



An den Grossen Rat

11.5153.02

BVD/P115153

Basel, 16. Oktober 2013

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2013

Anzug Bruno Jagher und Konsorten betreffend richtungsanzeigende Lichterschlangen für ein- und ausfahrende Trams am Centralbahnplatz

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 26. Oktober 2011 den nachstehenden Anzug Bruno Jagher und Konsorten dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Der Centralbahnplatz dürfte als der Platz bekannt sein, der von zu Fuss Gehenden nur im Rösselsprung überquert werden kann. Je nachdem, wie der Platz begangen wird, besteht die Gefahr, von links, rechts, vorne oder hinten von einem Tramzug erfasst zu werden. Dass bis heute noch kein nennenswerter Unfall passiert ist, ist alleine der grösstmöglichen Vor- und Umsicht des Trampersonals zu verdanken.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten

- Ob mit fahrtrichtungsanzeigenden Lichterschlangen zwischen den Gleisen eine wesentliche Verbesserung der Sicherheitssituation für den Fussverkehr zu erreichen ist.
- Wie hoch die Kosten für eine solche, tramgesteuerte Anlage sind.
- Bis wann eine entsprechende Anlage erstellt werden kann.“

Bruno Jagher, Patrick Hafner, Oskar Herzig, Toni Casagrande, Rudolf Vogel, Roland Lindner, Lorenz Nägelin, Peter Bochsler, Eduard Rutschmann, Samuel Wyss, Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Christoph Wydler, Michael Wüthrich, Balz Herter, Ernst Mutschler, Jörg Vitelli“

Wir beantworten diesen Anzug wie folgt:

1. Grundsätzliches zum Centralbahnplatz

Der Centralbahnplatz entstand in seiner heutigen Gestaltung aus einem Wettbewerb, den das Baudepartement im Jahr 1993 durchgeführt hat. Im Programm zum Wettbewerb wurde damals der zentrale Grundsatz festgeschrieben, die Fussgängerinnen und Fussgänger seien oberirdisch und nicht mehr in den Untergrund zu führen. Es wurde bewusst auf ein Miteinander der einzelnen Verkehrsarten gesetzt und nicht mehr jedem einzelnen Verkehrsteilnehmenden seine Spur zugewiesen; der Platz sollte als „shared space“ gestaltet werden. Diese Anforderung schien gerade an einem Ort wie dem Bahnhofsplatz sehr angebracht, da dieser Platz den unterschiedlichsten Nutzungen gerecht werden muss.

Seit der Eröffnung des Platzes im Jahr 2002 wurde immer wieder über den Platz und seine Gestaltung diskutiert. Entgegen all den Diskussionen kann gut zehn Jahre nach Fertigstellung des Bauwerkes aber grundsätzlich ein positives Fazit zu Gestaltung und Funktionalität des Platzes gezogen werden; alle Verkehrsteilnehmenden haben sich auf die Situation eingestellt und das dichte und schnell wechselnde Verkehrsaufkommen wird gut bewältigt.

Für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind oder Menschen im Rollstuhl, für Familienangehörige mit Kinderwagen oder Passantinnen und Passanten mit Rollkoffern ist der absatzlose Centralbahnplatz eine grosse Erleichterung. Die Tramführerinnen und Tramfahrer befahren den Platz mit viel Augenmass: In den Spitzenstunden, wenn die Fussgängerfrequenzen sehr hoch und die Taktzeiten der ein- und ausfahrenden Tramzüge sehr kurz sind, wird der Platz so befahren, dass die Tramführerinnen resp. Tramfahrer auf die unterschiedlichen Verhältnisse auf dem Platz rechtzeitig reagieren können.

Von den beiden Hauptausgängen des Bahnhofs führen Markierungen für sehbehinderte und blinde Menschen zum Trambahnhof. So können die schwächsten Verkehrsteilnehmenden den Platz dort queren, wo es am sichersten ist. Auch Ortsunkundige orientieren sich an diesen Markierungen und passieren den Platz dort, wo am wenigsten Tramlinien verkehren. Die später angebrachte farbliche Markierung zwischen den Tramgleisen erhöht zusätzlich die Aufmerksamkeit der Passantinnen und Passanten für die einfahrenden Trams. Noch erwähnt sei, dass im Rahmen des geplanten Tramnetzausbaus 2020 neue Tramführungen rund um den Centralbahnplatz zu einer Entlastung des Platzes führen sollen.

2. Richtungsanzeigende Lichterschlangen

Die Anzugstellerinnen und Anzugsteller regen an, die Fussgängerführung auf dem Centralbahnplatz mit Lichterschlangen zu unterstützen. Der Regierungsrat liess die Idee prüfen und gibt heute zu Bedenken, dass es sich dabei nicht um ein offizielles Signal gemäss der Strassenverkehrsgesetzgebung handelt. Es ist ihm auch keine vergleichbare Installation bekannt, die zu einem Wiedererkennungseffekt führen würde. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Information des Lichtbandes irrtümlicherweise als Lichtinstallation verstanden wird und ihre wichtige Funktion als Informations- und Warnelement nicht wahrnehmen kann.

Aus Sicht des Regierungsrates besteht die berechtigte Gefahr, dass das Lichtband je nach Lichtverhältnissen ungenügend wahrgenommen oder die Aufmerksamkeit des Betrachters resp. der Betrachterin durch die Lichtinstallation abgelenkt wird: Bei intensiver Sonneneinstrahlung wird das Lichtband ungenügend wahrgenommen und in den nächtlichen Stunden kann es am Boden die Aufmerksamkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger von den Fahrzeugen ablenken. In beiden Situationen wäre der zentrale Sicherheitsgedanke beeinträchtigt.

Bautechnisch müsste das Lichtband in den Boden eingebracht werden. In diesem Zusammenhang muss gesagt werden, dass jede Fuge eine Schwachstelle im Strassenbelag darstellt und mittelfristig zu Belagsschäden führen kann. Diese Schäden wiederum stellen Stolperstellen für den Fussverkehr dar und bringen häufig kostenintensive Flick- und Sanierungsarbeiten mit sich.

Im Folgenden nehmen wir zu den konkreten Fragen Stellung:

Ob mit fahrtrichtungsanzeigenden Lichterschlangen zwischen den Gleisen eine wesentliche Verbesserung der Sicherheitssituation für den Fussverkehr zu erreichen ist.

Wie unter Punkt 2 ausgeführt, stellt der Regierungsrat fest, dass sich die Nutzungen auf dem Centralbahnplatz in den vergangenen zehn Jahren gut etabliert haben. Die verschiedenen Verkehrsarten sind aufeinander eingespielt und die Beteiligten nutzen den Platz mit geübter Aufmerksamkeit.

Der Regierungsrat stellt fest, dass der Centralbahnplatz kein Unfallschwerpunkt ist. Die Installation von Lichtbändern sieht er als nicht geeignetes Instrument an, wodurch die Verkehrssicherheit noch zusätzlich erhöht werden könnte. Es handelt sich nicht um ein erprobtes oder bekanntes Element im Strassenverkehrsbereich, weshalb ihm der zentrale Wiedererkennungswert fehlt. Zudem sind die Lichtbänder kein offizielles Signal gemäss Strassenverkehrsgesetzgebung. Somit besteht die berechtigte Gefahr, dass die Lichterschlangen als künstlerische Lichtinstallation interpretiert werden und die Aufmerksamkeit der Platznutzerinnen und –nutzer beeinträchtigen könnten.

Wie hoch die Kosten für eine solche, tramgesteuerte Anlage sind.

Die Baukosten wurden im Rahmen einer groben Machbarkeitsstudie durch die BVB ermittelt. Es handelt sich um eine Schätzung auf der Preisbasis April 2013 (Bahnbau Teuerungsindex) mit einer Kostengenauigkeit +/- 30%:

Kostenschätzung	
Baustelleneinrichtung	40'000 CHF
Werkleitungen, Leerrohre, Anschlüsse	150'000 CHF
Leuchtband LED Lichtmodul	130'000 CHF
Spannungsversorgung und Steuerungen	100'000 CHF
Montage, Installation	90'000 CHF
Elektrische Anlagen, Weichensteuerung	100'000 CHF
Belagarbeiten	100'000 CHF
Umgebungsarbeiten, Randsteine	100'000 CHF
Zwischentotal	810'000 CHF
Planung 10%	80'000 CHF
Unvorhergesehenes 10%	80'000 CHF
Total exkl. MwSt.	970'000 CHF

Die Kostenschätzung beruht auf einem Grobkonzept mit einem Lichtband von 500 Laufmetern im nördlichen und 800 im südlichen Bereich. Für die notwendigen Anschlüsse mit Leerrohren sind 500 Laufmeter mit den dazu erforderlichen Tiefbauarbeiten und Nebenkosten geschätzt worden.

Da es sich um einen Prototyp handeln würde, wären laufende Kosten für die Instandsetzung zu erwarten. Diese können aufgrund fehlender Erfahrungswerte nicht abgeschätzt werden. Hier nicht berücksichtigt sind die internen Leistungen für die Planung und Projektierung dieses Vorhabens.

Bis wann eine entsprechende Anlage erstellt werden kann.“

Ein grober Terminplan würde wie folgt aussehen:

- Erarbeitung Vorprojekt	6 Monate
- Bewilligung der Finanzen durch den RR und GR	12 Monate
- Bauprojekt	6 Monate
- Baubewilligung	3 Monate
- Bauausführung	6 Monate
- Inbetriebnahmephase	3 Monate
Total	3 Jahre

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Bruno Jagher und Konsorten betreffend richtungsanzeigende Lichterschlangen für ein- und ausfahrende Trams am Centralbahnplatz als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin