



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.5256.02

BVD/P105256
Basel, 15. Dezember 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 14. Dezember 2010

Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend Tram und Pflege des Rollmaterials

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

„Zeitweise sind für Anwohner und Anwohnerinnen von Tramlinien die Lärm- und Erschütterungsemissionen der vorbeifahrenden Trams unerträglich. Nach Auskunft der BVB ist dafür meist Beschädigung des Rollmaterials ursächlich.

Zur Überprüfung des Rollmaterials stehen offensichtlich keine automatisierten Kontrollen zur Verfügung, denn von gestörten Anwohnern und Anwohnerinnen wird erwartet, dass sie der BVB die jeweilige Tramnummer und Durchfahrtszeit der rumpelnden Trams übermitteln. Dies ist für viele ein Ärgernis, denn meist ist aufgrund der Grösse der Ziffern, des Fensterwinkels diese Zahl nicht erkennbar.

Vor diesem Hintergrund bittet die Unterzeichnende den Regierungsrat zu folgenden Fragen betreffend Tram und Pflege des Rollmaterials Bericht zu erstatten:

1. Ursachen: Werden Räder oft beschädigt? Wie oft und was sind die Gründe hierfür?
2. Es kann unseres Erachtens nicht sein, dass die Schienen-AnwohnerInnen Tramnummern aufschreiben und angeben müssen, damit die BVB etwas über den Zustand ihrer Flotte erfährt. Deshalb: Wie oft werden die Räder der Trams kontrolliert? Gibt es ein System für die regelmässige Kontrolle des beschädigten Rollmaterials resp. eine automatische Kontrolle beispielsweise bei der Einfahrt der Trams ins Depot?
3. Falls es regelmässige Kontrollen gibt: Stehen genügend Schleifmaschinen zur Verfügung, um die Räder regelmässig auszuwuchten? Wenn nein, wie gross sind zusätzliche Bedürfnisse? Kosten?
4. Falls es der BVB nicht möglich ist regelmässig die Räder ihres Rollmaterials zu kontrollieren, was wäre ein möglicher Weg diese Kontrolle zu automatisieren? Wie hoch wären die Kosten für den Kontrollmechanismus oder für die Evaluation eines möglichen Systems?

Brigitta Gerber

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Wie entsteht Tramlärm?

Das Problem mit der Lärmentwicklung kennen alle Schienenverkehrsmittel. Dabei handelt es sich einerseits um Luftschall (Rollgeräusch, Kurvenquietschen, Bremslärm, usw.), der über die Luft zu den Gebäuden und Passanten gelangt. Andererseits gibt es den Körperschall – hervorgerufen durch die Anregung der Schiene und des Unterbaus –, der über den Boden oder auch über Werkleitungen auf die Gebäude übertragen wird und dort in Form von sekundär abgestrahltem Luftschall (Abstrahlung der Wände und Decken) wahrnehmbar ist.

Sowohl der Schienenzustand als auch Flachstellen, Auswuchtungen und Unebenheiten an den Rädern können die Lärmentwicklung von Trams verstärken.

Zu den Fragen der Schriftlichen Anfrage Brigitta Gerber kann der Regierungsrat wie folgt Antwort geben:

1. Ursachen: Werden Räder oft beschädigt? Wie oft und was sind die Gründe hierfür?

Flachstellen in den Rädern entstehen, wenn ein Rad überdreht oder auf den Schienen gleitet (statt rollt), zum Beispiel weil viel Laub auf dem Fahrweg liegt oder bei sehr starken Notbremsungen. Ausserdem kann durch die Eigenschwingung von einzeln aufgehängten Rädern, wie diese bei Niederflurfahrzeugen zum Einsatz kommen, die Radbandage leicht oval werden. Dazu kommt der normale, betriebsübliche Verschleiss der Radbandagen.

2. Es kann unseres Erachtens nicht sein, dass die Schienen-Anwohner und Anwohnerinnen Tramnummern aufschreiben und angeben müssen, damit die BVB etwas über den Zustand ihrer Flotte erfährt. Deshalb: Wie oft werden die Räder kontrolliert? Gibt es ein System für die regelmässige Kontrolle des beschädigten Rollmaterials resp. eine automatische Kontrolle beispielsweise bei der Einfahrt der Trams in das Depot?

Wenn ein Wagenführer oder eine Wagenführerin bei einem Tram einen Defekt bemerkt, wird dies unverzüglich im Depot gemeldet. Dort wird die Reparatur entweder über Nacht vorgenommen, oder das Fahrzeug geht bei grösseren Schäden in die Werkstätte. Vor Fahrtantritt wird der technische Zustand jedes Fahrzeugs geprüft. Im Depot findet zudem nach 20 Betriebstagen eine technische Kontrolle gemäss Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) statt.

Die Radbandagen der Fahrzeuge werden in definierten Abständen nachgeschliffen respektive nachgedreht (je nach Radtyp). Der Intervall zur präventiven Radbearbeitung liegt je nach Radtyp zwischen 45'000 bis 75'000 Kilometer. Ein häufigeres präventives Schleifen ist nicht wirtschaftlich, da das Fahrzeug für einen Tag dem Betrieb entzogen würde und Räder geschliffen würden, welche noch eine einwandfreie Laufkultur aufweisen. Wird ein Fahrzeug als schadhaft gemeldet, werden die beschädigten Räder sofort nachgeschliffen.

Beim Einfahren ins Depot können nicht alle Unregelmässigkeit der Radoberfläche entdeckt werden, weil die Fahrgeschwindigkeit zu klein ist. Periodisch finden zudem manuelle Kontrollen im Netz statt. Meldungen von Anwohnerinnen und Anwohnern werden als sinnvolle Ergänzung gerne mit aufgenommen.

3. *Falls es regelmässige Kontrollen gibt: Stehen genügend Schleifmaschinen zur Verfügung, um die Räder regelmässig auszuwuchten? Wenn nein, wie gross sind die zusätzlichen Bedürfnisse? Kosten?*

Der BVB steht eine aus dem Jahr 2001 beschaffte Radsatzdrehbank und eine Radsatzschleifmaschine zur Verfügung. Diese Infrastruktur deckt die betrieblichen Bedürfnisse, um die Arbeiten gemäss Plan durchzuführen und um schadhafte Fahrzeuge rasch zu behandeln.

4. *Falls es der BVB nicht möglich ist, regelmässig die Räder ihres Rollmaterials zu kontrollieren, was wäre ein möglicher Weg diese Kontrolle zu automatisieren? Wie hoch wären die Kosten für den Kontrollmechanismus oder für die Evaluation eines möglichen Systems.*

Eine regelmässige Kontrolle findet, wie vorgängig beschrieben, statt. Es sind zurzeit keine Systeme zur weiteren Automatisierung solcher Kontrollen bekannt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin