



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8363.04

BVD/P058363
Basel, 22. August

Regierungsratsbeschluss
vom 20. August 2012

Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Zusammenlegung der Verkehrsleitzentralen

Der Grosse Rat hat an seinen Sitzungen vom 16. Januar 2008 und vom 9. September 2009 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 überkantonale 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“

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat bereits am 12. August 2009 zum Anzug Michael Wüthrich und Konsorten berichtet:

1. Ausgangslage

1.1 Zuständigkeiten im Verkehrsmanagement

Mit der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat das schweizerische Bundesparlament nicht nur das Eigentum der Nationalstrassen von den Kantonen auf den Bund übertragen, sondern auch die Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement (VM). 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 vollständig handlungsfähig. Die kantonale Verkehrsleitzentrale in Basel-Stadt, betrieben durch die Kantonspolizei, nimmt bis anhin 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, für Räume mit hoher Problemintensität die Aufgaben des betrieblichen Verkehrsmanagements auf den Nationalstrassen an regionale Leitzentralen, betrieben von den entsprechenden Kantonen, zu delegieren. Der Bund muss aber seine übergeordneten Aufgaben jederzeit und ohne Einschränkungen wahrnehmen können. Weitere Aufgaben können die Betreiberkantone selbständig den regionalen Zentralen angliedern. Zu den vorgesehenen vier regionalen Leitzentralen wurde Basel vom Bund als mögliche fünfte regionale Leitzentrale erwähnt. Wie die regionalen Verkehrsleitzentralen organisiert werden, war lange nicht klar.

Der Verkehrsraum Zürich ist schweizweit der erste Raum, der nun eine entsprechende Leistungsvereinbarung mit dem Bund abgeschlossen und diese Neuregelung per 1. Juli 2011 mit der «Regionalen Leitzentrale Verkehrsraum Zürich» umgesetzt hat. Trägerschaft sind der Kanton Zürich sowie die Städte Winterthur und Zürich. Mit der neuen Regionalen Leitzentrale verstärken sie ihre Zusammenarbeit für die Bewältigung des stetig wachsenden Verkehrs auf dem Strassennetz. Grundlage ist eine Trägerschaftsvereinbarung.

1.2 Stand der Verkehrskoordination BS/BL

Die beiden Verkehrsleitzentralen (VLZ) BS und BL sind bereits heute ein gemeinsames System, das „künstlich“ getrennt ist. Ein Einblick aus einer VLZ über die Kantonsgrenze hinweg ist möglich. Die heutige organisatorische Trennung hat insofern Vorteile, dass sich bei grösseren Ereignissen keine neuen Schnittstellen zu den übrigen beteiligten Polizeikräften und Blaulichtorganisationen ergeben.

1.3 Bisherige Überlegungen

Damit die Kantone Basel-Stadt und Baselland ihre Interessen im Verkehrsmanagement gegenüber dem Bund wirkungsvoll wahren können, haben sie eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingesetzt. In dieser Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der beiden Kantonspolizeien

und Tiefbauämter, 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.

Die Arbeitsgruppe kam damals 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. Denn erfahrungsgemäss benötigen Einsatzzentralen verschiedener Hoheiten auch nach örtlicher Zusammenführung funktionell bedingt eine gewisse organisatorische Trennung. Der Zusatznutzen einer Zusammenlegung wäre daher beschränkt.

Die Arbeitsgruppe zog auch eine regionale Verkehrsleitzentrale mit gegenüber heute erweitertem Aufgabenspektrum in Betracht, welche 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. In einer umfassenden regionalen Zentrale würden somit die heutigen Aufgaben der beiden Verkehrsleitzentralen der Kantone Basel-Stadt und Baselland zusammengefasst, zusätzlich die delegierten Verkehrsmanagementaufgaben des Bundes wahrgenommen sowie weitere noch zu definierende Aufgaben übernommen. Denkbar waren beispielsweise eine Anbindung der Leitstellen der Verkehrsbetriebe, die Anbindung und übergeordnete Steuerung der Lichtsignalanlagen oder die Anbindung des Parkleitsystems.

Die Arbeitsgruppe hat daher empfohlen, die Idee der umfassenderen 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. Vor einigen Monaten fand diesbezüglich eine Besprechung mit Vertretern der Regierungen Baselland und Basel-Stadt 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.

2. Aktuelle Abklärungen

2.1 Regionale Verkehrsleitzentrale

Zurzeit ist weiterhin unklar, ob die Region Basel je eine eigene regionale Verkehrsleitzentrale erhalten wird. Der Bund sammelt Erfahrung mit der ersten regionalen Zentrale in Zürich.

2.2 Blaulichtorganisationen

Analog der Verkehrsleitzentralen wurde auch eine Zusammenlegung der Blaulichtzentralen BS und BL diskutiert und verworfen. Beide Kantone haben aber kantonsintern Projekte aufgelegt, um alle ihre eigenen Blaulichtorganisationen an einem zentralen Ort zusammenzulegen. In Basel-Stadt sieht das Projekt unter dem Namen UMIS eine Zusammenlegung am Spiegelhof mit Zeithorizont 2014 vor. Diese Zentrale steht in Widerspruch zu einer regionalen Leitzentrale mit erweitertem Aufgabenfeld und müsste erst wieder aufgelöst und umstrukturiert werden.

2.3 Betriebsleitzentrale BVB

Die Betriebsleitzentrale der BVB ist heute für die betrieblichen Bedürfnisse optimal ausgelegt, die Zusammenarbeit mit den Blaulichtorganisationen insbesondere im Ereignisfall funktioniert reibungslos. Die Integration in eine regionale Leitzentrale bedingt eine Neuorganisation ohne erkennbaren Zusatznutzen. Gerade da die Anforderungen in einer solchen Leitzentrale sehr spezifisch sind und eine zu Betriebszeiten ununterbrochene Bedienung unabdinglich ist, ist nicht davon auszugehen, dass insbesondere beim Personalaufwand Synergien zu grossen Reduktionen beim Aufwand führen würden. Zudem arbeiten BVB und BLT in diesem Bereich bereits sehr eng zusammen, was vor allem am Abend und am Wochenende personelle Einsparungen ermöglicht. Das gemeinsam bediente Leitsystem BVB/BLT wurde im Frühjahr 2012 modernisiert und mit neuester, sehr leistungsfähiger Software ausgestattet.

2.4 Lichtsignalanlagen

Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet zurzeit eine Strategie zur optimierten Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA). Schon seit Jahren funktionieren viele Basler LSA praktisch autonom, was eine individuelle, lokale Optimierung jedes Einzelknotens ermöglicht. In anderen Städten sind die Steuerungen vielerorts von einem Knoten zum nächsten koordiniert („Grüne Welle“), was einen stetigen, komfortablen Fluss des motorisierten Individualverkehrs ermöglicht, zugleich aber die Vorrangschaltung für ÖV-Linien einschränkt und Velofahrende meist schlechter stellt. Wo diese negativen Einflüsse gering sind, weist auch Basel „grüne Wellen“ auf. Doch zahlreiche LSA sind zugunsten der ÖV-Priorisierung nicht in Koordinationen eingebunden, da diese eine Grünphase direkt nach der Anmeldung eines öffentlichen Verkehrsmittels nur begrenzt zulassen würde. Die Strategie einer individuellen Optimierung der LSA in Basel hat sich bewährt. Der vor wenigen Jahren erneuerte, zentrale Verkehrsrechner dient insbesondere als Steuergerät für zeitabhängige Schaltprogramme und zur Erfassung von Daten. Dieses System zeigt zum aktuellen Zeitpunkt keinen Bedarf für eine regionale Verkehrsmanagementzentrale mit erweiterter Aufgabe zur Steuerung der Lichtsignalanlagen auf Kantonsgebiet.

2.5 Verkehrsverhältnisse und Gegenvorschlag zur Städteinitiative

Die Verkehrsverhältnisse in der Region Basel sind gegenüber der Region Zürich – Winterthur, welche die erste regionale Verkehrsleitzentrale erhalten hat, bedeutend weniger kritisch. Zudem soll aufgrund des vom Volk angenommenen Gegenvorschlags zur Städteinitia-


tive die Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs bis 2020 auf den Kantons- und Stadtstrassen um 10 % reduziert werden. Dies mindert wiederum den allfälligen Druck auf ein kantonales Verkehrsmanagement, ausgelöst durch wachsende Verkehrsbelastungen. Aus dieser Sicht können die finanziellen Mittel in der Mobilität effizienter zur Erreichung der Ziele des Gegenvorschlags eingesetzt werden.

3. Antrag

Eine Zusammenlegung der beiden Verkehrsleitzentralen zu einer regionalen Leitzentrale – auch mit erweitertem Aufgabenspektrum – ist aus Sicht des Regierungsrats nach heutigem Kenntnisstand nicht anzustreben.

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Zusammenlegung der Verkehrsleitzentralen abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin