



An den Grossen Rat

17.5413.02

JSD/P175413

Basel, 20. Dezember 2017

Regierungsratsbeschluss vom 19. Dezember 2017

Interpellation Nr. 137 von Beat K. Schaller betreffend «Tramunfälle in Basel»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 6. Dezember 2017)

Laut Presseberichten vom Wochenende des 26. Nov. 2017 ist Basel Hauptstadt der Schweiz, zumindest was Tramunfälle anbelangt. Neben dem Vorplatz des Bahnhofs SBB, welcher schon rein gefühlsmässig einen gefährlichen Eindruck vermittelt, sind noch andere Schwerpunkte wie Barfüsserplatz und die Heuwaage erwähnt. Gerade unter den Fussgängern befinden sich zahlreiche Personen, welche in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und nicht mehr schnell auf eine Gefahrensituation reagieren können. Diesen – wie auch allen anderen Verkehrsteilnehmern – muss mittels geeigneten Mitteln Unterstützung geleistet werden, damit sie sich sicher auch an diesen gefährlichen Orten bewegen können.

Kenntnis haben von Unfallschwerpunkten ist das Eine, Remedur schaffen das Andere. Die Verantwortlichen stehen in der Pflicht, schnellstens Abhilfe zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bitte listen Sie für Unfälle, an welchen ein Tram beteiligt war, für die Jahre 2010-2017 pro Jahr auf:
 - a. die zehn unfallanfälligsten Orte im Kanton
 - b. für jeden Ort die Anzahl Unfälle
 - c. für jeden Unfall die Ursache des Unfalls (z. Bsp. Missachtung des Vortritts etc.)
 - d. Unfallbeteiligte (z. Bsp. Fussgänger, Velofahrer, etc.)
 - e. für jeden Unfall den/die Unfallverursacher
2. Auf welche Weise wurde für diese Unfallorte bei der Verkehrsplanung die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt? Welches waren diese konkreten Massnahmen?
3. Welche Massnahmen sind für diese Unfallorte geplant, um eine grösstmögliche Reduktion der Anzahl Unfälle zu erreichen?
4. Welche kurzfristigen Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um beim Bahnhof SBB, dem Barfüsserplatz, dem Aeschenplatz und der Heuwaage eine Reduktion der Anzahl Tramunfälle zu erzielen?
5. Wie geht die Regierung vor, um zukünftige solche Hotspots zu identifizieren?
6. Wie gehen die Erkenntnisse der Unfallstatistik in die Verkehrssicherheitsplanung von zukünftigen Hotspots ein?
7. Welche allgemeinen Massnahmen – unabhängig von unter 1. erwähnten Unfallorten – sieht die Regierung vor, um die Anzahl Tramunfälle zu reduzieren?

Beat K. Schaller»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Grundsätzliches zur Tramunfallstatistik

Die aktuelle Medienberichterstattung zu Unfällen zwischen Trams und zu Fuss gehenden Personen («Die gefährlichsten Tramhaltestellen der Schweiz») erfolgte auf einer Datenbasis des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Diese Datenbank registriert sämtliche Fahrgastunfälle, also auch Stürze beim Ein- und Aussteigen oder bei abruptem Bremsen des Trams. Aus dieser lassen sich deshalb keine verlässlichen Rückschlüsse auf die Gefährlichkeit einzelner Stellen des Tramnetzes für Fussgängerinnen und Fussgänger ziehen.

Die nachfolgende Auswertung der Kantonspolizei Basel-Stadt beinhaltet demgegenüber die polizeilich registrierten Verkehrsunfallzahlen des eidgenössischen Verkehrsunfallregisters des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Die beiden Datenquellen sind also weder identisch noch vergleichbar. Da das Unfallregister des ASTRA erst seit 2011 geführt wird, konnte lediglich der Zeitraum von 2011 bis 2016 ausgewertet werden.

2. Zu den einzelnen Fragen der Interpellantin

1. Bitte listen Sie für Unfälle, an welchen ein Tram beteiligt war, für die Jahre 2010-2017 pro Jahr auf:

Die Analyse der 211 Tramunfälle zwischen 2011 und 2016 hat ergeben, dass keine eigentlichen Tram-Unfallschwerpunkte bestehen. Die detaillierte Liste und Übersicht zu den registrierten Tramunfällen findet sich in der Beilage.

a. die zehn unfallanfälligsten Orte im Kanton

b. für jeden Ort die Anzahl Unfälle

Örtlichkeiten von Tramunfällen (2011-2016)	Tramunfälle	Getötete	Schwer-Verletzte	Leicht-Verletzte
Aeschenplatz	9		1	2
Lörracherstrasse	7		3	3
Centralbahnstrasse/Markthallenbrücke	7		1	2
Zürcherstrasse	6		1	3
Centralbahnplatz	6		2	4
Kreuzung Viaduktstrasse/Innere Margarethen	6			1
Dreispitz	6		1	1
Lothringerplatz	4			3
Kannenfeldplatz	4		1	5
Kreuzung Steinentorstrasse/Stänzlergasse	4		3	
Binningerstrasse (Zoo-Parkplatz)	4			2
Walkeweg/St. Jakobs-Strasse	4			1

Bei allen übrigen Unfallorten ereigneten sich von 2011 bis 2016 weniger als vier Tramunfälle.

c. Unfallursachen (z. Bsp. Missachtung des Vortritts etc.)

Unfallursache (2011 – 2016)	Anzahl
Missachten des Vortrittsrechts	22
Missachten der Lichtsignale	16
Nichtbeachten von Zeichengebung/Signalisation	6
Andere Fahrbewegungen	5
Einfluss/Verhalten des Fussgängers	5
Zustand/Absicht des Lenkers	4
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	3
Zustand des Fussgängers	3
Mangelhafte Bedienung des Fahrzeuges	2
Überholen (Verkehrsablauf)	1

d. Unfallbeteiligte (z. Bsp. Fussgänger (FGS), Velofahrer, etc.)

Beteiligte nach Ort (2011 – 2016)	Tram	FGS	Velos	Mofas	PW	Moto	Andere
Aeschenplatz	9	2	1		6		
Lörracherstrasse	7				7	1	
Centralbahnstrasse/Markthallenbrücke	7	1			5		2
Zürcherstrasse	6	1			4	1	2
Centralbahnplatz	6	6			0		
Kreuzung Viaduktstrasse/Innere Margarethen	6		1		6		
Dreispietz	6		1		4		1
Lothringerplatz	4		1		3		
Kannenfeldplatz	4				4		
Kreuzung Steinentorstrasse/Stänzlergasse	4	1	1		2		
Binningerstrasse (Zoo-Parkplatz)	4		1		3		
Walkeweg/St. Jakobs-Strasse	4				4		

e. für jeden Unfall den/die Unfallverursacher

Die Kantonspolizei Basel-Stadt macht eine Sachverhaltsaufnahme. Die abschliessende strafrechtliche Beurteilung erfolgt jedoch durch die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt bzw. ein Gericht. Der Regierungsrat kann deshalb keine Aussagen zu den Verursachern machen.

2. Auf welche Weise wurde für diese Unfallorte bei der Verkehrsplanung die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt? Welches waren diese konkreten Massnahmen?

Im Rahmen von «Via sicura» hat das Bundesparlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur gemacht. Bund und Kantone werden dabei auch verpflichtet, eine für die Verkehrssicherheit zuständige Ansprechstelle (Sicherheitsbeauftragter) festzulegen.¹

Um die Behörden beim Vollzug der anspruchsvollen Vorgaben von «Via sicura» zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI-Instrumente) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer machen soll. Sämtliche ISSI-Instrumente werden im Kanton Basel-Stadt umfassend angewendet und sind in den Planungsprozessen des Kantons vollständig implementiert.

Seit 2009 werden sämtliche neuen Verkehrsplanungen durch den Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei Basel-Stadt geprüft und genehmigt. Der Dienst für Verkehrssicherheit führt bei jeder Verkehrsplanung eine Verkehrssicherheitsprüfung (Road Safety Audit) durch, das eines der vorgenannten ISSI-Instrumente darstellt. Grundlage der Verkehrssicherheitsprüfung sind die VSS-Normen² und weitere Empfehlungen des ASTRA sowie und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).

3. Welche Massnahmen sind für diese Unfallorte geplant, um eine grösstmögliche Reduktion der Anzahl Unfälle zu erreichen?

Die Verkehrsunfallanalyse (Black Spot Management) ist ein standardisiertes Verfahren, das ebenfalls zu den ISSI-Instrumenten gehört. Aktuell wurden keine Unfallauffälligkeiten oder Unfallähnlichkeiten ausgewiesen.

4. Welche kurzfristigen Massnahmen sieht der Regierungsrat vor, um beim Bahnhof SBB, dem Barfüsserplatz, dem Aeschenplatz und der Heuwaage eine Reduktion der Anzahl Tramunfälle zu erzielen?

Der Regierungsrat bedauert jeden Verkehrsunfall. Glücklicherweise musste in den vergangenen Jahren weder eine besondere Häufung von Unfällen mit Beteiligung von Trams noch eine negative Veränderung der Situation an grösseren Knotenpunkten wie dem Centralbahnplatz, dem Barfüsserplatz, dem Aeschenplatz oder der Heuwaage verzeichnet werden. Unfälle mit Trams häufen sich zahlenmässig aber dort, wo viele Menschen auf viele Fahrzeuge treffen.

Bei allen vom Interpellanten genannten Standorten sind – auch aufgrund der Umsetzung von behinderten gerechten Tramhaltestellen – Umbauten oder gar grosse Umgestaltungen in Planung. Dabei werden immer auch die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt. So erwartet der Regierungsrat mit dem Umbau der Margarethenbrücke zu einem attraktiven Westzugang zum Bahnhof SBB, der Tramnetzentwicklung (zweite Tramlinie durch die Güterstrasse), dem Herzstück der S-Bahn Basel sowie weiteren Massnahmen im Umfeld des Bahnhofs SBB eine massive Entlastung des Centralbahnplatzes. Mehr Menschen werden an anderen S-Bahnstationen umsteigen und das Umsteigen am Bahnhof SBB wird besser auf unterschiedliche Zugangspunkte verteilt. Einen weiteren wichtigen Beitrag liefert die Entflechtung der Tramlinien auf dem Centralbahnplatz nach dem Bau einer Verbindung für das Tram Nr. 8 durch den Claragraben. Auch bei der Sanierung von Strassenkreuzungen und Strassenräumen wird der Verkehrssicherheit sehr hohe Priorität beigemessen und insbesondere auf eine sichere Führung der Fussgänger geachtet (z.B. Sicherstellung der Sichtweiten gemäss Norm). Derzeit laufen Planungen bzw. Studien zum Umbau der komplexen Knoten Aeschenplatz und Heuwaage.

¹ Für den Kanton Basel-Stadt ist dies der Leiter der Abteilung Verkehr der Kantonspolizei Basel-Stadt.

² Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

5. Wie geht die Regierung vor, um zukünftige solche Hotspots zu identifizieren?

6. Wie gehen die Erkenntnisse der Unfallstatistik in die Verkehrssicherheitsplanung von zukünftigen Hotspots ein?

Die Verkehrsunfallanalyse (Black Spot Management) wird zwecks Unfallanalyse im Kanton Basel-Stadt konsequent angewendet – die Ergebnisse fliessen direkt in die Verkehrsplanung ein.

7. Welche allgemeinen Massnahmen – unabhängig von unter 1. erwähnten Unfallorten – sieht die Regierung vor, um die Anzahl Tramunfälle zu reduzieren?

Auf den vielbefahrenen Abschnitten des Tram- und Busnetzes in der Innenstadt fahren auch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die Baselland Transport AG (BLT) maximal mit Tempo 30, was das Risiko von Unfällen verringert und die Unfallfolgen positiv beeinflusst.

Die BVB und die BLT haben fast nur noch Trams mit abgerundeten Fronten und Radverkleidungen im Einsatz, was das Risiko gravierender Unfälle mit Fussgängern deutlich reduziert. Die Flexity-Front wurde nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen gebaut: Sie ist so konzipiert, dass Personen oder Gegenstände gewöhnlich abprallen und nicht unter das Fahrzeug geraten. Auch dem sogenannten Überlebensraum unter dem Fahrzeug wurde besonderes Augenmerk geschenkt, für den Fall, dass doch einmal eine Person unter ein Tramfahrzeug geraten sollte. Diese Massnahmen verringern die Verletzungsgefahr bei Unfällen deutlich. Schliesslich werden herausfordernde Verkehrssituationen auf dem Basler Netz wie etwa der Centralbahnplatz oder der Aeschenplatz in der Ausbildung der Chauffeurinnen und Chauffeure besonders geschult.

Der Regierungsrat zeigt sich zufrieden, dass keine eigentlichen Tramunfallschwerpunkte registriert wurden (vgl. Antwort auf Frage 1). Mit dem neuen Verkehrssicherheitsplan Basel-Stadt samt entsprechenden Massnahmen möchte der Regierungsrat die Verkehrssicherheit aber weiter erhöhen. Er beabsichtigt, den Verkehrssicherheitsplan im Verlaufe des Jahres 2018 dem Parlament vorzulegen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



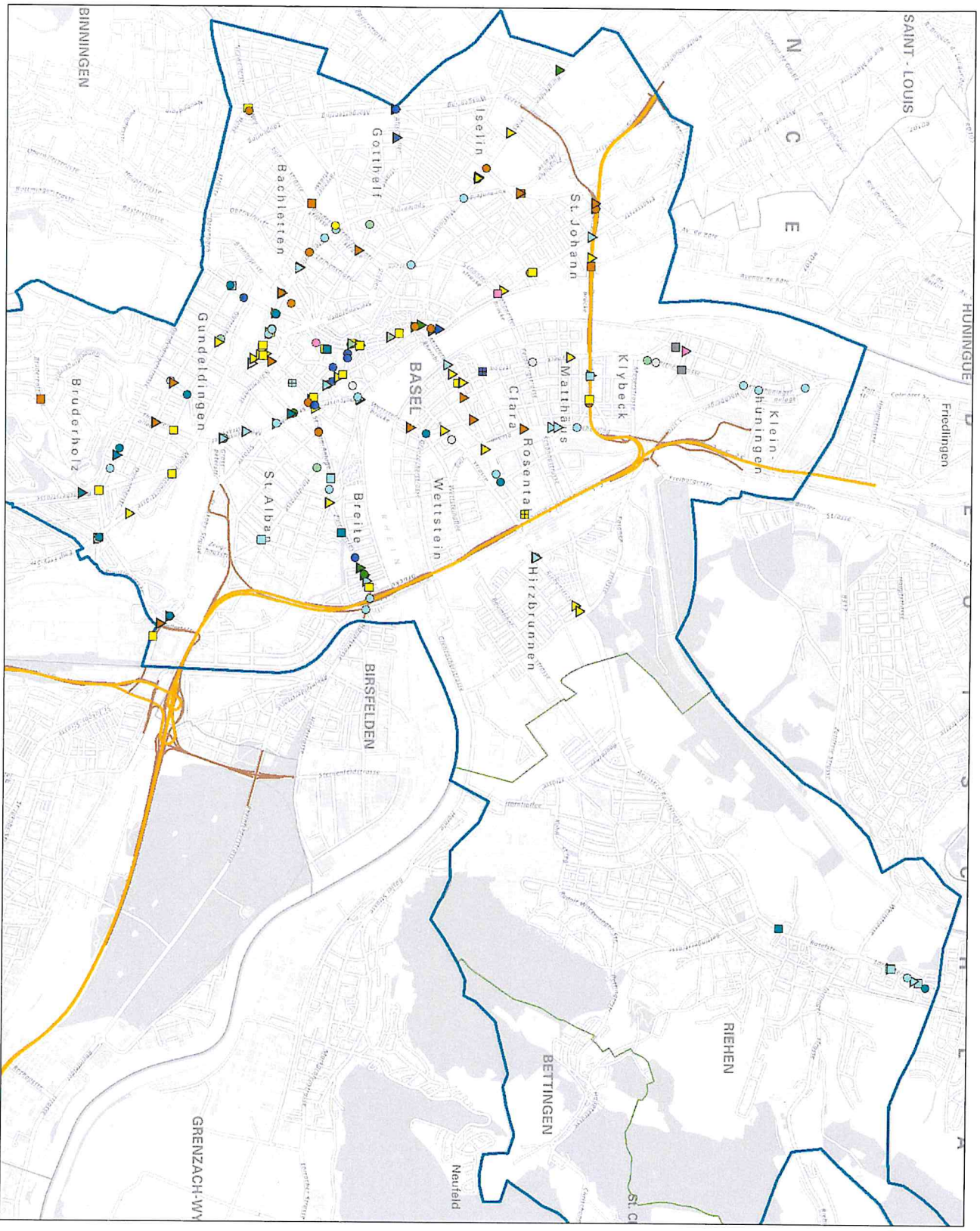
Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Detaillierte Liste der polizeilich registrierten Tramunfälle



Alle polizeilich registrierten
Tramunfälle
01.01.2011 - 31.12.2016

Unfallschwere	
■	Großere Unf.
□	Schwerere Unf. (Jus?)
▲	Leichtere Unf. (Jus?)
○	ausschl. Sachschaden Unf.
Unfalltyp	
■	0 Scheuer- oder Selbstunfall
■	1 Überholun., Fahrstreifenw.
■	2 Aufprallunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einlegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Teurfall
■	00 Andere

