

Technik kann Tote verhindern

Unfallprävention Die Basler Versicherungen fordern, dass sogenannte Notbremsssysteme in Lastwagen eingeschaltet bleiben müssen. Damit liessen sich Menschenleben retten.

Martin Regenass

Ein Seilzug beschleunigt einen zehn Tonnen schweren Lastwagen auf 80 Kilometer pro Stunde. Dann fährt dieser ungebremst auf fünf stehende Autos auf. Vom ersten Auto, in das der Lastwagen gerast ist, bleibt nurmehr ein Kubus aus Stahl und Blech übrig. Die Überlebenschancen für die Insassen dürften gleich null sein.

Das zweite Auto ist aufgebockt. Dessen Insassen dürften möglicherweise verletzt überlebt haben. Die Situation ist simuliert und spielt auf der Strecke des Dynamic Test Center in Vauffelin, einem kleinen Ort in einem Seitental oberhalb von Biel.

«Es ist ziemlich eindrücklich, so einen Crash zu sehen», sagt Ignaz Henggeler. Er ist seit 36 Jahren Lastwagenchauffeur und ist auf der Strasse täglich Situationen ausgesetzt, bei denen es zu solchen Unfällen kommen könnte: stehende Kolonnen, auf die er mit seinem Lastwagen bei Unachtsamkeit aufzufahren droht.

Sensoren und Radar

Um solche Situationen vermeiden zu helfen, gibt es seit Jahren sogenannte Notbremsassistenten. Diese technischen Mittel funktionieren mit Sensoren und Radar und sollen stehende Kolonnen frühzeitig erkennen. Je nach Lastwagenmodell leiten sie



Das erste Auto in der Kolonne hat der ungebremste Lastwagen zu Schrott zermalmt. Foto: Martin Regenass

selbstständig eine Vollbremsung ein, warten bis der Fahrer bremst oder warnen den Chauffeur mit einem Ton.

Henggeler ist mit solchen Notbremsassistenten in seinem Camion vertraut. «Mir hat er schon mehrmals den Buckel gerettet», sagt er. Einmal sei er in Frankreich einen Berg hinuntergefahren, auf zwei stehende Autos vor einer roten Ampel zu.

Er habe sie übersehen. «Ich war irgendwie in Gedanken versunken, aber bis ich reagierte, hatte der Bremsassistent meines Autos bereits eingegriffen und gebremst.»

Aufprallenergie halbiert

Wie derartige Notbremsassistenten funktionieren, zeigte ein zweiter Versuch auf. Wiederum zog ein Seilzug den Lastwagen

auf 80 Kilometer pro Stunde an. Wiederum fuhr der Zehntönnner auf fünf stehende Autos auf, diesmal bremste das Notbremsystem den Lastwagen aber auf 60 Kilometer pro Stunde herunter. Die Verformung des ersten Autos, in das der Camion prallte, ist nicht mehr so gross wie beim Versuch mit 80 Kilometern pro Stunde. Der vordere Teil der Fahrgastzelle blieb ganz, der

hintere Teil jedoch war ziemlich zerquetscht.

«20 Kilometer pro Stunde weniger tönt nach nicht viel, ist es aber doch, weil praktisch die halbe Energie vor dem Aufprall verloren geht», sagt Raphael Murri, Bereichsleiter passive Sicherheit im Test Center. Gut erkennbar sei dies an den Schäden der Fahrzeuge und daran, wie sich die Autos ineinandergeschoben hätten.

Ein Diskussionspunkt an dem von den Basler Versicherungen mit Mercedes-Trucks organisierten und vom Lastwagengewerbe gut besuchten Anlass war die Möglichkeit der Chauffeure, den Bremsassistenten manuell auszuschalten. Dies, weil die Systeme nicht immer fehlerfrei funktionieren. Gemäss Daniel Junker, Leiter Fahrzeugexperten bei den Basler Versicherungen, reagieren Bremsassistenten in Einzelfällen auf grosse und reflektierende Tafeln und lösen eine Vollbremsung aus. Ebenso bei schnell wechselnden Lichtverhältnissen wie von starkem Sonnenschein in einen dunklen Tunnel. Chauffeur Henggeler habe schon vor 20 Jahren solche Systeme ausprobiert. «In einer Rechtskurve mit einem entgegenkommenden Auto konnte es dann aber sein, dass das System eine Vollbremsung auslöste. Dabei bestand die Gefahr, dass der Lastwagen kippt.»

Die Systeme seien aber besser geworden. Allerdings funktionie-

ren sie laut Henggeler bei starkem Regen oder Schneefall auch heute noch nicht immer zuverlässig und melden über einen Piepston, dass der Chauffeur sie ausschalten solle. Für Murri liegt die Zukunft darin, dass die Chauffeure diese Systeme gar nicht mehr manuell abschalten dürfen. «Damit könnte man Unfälle verhindern. Die Technik hat sich entwickelt. Man ist auf dem richtigen Weg.»

Gesetze verschärfen

Junker von den Basler Versicherungen, die mit solchen Tests Lastwagen- und Autofahrer sensibilisieren und Unfälle verhindern möchten, zielt ebenso in diese Richtung. «Wir hoffen, dass die Gesetzeslage so rasch wie möglich auf europäischer Ebene verschärft wird und die Fahrzeughersteller mit der Technik aufrüsten müssen.» Damit könnten dramatische Unfälle und deren Folgen auf ein Minimum reduziert und die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden. Gemäss dem Bundesamt für Strassen müssen neue Lastwagen seit dem 1. November 2015 über ein Bremsassistentensystem und ein Spurhaltesystem verfügen.

Ob das Ausschalten gesetzlich erlaubt ist oder nicht: Für Chauffeur Henggeler ist klar: «Lastwagenfahrer sollen die Hilfsmittel so gut nutzen, wie es geht. Brauchen tut es uns Chauffeure dennoch.»

Nachruf

Kurt «Guuge» Stalder

Völlig unerwartet ist vergangenen Samstag Kurt Stalder im Alter von 58 Jahren verstorben. Er war an jenem Tag mit den Fifres et Tambours de Bâle in Epesses unterwegs, um für die kommende Fête des Vignerons zu werben, als plötzlich sein Herz aufhörte zu schlagen.

Kurt «Guuge» Stalder: Der begnadete Pfeifer galt in Fasnachtsskreisen als eine feste und respektierte Grösse. Gelernt hatte er das Piccolospiel als Bub bei den VKB. Zu jener Zeit spielte für ihn aber auch der Fussball eine wichtige Rolle; mit neun Jahren ging er zum FCB. Damals wohnte die Familie Stalder an der Hammerstrasse, gleich vis-à-vis von FCB-Starspieler Karli Odermatt, der den kleinen Kurt immer wieder zum Training abholte. Doch während er später mit dem Fussball aufhörte, blieb das Piccolospiel bis zuletzt seine grosse Leidenschaft. Bei den Swiss Mariners, die das amerikanische Trommeln und Pfeifen pflegen, engagierte er sich ebenso wie bei den Pfeifergruppen FaZi 07 und Spitzbuebe sowie der Tambouren- und Pfeifergruppe 1884 Fasnachtsgesellschaft.

Gelernt hatte Kurt Stalder den Beruf des Flachmalers. Später holte er das Handelsdiplom nach und arbeitete als EDV-Spezialist in verschiedenen Betrieben, bis er fest in der Firma seines Bruders, der Stalder Immobilien, tätig war.



Engagierter Kleinbasler und Pfeifer: Kurt Stalder.

Mit seiner Begeisterung für das Pfeifen ging sein gesellschaftliches Engagement im Kleinbasel einher. Als Mitglied bei der Ehrengesellschaft zum Rebhaus hatte er – seinem Vater nacheifernd – den Leu getanzt. Er war im Vorstand des Wenzengraber-Kämmerli und ebenso Vorgesetzter wie Spielchef bei der Zunft zu Fischern. Entsprechend wurde er als ein sehr geselliger, gemüthlicher und humorvoller Mensch geschätzt, dessen raues Lachen ansteckend wirkte.

Stolz war Kurt Stalder auf seine beiden Söhne Matthias und Patrick, die aus der Ehe mit Christine Stalder Brodbeck hervorgegangen sind. Sie leben beide auf je ihre Weise dem Engagement ihres Vaters nach.

Dominik Heitz

Einsprachen gegen Landhof-Parking in erster Instanz abgelehnt

Baurekurskommission Die Behörde bremst Gegner des Quartierparkings, indem sie 93 Rekurse ablehnt.

Unter dem ehemaligen FCB-Stadion Landhof neben der Messe will die Zum Greifen AG ein Quartierparking mit 200 Plätzen bauen. Sie sollen an Anwohner aus dem Wettsteinquartier vermietet werden. Aber wie immer, wenn es in Basel um Parkplätze geht, hat sich dagegen Widerstand formiert. Das ist auch bei diesem eingeschossigen und unterirdischen Bau nicht anders. 93 Einsprachen sind gegen eine erste Bewilligung des generellen Bauprojekts eingegangen.

Die Baurekurskommission Basel-Stadt hat jedoch Ende März entschieden, dass sie sämtliche Rekurse ablehnt. Dies geht aus dem sogenannten Dispositiv hervor, in dem der Entscheid zuerst ohne Begründung kommuniziert wird.

Weiterzug wahrscheinlich

Christoph Stutz von der Zum Greifen AG nimmt den Entscheid mit Gleichmut zur Kenntnis. «Es ist wie mit allen Gerichtsentscheidungen. Man muss sie nehmen, wie sie kommen.» Stutz glaubt allerdings nicht, dass sich die Gegner des Parkings mit diesem Entscheid zufriedengeben. Er rechne damit, dass sie ihre Einsprachen an die nächsthöhere Instanz, also ans Appellationsgericht, weiterziehen werden.

Roberto Rivetti vom Komitee «IG Quartierparking Landhof –

Nein!» kann noch nicht beantworten, ob die Gegner das Urteil weiterziehen werden. «Wir müssen zuerst die schriftliche Begründung der Baurekurskommission abwarten und studieren. Aber dass wir das Urteil nicht einfach so akzeptieren, das ist schon klar.»

In dem Entscheid steht auch, dass über die Kompensation oberirdischer Parkplätze im Baubewilligungsverfahren entschieden werden müsse. Das heisst also, dass erst mit der eigentlichen Baubewilligung klar wird, ob für die 200 zusätzlichen unterirdischen Parkplätze oberirdische Parkplätze abgebaut werden müssen oder nicht. Die Gegner würden das gerne sehen.

Gemäss Gesetz gilt in Basel-Stadt eine Kompensationspflicht von 60 Prozent. Die Regierung hat im Fall des Landhof-Parkings allerdings entschieden, dass trotz der zusätzlichen unterirdischen Parkplätze oberirdisch keine abzubauen sind. Dies, weil im Quartier ein hoher Parkierdruck herrsche und daher ein öffentliches Interesse an mehr Parkplätzen bestehe.

90 Parkplätze vermietet

Rivetti findet es seltsam, dass die Baurekurskommission über die Kompensation nicht entschieden hat. «Es ist merkwürdig, dass die Baurekurskommission diesen

wesentlichen Teil hinsichtlich der Bewilligbarkeit des Landhof-Parkings weiterschiebt.»

Rivetti kritisiert auch, dass das Amt für Mobilität den Parkierdruck gar nicht nachgewiesen habe. «Aber angenommen es gäbe einen nachweisbaren Parkierdruck und man baut oberirdisch gleich viele Parkplätze ab, dann würde der Parkierdruck nicht zurückgehen.» Es würde laut Rivetti nichts passieren. Somit Sorge nicht das Parking für die mögliche Linderung des Parkierdrucks, sondern die vom Regierungsrat ausgesetzte Kompensationspflicht. Rivetti nennt sie «rechtswidrig». «Der Regierungsratsbeschluss hat keine Rechtsgrundlage, weil kein Mangel an Privatparkplätzen nachgewiesen ist, wie es das Umweltschutzgesetz vorschreibt.»

Wie Christoph Stutz erklärt, seien 90 der 200 Parkplätze bereits vermietet. Er widerspricht den Argumenten der Gegenseite, wonach die Parkplätze nicht nur für Anwohner, sondern auch für Pendler vermietet würden. «Die Auflagen sind klar. Es handelt sich um Anwohnerparkplätze. Wenn man gegen etwas ist, dann hat man immer Argumente. Und auch wenn sie nicht stimmen, Hauptsache, sie tönen gut.»

Martin Regenass

Nachrichten

Regierungsräte schweigen

Basel Die beiden SP-Regierungsräte Eva Herzog und Christoph Brutschin sind bis jetzt nicht auf die Forderung von GLP-Grossrat David Wüest-Rudin eingegangen, aus dem Verwaltungsrat der MCH Group auszutreten. Gegenüber der BaZ verwies Christoph Brutschin gestern auf die baldige schriftliche Beantwortung der Interpellation durch den Gesamtregierungsrat. Die GLP-Forderung hatte bis gestern einen mehrtägigen Schlagabtausch zwischen Grünliberalen und Sozialdemokraten ausgelöst. (se)

Schlechte Noten für Euro-Airport

Basel Die Schweizer Luftfahrtbranche erhält das Prädikat «unterdurchschnittlich». Die drei Landesflughäfen schaffen es in einer globalen Studie nicht auf die vorderen Plätze. Der Basler Euro-Airport landet auf Rang 77 der 132 untersuchten Flughäfen. Noch weiter hinten rangiert der Zürcher Flughafen (87). Durchgeführt wurde die Studie vom Fluggastrechteportal Air Help. Hauptkriterium war die Pünktlichkeit im Jahr 2018. (sda)

Korrekt

Im Artikel «Ackermann legt Kosten für Museum nicht offen» (BaZ vom 9. Mai) war die Rede vom Naturhistorischen Museum. Die nicht offen gelegten Kosten betreffen jedoch das Historische Museum am Barfüsserplatz. (red)