



An den Grossen Rat

20.5435.02

JSD/P205435

Basel, 3. Februar 2021

Regierungsratsbeschluss vom 2. Februar 2021

## **Schriftliche Anfrage Raffaella Hanauer betreffend «durch konsequente Geschwindigkeitseinhaltung die Auswirkungen von Lastwagen in Sachen Strassensicherheit, Klima und Lärm senken»**

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Raffaella Hanauer dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz laut der Verkehrsregelverordnung (VRV) des Bundesrats maximal 80 km/h. Der Bundesrat scheint sich im Klaren darüber zu sein, dass diese Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten wird. Hält er doch im Verlagerungsbericht aus dem Jahr 2019 folgendes fest: "Die schweren Güterfahrzeuge sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs."<sup>1</sup>

Daraus kann geschlossen werden, dass ein Grossteil der Lastwagen schneller als erlaubt fährt und zumindest einige Lastwagen mit deutlich über 90 km/h unterwegs sind. Dies ist in mehrfacher Hinsicht ein Missstand:

- Klima: Höhere Lkw-Geschwindigkeiten verursachen mehr Treibstoffverbrauch und damit auch mehr klimaschädliche Emissionen. Die strikte Einhaltung des Tempolimits (80 km/h) würde laut Studien eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um ca. 7% bedeuten und den Kraftstoffverbrauch bzw. den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 6 bis 8% vermindern<sup>2</sup>. Für Österreich werden die Einsparungen von absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die strikte Einhaltung des Tempolimits 80 km/h für den Schwerverkehr auf über 100'000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr beziffert.
- Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer: Mit zunehmender Geschwindigkeit der Schwerverkehrsfahrzeuge steigen sowohl die Unfallgefahr als auch die Schwere der Unfälle deutlich an. Konsequenterweise eingehaltene Höchstgeschwindigkeiten retten Menschenleben.
- Lärm: Die Lärmemissionen des Strassenverkehrs steigen mit höheren Fahrtgeschwindigkeiten drastisch an. Bei strikter Einhaltung der Lkw-Höchstgeschwindigkeit (80 km/h) könnte auf der Autobahn eine Lärminderung erzielt werden, die mit einer 20-prozentigen Verkehrsabnahme vergleichbar ist<sup>3</sup>. Dadurch ergeben sich auch Sparpotenziale beim Lärmschutz.
- Durchsetzung des Rechtsstaates und Fairness zwischen den Verkehrsteilnehmern: Die weit verbreitete Missachtung des Lkw-Tempolimits unterminiert die Glaubwürdigkeit unseres Rechtsstaates.

<sup>1</sup> Bundesrat (2019): Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2019 Verlagerungsbericht Juli 2017 – Juni 2019. S. 40

<sup>2</sup> Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 21 ([https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik\\_Au](https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Au))

<sup>3</sup> Informationen zur Umweltpolitik (2011): Lkw-Tempolimits und Emissionen Auswirkungen der Einhaltung der Lkw-Tempolimits auf Autobahnen auf Emissionen und Lärm. S. 40 ([https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik\\_Ausgabe\\_184.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf))

tes. Es ist zudem unfair gegenüber den Pkw-Fahrern, welche für Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst werden.

Der Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes und damit die Durchsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten ist laut Bundesrat Sache der Kantone.

Entsprechend drängen sich folgende Fragen an die Regierung des Kantons Basel-Stadt:

1. Sind Lkws auf den Strassen des Kantons zu schnell unterwegs? Wenn ja, wie viel und wie schnell fahren diese?
2. Gibt es keine oder zu wenig Geschwindigkeitskontrollen, welche spezifisch auf das Überschreiten der Geschwindigkeit von Lastwagen von 80 km/h ausgelegt sind?
3. Warum wird die Geschwindigkeit der Lastwagen zumindest auf den vom Schwerverkehr stark frequentierten Strecken nicht eingehender kontrolliert?
4. Kann die Regierung bzw. die Fachleute der Verwaltung abschätzen, wie gross der negative Effekt des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle) anbelangt und wie gross die Klimaauswirkungen des Schwerverkehrs sind?
5. Was für Möglichkeiten, auch technologischer oder kontroll-strategischer Art, sieht die Kantonsregierung, um dem Problem wirksam zu begegnen? Braucht es bspw. an den Transitstrecken permanent installierte, örtlich wechselnde oder/und fixe Radaranlagen, welche auf Lkw ausgerichtet sind?
6. Wie hoch sind die Bussen bei Geschwindigkeitsübertretungen von Lkws? Sind die Bussen genug hoch, dass sie abschreckend wirken?
7. Bräuchte es Zuschüsse für die kantonalen Behörden, bspw. aus den LSVA-Einnahmen, damit vermehrt Lkw-spezifisch kontrolliert würde?

Raffaella Hanauer

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

## 1. Grundsätzliche Bemerkungen

Im Gebiet des Kantons Basel-Stadt gibt es keine Strassenabschnitte, auf denen die Geschwindigkeitslimite höher als die maximal für Lastwagen zulässige Geschwindigkeit (80km/h) ist. Dadurch werden bei Geschwindigkeitskontrollen Lastwagen und Personenwagen immer auf das gleiche Geschwindigkeitslimit überwacht. Eine Ungleichbehandlung findet somit nicht statt. Auch gelten für die Lastwagen die gleichen gesetzlichen Toleranzen (3 km/h bei Lasermessung und 5 km/h bei Radarmessung) wie für den übrigen Verkehr. Die strafbare Geschwindigkeit beginnt somit erst ab 84 bis 86 km/h beim Limit von 80 km/h.

Zudem wird die Nationalstrasse, welche den Hauptteil der Verkehrsleistung des Schwerverkehrs bewältigt, in beiden Fahrtrichtungen permanent durch fixe Geschwindigkeitsmessanlagen bezüglich der Geschwindigkeitsvorschriften überwacht. Die geschilderten Problemstellungen dürften damit in Basel-Stadt kaum zum Tragen kommen.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Sind Lkws auf den Strassen des Kantons zu schnell unterwegs? Wenn ja, wie viel und wie schnell fahren diese?*

Es liegt keine umfassende Statistik zu Geschwindigkeitsübertretungen von Lastwagen vor. Einzig für die Nationalstrasse kann aufgrund von Zahlen des Bundes und Zahlen der fixen Geschwindigkeitsmessstandorte eine Einschätzung vorgenommen werden. Gemäss der automatischen schweizerischen Strassenverkehrszählung verkehren auf der Nationalstrasse im Bereich der Schwarzwaldbrücke fast zwei Millionen Lastwagen pro Jahr (Zahlen 2018). Im gleichen Jahr wurden von den fixen Geschwindigkeitsmessanlagen 175 Lastwagen erfasst, welche die Limite überschritten. Damit ergibt sich eine Übertretungsquote von sehr tiefen 0.001%. Auf den Gesamtver-

kehr bezogen betrug diese Ziffer im selben Jahr 0.2%.

2. *Gibt es keine oder zu wenig Geschwindigkeitskontrollen, welche spezifisch auf das Überschreiten der Geschwindigkeit von Lastwagen von 80 km/h ausgelegt sind?*

Da die Lastwagen den gleichen Geschwindigkeitsbeschränkungen unterliegen wie der restliche Verkehr, erübrigen sich spezifische Geschwindigkeitskontrollen für Lastwagen.

3. *Warum wird die Geschwindigkeit der Lastwagen zumindest auf den vom Schwerverkehr stark frequentierten Strecken nicht eingehender kontrolliert?*

Durch die permanente Geschwindigkeitsüberwachung auf der Nationalstrasse wird die Einhaltung der Geschwindigkeit der Lastwagen sehr eingehend kontrolliert.

4. *Kann die Regierung bzw. die Fachleute der Verwaltung abschätzen, wie gross der negative Effekt des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle) anbelangt und wie gross die Klimaauswirkungen des Schwerverkehrs sind?*

Bei Unfällen spielen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Lastwagen eine untergeordnete Rolle.

Bezüglich Lärmbelastung hingegen ist sowohl die individuelle Mobilität als auch der Güterverkehr relevant.<sup>4</sup> Die Auswirkungen von Strassenverkehrslärm werden seit 2014 im Rahmen der «Sirene-Studie» untersucht.<sup>5</sup> Die ersten Studienresultate zeigen, dass Verkehrslärm mit einem erhöhten Risiko für kardiovaskuläre Erkrankungen, Diabetes, Depressionen bei Erwachsenen und kognitiven Beeinträchtigungen bei Kindern assoziiert wird. Dennoch ist weitgehend unklar, wie akute und kurzfristige Auswirkungen einer Lärmbelastung schlussendlich zu langfristigen Gesundheitsproblemen führen. Vor allem gibt es grosse Unsicherheiten, ab welcher Schwelle Lärm gesundheitsschädlich ist respektive ob es eine solche Schwelle überhaupt gibt. Die Resultate der Sirene-Studie werden eine wichtige Grundlage für die Überprüfung der Lärmgrenzwerte in der Schweizerischen Lärmschutz-Verordnung (LSV) bilden.

Bei Luftschadstoffen liegt der Anteil des Schwerverkehrs im Kanton Basel-Stadt bei den Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) bei rund 9 Prozent und bei den Feinstaubemissionen (PM<sub>10</sub>) bei rund 6 Prozent. Die Immissionsgrenzwerte gemäss der Luftreinhalte-Verordnung für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) werden insbesondere entlang stark befahrener Strassen immer noch deutlich überschritten.

Welche Klimaauswirkungen der Schwerverkehr verursacht, kann die Regierung nicht separat ausweisen. Der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schwerverkehrs zu den Gesamtemissionen hingegen schon: Rund 4 Prozent der insgesamt 0,7 Mio. Tonnen der klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Kanton Basel-Stadt werden vom Schwerverkehr emittiert.

Die Folgen der Luftverschmutzung insgesamt werden im Luftreinhalteplan beider Basel<sup>6</sup> ausführlich dargelegt.

<sup>4</sup> Vgl. <https://www.umweltberichtbeiderbasel.bs.ch/themen/laerm/laerm-ursachen.html>

<sup>5</sup> Vgl. <http://www.sirene-studie.ch>

<sup>6</sup> Vgl. <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/lufthygiene/lufthygiene/luftreinhalteplanung/luftreinhalteplan-2016>

5. *Was für Möglichkeiten, auch technologischer oder kontroll-strategischer Art, sieht die Kantonsregierung, um dem Problem wirksam zu begegnen? Braucht es bspw. an den Transitstrecken permanent installierte, örtlich wechselnde oder/und fixe Radaranlagen, welche auf Lkw ausgerichtet sind?*

Aufgrund der permanenten Geschwindigkeitsüberwachung auf der Nationalstrasse sowie der intensiven Geschwindigkeitsüberwachung im ganzen Kanton besteht kein Handlungsbedarf. Spezifisch auf Lastwagen ausgerichtete Geschwindigkeitskontrollen machen aufgrund der generellen Geschwindigkeitslimite von 80 km/h auf dem Kantonsgebiet keinen Sinn.

6. *Wie hoch sind die Bussen bei Geschwindigkeitsübertretungen von Lkws? Sind die Bussen genug hoch, dass sie abschreckend wirken?*

Bei der Geschwindigkeitsübertretung von Lastwagen gelten die gleichen Bussenansätze wie beim restlichen motorisierten Verkehr. Auf der Nationalstrasse ist dieser Bussenansatz 20 Franken bis zu einer Geschwindigkeit von 88 km/h (bei Lasermessung) bzw. 90 km/h (bei Radarmessung). Aufgrund der geringen Übertretungsquote kann wohl davon ausgegangen werden, dass die doch relativ niedrigen Bussenansätze trotzdem eine gewisse abschreckende Wirkung entfalten.

7. *Bräuchte es Zuschüsse für die kantonalen Behörden, bspw. aus den LSVA-Einnahmen, damit vermehrt Lkw-spezifisch kontrolliert würde?*

Nein, siehe vorherige Antworten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin