



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA



Das Schwerverkehrszentrum Uri





// TRANSITLAND IM HERZEN EUROPAS

SEIT JAHRHUNDERTEN verbinden die Alpenpässe den Süden und Norden Europas. Seit Jahrhunderten ist das Alpenland Schweiz darum eine bedeutende Etappe im europäischen Transitverkehr. Die wichtigsten Pässe des Landes sind der Grosse Sankt Bernhard im Westen, der San Bernardino im Osten sowie der Simplon und der Gotthard in der Mitte.

Auf der Gotthardachse nimmt der Verkehr heute den schnellen Weg über die Schiene oder die Strasse. Im Zentrum der Achse – zwischen Göschenen im Kanton Uri und Airole im Kanton Tessin – geht die Fahrt durch den Berg: durch sogenannte Scheiteltunnels. 15 Kilometer lang ist der Tunnel für die Gotthardbahn; noch länger – 16,9 Kilometer – jener für die Autobahn A2.



// GLEICH LANGE SPIESSE FÜR ALLE

IN DEN SIEBEN SCHWERVERKEHRSKONTROLLZENTREN schweizweit, zu denen auch Ripshausen gehört, muss rund ein Drittel der geprüften Fahrzeuge beanstandet werden. Etwas mehr als jedes zehnte Fahrzeug wird sogar aus dem Verkehr gezogen. Das zeigt, wie wichtig die stichprobenartigen Kontrollen des Schwerverkehrs sind. Die intensivierten Schwerverkehrskontrollen sorgen dafür, dass zwischen dem Schienen- und Strassengüterverkehr gleich lange Spiesse geschaffen werden. Sie gewährleisten den fairen Wettbewerb zwischen allen Akteuren im Gütertransport. Die Kontrollen unterstützen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, dienen der Strassenverkehrssicherheit und sorgen dafür, dass die Sozialvorschriften wie Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden. Grundsatz der Schwerverkehrskontrollen ist: «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht». Der Bund sorgt so zusammen mit den Kantonen dafür, dass die rechtlichen Vorschriften im Strassenverkehrsbereich besser eingehalten werden.



// Lastwagenfahrerinnen und -fahrer sind Profis auf der Strasse. Deshalb ist es wichtig, dass sie als Vorbilder alle Regeln einhalten. //

Jürg Röthlisberger

Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

// Mit dem Schwerverkehrszentrum leistet Uri einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Gotthardachse. Und mit seinen 53 Arbeitsplätzen ist das Zentrum ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Uri. Für Uri und die Schweiz eine Erfolgsgeschichte. //

*Dimitri Moretti
Sicherheitsdirektor des Kantons Uri*



// SICHERHEIT: MIT TECHNOLOGIE UND TROPFENZÄHLER

WAS GESCHEHEN KANN, wenn ein Fahrzeug in nicht betriebssicherem Zustand unterwegs ist, zeigte der 24. Oktober 2001: Morgens nach halb zehn kollidieren im Gotthard-Strassentunnel zwei Lastwagen. Einer hat Autoreifen geladen. Beim Aufprall birst ein Tank, Feuer bricht aus. Elf Menschen sterben im flammenden Inferno. Seit dieser Katastrophe wurde der Tunnel sicherheitstechnisch laufend verbessert. Aber auch das Management des Verkehrs machte Fortschritte. Seit Oktober 2002 dosiert die Polizei die maximale Zahl der Fahrzeuge, die stündlich pro Richtung durch den Tunnel fahren dürfen, mit dem Tropfenzählersystem. Dieses System und die sicherheitstechnischen Massnahmen haben den Verkehrsfluss im Tunnel massgeblich verbessert und die Zahl der schweren Unfälle stark vermindert. Die Kehrseite waren zum Teil lange Wartezeiten für Lastwagen in den vorgelagerten Warteräumen auf den Standspuren der A2 – mit unhaltbaren Zuständen für die Chauffeure und die Menschen entlang der Autobahn. Auf lange Sicht war das nicht tragbar. Das Management des Schwerververkehrs brauchte neue Lösungen.



So funktioniert das Tropfenzählersystem: Vor dem Gotthardtunnel bei Göschenen befindet sich eine Dosierstelle. Hier müssen die Lastwagen stoppen, um dann einzeln in den Tunnel eingelassen zu werden. Das Gleiche gilt für den Individualverkehr, wenn die Gesamtverkehrsmenge tausend Fahrzeuge pro Stunde übersteigt.



Auf diese Weise wird der Tunnel nie überfüllt, bleiben die Mindestabstände gewahrt und die Kreuzungsmanöver im Tunnel sinken auf ein Minimum. Stauen sich vor der Dosierstelle einmal zu viele Lastwagen, dann müssen die folgenden Lastwagen in vorgelagerten Warteräumen halten.



*Reto Pfister
Kommandant der Kantonspolizei Uri*

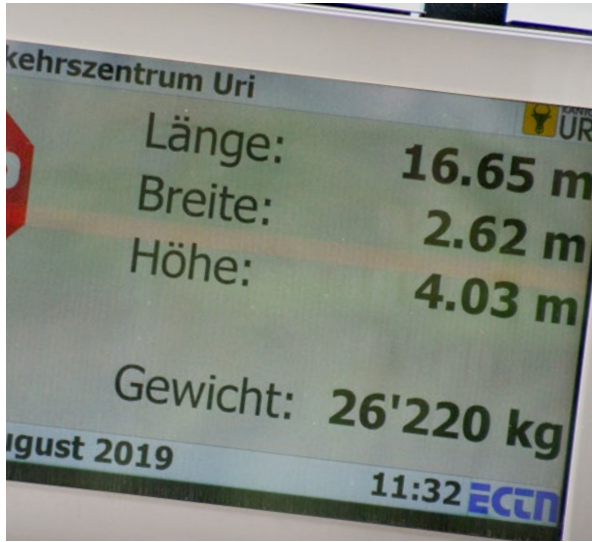
// Mit einem guten Management des Schwerverkehrs können wir die Sicherheit auf der Gotthardroute erhöhen. Das kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute. **//**

// SCHWERVERKEHRSZENTRUM: KONTROLLE, MANAGEMENT UND WARTERAUM

MANAGEMENT UND KONTROLLE des Schwerverkehrs sind echte Herausforderungen. Die Schweiz hat die Antwort darauf gefunden: mit dem Konzept der Schwerverkehrszentren. Diese Zentren, verschieden gross, sind im Endausbau über das ganze Land verteilt. Sie liegen an den wichtigen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen, aber auch an anderen Autobahnabschnitten mit viel Schwerverkehr.

Ein Maxi-Zentrum befindet sich bei Erstfeld im Kanton Uri. Offiziell in Betrieb genommen wurde es am 9. September 2009. Seither wird hier der Schwerverkehr (Chauffeure, Fahrzeuge, Ladungen) auf der Gotthardachse stichprobenweise kontrolliert und dosiert auf die Gotthardrampe geleitet. Bei Bedarf dient das Schwerverkehrszentrum Uri als gut ausgestatteter Warteraum, auf dem maximal 495 Fahrzeuge für das Tropfenzählersystem bereitgestellt werden können. So hat auch das Management des Schwerverkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch den Gotthard eine tragfähige Basis gefunden. Für die Chauffeure ist der Bezug von Trinkwasser, die Benützung der Duschen und Toiletten sowie das Abstellen der Fahrzeuge in der Nacht gratis.





// IM SCHWERVERKEHRSZENTRUM: SO FAHREN DIE LASTWAGEN DURCH





- 1** Höhenkontrolle
- 2** Dynamische Vorkontrolle (Waage und Profiler) gemäss Stichprobenprinzip
- 3** Triage zur Weiterleitung der Fahrzeuge auf die A2 oder in die polizeiliche Kontrolle
- 4** Polizeiliche Kontrolle
 - Kontrolle der Führer- und Fahrzeugausweise
 - Kontrolle der Fahrfähigkeit des Fahrers
 - Erfassen von Fahrzeugdaten, Abmessungen, Gewicht
 - Kontrolle der Ladung und Ladungssicherung
 - Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit
- 5** Vertiefte technische Kontrolle gemäss Strassenverkehrskontrollverordnung
- 6** Schalterhalle
Verzeigung, Befragung und Datenerhebung für die Rapportierung
Einziehen von Bussgeldern/Bussenkautionen
- 7** Warteraum
bei Überlastung der Gotthardroute
(auf der ganzen Anlage Platz für 495 Lastwagen)
- 8** Abfahrtsraum
mit Vordosierung für den Gotthard-Strassentunnel



// GEMEINSAM FÜR DIE SICHERHEIT

BIS ZU 80 polizeiliche Stichprobenkontrollen kann das Schwerverkehrszentrum Uri pro Tag durchführen. Die kontrollierten Fahrzeuge verlassen das Zentrum Richtung Süden – fallweise auch Richtung Norden – in einem betriebssicheren Zustand und zum optimalen Zeitpunkt. Das Schwerverkehrszentrum Uri beschäftigt 53 Mitarbeitende. Sie arbeiten im Schichtbetrieb in den Bereichen Kontrollen, Verkehrsdienst und Administration. Gemeinsam sorgen sie dafür, dass die Anlagen werktags (teilweise auch an Sonn- und Feiertagen) zwischen fünf Uhr früh und zehn Uhr abends immer einsatzbereit sind. Das ist ihr wichtiger Beitrag für mehr Sicherheit am Gotthard.

// Unsere Kontrollen erfolgen getreu dem Grundsatz: «Profis kontrollieren Profis». Das heisst: mit Respekt, gesetz- und verhältnismässig sowie fachlich kompetent. //

*Stefan Simmen
Leiter des Schwerverkehrszentrums Uri*





// FACTS & FIGURES

| | |
|----------------------|---|
| Eröffnung | 9. September 2009 |
| Fläche | 70 000 m ² |
| Auftraggeberin | Bundesamt für Strassen (ASTRA) |
| Ausführung | Baudirektion des Kantons Uri |
| Investitionen | rund 70 Millionen Franken |
| Betriebskosten | rund 6 Millionen Franken pro Jahr |
| Betreiberin | Amt für Kantonspolizei Uri |
| Personal | 53 Vollzeitarbeitsstellen |
| Betriebszeiten | werktags von 5 bis 22 Uhr übrige Zeit: Spezialkontrollen |
| Warteraum- fläche | für 495 Lastwagen mit signal- gesteuerter Abfahrtsregelung |







*Kantonspolizei Uri
Schwerverkehrszentrum
Ripshausen 2
6472 Erstfeld*