

Vorlage an den Landrat

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2016-268](#) von Christoph Buser, FDP-Fraktion: «Weiterentwicklung des Ereignismanagements auf dem Hochleistungsstrassennetz II»**

Datum: 15. November 2016

Nummer: 2016-268

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

2016/268

Beantwortung der Interpellation 2016/268 von Christoph Buser, FDP-Fraktion: «Weiterentwicklung des Ereignismanagements auf dem Hochleistungsstrassennetz II»

vom 15. November 2016

1. Text der Interpellation

Am 8. Oktober 2016 reichte Christoph Buser die Interpellation 2016/268 «Weiterentwicklung des Ereignismanagements auf dem Hochleistungsstrassennetz II» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Im Kanton Baselland gibt es seit 1993 den sogenannten Abschleppdienstvertrag. In der Vereinbarung wird unter anderem geregelt, welcher Abschleppdienst abhängig von der Unfallörtlichkeit von der Polizei zur Räumung der Unfallstelle aufzubieten ist. Bei der Räumung ist es wichtig, möglichst schnell möglichst viel Fläche für den Verkehr wieder freizugeben. Dieses Kriterium scheint umso wichtiger, wenn man sich nachfolgende Zahlen vor Augen führt:

Gemäss Bundesamt für Statistik waren in der Schweiz Ende 2015 rund 5,9 Millionen Fahrzeuge für den Verkehr zugelassen. Das bedeutet eine Zunahme um mehr als die Hälfte (+55,8 Prozent) seit 1990. Für die Abschleppdienste, die über die Strassen zu den Unfallstellen gelangen müssen, bedeutet dies eine ungemaine Erschwerung ihrer Aufgabenerfüllung. Immer öfter müssen sie sich durch Staus kämpfen, um zur Unfallstelle zu gelangen.

Vor diesem Hintergrund wird der Regierungsrat um die Beantwortung nachfolgender Fragen gebeten:

1. Was wird konkret im Vertrag geregelt und wer sind die Vertragsparteien?
2. Wo kann der Vertrag eingesehen werden?
3. Wie oft wurde der Vertrag in den 23 Jahren seines Bestehens an die veränderten Gegebenheiten angepasst?
4. Wie lange dauert heute die Räumung einer Unfallstelle auf Baselbieter Strassen durchschnittlich? Was ist die Zielgrösse? Wie hat sich die Räumungszeit in den letzten 23 Jahren entwickelt?
5. Bestehen Bestrebungen neue Ansätze des Ereignismanagements wie beispielsweise systematische Gassenbildung für Abschleppdienste, Bergung aus der Luft, u.a. in den Vertrag zu integrieren?

2. Einleitende Bemerkungen

Der Regierungsrat teilt die Auffassung des Interpellanten, dass eine rasche Räumung von Unfallstellen vor allem auf Hochleistungsstrassen eine prioritäre Zielsetzung ist. Der Strassenverkehr soll möglichst wenig durch die Folgen von Unfällen beeinträchtigt werden. Es muss unbedingt da-

für gesorgt werden, dass möglichst wenig Stausituationen auf den Hochleistungsstrassen entstehen oder, wenn dies unumgänglich ist, dass der Stau so rasch wie möglich wieder behoben werden kann. Allerdings ist dies nicht das einzige Anliegen, das es bei der Bearbeitung von Verkehrsunfällen zu beachten gibt. Gerade bei Unfällen mit Schwerverletzten oder auch Toten muss eine fachgerechte Tatbestandsaufnahme durch die Spezialisten der Polizei (fotografische und spurenkundliche Dokumentation) vorgenommen werden. Darüber hinaus muss auch der Sicherung einer Unfallstelle die erforderliche Beachtung geschenkt werden. Ein durch Öl oder andere reibungsmindernde Stoffe verschmutzter Fahrstreifen kann erst freigegeben werden, wenn dafür gesorgt ist, dass keine Folgeunfälle entstehen; erhebliche, die Sicherheit gefährdende Unfallschäden an der Fahrbahn und den Leiteinrichtungen müssen zuerst so weit behoben werden, dass die Sicherheit wieder gewährleistet ist. Eine Unfallstelle kann also nicht einfach unbesehen der Erfordernisse der Strafverfolgung und der Sicherung der Unfallstelle weggeräumt werden. Nichtsdestotrotz sind die Polizei und alle anderen Einsatzorganisationen bestrebt, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln auf eine rasche Räumung der Unfallstellen, insbesondere auf Hochleistungsstrassen, aber auch auf allen anderen Strassen, hinzuwirken.

Die durch den Interpellanten angesprochenen Abschleppdienste leisten einen Beitrag zur raschen Räumung von Unfallstellen, namentlich indem sie schnell erreichbar sind und über genügend zur Verfügung stehende, gut ausgebildete Einsatzkräfte und -Mittel verfügen. Zu berücksichtigen ist, dass der Empfänger der Leistung der Abschleppunternehmen nicht die Polizei oder sonst eine Ereignisorganisation ist, sondern der Halter des verunfallten und abzuschleppenden Fahrzeugs. Dieser ist für die Abschleppleistung auch kostenpflichtig. Zudem ist es in jüngerer Zeit so, dass Versicherungsgesellschaften - vermutlich aus Gründen der Einsparung von Kosten - dazu übergegangen sind, das Aufgebot eines mit ihnen vertraglich verbundenen Abschleppunternehmens selber zu übernehmen. Es ist deshalb so, dass die Polizei vor dem Aufgebot eines Abschleppers den Betroffenen zuerst nach dem allfälligen „Kundenwunsch“ fragen muss. Wird durch den Betroffenen oder seine Versicherung ein bestimmtes Abschleppunternehmen verlangt, muss dieses aufgeboten werden, falls es nicht von seinen Ressourcen her von vorne herein als ungeeignet erscheint. Hat der Abschleppkunde keinen besonderen Wunsch, dann wird durch die Einsatzleitzentrale der Polizei nach „Konzept“ aufgeboten. In diesem Fall kommt das vom Interpellanten als „Vertrag“ bezeichnete Konzeptpapier mit der räumlichen Aufteilung des Kantonsgebiets auf die beteiligten Abschleppunternehmen zum Zuge. Dieses „Abschlepp-Konzept für die Polizei Basel-Landschaft“ wird seit 1998 angewendet. Das Konzept unterstützt die Polizei bei der situativen Entscheidung zur schnellstmöglichen Aufbietung von Abschleppdiensten, indem geografisch nahe liegende und zeitlich verfügbare Garagen aufgeführt sind.

3. Beantwortung der Fragen

1. Was wird konkret im Vertrag geregelt und wer sind die Vertragsparteien?

Es handelt sich nicht um einen Vertrag, sondern um ein Konzept. Das Konzept stützt sich auf Gespräche mit den Abschleppunternehmen. Die schnellstmögliche Räumung wird durch die Regelung von „Zuständigkeitsgebieten“ und -zeiten erleichtert. Vertragsparteien gibt es keine. Das Konzept kommt nur subsidiär zum Zug, wenn der Abschleppkunde oder seine Versicherung kein Unternehmen seiner Wahl bezeichnet.

2. Wo kann der Vertrag eingesehen werden?

Das Konzept liegt der Landratsvorlage bei.

3. Wie oft wurde der Vertrag in den 23 Jahren seines Bestehens an die veränderten Gegebenheiten angepasst?

Das Konzept wurde bisher nicht angepasst. Da es sich nicht um einen Vertrag handelt, sondern um ein Konzept zur Unterstützung des situativen Entscheids der Polizei vor Ort, besteht seitens der Polizei kein Änderungsbedarf. Wenn polizeiseitig der Eindruck entstünde, durch eine Verände-

rung könnte eine Verbesserung der schnellen Unfallstellenräumung erreicht werden, würde das Konzept entsprechend angepasst. Dies ist derzeit nicht der Fall. Von den beteiligten Unternehmen ist bezogen auf die letzten fünfzehn Jahre eine Nachfrage zu den Kriterien, jedoch kein Änderungsgesuch bekannt.

4. *Wie lange dauert heute die Räumung einer Unfallstelle auf Baselbieter Strassen durchschnittlich? Was ist die Zielgrösse? Wie hat sich die Räumungszeit in den letzten 23 Jahren entwickelt?*

Die Polizei Basel-Landschaft hat sich das Ziel gesetzt bei 80 % der Verkehrsunfälle auf den Hochleistungsstrassen die Unfallstelle innerhalb einer Stunde zu räumen.

- 2015 waren es bei 322 Unfällen, 72 Unfälle, resp. 22 %, bei welchen die Räumung der Fahrbahn länger als eine Stunde dauerte.
- 2016 (bis 19.09.2016) waren es bei 229 Unfällen, 52 Unfälle, resp. 23 %, bei welchen die Räumung der Fahrbahn länger als eine Stunde dauerte.

Die Entwicklung der Unfallräumungszeit in den letzten 23 Jahren kann in Ermangelung von älteren Daten nicht dargestellt werden.

5. *Bestehen Bestrebungen neue Ansätze des Ereignismanagements wie beispielsweise systematische Gassenbildung für Abschleppdienste, Bergung aus der Luft, u.a. in den Vertrag zu integrieren?*

Die Räumung der Unfallstelle wird in der Regel nicht durch Behinderungen bei der Anfahrt des Abschleppunternehmens verzögert, weil dieses zeitnah aufgeboden wird und in der Phase der Sachverhaltsaufnahme an die Unfallstelle heranfährt. Nur in wenigen Fällen, kommt es bei der Anfahrt zu Verzögerungen. Die Länge der Sperrung ist oftmals abhängig von der Dauer der Tatbestandsaufnahme.

Die Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektoren hat beim Bund angeregt, eine Pflicht zur Gassenbildung bei Stau gesetzlich zu verankern. Eine Anhörung ist nächstens geplant und die Einführung des Gesetzesartikels soll mit der nächsten Revision der Verkehrsregelnverordnung VRV (SR 741.11 und der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS (SR 741.41) in Kraft treten. Mit dieser Einführung wird – so die Erwartung der Polizei Basel-Landschaft - zwingend auch eine Kampagne durchgeführt. Wahrscheinlich in Zusammenarbeit mit dem Fonds für Verkehrssicherheit. Diese Kampagnen werden jeweils von der Polizei unterstützt.

Bergungen aus der Luft sind unrealistisch. Helikopter, welche Fahrzeuge auf Autobahnen bergen könnten, stehen nicht innert nützlicher Zeit zur Verfügung. Das gilt insbesondere für schwerere Fahrzeuge als Personenwagen. Mit Personenwagen gibt es heute schon wenig Probleme, diese können leicht zur Seite gezogen werden. Das Problem besteht bei grösseren Fahrzeugen, wie etwa Lastwagen und Sattelschlepper.

Es bestehen zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) Bestrebungen, auf Autobahnen in erster Priorität die Fahrbahn zu räumen und die Bergung der Fahrzeuge auf eine verkehrsarme Zeit zu verlegen. Dazu besteht ein Pilotprojekt in der Nordwestschweiz, an welchem das Bundesamt für Strassen (ASTRA), die Nationalstrassen Nordwestschweiz (NSNW) AG und die Kantonspolizei Aargau beteiligt sind. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Um einen grösseren Schritt in Richtung Optimierung des Abschleppwesens auf Hochleistungsstrassen erreichen zu können, müsste eine entsprechende gesetzliche Grundlage geschaffen werden, um die Abschleppleistungen auf Hochleistungsstrassen nur noch durch das beste Unternehmen (insbesondere hinsichtlich Personal, Ausrüstung und Verfügbarkeit) ausführen zu lassen. Die dafür notwendige gesetzliche Grundlage müsste auf Bundesebene (durch das Bundesamt für Strassen ASTRA) für alle Hochleistungsstrassen geschaffen werden, weil der Bund der Eigentümer der wichtigsten Hochleistungsstrassen und der Gesetzgeber für den Bereich Strassenverkehr

ist. Es bräuchte eine Ergänzung des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts, indem die Zulassung zu Abschleppdienstleistungen auf Hochleistungsstrassen von der Erfüllung der dazu geeignet erscheinenden Auflagen abhängig gemacht würde.

Liestal, 15. November 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Thomas Weber

Der Landschreiber:

Peter Vetter