aus Sicherheitsgründen abhängig von dem gleich-

zeitigen Aufkommen an Personenkraftwagen. An den so genannten „Dosierstellen“ werden die Lkw angehalten und dann dosiert in den Tunnel hinein gelassen. Sind die Abstellplätze bei den Dosierstellen belegt, erfolgt die Inbetriebnahme der vorgelagerten Abstellplätze.

Bei außerordentlichen Verkehrssituationen, z. B. bei einer Überlastung der Zollstation in Chiasso, kommt als weiteres Mittel der Kapazitätsbewirtschaftung die „Phase Rot“ zum Tragen. Damit kann für den grenzüberschreitenden Transit-Schwerverkehr die Gotthard- und die San-Bernardino-Route vorübergehend geschlossen werden. Die Lastkraftwagen werden von der Grenze her gelenkt, wenn die möglichen Tageskapazitäten auf den Haupttrouten am Gotthard und am San Bernardino erschöpft sind. Die „Phase Rot“ wird demnach verhängt, wenn sich abzeichnet, dass der Schwerverkehr nicht mehr vor dem Beginn des Nachfahrverbotes (22.00 Uhr) den Gotthard-Tunnel passieren kann.

Die „Phase Rot“ betrifft alle Lastkraftwagen, die von Norden her über die Grenze in die Schweiz einreisen und das Land im Transit durch den Gotthard- oder San-Bernardino-Tunnel durchqueren wollen. Die Fahrer werden von den schweizerischen Zollbeamten an den Landesgrenzen durch mehrsprachige Faltblätter informiert. Nicht betroffen von der „Phase Rot“ sind der Binnenverkehr und der Verkehr, der vor deren Verhängung bereits eingereist war.

Die Anordnung der „Phase Rot“ am 9. Dezember 2008 beruhte nach Angaben des Bundesamtes für Straßen auf dem Zusammentreffen von mehreren außergewöhnlichen Umständen:

Am 8. Dezember 2008 war in Italien ein Feiertag und daher die Zollabfertigung in Chiasso geschlossen. Auf Grund der fehlenden Zollabfertigung und des daraus entstehenden Rückstaus erfolgte am 8. Dezember 2008 die Anordnung der „Phase Rot“. Am folgenden Tage waren die verfügbaren Warteräume für die Lkw als indirekte Folge des Rückstaus vom Vortag wieder so schnell belegt, dass auch für diesen Tag die „Phase Rot“ angeordnet werden musste. Diese „Phase Rot“ vom 9. Dezember 2008 überlagerte sich mit dem heftigen Schneefall vom 10. Dezember 2008, in dessen Folge die Polizei aus Sicherheitsgründen die Schließung der Strecke für den Schwerverkehr anordnete. Erschwerend kam hinzu, dass die Lkw teilweise keine Winterausrüstung aufwiesen.

Das Schweizerische Bundesamt für Straßen hat ferner ausdrücklich betont, dass entgegen anderslautenden Pressemeldungen die Fahrer durch die Kantone umfassend gepflegt und versorgt wurden und zudem genügend sanitäre Einrichtungen zur Verfügung standen.

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis von der Möglichkeit für Schweizer Kantone, sofortige Lkw-Fahrverbote bei angeblicher Verkehrsüberlastung auszusprechen?

Ja

2. Wie oft ist von dieser Möglichkeit in der Schweiz bisher Gebrauch gemacht worden?

Nach Angaben des Bundesamtes für Straßen wurde die „Phase Rot“ in den vergangenen Jahren wie folgt angeordnet:

2004	8 Tage
2005	12 Tage (Besonderheit: wegen Überschwemmung war die Gotthard-Achse vom 22. bis 27. August 2005 gesperrt.)
2006	33 Tage (Besonderheit: Die Gotthard-Achse war vom 31. Mai bis 29. Juni 2006 wegen Steinschlag gesperrt.)

2007 18 Tage

2008 14 Tage

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die verantwortlichen Straßenverkehrsbehörden der Schweiz am besten entscheiden können, welche Maßnahmen bei extremen Witterungslagen und hoher Verkehrsbelastung erforderlich sind, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung nach der Ausweitung der Sperrung der Inntal-Autobahn für Lkw die Möglichkeit, planbare Routen in den Süden Europas durchzuführen?

Die Lkw-Fahrverbote im Inntal und das genannte Fahrverbot in der Schweiz betreffen unterschiedliche Sachverhalte:

Das Lkw-Fahrverbot im Inntal erstreckt sich auf die Beförderung bestimmter Güter, die in den österreichischen Rechtsvorschriften näher bestimmt sind. Die Europäische Kommission und die Bundesregierung sind der Auffassung, dass die österreichischen Rechtsvorschriften gegen europäisches Recht verstoßen. Die Europäische Kommission hat daher angekündigt, Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zu erheben.

Das im Dezember 2008 in der Schweiz zeitweilig erlassene Lkw-Fahrverbot war einerseits auf die geschlossene Zollabfertigung in Chiasso (Feiertag in Italien) und andererseits auf die extreme Wetterlage zurückzuführen (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung).

Über die Öffnung der Zollanlagen kann sich der Unternehmer informieren und seine Transporte entsprechend planen. Die auf extremen Witterungsbedingungen beruhenden Straßenverkehrsbehinderungen sind allerdings nicht immer vorhersehbar.

5. Wie weit sind die Umwege, die in Kauf genommen werden müssen, wenn weder das Inntal noch die Schweiz auf einer Route von Frankfurt am Main nach Mailand passiert werden können?

Fährt ein Lkw von Frankfurt am Main durch die Schweiz nach Mailand, legt er im Normalfall eine Strecke von ca. 660 km zurück. Am 3. Dezember 2008 wurde das sektorale Fahrverbot in Österreich für den Abschnitt zwischen Zirl via Innsbruck bis Ampass wieder aufgehoben. Durch diese Maßnahme kann die Strecke über den Brenner bei Beförderungen von Frankfurt am Main nach Mailand wieder genutzt werden. Gegenüber der Fahrt durch die Schweiz fallen bei der Fahrt durch Österreich über den Brenner ca. 250 Umweg-Kilometer an. Wäre die Aufhebung des sektoralen Fahrverbots für den oben genannten Streckenabschnitt zum 3. Dezember 2008 nicht erfolgt, wären auf der Alternativstrecke über Frankreich ca. 370 Umweg-Kilometer notwendig gewesen.

6. Wie schätzt die Bundesregierung die daraus resultierende Gesamtbelastung für das Verkehrsgewerbe ein?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Daten vor.

7. Wie viele deutsche Lkw passieren durchschnittlich am Tag die Schweiz?

Je Werktag passieren rund 490 deutsche Lkw die Schweiz.

8. Was tut die Bundesregierung, um das Festhalten von Lkw in der Schweiz zu verhindern?
9. Führt die Bundesregierung in dieser Sache bereits Gespräche mit den zuständigen Schweizer Behörden, und wenn ja, mit welchem bisherigen Ergebnis?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grund der erbetenen Stellungnahme des schweizerischen Bundesamtes für Straßenverkehr (siehe Vorbemerkung der Bundesregierung) hält die Bundesregierung die von den schweizerischen Behörden getroffenen Maßnahmen für nachvollziehbar, zumal bei der deutschen Botschaft in Bern keine Anfragen oder Hilfersuchen von deutschen Lkw-Fahrern im Zusammenhang mit den Verkehrsverboten im Dezember 2008 eingegangen sind.