



23. Februar 2012

Kein Lastwagenverbot auf dem Seedamm

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Gemeinden Rapperswil-Jona und Freienbach sowie der Tiefbauämter und der Kantonspolizeien der Kantone St. Gallen und Schwyz hat Möglichkeiten geprüft, den Durchgangs-Schwerverkehr vom Siedlungsgebiet fern zu halten. Das ernüchternde Ergebnis zeigt, dass der dafür nötige Aufwand in keinem vernünftigen Verhältnis zum Erfolg stehen würde.

Man ist sich überall rasch einig: Verkehr, vor allem Schwerverkehr, der in den betroffenen Gemeinden nichts zu tun hat, soll fern gehalten und über die A53/A3 rund um Pfäffikon (Gemeinde Freienbach) und Rapperswil-Jona herum gelenkt werden. Die Kantone St. Gallen und Schwyz unterstützen grundsätzlich diese Idee der Gemeinden Rapperswil-Jona und Freienbach, verlangten aber – in Übereinstimmung mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA – ein umsetzbares Betriebskonzept, bevor rechtliche und politische Schritte in Richtung Durchfahrtsverbot für Lastwagen unternommen würden.

Haupt-Durchgangsachsen sind die Relationen Seedamm-Rütistrasse und Seedamm-Feldbach. Es waren daher beide „Brückenköpfe“ am Seedamm, Rapperswil-Jona und Freienbach (Pfäffikon) in die Diskussionen um ein mögliches Betriebskonzept einzubinden. Entsprechend setzte sich auch die Arbeitsgruppe aus Vertretern der beiden Kantonalen Tiefbauämter, der Kantonspolizeien sowie der beiden Gemeinden zusammen. Das Projekt wurde fachlich von der Firma Rapp Trans AG, Basel begleitet. Der Untersuchungsrayon betraf Pfäffikon und Rapperswil-Jona.

Eine Verkehrserhebung für Rapperswil-Jona vom November 2007 hatte gezeigt, dass hier rund 600 von 2'300 Lastwagen als reiner Durchgangsverkehr betrachtet werden müssen, während die anderen diese Stadt als Ziel oder Quelle haben. Gemessen am gesamten Seedammverkehr von durchschnittlich täglich rund 26'000 Fahrzeugen machen die 600 in Rapperswil-Jona durchfahrenden Lastwagen gut 2% aus. Allerdings musste die Arbeitsgruppe von dieser Zahl jene abziehen, die in Rapperswil-Jona zwar durchfahren, ihre Quelle oder ihr Ziel aber in Pfäffikon haben, das in die Verkehrserhebung 2007 nicht einbezogen war. Für diese Fahrzeuge dient der Seedamm als gegebener Zubringer, wie umgekehrt auch für jene, die Rapperswil-Jona zum Ziel oder als Quelle haben, in Pfäffikon aber bloss durchfahren. Die Zahl des reinen Lastwagen-Transitverkehrs durch Pfäffikon und Rapperswil-Jona reduziert sich somit auf rund 300 Fahrzeuge oder 1% des Seedammverkehrs.

Die Arbeitsgruppe prüfte die Praxistauglichkeit verschiedener Massnahmen. Im Bereich der Signalisationen wäre dies ein Fahrverbot für Lastwagen mit gestattetem Zubringerdienst. Die Durchsetzung dieses Fahrverbotes würde bedingen, dass zu beiden Seiten des Seedamms Möglichkeiten bestehen, mehrere Lastwagen gleichzeitig herauszuwinkeln und auf ihre Fahrberechtigung zu prüfen an Hand von Fahrtpapieren, Lieferscheinen, Sonderbewilligungen und dergleichen. Solche regelmässigen Kontrollen würden erhebliche Polizeikräfte binden und das Umgehungspotenzial wäre gross. Zudem müssten Wendemöglichkeiten eingerichtet werden.



23. Februar 2012

Seite 2

Elektronische Kontrollen erweisen sich als technisch und finanziell sehr aufwändig, und zudem als rechtlich unsicher: es könnte zwar anhand der Verweildauer eines Fahrzeuges zwischen Pfäffikon und Rüti ermittelt werden, ob reiner Transit vorliege oder nicht: je länger einer unterwegs ist, umso eher wäre nicht Transit anzunehmen. Die Erfassungsgeräte müssten dynamisch auf Staus reagieren und die „zulässige Verweildauer“ entsprechend anpassen können. Ob ein Überschreiten dieser Dauer aber zur Vermutung führen dürfe, es sei ein Lastwagen reiner Durchgangsverkehr gewesen und der Chauffeur habe das Gegenteil zu beweisen um einer Busse zu entgehen, ist rechtlich sehr heikel. Im schweizerischen Strafrecht gilt die Unschuldsvermutung und der Staat muss für eine Bestrafung eine Schuld beweisen, und nicht umgekehrt. Zudem wäre auch hier ein grosses Umgehungspotenzial vorhanden.

Das Umfahren von Pfäffikon und Rapperswil-Jona via A3/A53 bedeutet eine um rund 30km längere Fahrstrecke als der direkte Weg zwischen Pfäffikon und Rüti via Seedamm. Die Kosten dafür belaufen sich für LSVA, Zeit und Betriebskosten pro Fahrt auf mindestens Fr. 75.-- bis 100.-- (NZZ, 10.12.1998), jedenfalls auf einen Betrag, der etwa gleich hoch ist wie die gesetzlich festgelegte Ordnungsbusse für das Missachten des Signals „Fahrverbot für Lastwagen“, die gemäss Ordnungsbussenverordnung Ziff. 304.5 Fr. 100.-- beträgt. Es würde daher ein grosser Anreiz bestehen, den kürzeren Transitweg zu benützen und darauf zu vertrauen, dass man nicht erwischt wird.

Die Programmierung der praktisch in allen Lastwagen vorhandenen Navigationsgeräte (GPS) wird aufgrund der offiziellen Landeskarten vorgenommen, welche mit allfälligen örtlichen Einschränkungen ergänzt werden kann. Herausgenommen werden solche Routen aber nicht, was angesichts der vielfältigen lokalen Wünsche sonst wohl dazu führen würde, dass nur noch wenige Strassen überhaupt im Navigationsgerät aufscheinen würden. Es entscheidet also auch mit GPS der Chauffeur, ob er einen Umweg fahren oder ob er – wenn nicht Gewichts- oder Höhenbegrenzungen entgegenstehen – den direkten Weg trotzdem wagen soll. Der Kosten-Anreiz wird seinen Entscheid letztlich beeinflussen.

Es zeigt sich also, dass alle diese Massnahmen entweder einen unverhältnismässigen Aufwand oder in der Praxis ein sehr bescheidenes Ergebnis bringen würden. Die beteiligten Gemeinden und Kantone sind aufgrund dieser Analyse zum Schluss gekommen, auf die weitere Bearbeitung des Vorhabens zur Erreichung eines Durchfahrtsverbots für Lastwagen zu verzichten. Selbst im besten Fall könnte die Verkehrsmenge nur um rund 1% vermindert werden. Auch wenn man die psychologischen Auswirkungen eines Lastwagens viel höher einschätzt als jene eines Personen- oder Lieferwagens, wäre die „gefühlte Reduktion“ für die Anwohnenden nicht spürbar. Der Aufwand, um selbst diese geringfügige Reduktion zu erreichen, wäre dagegen enorm und stände in keinem vernünftigen Verhältnis zum realisierbaren Ergebnis. Rund 2'000 schwere Fahrzeuge, die alle etwas mit Rapperswil-Jona bzw. mit Pfäffikon zu tun haben, würden weiterhin auf den Durchgangsstrassen verbleiben.

Informationsbeauftragter
Hansjörg Goldener
Stadtschreiber-Stv.