

## Vorlage an den Landrat

**Beantwortung der Interpellation 2020/620 von Jan Kirchmayr: «Durch konsequente Geschwindigkeitseinhaltung die Auswirkung von Lastwagen in Sachen Strassensicherheit, Klima und Lärm senken»**  
2020/620

vom 13. April 2021

### 1. Text der Interpellation

Am 19. November 2020 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2020/620 «Durch konsequente Geschwindigkeitseinhaltung die Auswirkung von Lastwagen in Sachen Strassensicherheit, Klima und Lärm senken» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen beträgt in der Schweiz laut der Verkehrsverordnung (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 mehrerlei 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 durch 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. Konsequent 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*

---

<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\\_Ausgabe\\_184.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/infopool/akportal/lzUmweltpolitik_Ausgabe_184.pdf))

*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 Verkehrsteilnehmer\*innen: Die weit verbreitete Missachtung des Lkw-Tempolimits unterminiert die Glaubwürdigkeit unseres Rechtsstaates. Es ist zudem unfair gegenüber den Pkw-Fahrer\*innen, welche für Geschwindigkeitsübertretungen gebüsst werden.*

*Der Vollzug des Strassenverkehrsgesetzes und damit die Durchsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten ist laut Bundesrat Sache der Kantone. Entsprechend bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

1. *Sind Lkws auf den Strassen des Kantons Basel-Landschaft zu schnell unterwegs? Wenn ja, wie oft ist dies der Fall und wie schnell fahren diese?*
2. *Gibt es keine oder zu wenig Geschwindigkeitskontrollen, welche spezifisch auf das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Lastwagen 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. können die Fachleute der Verwaltung abschätzen, wie gross der negative Effekt des Schwerverkehrs auf die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle) ist und wie gross die Klimaauswirkungen des Schwerverkehrs sind?*
5. *Was für Möglichkeiten, auch technologischer oder kontrollstrategischer 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?*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Der Güterverkehr hat in ganz Europa stark zugenommen, in der Schweiz von rund 20 Milliarden (1990) auf heute rund 28 Milliarden Tonnenkilometer. Im Jahr 1990 verkehrte in der Schweiz rund die Hälfte des Güterverkehrs auf der Strasse (10 Milliarden Tonnenkilometer, wobei zu beachten ist, dass der Schwerverkehr nur einen Teil des Güterverkehrs auf der Strasse darstellt); bis 2018 stieg der Anteil der Strasse auf rund 60 % (17,7 Milliarden Tonnenkilometer). Zum Vergleich: Der Schienenanteil im Landverkehr der 28 EU-Länder lag 2017 bei 18 %.

Dass die Schweiz den Anteil der Schiene beim Güterverkehr bei rund 40 % stabilisieren konnte liegt hauptsächlich an der leistungsabhängigen Schwerverkehrs-Abgabe (LSVA) und der Subventionierung des alpenquerenden Bahntransports. Mit Einführung der LSVA übernahm die Schweiz eine Vorreiterrolle: Mit dieser Abgabe werden die externen Kosten des Strassengüterverkehrs internalisiert.

---

<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))

Für die zukünftige Entwicklung gehen die Prognosen davon aus, dass mit dem anhaltenden Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum auch ein substanzielles Wachstum des Güterverkehrsaufkommens einhergehen wird.

### **3. Beantwortung der Fragen**

#### **1. Sind Lkws auf den Strassen des Kantons Basel-Landschaft zu schnell unterwegs? Wenn ja, wie oft ist dies der Fall und wie schnell fahren diese?**

Die Polizei Basel-Landschaft führt regelmässig Geschwindigkeitskontrollen auf den Hochleistungsstrassen (prioritär auf der Autobahn A2 aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteiles) durch. Aufgrund der verfügbaren Daten liegt die Geschwindigkeitsübertretungsquote von schweren Motorwagen (> 3.5t) auf der A2 zwischen 1.08 % (2017) und 1.38 % (2018). Im Jahr 2019 lag diese bei 1.35 %. In der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Geschwindigkeitsmessgeräte der Polizei Basel-Landschaft die technische Möglichkeit bieten, automatisch unterschiedliche Fahrzeugkategorien (Personenwagen – Lastwagen – Anhängerzüge) nach ihrer fahrzeugspezifischen Höchstgeschwindigkeit zu detektieren und solche Überschreitungen festzustellen.

