



Kanton Basel-Landschaft

2008/021
Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

betreffend Beantwortung des Postulats der SVP-Fraktion: Überholverbot für Lastwagen auf der Strecke Basel Richtung Belchentunnel und in entgegengesetzter Richtung, (2004/154)

Vom 22. Januar 2008

Am 24. Juni 2004 reichte die SVP-Fraktion das Postulat 2004/154 ein, dessen Überweisung vom Regierungsrat beantragt und am 23. September 2004 vom Landrat genehmigt wurde. Der Vorstoss hat folgenden Wortlaut:

"In der Interpellation der SVP-Fraktion vom 5. März 04 wurde die Problematik von heiklen Lastwagenüberholmanövern thematisiert. Die Beantwortung der Interpellation war sehr allgemein gehalten und die Problematik der Elefantenrennen wurde bagatelisiert.

In der Woche 25 haben sich auf dieser Strecke zwei Lastwagenfahrer mit gegenseitigen Überholmanövern schikaniert. Sie haben auf der Autobahn angehalten und sich nach einem Disput mit Wagenhebern verprügelt. Der Gesamtverkehr Richtung Basel wurde dadurch beträchtlich behindert. Dieser Sittenlosigkeit sollte durch ein rasch angeordnetes Lastwagenüberholverbot Einhalt geboten werden."

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

Zuständigkeiten

Die Hoheit über die Nationalstrassen obliegt dem Bund, insbesondere verfügt das Bundesamt für Strassen ASTRA gemäss Artikel 2 des Strassenverkehrsgesetzes Massnahmen verkehrsregelnder Natur wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Lastwagenüberholverbote. Die Kantone haben - unter Berücksichtigung der Zweck- und Verhältnismässigkeit - bei Verkehrsanordnungen lediglich ein Antragsrecht. Dazu notwendig sind diverse Kriterien und Auflagen, wie beispielsweise ein verkehrstechnisches Gutachten, das über bauliche Voraussetzungen oder Längsneigungen etc. Auskunft gibt, oder es ist der Nachweis der Unfallhäufigkeit oder der Verkehrsdichte zu erbringen. Das ASTRA beurteilt die eingereichten Unterlagen und heisst den Antrag gut oder lehnt ihn ab.

Das gesamte Autobahnteilstück A2/A3 Hagnau-Belchentunnel

Im Zuge des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen ging der Besitz - und damit auch der Unterhalt und Betrieb - der Nationalstrassen an den Bund über. Unser Kanton hat zusammen mit den Nachbarkantonen Aargau und Solothurn beschlossen, für den Betrieb der Gebietseinheit Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn eine Aktiengesellschaft, die NSNW, zu gründen. Diese hat vom Bund den entsprechenden Leistungsauftrag erhalten. Der Landrat hat Ende November 2007 zugestimmt, die Referendumsfrist endet am 28.01.2008. Die Polizei Basel-Landschaft wird aber weiterhin die polizeilichen Aufgaben auf den Hochleistungsstrassen wahrnehmen.

Der Autobahnabschnitt von der Kantonsgrenze Basel-Stadt (Birsbrücke) bis zum Südportal des Belchentunnels (Hägendorf) beträgt 32 Kilometer, mit der Gegenrichtung 64 km. Dieses Teilstück weist diverse Ausbaustandards und eine unterschiedliche Topographie auf. Zwischen Basel und der Verzweigung Augst sowie in der Gegenrichtung ist die A2/A3 dreispurig ausgebaut. In Fahrtrichtung Belchentunnel sind zwischen Giebenach und dem Arisdorftunnel sowie zwischen Tenniken und Eptingen ansteigende Streckenabschnitte vorhanden. Das ansteigende Teilstück von km 18.0 (Arisdorf), in Fahrtrichtung Sissach weist auf einer Länge von 2.5 km bis zum Nordportal des Arisdorftunnels drei Fahrspuren auf.

Erfahrungen

Die Patrouillen der Hauptabteilung Verkehrssicherheit überwachen und kontrollieren u.a. auch den Schwerverkehr rund um die Uhr auf dem gesamten Hochleistungsstrassennetz im Kanton Basel-Landschaft (A2, A3, H18, H2). Auf dem zu überwachenden Autobahnabschnitt der A2 beträgt der durchschnittliche Anteil des Schwerverkehrs in 24 Stunden rund 20'000 Fahrzeuge. Genaue Zahlen für die Jahre 2006 und 2007 liegen nicht vor, weil die Verkehrszählstelle im Bereich Hagnau-Ost wegen der Bauarbeiten nicht in Betrieb war.

Während der Bauphase der Belchen tunnelsanierung im Jahre 2003 war auf der A2 ab dem Ebenraintunnel/ Sissach bis zum Oberburgtunnel/Eptingen ein temporäres Lastwagenüberholverbot signalisiert. Diese Massnahme hatte sich bewährt, die Signalisation wurde durch die Chauffeure gut beachtet und eingehalten. Dass es dabei praktisch täglich zu längeren Lastwagenstaus kam, war vorhersehbar.

Die generellen Auswirkungen eines Lastwagen-Überholverbotes für den übrigen Verkehr

Vorteile

Bei einem Lastwagen-Überholverbot wird u.a. verhindert, dass der übrige Verkehr auf der Überholspur durch überholende Lastwagen gebremst wird. Zudem werden die zum Teil gefährlichen Auffahrmanöver vor und nach dem Überholen reduziert. Durch die klare Trennung des Schwer- und des übrigen Verkehrs kann der Verkehrsfluss optimiert werden. Das Unfallrisiko beim Fahrstreifenwechsel durch Lastwagen kann erheblich reduziert werden.

Nachteile

Mit einem Lastwagen-Überholverbot wird die Schwerverkehrs-Kolonne auf der Normalspur sehr kompakt. Dies hat zur Folge, dass im Bereich von Anschlüssen die Ein- und Ausfahrt des übrigen Verkehrs behindert, resp. erschwert wird. Dies vor allem dann, wenn der Schwerverkehr den erforderlichen Sicherheitsabstand nicht einhält. Erfahrungen haben gezeigt, dass sich auf zweispurigen Autobahnen mit einem LW-Überholverbot relativ häufig eine Fahrzeugkolonne auf dem Normalstreifen von Lastwagen, Cars und PW mit Anhängern bildet.

Auf unseren Strassen sind noch immer untermotorisierte Lastwagen unterwegs. Dabei handelt es sich vorwiegend um ausländische Motorfahrzeuge. Mit dem neuen Verkehrsabkommen der Schweiz und der Europäischen Union EU wurde die bisherige Mindest-Motorleistung von 10 PS/Tonne auf 5 KW resp. 6,8 PS reduziert. Seit 2005 gilt in der Schweiz - wie mit der EU vereinbart - eine 40 Tonnen-Gewichtslimite. Im kombinierten Verkehr dürfen die Lastwagen mit einem Gesamtgewicht bis 44 Tonnen verkehren.

Auf den ansteigenden Strecken der A2 erreichen die meisten dieser untermotorisierten Lastwagen lediglich eine Geschwindigkeit von ca. 40 – 50 km/h. Bei solchen Situationen bildet sich innert kurzer Zeit auf der Normalspur ein beachtlicher Fahrzeugrückstau. Solche Verkehrssituationen sind für alle Verkehrsteilnehmenden sehr unbefriedigend.

Ist ein Lastwagenüberholverbot auf einzelnen Autobahnabschnitten sinnvoll? Prüfungsergebnisse

Nebst dem signalisierten Lastwagenüberholverbot gelten im Strassenverkehrsrecht bereits spezielle Überholvorschriften für den Schwerverkehr. So dürfen Lastwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf dreispurigen Strassenabschnitten den äussersten linken Fahrstreifen nicht benützen. Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung dürfen in Tunnels nur den rechten Fahrstreifen befahren. Die PS-schwachen Fahrzeuge bilden relativ schnell einen Rückstau, wenn diese mit einer Geschwindigkeit von lediglich 40 bis 50 km/h eine Steigung bewältigen müssen. Für die übrigen LastwagenführerInnen mit einem PS-starken Fahrzeug ist es eine Zumutung, hinter einem „Schleicher“ her zu fahren. Die Erhöhung der Gewichtslimits auf 40 resp. 44 Tonnen und die Herabsetzung der Mindest-Motorleistung tragen zu diesem „Ungleichgewicht“ erheblich bei. Ein weiterer Aspekt ist die spürbare Zunahme des Schwerverkehrs. Die vorhandene Infrastruktur gerät an die Belastungsgrenzen. Prognosen, wonach der Güterverkehr in den nächsten zehn Jahren im zweistelligen Prozentbereich zunehmen wird, sehen Fachleute aus heutiger Sicht als realistisch an.

Eine Arbeitsgruppe der Polizei Basel-Landschaft und der Bau- und Umweltschutzdirektion überprüfte die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten auf allen Hochleistungsstrassen des Kantons in einem stufenweisen Prozess. Dabei wurden in einer ersten Phase prioritär die Signalisationen in den Tunnels einer Analyse unterzogen. Die Arbeitsgruppe untersuchte auch weitere signaltechnische Massnahmen, u.a. auch das Thema eines Lastwagen-Überholverbotes. Diese Prüfung hat für die einzelnen Abschnitte Folgendes ergeben:

Abschnitt Basel - Augst

Die Strecke von der Kantonsgrenze BS/BL "Hagnau" bis zur Verzweigung der A2/A3 bei Augst wird ausschliesslich dreispurig geführt. Die Strecke weist praktisch keine Steigung auf, die den Schwerverkehr behindern könnte. Das ASTRA würde ein Lastwagenüberholverbot deshalb nicht bewilligen.

Abschnitt Augst - Sissach

Der Bund hat die Geschwindigkeitsbegrenzung im Arisdorftunnel nach dessen Sanierung von 80 km/h im April 2006 auf neu 100 km/h festgesetzt. Im Zuge dieser Überprüfung wurde auch ein eventuelles Lastwagenüberholverbot untersucht. Nördlich des Arisdorfer Tunnels besteht dort, wo die Steigung grösser als 2% ist, eine Kriechspur in Form eines dritten Fahrstreifens. Im Bereich des Tunnels selbst (Röhre inkl. Vorzone Nord) besteht nun ein Lastwagenüberholverbot. Die Kriterien des ASTRA sind hier erfüllt.

Sissach - Richtung Belchentunnel

Die Autobahn wird von Sissach bis zum Tunnel Oberburg durchgehend zweispurig geführt. Vor dem Belchentunnel verfügen die Verkehrsteilnehmenden wieder über drei Spuren. Weder die Steigung noch die Verkehrsdichte machen ein Lastwagenüberholverbot notwendig und würden vom ASTRA aufgrund seiner definierten Voraussetzungen wohl auch nicht genehmigt.

Belchentunnel - Richtung Basel

Das ganze Autobahnteilstück von rund 32 Kilometern liegt im Gefälle, d.h. ist abschüssig und somit unproblematisch. Die Ausnahme bildet die südliche Vorzone des Arisdörfer Tunnels. Dort gilt wie in der entgegengesetzten Richtung ein Lastwagenüberholverbot. Zusätzlich wurde neu im Rahmen der Sanierung dieses Autobahnabschnittes vor der Verzweigung Hagnau auf eine vierspurige Vorsortierung erweitert, was der Verflüssigung des Verkehrs an diesem Verkehrsknoten dient.

Schlussfolgerungen

Der im Postulat geschilderte Vorfall - er ereignete sich übrigens auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt - zweier aufeinander einprügelnden Lastwagenchauffeure ist die absolute Ausnahme. Wenn solches geschieht, können äussere Einflüsse wie harte Arbeitsbedingungen, der dichte Verkehr und der enorme Zeitdruck für die Lastwagenchauffeure und -chauffeusen die Gründe bilden und in Einzelfällen Auslöser derartiger Vorkommnisse sein. Der weitaus grösste Teil der Lastwagenchauffeure und -chauffeusen verhält sich im Verkehr korrekt. Bei den „schwarzen Schafen“, die sich nicht um die Einhaltung der Verkehrsvorschriften kümmern, handelt es sich klar um Einzelfälle. Ein Überholverbot wäre kein taugliches Mittel zur Verhinderung dieser Ausnahmefälle.

Der Regierungsrat koppelte die Forderungen, auch aus dem Landrat, nach einer Erhöhung des Tempolimits im Belchentunnel von 80 km/h auf 100 km/h immer an ein Überholverbot für Lastwagen. Das entsprechende Gesuch der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn wurde aber vom ASTRA abgelehnt. Dieses bewilligte die Geschwindigkeitserhöhung auf 100 km/h, lehnte das Überholverbot aber ab. Diese Haltung des ASTRA zeigt, dass die Bewilligung eines solchen Verbots auf offener Strecke mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht erteilt würde.

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