



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung der Interpellation von Marco Born, FDP-Fraktion:
"Reduzierte Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Strassen"
([2015-085](#))**

Datum: 28. April 2015

Nummer: 2015-085

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation von Marco Born, FDP-Fraktion: "Reduzierte Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Strassen" ([2015-085](#))

vom 28. April 2015

1. Text der Interpellation

Am 12. Februar 2015 reichte Marco Born die Interpellation "Reduzierte Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Strassen" (2015-085) ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Es fällt auf, dass Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Straßen immer mal wieder temporär herabgesetzt werden. Dies teilweise aus unerklärlichen Gründen (Kein Unfall, Stau, oder widrige Wetterbedingungen).

Daher würde ich vom Regierungsrat gerne wissen:

1.) Wer bestimmt die aktuell geltenden Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Autobahnteilstücken?

2.) Nach welchen Kriterien werden die normal geltenden Höchstgeschwindigkeiten temporär nach unten korrigiert?

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung meiner beiden Fragen.

2. Beantwortung der Fragen

1. Wer bestimmt die aktuell geltenden Höchstgeschwindigkeiten auf unseren Autobahnteilstücken?

Antwort des Regierungsrats:

Der Bund erlässt sämtliche Verfügungen betreffend die Nationalstrassen (z.B. Geschwindigkeitslimiten, etc.). Der Regierungsrat geht aufgrund der Fragestellung davon aus, dass die dynamischen Signalisationen, welche situationsbedingt geschaltet werden können, in der Interpellation gemeint sind.

Seit der Umsetzung des Nationalen Finanzausgleichs (NFA) im Jahre 2008 sind sämtliche Nationalstrassen inkl. deren technischen Ausrüstung (Signale, Sicherheitsausrüstungen) im Besitz des Bundes. Gemäss der Nationalstrassenverordnung ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen verantwortlich. Die Beeinflussung des Verkehrs im Bereich Verkehrsmanagement wird durch die Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH) in Emmenbrücke LU als Teil des ASTRA durchgeführt. Die örtliche Zuständigkeit dieses Prozesses ist genau definiert (auf der Karte rot eingezeichnet): Die Systemfreigabe zur Schaltung der Anlagen für die VMZ-CH beginnt bei der Verzweigung A2/A3 in Augst und endet in Hägendorf SO beim Belchentunnel. In diesem Streckenabschnitt ist die VMZ-CH für das



Verkehrsmanagement zuständig und schaltet gemäss den entsprechenden Verkehrsmanagementplänen. Das ASTRA kann die Aufgaben ganz oder teilweise an Kantone übertragen (Art. 51 Abs. 3 [Nationalstrassenverordnung, NSV, SR 725.111](#)). Daher betreut die Verkehrsleitzentrale Sissach (VLZ) neben allen übrigen Hochleistungsstrassen, welche nicht Nationalstrassen sind, auch den Streckenabschnitt zwischen Hagnau und Augst (grün auf der Karte) im Auftrag des ASTRA.

Im Ereignisfall (z.B. Unfall, Pannfahrzeug, etc.) verfügt die VLZ über die Kompetenz, Schaltungen situationsbedingt auf dem ganzen Hoheitsgebiet des Kantons Basel-Landschaft auszulösen. Eine Verkehrsüberlastung (z.B. Pendlerverkehr am Morgen und am Abend) ist dagegen per Definition ein Verkehrsmanagementproblem und kein polizeiliches Ereignis. Die Zuständigkeit liegt für den rot markierten Streckenabschnitt in diesen Fällen beim ASTRA.

Zuständigkeit VLZ Sissach:

Die VLZ Sissach überwacht im Verkehrsmanagementbereich die A2 von Augst bis Basel (grüne Markierung), die A18 und die A22.

Auf der A18 sind leider nur marginale Beeinflussungen möglich, da hier die Streckenausrüstung (noch) nicht den höchsten Ausbaustand hat. Die VLZ kann in diesem Bereich nur mit Gelbblinken in Tunnels und mit Verkehrsmeldungen auf Staulagen reagieren. Geschwindigkeitsreduktionen sind – ausgenommen im Eggfluchtunnel – nicht möglich.

Auf der A22 kann im Chienberg- und Schönthaltunnel die Geschwindigkeitsbegrenzung beeinflusst werden. Auf der offenen Strecke Sissach – Liestal sind dagegen keine Beeinflussungen möglich.

2. *Nach welchen Kriterien werden die normal geltenden Höchstgeschwindigkeiten temporär nach unten korrigiert?*

Antwort des Regierungsrats:

Die Einschätzung der Verkehrssituation in den beeinflussbaren Teilstrecken wird visuell mit Kameras durchgeführt. Die Disponenten beobachten in den Hochlastzeiten (sehr hohes Verkehrsaufkommen) die neuralgischen Punkte und lösen bei Stockungen (festgestellt anhand von Stau an definierten Orten auf dem Kamerabild, sog. „Triggerpunkte“) die entsprechenden Reduktionen aus. Beim Rückgang der Frequenz wird die Geschwindigkeit wieder nach oben korrigiert.

Gemäss aktuellem Forschungsstand erreicht ein Autobahnabschnitt seine maximale Kapazität bei einer Geschwindigkeit von ca. 85km/h. Bei 80km/h fahren die Autos gleich schnell wie die Lastwagen. Überholvorgänge werden reduziert und der Verkehr wird dadurch flüssiger. Diese Erkenntnis fliesst in die Lagebeurteilung ein. Die VLZ reduziert bei ansteigender Frequenz die Geschwindigkeiten zuerst auf 100km/h und anschliessend auf 80km/h. Situativ werden noch Warnsignale (Achtung Stau) aktiviert, um die Verkehrsteilnehmenden zu warnen. Bei jeder Staulage werden Verkehrsmeldungen zentral in der Bundesapplikation erfasst und über viasuisse und die Medien (Radio, Internet) verbreitet. Ziel der VLZ ist es, einen möglichst hohen Durchfluss zu ermöglichen bzw. Störungen möglichst schnell zu beseitigen. Der auf einen Stau auflaufende Verkehr wird rechtzeitig gebremst und gewarnt. Somit wird das Risiko von Auffahrunfällen deutlich reduziert.

Viele Geschwindigkeitsreduktionen werden ferner wegen Unterhaltsarbeiten vorgenommen. In Absprache mit den Nationalstrassen Nordwestschweiz (NSNW AG) schaltet die Verkehrsleit-Zentrale (VLZ) die entsprechenden Beschränkungen (Fahrstreifensperrungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen). So wurde zum Beispiel letztes Jahr die Lüftung im Chienbergtunnel revidiert. Da während mehreren Wochen die Leistung der Lüftung reduziert war, wurde eine Geschwindigkeit von 60km/h verfügt. In diesem Fall war für die Verkehrsteilnehmenden keine Beeinträchtigung auf der Fahrbahn sichtbar. Dies ergab mehrere Anfragen von Verkehrsteilnehmenden zu den Gründen der Herabsetzung. Daher wurden zur Information Hinweisschilder aufgestellt. Dieselbe Thematik gilt heute noch beim Belchentunnel in Richtung Luzern. Auch dort ist die Lüftung bis zur Fertigstellung der Sanierung nur reduziert in Betrieb.

Die technischen Systeme geraten aufgrund ihres Alters von rund 40 Jahren immer öfters an ihre Grenzen. Infolge von Störungen an den automatischen Messsystemen wurde Mitte 2014 auf Veranlassung der VLZ Sissach die vollautomatische Geschwindigkeitsbeeinflussung auf der A2 zwischen Basel und Augst deaktiviert. Wiederkehrende Störungen der Sensoren liessen das System objektiv falsche Betriebszustände (z.B. 60km/h bei fast keinem Verkehrsaufkommen) schalten. Auch nach dem Ersatz der fehleranfälligen Sensoren zeigte sich keine grundlegende

Verbesserung. Diese Umstände bewogen die VLZ, das System zu deaktivieren und die Überwachung manuell zu tätigen. Die Rückmeldungen sind seither durchwegs positiv.

Liestal, 28. April 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Isaac Reber

Der Landschreiber:

Peter Vetter