Die Überschreitung allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) festgelegten Geräte- und Messunsicherheit auf Autobahnen liegt in den allermeisten Fällen im niedrigen Ordnungsbussenbereich von 1-10 km/h.

#### **2. Gibt es keine oder zu wenig Geschwindigkeitskontrollen, welche spezifisch auf das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Lastwagen ausgelegt sind?**

Die Verkehrspolizei Basel-Landschaft führt regelmässig Geschwindigkeitskontrollen in Bezug auf schwere Motorwagen durch. Neben Kontrollen mit Geschwindigkeitsmessgeräten werden anlässlich der täglichen Schwerverkehrskontrollen auch die digitalen Tachografen ausgewertet. Werden bei solchen Kontrollen Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit festgestellt, so werden diese ebenfalls geahndet.

Im Zentrum verkehrspolizeilicher Aufgaben steht die Gewährleistung einer optimalen Sicherheit im Strassenverkehr. Aufgrund teils rasanter wissenschaftlicher und auch technologischer Fortschritte hat sich in den letzten Jahrzehnten das Leistungsspektrum der Verkehrspolizei erheblich verändert und erweitert. Die Patrouillen der Polizei Basel-Landschaft markieren aktiv Präsenz auf unseren Strassen und unterstützen dadurch die Akzeptanz der signalisierten Beschränkungen. Die Verkehrspolizei ist sich aber auch bewusst und muss akzeptieren, dass nicht alle Vorfälle verhindert bzw. geahndet werden können. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die Verkehrspolizei das maximal mögliche mit den vorhandenen personellen Ressourcen macht und die Anzahl an Geschwindigkeits-Kontrollen im lageadäquaten Verhältnis zum gesamten Auftragsvolumen steht.

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

Die Verkehrspolizei Basel-Landschaft überprüft täglich schwere Motorwagen mit dem Fokus auf Sicherheit im Schwerverkehr. Durchschnittlich werden pro Jahr 5'000 Lieferwagen und schwere Motorwagen kontrolliert. Im Vordergrund stehen dabei der technische Zustand, die Sicherung der Ladung, das zulässige Gewicht, die Fahrfähigkeit des Lenkers oder der Lenkerin und dessen oder deren Berechtigung aber auch die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften. Der Kanton

Basel-Landschaft hat sich dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) gegenüber in einem Leistungsauftrag verpflichtet, die Schwerverkehrskontrollen über die minimale Stundenzahl hinaus zu intensivieren und jährlich 10'199 Kontrollstunden zu leisten.

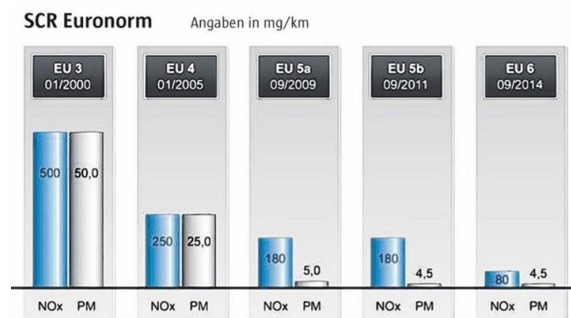
Die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit, indem sie dazu beiträgt, dass sich möglichst viele Chauffeure / Chauffeusen konsequent an die geltenden Vorschriften halten und möglichst viele schwere Motorwagen den einschlägigen Vorschriften entsprechen. Die Palette der zu kontrollierenden Vorgaben erstreckt sich über eine Vielzahl von Vorschriften. Die Übertretung der Geschwindigkeit ist ein Teilbereich des Kontrollkonzeptes, welcher im Gesamtkontext der Kontrollpraxis lageadäquat gebührend berücksichtigt wird.

