



An den Grossen Rat

16.5131.02

16.5121.02

JSD/P165131/165121

Basel, 4. Mai 2016

Regierungsratsbeschluss vom 3. Mai 2016

**Interpellation Nr. 38 David Wüest-Rudin betreffend «Augenmass gegenüber Velofahrenden an Tramhaltestellen»
und
Schriftliche Anfrage Thomas Müry betreffend «Gefährdung von Fussgängern an Tramhaltestellen»**

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Interpellation David Wüest-Rudin und die nachstehende Schriftliche Anfrage Thomas Müry dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Hält ein Tram an einer Haltestelle, bei der die Schienen so weit vom Trottoir entfernt sind, dass die Fahrgäste über die Strasse einsteigen müssen, so müssen nach Artikel 25, Absatz 3 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung VRV die nachfolgenden Fahrzeuge "halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben". Da eine allfällige Übertretung nicht in der Ordnungsbussenverordnung vorgesehen ist, erfolgt bei Zuwiderhandlung eine Verzeigung mit Strafbefehl von Fr. 100 Busse plus entsprechende Gebühren von über Fr. 200, total also über Fr. 300.

In Basel wurden in jüngerer Vergangenheit wiederholt Velofahrende gebüsst, die nachweislich erst nach dem Aus- und Einsteigen der Trampassagiere losfahren. In zwei bekannt gewordenen Fällen mussten Velofahrende mehr als Fr. 300 bezahlen, obschon sie rücksichtsvoll angehalten hatten, aber wieder losfahren, während die Tramtüren noch zugingen, respektive bevor das Licht des Druckknopfes erloschen war.

Es geht dem Interpellanten nicht darum, Velofahrende zu "verteidigen", die blindlings und mit hohem Tempo durch ein- und aussteigende Trampassagiere durchfahren – das ist gefährlich und soll entsprechend geahndet werden. Es erscheint ihm aber unverhältnismässig, wenn ein/e VelofahrerIn evtl. einen Moment zu früh, jedoch vorsichtig und ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer losfährt und für dieses Verhalten mehr als Fr. 300 bezahlen soll. Ebenfalls unverhältnismässig erscheint der anfallende Administrationsaufwand auf Seiten der Strafverfolgung (mehrsseitiges Protokoll durch Polizei, Erstellen eines Strafbefehls durch zuständigen Staatsanwalt). Insbesondere deshalb erscheint die Praxis unverhältnismässig, weil Art. 25 Abs. 3 VRV interpretationsfähig ist und durchaus einen Ermessensspielraum zur Verfügung stellt.

In Basel gibt es offenbar gemäss Auskunft der Polizei keine vorgegebene Praxis oder Weisung innerhalb der Polizei. Gemäss Auskunft der Veloverbände in den beiden anderen deutschschweizerischen Tramstädten wird dort aber die VRV mit mehr Augenmass als in der "Velostadt" Basel ausgelegt: In Bern und Zürich werden nach Informationen des Interpellanten nur VelofahrerInnen gebüsst, die offensichtlich gegen die Bestimmung verstossen, indem sie rücksichtslos durch ein- oder aussteigende Fahrgäste kurven.

Fragen:

1. Wie interpretiert der Regierungsrat die Formulierung von Art. 25 Abs. 3 VRV ("... halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben.")? Ist gemäss Meinung des Regierungsrates die Fahrbahn dann freigegeben, wenn a) sich keine Personen mehr auf der Fahrbahn befinden; b) die Türen des Trams geschlossen sind oder erst c) wenn das Licht am Türdruckknopf erlischt?
2. Ist der Regierungsrat wie der Interpellant der Meinung, dass nur die Interpretation a) die richtige sein kann? Wie begründete er sonst die Interpretationen b) oder c).
3. Teilt der Regierungsrat die dargelegte Meinung, dass die Einleitung eines Strafbefehrsverfahrens mit anfallenden Bussen und Kosten von über Fr. 300 und dem anfallenden Administrationsaufwand in den geschilderten Fällen (keine Personen mehr auf der Fahrbahn, vorsichtiges Vorbeifahren am Tram ohne Gefährdung von Personen) unverhältnismässig ist?
4. Was will der Regierungsrat unternehmen, um in den geschilderten Fällen auf eine verhältnismässige Bussenpraxis hinzuwirken?

David Wüest-Rudin»

«Täglich können an einigen Tramhaltestellen Situationen mit Gefährdung von Fussgängerinnen und Fussgängern beobachtet werden, weil Tramzüge übersehen werden oder deren Geschwindigkeit falsch eingeschätzt wird. Betroffen davon sind auch, aber nicht nur ältere Menschen.

Besonders am Marktplatz und am Barfüsserplatz, aber auch an anderen Haltestellen muss oft - wegen der dichten Folge einfahrender Tramzüge und auch deren Länge länger gewartet werden, bis das Gleis überschritten werden kann. Nicht selten wird den auf der gegenüberliegenden Seite einfahrenden Trams nicht die nötige Beachtung geschenkt. Es kommt zu relativ vielen "beinahe Kollisionen" mit zum Teil heftigen Bremsmanövern.

Gefährdet werden nicht nur die Leute, welche die Gleise überqueren wollen, sondern auch die Trampassagiere, falls Notbremsungen durchgeführt werden müssen.

Für die Wagenführer ist es nicht einfach; zum einen muss der Fahrplan eingehalten werden, was schwierig ist. Zum anderen ist grösste Vorsicht geboten, um Unfälle zu vermeiden. Dass sich relativ wenig Unfälle ereignen, ist dem Können der Wagenführer und Chauffeure zu verdanken.

Dennoch stellt sich die Frage, ob nicht mehr getan werden muss, um schwere Unfälle zu vermeiden.

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

- Ist es möglich, so wie zum Beispiel auch in Spielstrassen für den motorisierten und den Veloverkehr, eine Höchstgeschwindigkeit für den Haltestellenbereich z.B. Schritt-Tempo für Trams und Busse einzuführen, um das Unfallrisiko zu senken?
- Können zusätzliche oder andere Massnahmen getroffen werden, um dieses Unfallrisiko zu reduzieren?

Thomas Mury»

Der Regierungsrat nimmt wie folgt Stellung:

A. Allgemeines

Aus der Schriftlichen Anfrage sowie der Interpellation geht die Bandbreite der unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung in Bezug auf den Velo-, Fussgänger- und den öffentlichen Verkehr hervor. Bei der Interpellation wird die Angemessenheit der Anwendung einer Verkehrsregel hinterfragt, die zur Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger aufgestellt wurde. Mit der Schriftlichen Anfrage wird dagegen eine Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger angeregt.

B. Interpellation Nr. 38 David Wüest-Rudin betreffend «Augenmass gegenüber Velofahrenden an Tramhaltestellen»

- 1. Wie interpretiert der Regierungsrat die Formulierung von Art. 25 Abs. 3 VRV ("... halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben.")? Ist gemäss Meinung des Regierungsrates die Fahrbahn dann freigegeben, wenn a) sich keine Personen mehr auf der Fahrbahn befinden; b) die Türen des Trams geschlossen sind oder erst c) wenn das Licht am Tür-druckknopf erlischt?**
- 2. Ist der Regierungsrat wie der Interpellant der Meinung, dass nur die Interpretation a) die richtige sein kann? Wie begründete er sonst die Interpretationen b) oder c).**

Müssen bei Haltestellen ohne Schutzinsel die Fahrgäste einer Bahn oder Strassenbahn auf die Verkehrsseite aussteigen, so haben die auf der gleichen Strassenhälfte verkehrenden Fahrzeuge gemäss Art. 25 Abs. 3 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) zu halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben. Für die Auslegung von Art. 25 Abs. 3 VRV ist eine Festlegung auf Antwort a), b) oder c) nicht möglich, da es jeweils auf die Gesamtsituation im konkreten Einzelfall ankommt. Tatsache ist jedoch, dass bis zum Erlöschen des Lichts der Tramtüren sowohl Fahrgäste einsteigen (beispielsweise solche, die in quasi letzter Sekunde aufs Tram rennen) als auch aussteigen (etwa jemand, der spät bemerkt, dass er noch aussteigen muss) können. Zudem können sich relativ lange mobilitätseingeschränkte Personen auf der Fahrbahn aufhalten. Die übrigen Verkehrsteilnehmer müssen daher jeweils hinter dem Tram warten, bis feststeht, dass die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben, sprich diese nicht mehr betreten wird. Die Polizisten legen die Bestimmung aber mit Augenmass aus und verzeihen Verstösse nur bei offensichtlicher Gefährdung von Fahrgästen. Dies zeigt sich auch daran, dass es nur zu sehr wenigen Verzeigungen wegen Verstössen gegen Art. 25 Abs. 3 VRV in Verbindung mit Art. 96 VRV kommt (21 Verzeigungen im 2015; 7 Verzeigungen im laufenden Jahr).

- 3. Teilt der Regierungsrat die dargelegte Meinung, dass die Einleitung eines Strafbefehlsverfahrens mit anfallenden Bussen und Kosten von über Fr. 300 und dem anfallenden Administrationsaufwand in den geschilderten Fällen (keine Personen mehr auf der Fahrbahn, vorsichtiges Vorbeifahren am Tram ohne Gefährdung von Personen) unverhältnismässig ist?**
- 4. Was will der Regierungsrat unternehmen, um in den geschilderten Fällen auf eine verhältnismässige Bussenpraxis hinzuwirken?**

Die Verkehrsgesetzgebung liegt in der Zuständigkeit des Bundes. So regelt die eidgenössische Ordnungsbussenverordnung (OBV; SR 741.031) abschliessend, welche Übertretungen von eidgenössischen Strassenverkehrsvorschriften mit Ordnungsbussen geahndet werden. Da die OBV für Verstösse gegen Art. 25 Abs. 3 VRV nicht das Ordnungsbussenverfahren vorsieht, kommt bei Zuwiderhandlungen bundesrechtlich zwingend immer das Strafbefehlsverfahren zur Anwendung. Die Verfahrensgebühren ergeben sich schliesslich aus § 7 Abs. 1 lit. a) der kantonalen Verordnung betreffend die Verfahrenskosten für die Strafverfolgungsbehörden (SG 154.980). Gebüssten Velofahrern steht es aber selbstverständlich frei, gegen den Strafbefehl innert 10 Tagen schriftlich Einsprache zu erheben und damit gerichtlich überprüfen zu lassen, ob Art. 25 Abs. 3 VRV in casu zu eng ausgelegt wurde.

C. Schriftliche Anfrage Thomas Mury betreffend «Gefährdung von Fussgängern an Tramhaltestellen»

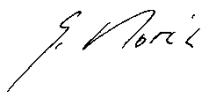
1. Ist es möglich, so wie zum Beispiel auch in Spielstrassen für den motorisierten und den Veloverkehr, eine Höchstgeschwindigkeit für den Haltestellenbereich z.B. Schritt-Tempo für Trams und Busse einzuführen, um das Unfallrisiko zu senken?
2. Können zusätzliche oder andere Massnahmen getroffen werden, um dieses Unfallrisiko zu reduzieren?

Trams und Busse haben sich grundsätzlich wie alle anderen Verkehrsteilnehmer an die Strassenverkehrsregeln zu halten und müssen die Geschwindigkeitsvorschriften einhalten. Ausserdem ist die Wagenführerin bzw. der Wagenführer an die allgemeinen und besonderen Vorsichtspflichten gebunden. So hat das Fahrpersonal gemäss Art. 45 Abs. 1 und 3 VRV (d.h. wo dies die Sicherheit des Verkehrs erfordert) die übrigen Verkehrsteilnehmenden durch optische und akustische Signale, namentlich beim Kreuzen von Tramzügen und vor dem Anfahren, zu warnen.

Anders als bei der Eisenbahn, wo das Fahren nach Signal gilt, gilt auf dem gesamten Tramnetz das «Fahren auf Sicht». Dies bedeutet, dass die Geschwindigkeit den Örtlichkeiten so anzupassen ist, dass bei allfälligen Gefahren mit einer normalen Betriebsbremsung (nicht Gefahrenbremse) angehalten werden kann. Dies wird in der betrieblichen Ausbildung der BVB intensiv geschult.

Zur Reduktion des Unfallrisikos für Fussgängerinnen und Fussgänger können zusätzlich auch bauliche Massnahmen wie Ampeln, Unter-/Überführungen oder Geländer zu mehr Sicherheit führen. Deren Initiierung erfolgt aufgrund ausgewerteter Unfallanalysen und in Zusammenarbeit mit der Polizei. So wurde beispielsweise die Haltestelle Hünigerstrasse (Linie 11) als Kap-Haltestelle umgebaut. Zudem wurden Haltestellen mit Lichtsignalanlagen gesichert, z. B. die Haltestellen Riehenring und Musical-Theater (beide Linie 14), Volaplatz (Linie 1) und Salinenstrasse (Linie 3).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin