



Vorlage an den Landrat

betreffend Beantwortung des Postulats von Rolf Richterich: Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen (2003/298)

Vom 22. Januar 2008

Am 27. November 2003 reichte Rolf Richterich, FDP, das Postulat 2003/298 ein, dessen Überweisung vom Regierungsrat beantragt und am 22. Januar 2004 vom Landrat genehmigt wurde. Der Vorstoss hat folgenden Wortlaut:

1. Ausgangslage

Mit der weiter zunehmenden Verkehrsleistung und dem ständig wachsenden Schwerverkehr auf Schweizer Strassen - insbesondere auf den Autobahnen - steigen die an die Automobilisten gestellten Anforderungen. Die LKW-Fahrer ihrerseits erdulden nebst dem Konkurrenzdruck das Schwerverkehrsmanagement auf der Nord-Süd-Achse und am Grenzübergang Basel/Weil-Autobahn. Diese Konstellation führt zu Verunsicherung und Frust auf den Autobahnen, was zunehmend spürbarer wird und der Verkehrssicherheit nicht förderlich ist.

Schwierigkeiten ergeben sich insbesondere bei den Ausfahrten, wie beispielsweise im Abschnitt Hagnau-Augst und namentlich bei der Ausfahrt Liestal. Zeitweise wird das rechtzeitige Verlassen der Autobahn durch dichte Kolonnen von Lastwagen und kleinen Abständen fast verunmöglicht, was zu gefährlichen Reaktionen und Manövern führen kann.

Für Automobilisten besonders ärgerlich und mitunter auch gefährlich sind die so genannten "Elefantenrennen" zwischen zwei beinahe gleich schnellen Lastwagen. Diese

wirken sich negativ sowohl auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Kapazität aus, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten.

In den Grundlagenberichten des Bundes zur Strassenverkehrssicherheitspolitik (VESIPO) werden die Überholverbote für Lastwagen auf bestimmten Autobahnabschnitten als zielführende Massnahmen erwähnt. Prüfwert wären daher die Einführung einer zeitlich und/oder örtlich begrenzten Freihaltung mindestens eines von Lastwagen freien Fahrstreifens (Lastwagen-Überholverbot) und die Einhaltung eines Mindestabstands.

Das bereits teilweise bestehende Verkehrsbeeinflussungssystem auf den Abschnitten der Hochleistungsstrassen des Kantons Basel-Landschaft könnte eine verkehrstechnisch und wirtschaftlich optimale Signalisation unterstützen.

2. Auftrag an den Regierungsrat

Aufgrund der oben erwähnten Ausgangslage bitte ich den Regierungsrat um Prüfung und Bericht, wie die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen gewährleistet und verbessert werden kann, unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Überlegungen.

Eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und den Grenzzollämtern sowie dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag) wäre sehr wünschenswert

Der Regierungsrat hat das Postulat geprüft und berichtet dem Parlament wie folgt:

Grundsätzliches

Der Schwerverkehr ist ein wichtiger und lebensnotwendiger Bestandteil unserer Wirtschaft. Bis zu 20'000 Lastwagen fahren pro Tag auf dem in Baselland gelegenen Autobahnabschnitt der A2/A3. Spezialisten der Polizei Basel-Landschaft sind täglich unterwegs und kontrollieren den Schwerverkehr. Die Anzahl kontrollierter Fahrzeuge richtet sich nach den personellen Ressourcen und der Menge festgestellter Beanstandungen. Der Grossteil der Lastwagenchauffeure verhält sich korrekt. Ein Risiko stellen diejenigen dar, die sich nicht an die elementarsten Grundregeln halten.

Die Kontrolltätigkeit der Polizei

Im Jahr 2006 überprüfte die Polizei Basel-Landschaft während ca. 12'000 Stunden rund 9'000 Lastwagen. Es mussten vierzehn Prozent der kontrollierten Fahrzeuge oder Chauffeure beanstandet werden. Dies entspricht dem schweizerischen Mittel. Mehrheitlich sind es Mängel am Fahrzeug, die beanstandet werden müssen. In rund 40 Prozent der Fälle liegt ein Fehlverhalten des Lenkers vor.

Die möglichen Folgen eines Unfalls mit einem Lastwagen sind fünf Mal gravierender als mit einem Personenwagen. Die Polizei Basel-Landschaft kontrolliert die Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere auch das Abstandsverhalten der Lastwagen. Verkehrsunfälle mit schweren Motorfahrzeugen sind eher die Ausnahme. Ihr Anteil an den Gesamtzahlen der Unfallstatistik betrug im Jahre 2006 8%.

"Elefantenrennen"

Die stetig steigende Anzahl von Lastwagen auf dem Hochleistungsstrassennetz führt zu immer mehr Überholmanövern. Diese Fahrmanöver stellen für die anderen Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Die geringe Geschwindigkeitsdifferenz der beiden Lastwagen führt zu langen Überholstrecken und das wirkt sich wiederum negativ auf die Kapazität der Autobahnstrassen aus. Dies vor allem dort, wo beim Bau der Autobahn auf die dritte Fahrbahn verzichtet wurde. Der Vorschlag von Landrat Rolf Richterich, eine Spur frei von Lastwagen zu halten, ist bestechend, kann aber wegen der hohen Verkehrsdichte auf dem Baselbieter Autobahnnetz und der Strassenkapazitäten nicht realisiert werden.

Generell gilt es, einen Mindestabstand von zwei Sekunden zum Vordermann einzuhalten, man spricht auch von der «halben Tachoanzeige». Die Bundesgesetzgebung schafft zudem die Möglichkeit, an bestimmten Stellen das Signal "Mindestabstand für schwere Motorwagen unter sich" anzubringen. Die Einhaltung eines genügenden Sicherheitsabstandes im Verkehr gehört zu den selbstverständlichen Überwachungsaufgaben der Polizei.

Lastwagenüberholverbot

Ein Lastwagenüberholverbot ist von Bundes wegen an strenge Auflagen gebunden und wird vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) nur bewilligt, wenn gewisse Kriterien erfüllt sind. Dazu gehört u.a. ein Gutachten, und es müssen baulich/topographische Vorgaben wie eine gewisse Steigung erfüllt sein. Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Geschwindigkeit von 80

km/h auf 100 km/h im Belchentunnel forderten die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn gemeinsam die Einführung eines Lastwagenüberholverbots. Der Antrag wurde vom Bund abgelehnt.

Die zuständigen Fachstellen der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion und der Bau- und Umweltschutzdirektion haben insbesondere die verschiedenen Abschnitte der A2 darauf überprüft, ob die Kriterien des Bundes erfüllt sind oder nicht:

- Abschnitt Basel-Augst: Der Verkehr kann auf der Gesamtstrecke auf drei Spuren praktisch steigungsfrei rollen - der Bund würde ein Lastwagenüberholverbot nicht bewilligen.
- Abschnitt Augst-Sissach: Nach der Sanierung und der Heraufsetzung des Tempolimits von 80 km/h auf 100 km/h im Arisdörfer Tunnel wurde im Jahre 2006 dort, wo die Steigung mehr als zwei Prozent beträgt, ein dritter Fahrstreifen als Kriechspur ausgebildet. Zudem ist es Lastwagen nicht mehr erlaubt, im Tunnel zu überholen. Alle Anforderungen des ASTRA für solche Massnahmen wurden erfüllt.
- Abschnitt Sissach - Richtung Belchentunnel: Dieses Strassenstück ist bis vor dem Belchentunnel zweispurig, dann dreispurig. Die Kriterien des ASTRA - Verkehrsdichte und Steigung - sprechen nicht für ein Überholverbot. Das ASTRA würde deshalb wohl die Bewilligung für ein Lastwagenüberholverbot verweigern.
- Belchentunnel - Richtung Basel: Praktisch die ganze Strecke ist abschüssig, mit Ausnahme der Rampe zum Arisdörfertunnel. Dort gilt wie in der Gegenrichtung ein Lastwagenüberholverbot. Ein Grossteil der A2 ist zudem dreispurig, neuerdings aufgrund der Sanierung dieses Teilstücks vor der Verzweigung Hagnau sogar vierspurig, sodass der Verkehr besser fließen kann.

Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Risiken im Strassenverkehr werden nie völlig eliminiert werden können. Es ist wichtig und Aufgabe der Behörden, herauszufinden, mit welchen Mitteln sie sich möglichst stark reduzieren lassen. Ein gutes dazu Mittel ist die Erhöhung der subjektiven Kontrollwahrscheinlichkeit. Das Ansteigen der Entdeckungswahrscheinlichkeit, die intensivere Bekanntmachung verstärkter polizeilicher Kontrolltätigkeit und eine erhöhte Furcht vor Sanktionierung führen zu beobachtbaren Verhaltensänderungen der Motorfahrzeuglenkenden. Messbar sind diese Verhaltensänderungen mittel- und langfristig vor allem in der Reduktion von abstands-, alkohol- oder geschwindigkeitsbedingten Strassenverkehrsunfällen.

Zusammenfassung

Die Verkehrssicherheitslage im Kanton Basel-Landschaft ist grundsätzlich gut und stabil. Die Abnahme der Verkehrsunfallzahlen der letzten Jahre unterstreicht diese Aussage. Die Sicherheit im Strassenverkehr ist das zentrale Ziel von Verkehrsregeln und -kontrollen. Eine bessere Einhaltung von Gesetzen führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zwar ist es unmöglich, jedes Strassenverkehrsrisiko auszuschalten, doch geht es in erster Linie darum, die Anzahl der Unfälle auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Nur mit einem konstanten Kontrolldruck und adäquaten Sanktionen, verbunden mit einer transparenten und proaktiven Informationspolitik im Sinne präventiver Massnahmen, erreichen wir eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zudem wird gemeinsam mit den involvierten Kantons- und Bundesstellen (Tiefbauamt, ASTRA) ständig an einer Verbesserung der Infrastruktur gearbeitet. Diese Kombination von Repression und Prävention wird sich als zielführend erweisen. Im Rahmen dieser Tätigkeit findet auch bereits eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (Polizeikonkordat Nordwestschweiz) und der restlichen Schweiz (ACVS Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein) statt. Dank den sehr guten Verbindungen zu Europa - die Polizei Basel-Landschaft vertritt die Schweiz in TISPOL European Traffic Police Network (Vereinigung der europäischen Verkehrspolizeien) - ist gewährleistet, dass neueste Innovationen und Praktiken einfließen können. Weitergehende Massnahmen, seien sie präventiver oder repressiver Natur, können jedoch nur mit zusätzlichen personellen Mitteln realisiert werden.

Antrag

Mit dieser Vorlage hat der Regierungsrat das Postulat geprüft und dem Landrat Bericht erstattet. Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Liestal, 22. Januar 2008

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin:
Pegoraro

Der Landschreiber:
Mundschin