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

**Luftschadstoffe**

Der Anteil der Schwerverkehrs an der Luftverschmutzung beträgt im Kanton Basel-Landschaft bei den Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) rund 16 % und bei den Feinstaubemissionen (PM10) rund 7 %. Die Immissionsgrenzwerte gemäss der Luftreinhalte-Verordnung (LRV, SR 814.318.142.1) für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)<sup>4</sup> und Feinstaub (PM10) werden insbesondere entlang stark befahrener Strassen immer noch deutlich überschritten.

Es ist festzustellen, dass die grosse Mehrzahl an zirkulierenden Lastwagen der EURO 6 Norm (Abgasnorm für Kraftfahrzeuge) entsprechen. Vor allem die transitfahrenden Lastenzüge sind in dieser aktuellen Euronorm eingestuft. Ein Hauptgrund dürften die Schwerverkehrsabgaben darstellen, welche für ältere Euronormen eine deutlich höhere Abgabe pro Tonnenkilometer vorsehen.



Die Folgen der Luftverschmutzung sind gut untersucht und bekannt. Insgesamt verursacht die Luftbelastung jährlich im Kanton Basel-Landschaft Gesundheitskosten von 135 Millionen Franken<sup>5</sup>. Neben Auswirkungen auf die Gesundheit bewirken Luftschadstoffe Gebäudeschäden, Ernteaus-

<sup>4</sup> Die eine [Aussage](#) bezieht sich auf den Impact (Belastung), also die Emissionen an Stickoxiden welche von den Lastwagen emittiert werden. Die andere [Aussage](#) bezieht dann auf die Auswirkungen auf die Luftqualität (Zustand) aufgrund der Abgase (Emissionen) der Lastwagen. Das eine hängt mit dem anderen zusammen. Je höher die Belastung an NO<sub>x</sub> umso höher der Einfluss auf die Luftqualität (NO<sub>2</sub>).

<sup>5</sup> «Auswirkungen auf die Gesundheit» des Luftreinhalteplans beider Basel 2016 (Kapitel 3.1, Seite 28).

fälle, Waldschäden, einen Verlust der Biodiversität und Klimafolgeschäden. Werden diese eingerechnet verursacht die Luftverschmutzung im Kanton Basel-Landschaft jährliche Kosten von rund 335 Millionen Franken<sup>6</sup>.

## Klima

Untersuchungen zu den konkreten Klimaauswirkungen des Schwerverkehrs im Kanton Basel-Landschaft liegen nicht vor. Der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schwerverkehrs zu den Gesamtemissionen kann hingegen ausgewiesen werden: Rund 10 % der insgesamt 1,35 Mio. Tonnen der klimarelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Kanton Basel-Landschaft werden vom Schwerverkehr emittiert.

## 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: Bei Lastwagen dominiert bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h und mehr das Reifengeräusch. Das Reifengeräusch ist gegenüber dem Motorengeräusch etwa 10 Dezibel lauter. Das Reifengeräusch hat im Gegensatz zum Motorengeräusch eine deutliche Geschwindigkeitsabhängigkeit. Das heisst bei steigender Geschwindigkeit nimmt das Reifengeräusch auch bei 80 km/h und mehr immer weiter zu. Das Motorengeräusch bleibt hingegen in etwa konstant bei steigender Geschwindigkeit.

Wird nun bei Lastwagen eine Geschwindigkeit von 90 km/h statt 80 km/h angenommen, so erhöhen sich die Lärmemissionen von ursprünglich 90.9 Dezibel um + 0,9 Dezibel auf 91.8 Dezibel<sup>7</sup>. Diese Angaben gelten für einen Tagesverkehr von rund 70'000 Fahrzeugen pro Tag, darunter etwa 14'000 Lastwagen pro Tag. Dies entspricht einem Lastwagenanteil von 20 %.

## Unfälle

Die volkswirtschaftlichen Unfallkosten werden in Abhängigkeit von der Schwere des Unfalls bzw. vom Grad der Verletzung gemäss der VSS Norm 41 824 «Kosten-Nutzen-Analysen im Strassenverkehr – Unfallraten und Unfallkostensätze» berechnet. Aufgrund der Unfälle auf den Hochleistungsstrassen im Kanton Basel-Landschaft ergeben sich aus Unfällen mit Lastwagen folgende Zahlen:

Volkswirtschaftliche Unfallkosten (in CHF)*	2017	2018	2019
Unfälle mit Leichtverletzten	469'000	134'000	435'500
Unfälle mit Schwerverletzten	498'700	498'700	0
Unfälle mit Getöteten	3'191'400	0	0
Total	4'159'100	635'700	435'700

<sup>6</sup> ebenda Tabelle 7, Seite 32.

<sup>7</sup> Die ermittelten Werte entstammen dem neuen, noch nicht publizierten Strassenlärmmodell sonRAOD18. Die Werte wurden zur Prüfung der Plausibilität auch noch mit dem zurzeit noch empfohlenen und gültigen Strassenlärmmodell STL86+ geprüft und als repräsentativ qualifiziert.

\*gemäss VSS Norm 41 824 «Kosten-Nutzen-Analysen im Strassenverkehr – Unfallraten und Unfallkostensätze»

**5. Was für Möglichkeiten, auch technologischer oder kontrollstrategischer 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?**

Die fest installierten Geschwindigkeitsmessanlagen auf dem Hochleistungsstrassennetz des Kantons Basel-Landschaft sind im Eigentum des Bundes. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant mittelfristig seine Messanlagen ausser Betrieb zu nehmen. Die Polizei Basel-Landschaft ist mit drei semistationären Geschwindigkeitsanlagen ausgerüstet. Der Betrieb dieser modernen Messgeräte ermöglicht einen flexibleren Einsatz an wechselnden Standorten, wodurch eine bessere Kontrolleffizienz erreicht werden kann. Der Regierungsrat ist überzeugt, mit den semistationären Anlagen, in Ergänzung mit den mobilen Radargeräten und den spezifisch durchgeführten Laserkontrollen, der Einhaltung der Geschwindigkeit durch den Schwerverkehr den nötigen Kontrolldruck zu verleihen.

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

Die Gesetzgebung über den Strassenverkehr ist gemäss Art. 82 der Bundesverfassung Sache des Bundes. Von dieser Kompetenz machte der Bund mit Erlass des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) und zahlreicher Verordnungen dazu Gebrauch. Nach geltendem Recht müssen leichte Übertretungen des Strassenverkehrsgesetzes im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden. Ziel ist, Geschwindigkeitsübertretungen einfach, rasch und einheitlich zu sanktionieren. Die vom Bund erlassene Bussenliste bestraft das Überschreiten allgemeiner, fahrzeugbedingter oder signalisierter Höchstgeschwindigkeit nach Abzug der vom ASTRA festgelegten Geräte- und Messunsicherheit auf Autobahnen um 1-5 km/h mit CHF 20.00, um 6-10 km/h mit CHF 60.00 und 11-15 km/h mit CHF 120.00. Ordnungsbussen haben bei den Chauffeuren und Chauffeusen eine nachhaltige Wirkung. Es ist rechtlich nicht möglich, dem Schwerverkehr höhere Bussen als diese Ordnungsbussen aufzuerlegen. Solange die Geschwindigkeitsüberschreitung im Ordnungsbussenbereich liegt, müssen diese fest definierten Bussen ausgesprochen werden.

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

Nein. Geschwindigkeitskontrollen sind beim Schwerverkehr kein Schwerpunktthema der verkehrspolizeilichen Arbeit. Es gibt aus verkehrspolizeilicher Sicht keine erheblichen Sicherheitsprobleme wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und daher auch keinen Handlungsbedarf. Die heute durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich sind angemessen und ausreichend.

Liestal, 13. April 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich