

# Mit Sicherheit eine Erfolgsgeschichte

Das Schwerverkehrszentrum in Riphhausen ist gut gestartet. Seit Ende Februar passieren täglich rund tausend Lastwagen die Dosierstelle. Mitte September folgt die offizielle Eröffnung des gesamten Betriebs. Uri hat vom Bundesamt für Strassen den umfassenden Leistungsauftrag zum Betrieb des SVZ erhalten. Das übergeordnete Ziel: Mehr Sicherheit im Schwerverkehr am Gotthard.

Die Ampel wechselt auf Grün, es ist vollbracht: Der Bau des Schwerverkehrszentrums in Erstfeld ist bis auf letzte Details der Inneneinrichtung abgeschlossen. Am 2. März 2009 ist zunächst der Abfahrts- und Warteraum eröffnet worden. Für Uri begann damit ein neues Kapitel in der Geschichte des Verkehrs. Bis vor Kurzem wurden Veränderungen auf der Strasse und auf der Schiene vor allem durch technische Errungenschaften herbeigeführt – von der Postkutsche bis zum Kehrtunnel und weiter bis zur Neat. Heute sind es zunehmend Umwelt- und Sicherheitsfragen, welche die moderne Verkehrspolitik leiten. Ökologische Fragen sind auch beim SVZ allgegenwärtig, zumal das Verlagerungsziel von der Strasse auf die Schiene selbstverständlich nach wie vor gilt. Da aber auch beim Erreichen des Verlagerungsziels noch jährlich 650 000 Lastwagen die grossen Transitstrecken passieren, hat die Sicherheit höchste Priorität.

## Es geht auch um Menschen

Die sichere und berechenbare Abwicklung des Nord-Süd-Schwerverkehrs durch den einröhrenigen Gotthardstrassentunnel ist schon an einem normalen Tag eine Herausforderung. «Richtig knifflig wird's bei Schlechtwetter, Unfällen, Pannen oder anderen Widrigkeiten», weiss Polizeioberleutnant Richard Arnold, der seit Sommer 2008 das SVZ leitet. Eine erste Massnahme zur Risikoreduktion auf der A2 war das 2001 eingeführte Tropfenzählssystem. Funktionieren kann das System jedoch nur, wenn die LKW bei hohem Verkehrsaufkommen vor dem Tunnelportal angehalten und dosiert werden. «Diese Warteräume musste man bisher provisorisch auf den Standstreifen der A2 betreiben, zum Beispiel in Attinghausen und Stans. Eine unangenehme und gefährliche Situation!», betont Richard Arnold. Mit der offiziellen Inbetriebnahme des gesamten SVZ am 9. September 2009 gelingt ein gewaltiger Sprung nach vorn: Endlich ist Schluss mit den unsicheren Provisorien, endlich verfügt man über die notwendige Flexibilität im Schwerverkehrsmanagement und endlich erhalten die Chauffeure sanitäre Einrichtungen und Verpflegungsmöglichkeiten, so dass Wartezeiten möglichst angenehm sind. Denn man denkt heute auch beim Schwerverkehr nicht nur an Fahrzeuge und Frachten, sondern an Menschen, an Chauffeure und Polizisten, die ihre Arbeit tun.

## Von 5 bis 22 Uhr auf Achse

Tagtäglich vom Morgengrauen bis zum Einnachten rollt der Schwerverkehr von der A2 ins SVZ und von dort weiter Richtung Gotthardtunnel. Wie sieht denn ein normaler Tag im SVZ aus? Richard Arnold berichtet: «Um 5 Uhr fahren die Chauffeure, die auf dem SVZ-Gelände übernachtet haben, stark dosiert los. Ansonsten hat frühmorgens der S-Verkehr Vorrang. Eine erste Spitze mit starker Belegung des Warte- und Abfahrtsraums erleben wir bis 9 Uhr. Nachmittags sind dann jeweils bis zu 40 LKW gleichzeitig auf der Anlage, bevor ab 16 Uhr



Polizeioberleutnant Richard Arnold weiss genau, welche Situationen im SVZ besonderes Augenmerk erfordern.

bis 21 Uhr erneut Hochbetrieb herrscht. Parallel zum Schwerverkehrsmanagement laufen ab September die Stichprobenkontrollen von Fahrer, Fahrzeug, Ladung und Technik. Wir haben also auch an einem ruhigen Tag fast rund um die Uhr alle Hände voll zu tun.» Jederzeit kann zudem ein Ereignis eintreten, das den Verkehrsfluss auf der A2 stört.

Der häufigste Grund für die «Phase Rot» ist eine Überlastung des Zolls. Dann füllt sich der Warteraum des SVZ innert zweier Stunden mit 450 LKW. Dank unterschiedlichen Belegungskonzepten kann man auf die Situation eingehen. Die Sicherheit hat natürlich auch bei Hochbetrieb Vorrang. Dafür sorgen beispielsweise spezielle Spuren für Schadenwehrfahrzeuge, die so rasch zu jedem einzelnen LKW gelangen. Die Reaktionen der Chauffeure auf die bereits gut eingespielten Abläufe im Verkehrsmanagement sind durchaus positiv: Das SVZ ermöglicht beispielsweise eine saubere Triage, so dass die oft

beklagte Solidarhaftung entfällt und zum Beispiel LKW mit ausreichender Winterrüstung rasch weiterfahren können. Froh sind die Chauffeure auch über sofort greifbare, zuverlässige Informationen durch die anwesenden Mitarbeiter oder via Bildschirm im «Truckstopp». Dort sind übrigens auch Einheimische willkommen, die einmal etwas Fernfahrerfeeling miterleben und sich mit einem zünftigen Znüni stärken wollen.

## Entdecken Sie das SVZ – am 12. September ist Tag der offenen Tür!

Für die meisten Urnerinnen und Urner war das SVZ bisher «unbekanntes Gelände». So soll es nicht bleiben: Die Kantonspolizei lädt am 12. September 2009 alle Neugierigen ein, sich selber einen Eindruck über die Leistungen des SVZ zu verschaffen. Ein Parcours weilt in die Geheimnisse des Schwerverkehrsmanagements und der verschiedenen Kontrolltätigkeiten ein, Mitarbeiter lassen sich über die Schulter schauen, eine LKW-Leistungsschau und weitere Events bringen Junge und Ältere zum Staunen, und selbstverständlich wird auch kulinarisch einiges geboten. Mehr dazu schon bald in der Tagespresse!

## Im Auftrag der Eidgenossenschaft

Der Auftrag zum Bau und Betrieb des SVZ kommt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA). Nach der Bauzeit unter der Ägide der Urner Baudirektion liegt nun die Federführung bei der Sicherheitsdirektion und hier bei der Kantonspolizei, Abteilung Schwerverkehrszentrum. 39 Mitarbeitende sind per Ende 2009 im SVZ tätig. Davon werden 10 erfahrene Schwerverkehrsspezialisten von der Verkehrspolizei übernommen und dort für andere Aufgaben wieder ersetzt. Bei Vollbetrieb rechnet man im SVZ mit rund 50 Mitarbeitenden. Das ASTRA hat die Rahmenbedingungen für den Betrieb mit den verantwortlichen Stellen in Uri ausgearbeitet und sie in einer entsprechenden Leistungsvereinbarung der Kantonspolizei übertragen. Die effektiven Personal- und Gemeinkosten von zirka 6 Millionen Franken pro Jahr übernimmt der Bund. Denn: Man zählt in Bern auf den Partner Uri.



**Josef Dittli**

Berufsoffizier, Attinghausen.  
Regierungsrat seit 2004,  
Sicherheitsdirektor.

## Webtipps

[www.ur.ch/svz](http://www.ur.ch/svz)  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)  
[www.truckinfo.ch](http://www.truckinfo.ch)  
[www.truckstopp.ch](http://www.truckstopp.ch)



**Willy Burgunder**

lic. iur., Ostermundigen.  
Stv. Direktor des Bundesamts  
für Strassen (ASTRA).