



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8363.03

JSD/P058363  
Basel, 12. August 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 11. August 2009

## Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Zusammenlegung der Verkehrsleitzentralen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Januar 2008 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und den untenstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten stehen lassen:

*„Baselland und Basel-Stadt betreiben je eine eigene Verkehrsleitzentrale (VLZ). Die VLZ überwacht unter anderem den Verkehrsfluss auf Hochleistungsstrassen, sprich Autobahnen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf diesem Netz mit seinen Tunnelanlagen ist eine permanente verkehrstechnische Führung und Überwachung der Fahrbahnen, der technischen Anlagen und des Verkehrs notwendig.*

*Dies ist mit relativ grossem personellen und technischen Aufwand verbunden, da ein 24h-Stunden-Betrieb gewährleistet sein muss, und an allen neuralgischen Punkten modernste Verkehrsüberwachungssysteme installiert und unterhalten werden müssen, um im Stör- oder Ereignisfall die nötigen Massnahmen unmittelbar einleiten zu können.*

*Es leuchtet allen ein, dass die Verkehrs-Koordination überkantonal geschehen muss. Warum wir dafür zwei, zwar wohl koordinierten, aber gleichwohl unabhängig voneinander funktionierende Zentralen brauchen, ist allenfalls historisch zu verstehen, nicht jedoch logisch.*

*Konkret hat die VLZ BL beispielsweise die A2 bis Ausfahrt St. Jakob „im Blick“ (wobei dies wörtlich zu verstehen ist, da sie den Verkehrsfluss auf dem Bildschirm bis dorthin verfolgen kann), was nachher mit dem Verkehr geschieht, entzieht sich ihrer Kenntnis, bzw. ihren Bildschirmen.*

*Überlegungen, die Verkehrsleitzentralen beider Basel zusammen zu legen, wurden übrigens auch schon verwaltungsintern angestellt. (Ein analoger Vorstoss wird im Landrat eingereicht.)*

*Wir bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob und wie die Verkehrsleitzentralen (Bereich für die Hochleistungsstrassen) BL und BS zusammengelegt werden könnten.*

*Michael Wüthrich, Patrizia Bernasconi, Roland Engeler, Lukas Labhardt, Jörg Vitelli,  
Lukas Engelberger, Eveline Rommerskirchen“*

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Seit dem 1. Januar 2008 liegt das Verkehrsmanagement auf den Autobahnen in der Hoheit des Bundes. Der Bund betreibt in Emmen die nationale Verkehrsmanagementzentrale Schweiz. Während einer Übergangsphase ist die Verkehrsleitzentrale Schweiz operativ noch nicht voll handlungsfähig. Die kantonale Verkehrsleitzentrale in Basel-Stadt nimmt weiter alle Aufgaben in ihrem Hoheitsgebiet wahr. Die Aufgaben, welche der Kanton für den Bund erbringt, werden bis zum Ende der Übergangsphase mit einer Leistungsvereinbarung abgegolten. Daneben werden weiterhin die Aufgaben erfüllt, welche der Kanton gestützt auf die gesetzlichen Bestimmungen zu erbringen hat.

Der Bund hat die Absicht, neben der nationalen Verkehrsleitzentrale auch regionale Zentren zu ermöglichen. Eine regionale Leitzentrale erhält Teile der Verkehrsmanagementaufgaben vom Bund übertragen und wird von den entsprechenden Kantonen betrieben. Der Bund muss aber seine übergeordneten Aufgaben jederzeit und ohne Einschränkungen wahrnehmen können. Weitere Aufgaben können die Betreiberkantone selbständig den regionalen Zentren angliedern. Zu den vorgesehenen vier regionalen Leitzentralen wird Basel vom Bund als allenfalls fünfte regionale Leitzentrale erwähnt.

Wie die regionalen Verkehrsleitzentralen organisiert werden, ist noch nicht klar. So stehen zurzeit verschiedene Möglichkeiten für die Beteiligung der Kantone zur Diskussion. Damit die Kantone BL und BS ihre Interessen im Verkehrsmanagement wirkungsvoll wahren können, haben sie eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche den Kenntnisstand zum Thema Verkehrsmanagement vertieft und eine gemeinsame Haltung gegenüber dem Bund erarbeitet hat. In dieser Arbeitsgruppe ging es insbesondere um die Haltung der beiden Kantone zu einer regionalen Leitzentrale, welche faktisch die Forderung des Anzuges - die Zusammenlegung der beiden Verkehrsleitzentralen - erfüllen würde.

## 2. Aktueller Wissensstand

Die Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der beiden Kantonspolizeien und Tiefbauämter zusammensetzte (und durch die Rapp AG begleitet wurde), kam zum Schluss, dass die reine Zusammenlegung der heutigen Verkehrsleitzentralen in der bestehenden Form aus polizeilicher Sicht keine Vorteile ergeben würde, da die Kosten einer Zusammenlegung in keinem Verhältnis zum erreichbaren Nutzen stehen würden. Die Erfahrung zeigt denn auch, dass Einsatzzentralen **verschiedener Hoheiten** nach örtlicher Zusammenführung in der Regel nur zusammen funktionieren, wenn eine gewisse organisatorische Trennung beibehalten wird. Der Zusatznutzen wäre sehr beschränkt und durch die Zusammenlegung ergäben sich bei grösseren Ereignissen neue Schnittstellen zu den übrigen beteiligten Polizeikräften.

Die Arbeitsgruppe kam aber ebenfalls zum Schluss, dass eine **regionale** Verkehrsleitzentrale mit gegenüber heute erweitertem Aufgabenspektrum durchaus Chancen für das (kantonale) Verkehrsmanagement eröffnen könnte. Die Voraussetzung dazu wäre, dass nicht nur das Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen, sondern ein umfassendes Verkehrsmanagement (für die ganze Region und auf dem ganzen Netz) inklusive dem öffentlichen Verkehr abgedeckt würde. Dadurch könnte auch dem Risiko, dass der Bund zukünftig mit der nationalen Zentrale einen zu grossen Einfluss auf das Verkehrsmanagement in der Region ausübt, begegnet werden. Ebenso würde eine regionale Verkehrsleitzentrale auch längerfristig sicherstellen, dass der Standortkanton die Nationalstrasse ständig überwachen und die Verkehrsbeeinflussungssysteme im Ereignisfall eigenhändig steuern (und damit auch die nationale Verkehrsleitzentrale im Bedarfsfall übersteuern) kann.

In einer regionalen Zentrale würden somit die heutigen Aufgaben der beiden Verkehrsleitzentralen der Kantone Basel-Stadt und Baselland zusammengefasst. Zusätzlich zu diesen Aufgaben würden die delegierten Verkehrsmanagementaufgaben des Bundes wahrgenommen. Welche weiteren Aufgaben noch von einer regionalen Verkehrsleitzentrale wahrgenommen werden könnten, ist noch nicht abschliessend festgelegt und wird Gegenstand weiterer Überlegungen sein. Denkbar sind beispielsweise eine Anbindung der Leitstellen der Verkehrsbetriebe, die Anbindung und übergeordnete Steuerung der Lichtsignalanlagen, die Anbindung des Parkleitsystems und die Ausführung und Einbindung von weiteren (auch von heute nicht wahrgenommenen) Verkehrsmanagement- und Verkehrssteuerungsmassnahmen auf dem städtischen Verkehrsnetz.

Eine regionale Zentrale mit solch umfassenden Aufgaben (und entsprechenden Kompetenzen) würde aus Sicht der Arbeitsgruppe durchaus Sinn machen und wäre allenfalls weiterzuverfolgen. Die Basis der Beteiligten ist dabei auszuweiten und die Federführung bei den zuständigen Stellen der Verkehrsplanung anzugliedern.

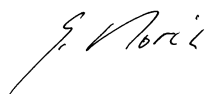
Die Arbeitsgruppe hat daher empfohlen, die Idee der regionalen Leitzentrale - statt der blossen Zusammenlegung - weiterzuverfolgen. Als erster Schritt wurde jedoch angeregt, weitere Konkretisierungen vom Bund bezüglich finanzielle Randbedingungen sowie auch Kompetenzabgrenzungen zu verlangen. Im Dezember 2008 fand diesbezüglich eine Besprechung mit Vertretern der Regierungen BL und BS sowie der beiden Kantonspolizeien statt.

In der Folge hat das Bau- und Verkehrsdepartement den Auftrag erhalten, Überlegungen für eine übergeordnete Leitzentrale mit übergreifenden Verkehrsmanagementaufgaben anzustellen und gegebenenfalls eine Strategie über die Kantonsgrenzen (oder allenfalls sogar Landesgrenzen) hinaus zu entwickeln.

### 3. Antrag

Aufgrund dieses Berichtes beantragen wir Ihnen, den Anzug Michael Wüthrich betreffend Zusammenlegung der Verkehrsleitzentralen stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin