

Weil bei den sogenannten «Kaphaltestellen», die Kanten auf der ganzen Länge erhöht worden sind (obwohl es gesetzlich möglich gewesen wären, mit Kissenlösungen, also Erhöhungen lediglich im Bereich der Türen die gleiche Wirkung zu erzielen), um den Einstieg auch für Menschen mit einer Behinderung zu erleichtern, müssen jetzt Massnahmen getroffen werden, um die Sturzgefahr für Velofahrende zu reduzieren. Einlegen eines Gummiprofils in die Schienen schien die Lösung zu sein.

Seit November 2021 wird an der Haltestelle Bruderholzstrasse an einem «velofreundlichen Gleis» geprübelt. Von 2019 bis 2021 gab es dazu auch Tests auf einem Areal in Füllinsdorf. Einer gemeinsamen Mitteilung des Baudepartements und der BVB vom 28.11.2022 ist nun zu entnehmen, dass das Gummiprofil über den Winter entfernt werden soll, da eindringendes Wasser gefrieren könnte. Bereits im April musste das Material ein erstes Mal ausgetauscht werden, im Juli dann zum zweiten Mal.

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

1. Warum wurde die Gefahr des eindringenden Wassers, das gefrieren könnte, im Test von 2019 – 2021 nicht erkannt?
2. Wie viel kostete das Einsetzen des Gummiprofils in den verschiedenen Etappen bis heute?
3. Wie hoch werden die Kosten bis zum Abschluss des Projekts sein?
4. Befindet man sich mit den Kosten im Rahmen des ursprünglichen Budgets oder wird dieses überschritten?
5. Wie hoch ist der personelle Aufwand für dieses Projekt bei den BVB und im BVD?
6. Sind das BVD und die BVB bisher zufrieden mit den Erkenntnissen aus dem Projekt?
7. Wie verhält es sich mit der Umweltbelastung durch die Gummiprofile:
 - a. In der Produktion?
 - b. Nach der Entfernung (Recycling)?
 - c. Durch die Abnutzung (Mikroplastik)?
8. Gibt es bereits Ideen für Alternativen für den Schutz der Velofahrenden, falls das Projekt zu keinem zufriedenstellenden Ergebnis führt?

Philip Karger