

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 168/2010

Sitzung vom 25. August 2010

### **1230. Anfrage (Staumanagement)**

Kantonsrat Ruedi Menzi, Rüti, hat am 7. Juni 2010 folgende Anfrage eingereicht:

Bei Unfällen auf Autobahnen und Autostrassen werden die Fahrbahnen meistens total gesperrt. Die Folge davon sind kilometerlange Staus mit Wartezeiten, die mehrere Stunden dauern können. Für die Verkehrsteilnehmer, im Speziellen für die Liefer- und Lastwagen, ist dies ein unhaltbarer Zustand, entstehen ihnen wegen den fixen Anlieferungsterminen (just in time) grössere Kosten.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was sind die genauen Gründe, eine Totalsperrung anzuordnen?
2. Warum dauern diese Sperrungen so lange?
3. Warum wird nicht ein kurzfristiges Staumanagement eingerichtet?
4. Welche Gründe sprechen gegen eine kurzfristige Verkehrsregelung?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Menzi, Rüti, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das Ziel der Kantonspolizei ist, jegliche Störungen und Beeinträchtigungen des Verkehrs auf Hochleistungsstrassen (Autobahnen und Autostrassen) zu vermeiden oder diese so rasch wie möglich zu beseitigen. Gestützt auf diese Einsatzdoktrin wird bei den meisten Unfällen auf Hochleistungsstrassen auf das Anzeichnen bzw. Ausmessen von Spuren und Fahrzeugendlagen verzichtet. Nach dem Fotografieren der Unfallsituation durch die ausgerückte Polizeipatrouille werden – sofern noch möglich – die Unfallfahrzeuge auf die Seite gefahren oder geschoben.

Gründe für (ungeplante) Total- oder Vollsperrungen von Hochleistungsstrassen durch die Verkehrspolizei sind in erster Linie die Tatbestandsaufnahmen bei Unfällen mit Schwerverletzten/Toten sowie Ereignisse mit mehreren beteiligten Fahrzeugen und unklarer Unfall-

ursache. Die Blockierung aller Fahrstreifen einer Fahrtrichtung durch Unfallfahrzeuge oder herumliegende Trümmer- bzw. Ladungsteile sowie sehr starke Verunreinigungen der Fahrbahn durch auslaufende Treibstoffe oder flüssige Ladungen sind weitere Gründe für eine Sperrung.

Bei Fahrzeugbränden kann aus Sicherheitsgründen (Explosionsgefahr, Löscharbeiten) ebenfalls eine vollständige Sperrung notwendig werden.

Sodann führen vor allem in Tunnels Beschädigungen von wichtigen Sicherheitseinrichtungen oder die Überprüfung baulicher Tunnelstrukturen nach Fahrzeugbränden zu Sperrungen.

Eher selten sind Sperrungen aus meteorologischen Gründen (z.B. Glatteis), wegen nicht unfallbedingten Austretens bzw. Auslaufens gefährlicher Gase und Flüssigkeiten oder weil ein Fahrzeug, das ein Gefahrgut transportiert, seine Ladung verloren hat.

Zu Frage 2:

Die Bewältigung grösserer Schadenereignisse ist vielfach mit einem grossem Personal-, Material- und Zeitaufwand verbunden. Das Bergen und Aufladen von Unfallfahrzeugen, insbesondere von um- oder abgestürzten Schwerfahrzeugen, das Umladen von Ladungen (z.B. grosse Stückgüter, Schüttgut) oder das Umpumpen von Flüssigkeiten bei Zisternenfahrzeugen sowie das Auffangen von ausgelaufenen Flüssigkeiten einschliesslich Reinigen der Fahrbahn kann auch beim Einsatz von gut ausgerüsteten Bergungsfirmen mehrere Stunden dauern. Zudem sind im Anschluss an die Aufräumarbeiten eventuell noch unaufschiebbare Notreparaturen an Sicherheitseinrichtungen nötig, bevor die Unfallstelle durch den polizeilichen Einsatzleiter wieder freigegeben werden kann.

Einen grossen zeitlichen Aufwand, der einen direkten Einfluss auf die Dauer der Sperrung hat, können auch Tatbestandsaufnahmen für die gerichtsverwertbare Spuren- und Beweissicherung verursachen.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Verkehrspolizei richtet auch kurzfristige Staumanagements ein. Im Bedarfsfall werden je nach Lage alle zur Verfügung stehenden Verkehrsbeeinflussungsanlagen eingesetzt. Ist der betroffene Abschnitt einer Hochleistungsstrasse mit der notwendigen Technik ausgerüstet, aktiviert die Verkehrsleitzentrale Letten der Verkehrspolizei unverzüglich die Verkehrsbeeinflussungsanlagen für Stauwarnung, Geschwindigkeitssenkung und allenfalls Fahrstreifensperrung. Mit den Wechseltextanzeigen auf den Autobahnen werden die Verkehrsteilnehmenden informiert, und es werden – im Idealfall – Ausweichrouten angezeigt.

Zusätzlich erstellt die Verkehrsleitzentrale bei jedem Ereignis auf einer Hochleistungsstrasse eine Verkehrsmeldung und übermittelt diese an Viasuisse (nationale Verkehrsinformationszentrale), die schweizweit für die Verbreitung der Verkehrsmeldung via Radio zuständig ist. Über die Navigationsgeräte in ihren Fahrzeugen können die Verkehrsteilnehmenden die Verkehrsmeldungen ebenfalls empfangen, sofern die Geräte dafür ausgerüstet sind.

Sind Lichtsignalsteuerungen vorhanden, kann bei Stausituationen der zu- bzw. abfliessende Verkehr bei Anschlussbauwerken aktiv dosiert werden. Allerdings schränken im Kanton Zürich das mehrheitlich ausgelastete Strassennetz und fehlende leistungsfähige Ausweichrouten die Möglichkeiten einer Verkehrslenkung erheblich ein. Es hat deshalb in vielen Fällen keinen Sinn, den Verkehr von den Hochleistungsstrassen auf das untergeordnete Strassennetz abzuleiten. Erfahrungsgemäss kommt es dadurch innert kurzer Zeit zu grossflächigen Verkehrszusammenbrüchen auf dem Haupt- und Nebenstrassennetz sowie in den umliegenden Ortschaften – mit entsprechend negativen Reaktionen der betroffenen Bevölkerung.

Der technische Ausbaustandard wird stetig erweitert. Das Verkehrsmanagementsystem Zürich-West (A3, Westumfahrung Zürich) steht bereits erfolgreich in Betrieb. Vergleichbare Systeme auf weiteren Autobahnabschnitten sind in Entwicklung. Zuständig für den Bau und Unterhalt von Nationalstrassen ist allerdings das Bundesamt für Strassen, das auch den Zeitpunkt der technischen Aufrüstung bestimmt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**