



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Mutter Christa

2021-CE-46

### **Auswirkungen von Lastwagen auf Verkehrssicherheit, Klima und Lärm: Regelmässiges Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit**

#### **I. Anfrage**

##### **Ausgangssituation:**

Gemäss Verkehrsregelverordnung des Bundes (VRV, Art. 5) beträgt die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen in der Schweiz 80 km/h. Der Bundesrat stellt jedoch selbst fest, dass diese Tempobeschränkung nicht eingehalten wird. In seinem Verlagerungsbericht 2019 hält er Folgendes fest: *«Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs»* (S. 40). Daraus lässt sich schliessen, dass ein grosser Teil der Lastwagen schneller fährt, als es die Vorschriften erlauben, und dass einige von ihnen mit mehr als 90 km/h fahren. Dies ist in mehrfacher Hinsicht ein Missstand:

- > **Klima:** Höhere Lastwagen-Geschwindigkeiten führen zu höherem Treibstoffverbrauch und damit zu mehr klimaschädlichen Emissionen. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (80 km/h) würde hingegen zu einer Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7 % und zu einer Reduktion von Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen um 6–8 % führen. So werden z. B. in Österreich die absoluten CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die auf die strikte Einhaltung der Lastwagen-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zurückzuführen sind, auf über 100 000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr geschätzt.
- > **Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden:** Je höher die Geschwindigkeit der Lastwagen, desto grösser das Unfallrisiko und desto schwerer die Unfälle. Die konsequente Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen rettet Leben.
- > **Lärm:** Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs nehmen mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit zu. Durch die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen (80 km/h) könnte der Verkehrslärm gleich stark reduziert werden, wie wenn der Verkehr um 20 % abnehmen würde. Daraus ergibt sich auch ein Einsparungspotenzial bei den Lärmschutzmassnahmen.
- > **Anwendung der Rechtsstaatlichkeit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden:** Die weit verbreitete Missachtung der Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen untergräbt die Glaubwürdigkeit unseres Rechtsstaates. Es ist auch unfair gegenüber Autofahrerinnen und Autofahrern, die für Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst werden.
- > In seiner Antwort auf eine Interpellation (IP Töngi: 19.3620: Weshalb fahren Lastwagen viel schneller als erlaubt? <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20193620>) erinnert der Bundesrat daran, dass der Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes und damit die Durchsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten **Sache der Kantone** sei.

> Laut der Statistik der Schwerverkehrskontrollen 2019 des ASTRA nehmen die Geschwindigkeitsüberschreitungen in unserem Kanton tendenziell zu.

## Fragen

Aufgrund dieser Ausführungen werden dem Staatsrat die folgenden Fragen gestellt:

1. Gibt es ausführlichere Statistiken über die Geschwindigkeit des Schwerverkehrs, die Häufigkeit der Kontrollen und deren Ergebnisse als die Zusammenfassung des ASTRA?
2. Gibt es keine oder zu wenige Geschwindigkeitskontrollen, die darauf abzielen zu verhindern, dass Lastwagen die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu überschreiten?
3. Warum wird die Geschwindigkeit von Lastwagen nicht stärker überwacht, zumindest auf Strecken, die von Lastwagen stark befahren werden?
4. Kann die Regierung Auskunft über die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle) und auf das Klima geben?
5. Welche Möglichkeiten, einschliesslich technologischer oder strategischer Steuerungsmöglichkeiten, sieht der Staatsrat, um diesem Problem wirksam zu begegnen? Gibt es an stark befahrenen Strassen fest installierte Radarsysteme und/oder mobile Radarsysteme, die für Lastwagen geeignet sind?
6. Haben die Bussen für Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Lastwagen eine abschreckende Wirkung? Wie hoch sind die Beträge für Überschreitungen? Gibt es Probleme bei der Einziehung der Bussgelder?
7. Wie hoch sind die Kosten für Kontrollmassnahmen? Hat der Kanton einen Bundesbeitrag (z. B. aus den LSVA-Einnahmen) beantragt, um Lastwagen stärker kontrollieren zu können?

*1. Februar 2021*

## II. Antwort des Staatsrats

Wie die Urheberin der Anfrage zu Recht hervorhebt, ist die Problematik der Immissionen, Gefahren und Risiken, die durch Geschwindigkeitsüberschreitungen im Schwerverkehr verursacht werden, vielschichtig. Sie steht in einem breiteren Kontext, in dem sich die zuständigen staatlichen Stellen fortlaufend mit dem Umgang mit der Problematik und mit ihrer Kontrolle beschäftigen. Der Staatsrat ist der Ansicht, dass der Kanton den besonders hervorgehobenen Aspekten Gesundheit, Umweltschutz und Sicherheit im vorgegebenen Rahmen der Bundesgesetzgebung die nötige Aufmerksamkeit schenkt.

Nach diesen Ausführungen beantwortet der Staatsrat die gestellten Fragen wie folgt:

1. *Gibt es ausführlichere Statistiken über die Geschwindigkeit des Schwerverkehrs, die Häufigkeit der Kontrollen und deren Ergebnisse als die Zusammenfassung des ASTRA?*

Mit den mobilen und fest installierten Geschwindigkeitskontrollgeräten der Kantonspolizei werden Geschwindigkeitsüberschreitungen unabhängig von der Art des Fahrzeugs erfasst. Im Jahr 2020 wurde so die Geschwindigkeit von 14 587 725 Fahrzeugen bei der Fahrt auf dem Freiburger Strassennetz kontrolliert. Es gibt jedoch keine ausführliche Statistik darüber, wie viele schwere

Fahrzeuge bei diesen Kontrollen verzeigt wurden. Ausserdem beziehen sich die Zahlen der Rubrik «Geschwindigkeit» in der Zusammenfassung des ASTRA auf sehr spezifische Aspekte, da es sich entweder um gezielte Kontrollen bei leichten und schweren Lastenzügen auf der Autobahn handelt, oder um Geschwindigkeitsüberschreitungen, die nach einem Unfall bei der Detailauswertung des Fahrtenschreibers festgestellt wurden.

2. *Gibt es keine oder zu wenige Geschwindigkeitskontrollen, die darauf abzielen zu verhindern, dass Lastwagen die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu überschreiten?*

Die Strategie der Kantonspolizei bei den Geschwindigkeitskontrollen hat die generelle Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem gesamten Strassennetz zum Ziel. Sie berücksichtigt namentlich die Anforderungen von Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung über die Kontrolle des Schwerverkehrs vom 28. März 2007 (SKV, SR 741.013), die besagt, dass «die kantonalen Behörden die Kontrollen schwerpunktmässig nach sicherheitsrelevantem Fehlverhalten, den Gefahrenstellen und der Unterstützung des Verlagerungsziels nach dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19. Dezember 2008 ausrichten». Hierzu ist zu sagen, dass in einem Abkommen eine Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen mit insgesamt 3000 Kontrollstunden jährlich beschlossen wurde. Dieses Ziel wurde 2020 trotz der Einschränkungen aufgrund der Coronapandemie zu fast 95 % erreicht. Die Kontrollen beziehen sich auf zahlreiche Sicherheitsaspekte in Zusammenhang mit dem Führen schwerer Fahrzeuge wie die Einhaltung des Alkoholverbots und die Beachtung der Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten, Massen und Gewichten.

3. *Warum wird die Geschwindigkeit von Lastwagen nicht stärker überwacht, zumindest auf Strecken, die von Lastwagen stark befahren werden?*

Wie erwähnt kontrolliert die Kantonspolizei alle Motorfahrzeuge, ob leicht oder schwer, gleich stark kontrolliert. Es gibt also keine Ungerechtigkeit.

Auf den Autobahnen N1 und N12 gibt es zudem fest installierte Kontrollgeräte.

Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass diese Kontrollen im Rahmen der landesweiten polizeilichen Tätigkeit erfolgen und im Rahmen der ROADPOL-Kontrollen einmal jährlich sogar auf internationaler Ebene koordiniert werden (Art. 5 Abs. 3 SKV).

4. *Kann die Regierung Auskunft über die Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle) und auf das Klima geben?*

Allgemein ist in der Schweiz tagsüber jede siebte und nachts jede achte Person an ihrem Wohnort schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt. Der Strassenverkehr ist in der Schweiz bei Weitem die wichtigste Lärmquelle. Dabei sind die Wohnzonen von Städten und Agglomerationen am stärksten betroffen.

Zum Lärm gibt es Folgendes zu ergänzen: Laut dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) würde eine Reduktion der Geschwindigkeit schwerer Nutzfahrzeuge von 90 km/h (Bericht über die Verkehrsverlagerung 2017) auf 80 km/h gemäss dem Modell zur Berechnung von Strassenlärm eine Lärmreduktion von knapp 1 Dezibel ([dB]A) bewirken. Dieser Wert entspricht der Wahrnehmungsschwelle für Änderungen des Schallpegels. Der Schwellenwert von 1 dB(A) wird im Kanton Freiburg verwendet, um die Wirksamkeit von Massnahmen zur Strassenlärmsanierung zu evaluieren.

Im Bereich der Luftverunreinigung ist der Strassenverkehr gemäss BAFU seit Mitte der 1950er Jahre Hauptverursacher der Stickoxidemissionen und eine bedeutende Quelle von Feinstaub und Dieseleruss, einer krebserregenden Substanz. Trotz deutlicher Zunahme des Verkehrs sind die Emissionen seit 1990 gesunken. Ermöglicht haben dies technische Neuerungen in den Fahrzeugen. Der Ausstoss von Stickoxiden und Feinstaub ist jedoch weiterhin zu hoch.

Bei den Lastwagen (BAFU-Kategorie «Lieferwagen, Lastwagen und Busse») besteht die Problematik darin, dass sie grosse Mengen an Stickoxid und Feinstaub ausstossen. Die Fahrleistung erfolgt grösstenteils mit Diesel, was sich wohl nicht so bald ändern wird, da die Zahl der dieselbetriebenen Lieferwagen laut der Statistik des Bundesamts für Statistik (BFS) weiter ansteigen wird. Bei den älteren Lastwagenmodellen hat die Reduktion der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für den nachträglichen Einbau von Partikelfiltern einen positiven Effekt. Die meisten Busse des öffentlichen Verkehrs sind ebenfalls mit Partikelfiltern ausgerüstet. Die Emissionen neuer Lieferwagen, Lastwagen und Busse werden dank verschärfter Abgasvorschriften – seit 2014 gilt Euro VI – deutlich zurückgehen. Es war vorgesehen, dass bereits 2020 gut die Hälfte der Lastwagen und Busse und 30 % der Lieferwagen mit Dieselmotoren die Norm Euro VI erfüllen. Die Stickoxidemissionen der Lieferwagen, Lastwagen und Busse haben seit 2000 deutlich abgenommen und werden bis 2035 weiter sinken. Grund für die kontinuierlichen Abnahmen sind strengere Abgasvorschriften. Auch die gesamten Feinstaubemissionen haben insbesondere seit 2000 infolge strengerer Abgasvorschriften und Nachrüstungen mit Partikelfiltern laufend abgenommen. Sie werden bis 2035 weiter zurückgehen. Der von Lieferwagen verursachte Kohlenwasserstoffausstoss hat seit 1990 um über 80 % abgenommen.

Bei den oben genannten Zahlen handelt es sich um Angaben des BAFU für die ganze Schweiz. Der Kanton Freiburg respektive das Amt für Umwelt (AfU) erhebt nicht für den gesamten Kanton Daten zum Lastwagenverkehr. Im Bereich Lärm erhebt das Amt für Mobilität (MobA) einige Daten, die jedoch nicht den gesamten Kanton abdecken. Wenn die verschiedenen Fahrzeugkategorien nicht erfasst werden, übernehmen die verwendeten Programme im Allgemeinen den schweizerischen Fahrzeugmix.

Im Bereich des Klimas können wir bestätigen, dass eine Steigerung der Geschwindigkeit zu steigendem Treibstoffverbrauch und damit zu einer Zunahme der Treibhausgasemissionen führt. Anhand der kantonalen CO<sub>2</sub>-Bilanz wurden die von Lastwagen im Kanton Freiburg verursachten Emissionen auf ca. 76 400 Tonnen Kohlendioxidäquivalente (tCO<sub>2</sub>eq) geschätzt (Referenzjahr 2017). Rund 15,5 % der direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen, die auf die Mobilität zurückzuführen sind (ca. 493 900 tCO<sub>2</sub>eq), werden von Lastwagen verursacht.

Eine Studie, die 2017 im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) durchgeführt wurde, kommt zum Schluss, dass eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit von Güterfahrzeugen von 87 km/h auf 82 km/h deren CO<sub>2</sub>-Emissionen um 5 % verringern würde. Eine Senkung der Geschwindigkeit von 90 km/h auf 80 km/h könnte demnach Emissionseinsparungen von rund 7,5 % zur Folge haben. Die von Lastwagen verursachten Emissionen gemäss CO<sub>2</sub>-Bilanz beziehen sich auf Fahrzeuge, die mit 90 km/h unterwegs sind. Bei einer Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h würden die Emissionen dieser Fahrzeugkategorie auf ca. 70 000 tCO<sub>2</sub>eq sinken. Dies entspräche einer Treibhausgasreduktion um rund 6000 tCO<sub>2</sub>eq bzw. ca. 1 % der direkten Emissionen, die durch die Mobilität im Kanton verursacht werden.

5. *Welche Möglichkeiten, einschliesslich technologischer oder strategischer Steuerungsmöglichkeiten, sieht der Staatsrat, um diesem Problem wirksam zu begegnen? Gibt es an stark befahrenen Strassen fest installierte Radarsysteme und/oder mobile Radarsysteme, die für Lastwagen geeignet sind?*

Der Verlagerungsbericht des Bundesrats vom November 2019 führt nicht aus, ob bei der auf Seite 40 genannten Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h die Sicherheitsabzüge nach Artikel 8 der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung vom 22. Mai 2008 (VSKV-ASTRA, SR 741.013.1) berücksichtigt wurden.

Es ist deshalb nicht auszuschliessen, dass die Lastwagenführer diesen Spielraum ebenso ausnutzen wie Autofahrerinnen und Autofahrer, in der Erwartung, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung bis 15 km/h innerorts, 20 km/h ausserorts und 25 km/h auf der Autobahn gemäss Strassenverkehrsrecht als besonders geringfügiger Verstoss gilt und mit einer Ordnungsbusse bestraft wird.

Überdies verfügt die Kantonspolizei seit November 2019 über neue Kontrollmittel (teilstationäre Radargeräte), mit deren Einsatz den Verkehrsteilnehmenden zugunsten der Sicherheit vermehrt das Gefühl vermittelt werden kann, dass sie unabhängig von Zeit und Ort, kontrolliert werden können. Diese Kontrollen haben auch einen Einfluss auf die Immissionen durch übersetzte Geschwindigkeit. Die mobilen Geräte haben eine sehr abschreckende Wirkung und sollen vermehrt eingesetzt werden. Im Gegensatz dazu könnte sich der vermehrte Einsatz von fest installierten Kontroll-einrichtungen kontraproduktiv auswirken, weil die Verkehrsteilnehmenden ihre Standorte mit der Zeit kennen, vorher abbremsen und danach wieder beschleunigen.

Technische oder strategische Anpassungen sind deshalb nicht notwendig.

6. *Haben die Bussen für Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Lastwagen eine abschreckende Wirkung? Wie hoch sind die Beträge für Überschreitungen? Gibt es Probleme bei der Einziehung der Bussgelder?*

Ganz allgemein deckt das Schweizer Strassenverkehrsrecht alle Prinzipien für eine abschreckende Wirkung der Strafe ab, das heisst:

- > die Gewissheit der Strafe, indem alle Verstösse von Amtes wegen verfolgt werden;
- > die Strenge der Strafe, durch die doppelte Bestrafung auf strafrechtlicher und administrativer Ebene und die verschiedenen Verschärfungen über das Programm Via Sicura;
- > die Schnelligkeit der Strafe, namentlich dadurch, dass die Polizei Führerausweise auf der Stelle einziehen kann.

Im vereinfachten Ordnungsbussenverfahren werden die Bussenbeträge nach dem Schweregrad der Übertretung festgelegt und danach, ob diese innerorts, ausserorts oder auf der Autobahn begangen wurden. Die Beträge bewegen sich zwischen 20 und 260 Franken.

Beispielsweise werden Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit auf Autobahnen wie folgt bestraft:

*Ziffer 303.3 der Ordnungsbussenverordnung (SR 314.11)*

- a. *um 1–5 km/h, 20 Franken*
- b. *um 6–10 km/h, 60 Franken*

- c. um 11–15 km/h, 120 Franken
- d. um 16–20 km/h, 180 Franken
- e. um 21–25 km/h, 260 Franken

Hierbei ist einerseits anzumerken, dass die Beträge bundesrechtlich geregelt sind. Andererseits wird die abschreckende Wirkung bei Verstössen, die mit Ordnungsbusse bestraft werden, hauptsächlich dadurch erreicht, dass die Kontrollen unvorhersehbar sind und nicht nur der anwendbare Sicherheitsabzug, sondern auch die verschiedenen Bussenskalen nicht bekannt sind.

7. *Wie hoch sind die Kosten für Kontrollmassnahmen? Hat der Kanton einen Bundesbeitrag (z. B. aus den LSVA-Einnahmen) beantragt, um Lastwagen stärker kontrollieren zu können?*

Da die Geschwindigkeitskontrollen in den allgemeinen Tätigkeitsbereich der Kantonspolizei fallen, sind ihre Kosten schwer zu ermitteln.

Die Leistungsvereinbarung über die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen vom 21. Dezember 2005 sieht eine Kompensation von 140 Franken/Std. für professionelle Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte sowie Expertinnen und Experten und 80 Franken/Std. für Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte in Ausbildung, Praktikantinnen und Praktikanten und übriges Personal vor. Unter Berücksichtigung der vereinbarten Beteiligung an den Kontrollen im Umfang von 561 Stunden (zusätzlich zu den 2439 Stunden Grundkontrollen) ergibt sich eine maximale Entschädigung von 78 540 Franken pro Jahr.

*31. August 2021*