



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.5257.02

BVD/P105257
Basel, 8. Dezember 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 7. Dezember 2010

Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend Tram und Sicherheit von Fussgängern

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

"Mit dem neuen Beschleunigungsprogramm der BVB und Umbauten von Lichtsignalanlagen auf Fernsteuerung, wurde es bei verschiedenen Abschnitten des Schienensystems möglich, deutlich schneller zu fahren. Nicht für alle Schienenabschnitte ist dies ein Segen und bei gewissen Stellen muss man sich die Frage stellen, ob die Beschleunigung nicht mit einem Verlust an Sicherheit einher geht. Die Tramführungs-Situation in der Austrasse ist ein gutes Beispiel hierfür und lässt sich sicher mit der Situation von zwei weiteren Strassenzügen vergleichen - St. Johanssvorstadt und der Spalenvorstadt - aber es gibt sicher noch andere. Alle drei Strassenabschnitte waren ursprünglich nur für das Befahren in eine Richtung gedacht, so dass der später geplante Schienenstrang im Abstand von ca. 2.5m an den Häusern vorbeigezogen werden musste. An der St. Johanssvorstadt ist der Abstand zum fahrenden Tram teilweise noch geringer.

Durch die Nähe der Tramschienen zu den Häusern sind nicht nur die AnwohnerInnen beim Betreten und Verlassen (z. B. durch Stolpern, heranfahrende Trams nicht wahrnehmen etc.) ihrer Wohnungen oder Häuser gefährdet, auch Fussgänger besonders aber leichtgewichtige Personen wie Kinder oder auch Personen, die etwas mehr Platz benötigen wie Personen mit Doppelkinderwagen sind durch den Luftsog des nahen vorbei- und schnellfahrenden Trams immer wieder hinsichtlich ihres Gleichgewichtes gefordert und müssen mindestens 1 m Abstand zum Trottoirrand einnehmen können. Da stehen aber auch Mistkübelsäcke, Sperrgut, Velos etc.. Hinzu kommt, dass der Abstand des Trams zum Trottoir an gewissen Stellen nur ca. 2 cm beträgt, weshalb man sich doch fragen muss, ob in Notfällen der Sicherheitsrechen des fahrenden oder auch schon bremsenden Trams überhaupt greifen könnte, resp. die Person durch die Trottoirstufung nicht noch mehr verletzt würde.

Vor diesem Hintergrund bittet die Unterzeichnende den Regierungsrat zu folgenden Fragen betreffend Sicherheit von Fussgängern neben fahrenden Trams Bericht zu erstatten:

1. Wie gross muss der Abstand von Fussgängern zum fahrenden Tram minimal sein, das mit 20/30/ 40/ 50 Stundenkilometern an dieser Person vorbeifährt? Resp. wie hoch darf/ soll das Tempo eines Trams sein, das in einem Abstand von 50 cm / 1 m / 2 m an Fussgängern, die auf dem Trottoir gehen und nicht weiter ausweichen können, vorbeifährt? Gibt es dazu Normen? Werden die Normen nur für Erwachsene gerechnet oder auch für Kinder? Wenn ja welche und wie sehen die Normen für die beiden Gruppen aus?
Wie viel Platzreduktion wird für Unvorhergesehenes eingerechnet (Abfallsäcke, abgestellte Fahrräder, Pflanzenkübel). Wie lange sind die Bremswege eines Combis bei 20/ 30/ 40/ 50 Stundenkilometern?
2. Sind die Sicherheitsmassnahmen genügend, wenn die Geleise eines Trams 70 cm vom Trottoirrand entfernt verlaufen? Wie funktioniert der Rettungsrechen, wenn der Trottoirrand bündig (Abstand 2 cm) und beispielsweise 20 cm hoch ist?
3. Es fällt auf, dass vor (halb-)staatlichen Institutionen wie z.B. dem Psychologischen Dienst für Kinder & Jugendliche, einem ehemaligen Tagesheime sowie einem Behindertenwohnhaus zum Schutz der Menschen am Trottoirrand ein Schutzgeländer auf Eingangshöhe aufgebaut wurde - beim Kinderarzt, der Bäckerei und privaten Hauseingängen jedoch nicht. Wurden diese Geländer zum Schutz von Personen gebaut? Wenn ja, welche Bedingungen müssen für den Bau / die Beantragung erfüllt sein? Wie werden Personen oder spezifische Personengruppen auf dem Weg dahin oder beim Verlassen der Institutionen geschützt?

Brigitta Gerber"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Ansprüche und Anliegen an den öffentlichen Raum, namentlich an den Strassenraum, sind äusserst vielfältig. Grundsätzlich wünschen sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer optimale Platzverhältnisse, was jedoch in einer gebauten Stadt wie Basel nicht immer vollumfänglich umsetzbar ist. So gilt es generell, den vorhandenen Raum so aufzuteilen, dass möglichst allen Anforderungen und Ansprüchen Rechnung getragen werden kann, wenn auch nicht immer mit den optimalsten Platzverhältnissen. Gerade im Altstadtbereich mit seinen knappen räumlichen Verhältnissen sind Engstellen, an denen die Trottoirmindestmasse von 1.50 Meter nicht eingehalten werden können, häufig unvermeidbar.

Es gilt in allen Projekten sämtliche Ansprüche zu evaluieren, zu priorisieren und Schwerpunkte zu setzen, wenn die Platzverhältnisse dies fordern. Den Vorschriften und Normen ist dabei selbstverständlich Rechnung zu tragen. Neben den geltenden VSS-Normen sind die Normen des Bundesamts für Verkehr (BAV) massgebend. Neue Anlagen müssen daher auch dem BAV zur Bewilligung unterbreitet werden.

Ein Blick in die Unfallstatistik der Kantonspolizei der letzten Jahre zeigt folgendes Bild bezüglich Unfällen zwischen Trams und Fussgängern:

2007	1 Unfall
2008	5 Unfälle
2009	2 Unfälle

Es kann somit festgehalten werden, dass das Sicherheitsniveau in den vergangenen Jahren glücklicherweise als sehr hoch eingestuft werden kann.

2. Beantwortung der Fragen

Wie gross muss der Abstand von Fussgängern zum fahrenden Tram minimal sein, das mit 20/30/40/50 Stundenkilometern an dieser Person vorbeifährt? Resp. wie hoch darf/ soll das Tempo eines Trams sein, das in einem Abstand von 50 cm / 1 m / 2 m an Fussgängern, die auf dem Trottoir gehen und nicht weiter ausweichen können, vorbeifährt? Gibt es dazu Normen? Werden die Normen nur für Erwachsene gerechnet oder auch für Kinder? Wenn ja welche und wie sehen die Normen für die beiden Gruppen aus?

Wie viel Platzreduktion wird für Unvorhergesehenes eingerechnet (Abfallsäcke, abgestellte Fahrräder, Pflanzkübel). Wie lange sind die Bremswege eines Combis bei 20/ 30/ 40/ 50 Stundenkilometern?

Der minimale Abstand zwischen einem fahrenden Tram und einem Menschen -unabhängig von Alter und Grösse- muss, gemäss den Projektierungsrichtlinien der BVB, angelehnt an die Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) des BAV, 60 cm betragen (entspricht 1.75 m von der Gleismittelachse). Dies unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, wobei die Höchstgeschwindigkeit auf den drei in der Anfrage erwähnten Abschnitten (St. Johannis-Vorstadt, Austrasse, Spalenvorstadt) 40 km/h beträgt. Bei dieser Geschwindigkeit bleibt der durch das Tram ausgelöste Luftsog gering, es sind keine Fälle von dadurch ausgelösten Unfällen oder Stürzen bekannt.

In der Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 ist festgehalten, dass Velos nur dann auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, wenn 1.50 m Zirkulationsflächen frei bleiben. Auch Blumentöpfe, für deren Aufstellen eine Allmendbewilligung benötigt wird, werden nur dann erlaubt, wenn mindestens 1.50 m freie Zirkulationsfläche verbleibt. Die selben Masse gelten für alle weiteren Elemente, welche nur mittels einer Allmendbewilligung auf dem Trottoir platziert werden dürfen wie z. B. Boulevardmöblierungen, Plakatreiter etc. Dass es zeitlich zu Einschränkungen der Trottoirflächen durch Abfallsäcke, Altpapier- oder Kleidersammlungen kommen kann, ist nirgends geregelt. Dies sind Umstände, die in einer gebauten Stadt wie Basel nicht vermeidbar sind.

Stellt der Wagenführer bzw. die Wagenführerin fest, dass aufgrund aktueller Umstände ein erhöhtes Unfallrisiko besteht, ist er oder sie angehalten, die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen, d.h. zu reduzieren.

Der Brems- bzw. Anhalteweg für einen Tramzug mit einer mittleren Bremsverzögerung beträgt:

- bei 20 km/h: Bremsweg = 6.7 m / Anhalteweg = 6.7 m + 5.6 m = 12.3 m
- bei 30 km/h: Bremsweg = 15.1 m / Anhalteweg = 15.1 m + 8.3 m = 23.4 m
- bei 40 km/h: Bremsweg = 26.8 m / Anhalteweg = 26.8 m + 11.1 m = 37.9 m
- bei 50 km/h: Bremsweg = 41.9 m / Anhalteweg = 41.9 m + 13.9 m = 55.8 m

Sind die Sicherheitsmassnahmen genügend, wenn die Geleise eines Trams 70 cm vom Trottoirrand entfernt verlaufen? Wie funktioniert der Rettungsrechen, wenn der Trottoirrand bündig (Abstand 2 cm) und beispielsweise 20 cm hoch ist?

Bei Neuanlagen und im Rahmen von Umgestaltungen werden die vorgegebenen Masse nach VSS und den Projektierungsrichtlinien der BVB grundsätzlich eingehalten. Dennoch gilt es, wie eingangs beschrieben, dem Umstand Rechnung zu tragen, dass unsere Stadt bereits weitgehend gebaut ist und daher in Gebieten mit knappen räumlichen Platzverhältnissen Engstellen bestehen.

Der Rettungsrechen wird in der Fachsprache "Fender" genannt. Die Vorrichtung, die sich am Fahrzeug vor dem ersten Drehgestell beziehungsweise vor dem ersten Radsatz befindet, soll ein Überfahren von Personen verhindern. Wird der Taster (Querbügel) durch eine Person berührt, wird über eine mechanische Vorrichtung der Fender ausgelöst. Der Fender kommt dadurch auf die Fahrbahn zu liegen, nimmt die Person auf und soll verhindern, dass die Person überrollt wird. Der Fender funktioniert demnach unabhängig der Lage des Randsteins, weil die verunfallte Person quasi auf ihn aufgeladen wird.

Der Fender schützt Personen, die vor das Tram geraten, nicht aber Personen, die seitlich mit dem fahrenden Tram kollidieren. Mit Fussgängern stellen seitliche Unfälle aber die absolute Ausnahme dar. In der Regel übersieht eine Person das herannahende Tram, nicht aber das Tram das bereits an ihr vorbeifährt.

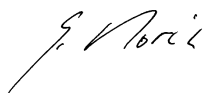
Es fällt auf, dass vor (halb-)staatlichen Institutionen wie z.B. dem Psychologischen Dienst für Kinder & Jugendliche, einem ehemaligen Tagesheime sowie einem Behindertenwohnhaus zum Schutz der Menschen am Trottoirrand ein Schutzgeländer auf Eingangshöhe aufgebaut wurde - beim Kinderarzt, der Bäckerei und privaten Hauseingängen jedoch nicht. Wurden diese Geländer zum Schutz von Personen gebaut? Wenn ja, welche Bedingungen müssen für den Bau / die Beantragung erfüllt sein? Wie werden Personen oder spezifische Personengruppen auf dem Weg dahin oder beim Verlassen der Institutionen geschützt?

Grundsätzlich sind die zuständigen Stellen sehr zurückhaltend mit dem Aufstellen von Geländern etc., zumal diese ebenfalls Platz beanspruchen und dadurch auch zu gewissen Einschränkungen für den Fussverkehr führen können. Sie müssen zum Randstein einen gewissen Abstand aufweisen, damit Autos und Velos gefahrenlos passieren können, was den zur Verfügung stehenden Platz auf dem Trottoir weiter einschränkt.

In speziellen Situationen, welche mit begründeten Anträgen an uns herangetragen werden, werden solche Massnahmen geprüft. Auf Grund der genannten Rahmenbedingungen ist dabei generell sorgfältig abzuwägen, wo und in welchem Ausmass Geländer montiert werden können. Eine zusätzliche Einschränkung der Fussgängerinnen und Fussgänger in ihrer Bewegungsfreiheit gilt es dabei zu verhindern. In den genannten Beispielen handelt es sich um Institutionen, bei denen spezifischen Anforderungen am Standort vorlagen, die zu einer kritischen Situation im Trottoirbereich führen können (z.B. ein verstärktes Aufkommen von Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung). Bei einer Bäckerei oder privaten Hauseingängen wäre dies nicht der Fall bzw. die Ausnahme.

Der Trottoirrand markiert baulich die dem Fussverkehr vorbehaltene Fläche. Kinder werden im Rahmen der Verkehrserziehung dahingehend geschult. Und nicht zuletzt obliegt auch den Eltern eine Vorbildfunktion für die Beachtung und Einhaltung der vorgesehenen Verkehrsflächen.

Im Namen des Regierungsrats des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin