



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

12.1070.02

11.5146.03

Basel, 17. Oktober 2012

Kommissionsbeschluss
vom 17. Oktober 2012

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag 12.1070.01 betreffend Umsetzung des Behinder-
tengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem
Tramnetz des Kantons Basel-Stadt. Ausgabenbewilligung für
die Projektierung von Anpassungen der Allmendinfrastruktur
und Finanzierung der notwendigen Fahrzeugumbauten der
BVB**

sowie

**zum Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend flan-
kierende Massnahmen für Velofahrer an Kaphaltestellen**

1. Ausgangslage

Gemäss eidgenössischem Behindertengleichstellungsgesetz müssen bis Ende 2023 alle öffentlichen Transportmittel in der Schweiz behindertentauglich sein. Mit dem Ratschlag zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt beantragt der Regierungsrat Mittel in der Höhe von CHF 12,4 Mio. für die Projektierung der Umgestaltungen und Umbauten von Tramhaltestellen sowie die Umrüstung eines Teils der Tramflotte der BVB. Ebenfalls aus diesem Kredit finanziert werden soll der Bau einer Testhaltestelle. Die eigentlichen Baukredite will der Regierungsrat dem Grossen Rat in zwei oder drei weiteren Ratschlägen zu einem späteren Zeitpunkt vorlegen. Erst aus diesen wird ersichtlich, welche Haltestellen wie umgestaltet werden.

Der Grosse Rat hat den Ratschlag zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt bzw. die Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Anpassungen der Allmendinfrastruktur und der Finanzierung der notwendigen Fahrzeugumbauten der BVB sowie die Beantwortung des Anzugs David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen für Velofahrer an Kaphaltestellen am 12.9.2012 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK setzte sich bereits an ihren Sitzungen vom 22.8.2012 und 29.8.2012 mit dem Geschäft auseinander. Eintreten auf die Vorlage war dabei nicht bestritten, Rückweisung wurde nicht beantragt. Die UVEK setzte sich aber mit einigen Detailfragen auseinander und nahm beim Entwurf zum Grossratsbeschluss eine kleine Anpassung vor. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie an ihrer Sitzung vom 17.10.2012.

2. Erörterungen der UVEK

Das auf Bundesebene erlassene Behindertengleichstellungsgesetz verlangt die Gleichstellung von Menschen mit einer Behinderung und solchen ohne Beeinträchtigung. Ab dem 1.1.2024 müssen Hindernisse für behinderte Personen im öffentlichen Raum beseitigt sein. Dies betrifft den Zugang zu öffentlichen Gebäuden und Anlagen, die Inanspruchnahme von Dienstleistungen und den öffentlichen Verkehr. Während heute jeweils angezeigt wird, wo behinderte Menschen Zugang zu einer Einrichtung haben, muss in Zukunft deklariert werden, falls ihnen dieser Zugang aus irgendeinem Grund nicht möglich ist. Grundsätzlich sollen in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen weitestgehend die gleiche Zugänglichkeit zu öffentlichen Einrichtungen haben wie alle anderen.

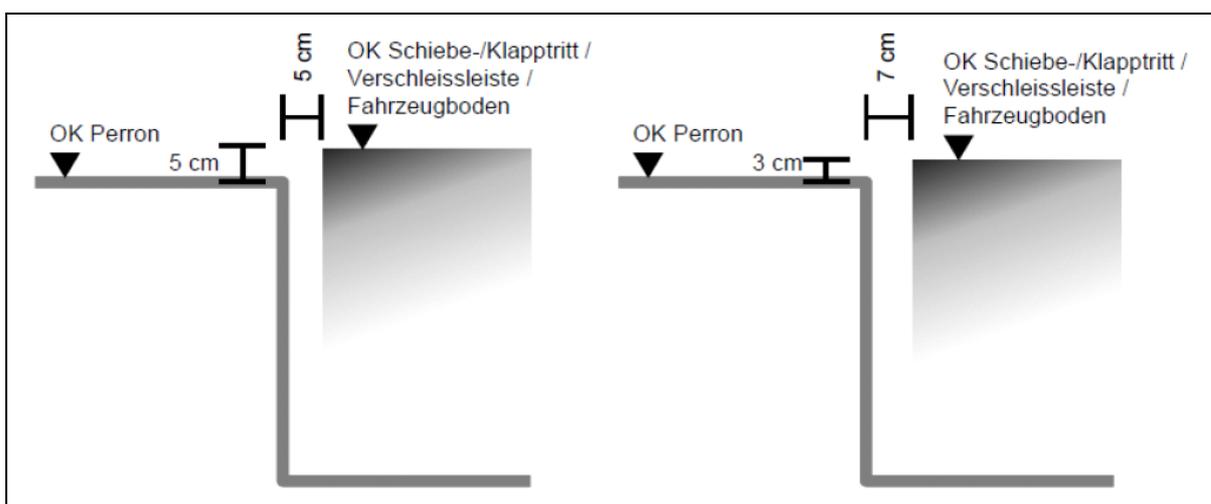
Dass der öffentliche Raum und damit auch der öffentliche Verkehr behindertengerechter werden sollen, dürfte nicht bestritten sein. Allerdings zeitigt das Behindertengleichstellungsgesetz beim öffentlichen Verkehr insbesondere für städtisch geprägte Gebiete enorme Kostenfolgen. Es lässt sich trefflich darüber streiten, wie weitsichtig der Entscheid des Bundesparlamentes war und wie realistisch die gesetzte Terminvorgabe ist. Tatsache ist, dass die Vorgaben umzusetzen sind und der Handlungsspielraum dabei relativ klein ist. Ein Verzicht auf die Anwendung des Behindertengleichstellungsgesetzes muss gemäss dem darin verankerten Verhältnismässigkeitsprinzip in jedem Fall die Ausnahme bleiben und von einer Ersatzlösung begleitet sein. Ab 2024 existiert ein individuelles Klagerecht für Direktbetroffene wie auch ein Verbandsbeschwerderecht für Behindertenorganisationen.

Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen für die Anpassung des Tramnetzes im Kanton Basel-Stadt – dem Inhalt des vorliegenden Ratschlags – bilden neben dem Behindertengleichstellungsgesetz die beiden Verordnungen dazu sowie die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung. Die Definition von „behindert“ ist auf Verordnungsstufe geregelt und relativ weit gefasst. Als behindert gelten auch altersbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen, z.B. solche, die auf einen Gehstock oder Rollator angewiesen sind. Das Bundesamt für Verkehr verlangt unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips bei Trams den gleichen Komfort an allen Ein- und Ausstiegsstellen. Eine spezielle Türe für Rollstuhlfahrer zu signalisieren ist nicht mehr ausreichend. Festzuhalten ist, dass von den Verbesserungen nicht nur behinderte, sondern auch ältere Personen oder solche mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck profitieren. Eine Beschleunigung des Ein- und Aussteigens ist zudem für alle Fahrgäste von Vorteil, haben doch die Haltezeiten einen wesentlichen Anteil an den Reisezeiten im öffentlichen Verkehr und sind auch eine Quelle von Verzögerungen und Verspätungen. Letztlich profitieren auch die Steuerzahlenden von kürzeren und verlässlicheren Fahrzeiten.

2.1 Technische Grundlösung für Tramhaltestellen

In den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung sind verschiedene technische Details geregelt, z.B. die maximalen Werte für niveaugleichen Einstieg für Rollstühle und Rollatoren. Zugelassen sind für den Ein- und Ausstieg aus einem Tram Maximalwerte von je 5 cm zwischen Fahrzeug und Oberkante des Perrons (Trottoirs) sowohl in vertikaler als auch horizontaler Richtung oder ein horizontaler Abstand von maximal 7cm und ein vertikaler Abstand von maximal 3 cm (vgl. Abbildung 1). Diese Vorgaben gelten grundsätzlich für alle Türen eines Trams.

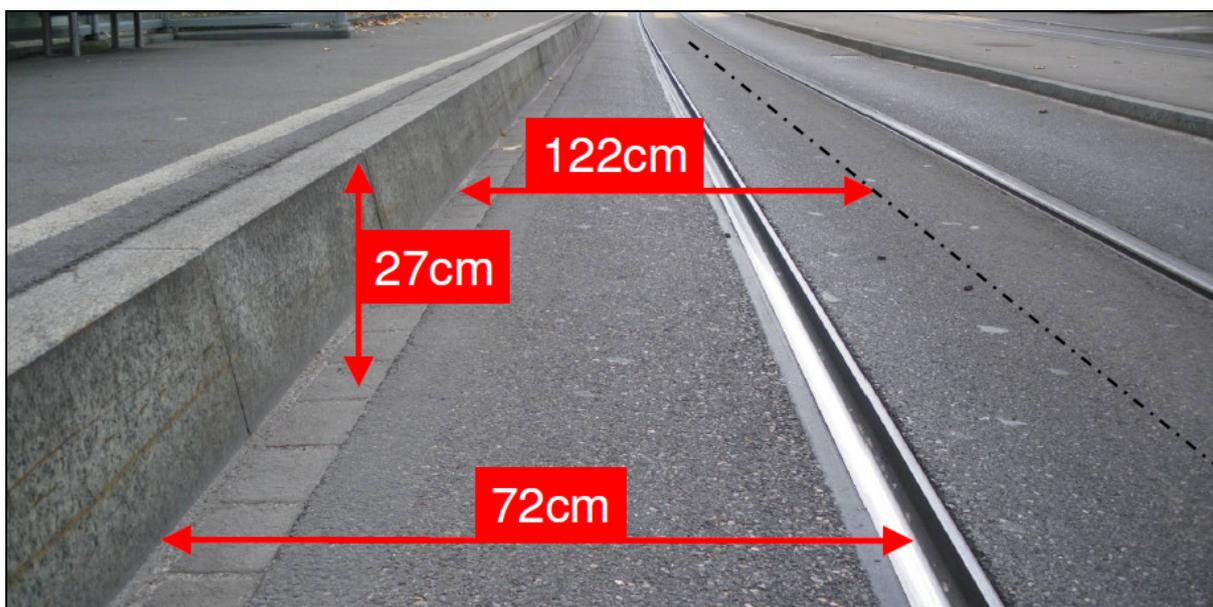
Abbildung 1: Maximale Werte für niveaugleichen Einstieg



Heute weist die Mehrzahl der Tramhaltestellen in Basel-Stadt eine Kantenhöhe von 15 cm auf. Der Combino hat ab Strassenniveau eine Einstiegshöhe von 32 cm, der Fahrgast muss also eine Höhendifferenz von 17 cm überwinden. Der horizontale Abstand zwischen Tram und Haltekante beträgt bei den meisten Haltestellen 7 bis 8 cm.

Die technische Grundlösung für die Tramhaltestelle der Zukunft haben die zuständigen Stellen in den beiden Basel gemeinsam definiert. Die „ideale Haltestelle“ weist einen horizontalen Abstand von der Gleismittelachse zur Perronaussenkante von 122 cm und eine Perronhöhe von 27 cm auf (vgl. Abbildung 2). Horizontaler und vertikaler Abstand zwischen Fahrzeug und Oberkante des Perrons betragen je 5 cm. Für Velofahrende verbleibt eine Durchfahrtsbreite von 72 cm. Von der „idealen Tramhaltestelle“ muss im Netz von BVB und BLT allerdings in vielen Fällen aus unterschiedlichen Gründen abgewichen werden, vor allem in Basel-Stadt.

Abbildung 2: Technische Grundlösung der „idealen Tramhaltestelle“



Heute beträgt der horizontale Abstand 123 cm, die Höhe der Haltekanten reicht von Null (Ausstieg direkt auf die Strasse, z.B. Haltestelle auf der Margarethenbrücke) bis zu 15 cm.

Alternativ zur Anpassung aller Haltestellen ist auch die Möglichkeit in Betracht gezogen worden, die Fahrzeuge umzubauen. Auf dem Markt existiert heute allerdings nur ein Fahrzeugtyp mit einer Einstiegshöhe von lediglich 19 cm ab Strassenniveau, was bei einer Haltekante von 15 cm ausreichend wäre. Das 2,40 m breite Tram verkehrt allerdings nur in Wien auf Normalspur. Weil sich seine Antriebsmechanik in den Gelenkelementen befindet, wäre der Innenraum bei einem lediglich 2,30 m breiten Tram und gleicher Konstruktion sehr eng. Zudem wäre ein „Prototyp“ eines für Meterspur konstruierten Niedrigstflurtrams mit einem grossen technischen Risiko verbunden, und die Haltestellen, die heute keine Kantenhöhe von 15 cm aufweisen, müssten trotzdem umgebaut werden. Für Basel bleibt deshalb die Anpassung aller Haltestellen die einzige Option. Ohne Erhöhung aller Haltekanten lassen sich die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes auf dem Basler Tramnetz also nicht umsetzen.

Geprüft hat das Bau- und Verkehrsdepartement auch Varianten mit einer nur 22 cm hohen Haltekante und/oder einem Abstand von 140 cm zwischen Gleismittelachse und Perronaus-

senkante. Aus finanziellen Gründen und wegen technischer Risiken will man davon aber absehen. Die Variante mit geringerem Abstand zwischen Gleismittelachse und Perronkante hat bei allen Kriterien ausser dem Indikator „Sicherheitsgefühl bei Haltestellen“ (vgl. Kapitel 2.4) besser abgeschnitten. Bezüglich Kosten müsste man bei einem grösseren Abstand zwischen Gleismittelachse und Perronkante von einem Faktor 1,4 gegenüber der favorisierten Variante ausgehen, bei den Varianten mit einer nur 22 cm hohen Haltekante stiegen die Kosten gar mindestens auf das Doppelte. Neben der Umgestaltung der Haltestellen wäre hier auch der Fahrzeugumbau sehr teuer.

Die vorgeschlagene Variante führt gemäss ersten Schätzungen zu ausserordentlichen Umbaukosten von 100 bis 200 Mio. CHF. Wo immer möglich werden die Anpassungen im Rahmen von sowieso notwendigen Erhaltungsmassnahmen ausgeführt, so in nächster Zeit auf dem Streckenabschnitt zwischen den Habermatten und der Bettingerstrasse in Riehen. Die Haltestellen der nach Weil am Rhein verlängerten Tramlinie entsprechen bereits dem neuen Standard. Aufgrund der terminlichen Vorgabe – bis Ende 2023 müssen alle Haltestellen behindertengerecht sein – werden jedoch auch Baustellen nötig, die alleine auf das neue Gesetz zurückzuführen sind. Hätte man für die Anpassungen 20 Jahre mehr Zeit, könnte man alle mit der Erhaltungsplanung koordinieren und der finanzielle Mehraufwand wäre relativ gering. Je rascher die Umsetzung, desto höher werden die ausserordentlichen Kosten.

Die ideale Haltestelle lässt sich nicht überall 1:1 verwirklichen. Der Kanton Basel-Stadt hat diesbezüglich die schlechtere Ausgangslage als der Kanton Basel-Landschaft. Dort weisen viele Tramhaltestellen eigene Perrons analog einer Bahnhaltstelle auf. Eine Haltekante zu erhöhen ist meist relativ unproblematisch. Spezielle Herausforderungen des städtischen Umfelds sind der enge Strassenraum, das hohe Verkehrsaufkommen (viele zu Fuss Gehende und Velofahrende), der geringe Anteil an Eigentrassees und geographische Gegebenheiten. An der Haltestelle der Tramlinie 3 am Kohlenberg wird aufgrund der steilen Strasse bei allen Bemühungen nie ein behindertengerechtes Einsteigen möglich sein. Bei Haltestellen in Kurven besteht die Problematik unterschiedlicher horizontaler Abstände zwischen Haltekante und Tram. Eine Herausforderung stellen auch Doppelhaltestellen dar, entsteht doch bei diesen zwischen den beiden 27 cm hohen Haltekanten ein speziell langer „Graben“, was gehbehinderte Personen zu einem Umweg zwingen kann. Der Vorteil der hohen Haltekante beim Einsteigen in das Tram ist der Nachteil beim Überqueren der Strasse. Unter dem Strich dürften die Vorteile – mehr Komfort beim Ein- und Aussteigen für alle Passagiere und Beschleunigung des Fahrgastwechsels – die Nachteile aber überwiegen. In Zürich oder Freiburg im Breisgau sowie bei den zahlreichen neuen Tramsystemen in Frankreich (z.B. Strassburg, Mülhausen) existieren Haltekanten dieser Höhe teilweise schon lange und werden im Allgemeinen nicht als problematisch empfunden.

2.2 Zeitliche Vorgabe

Gemäss Ratschlag sollen alle Tramhaltestellen bis im Jahr 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein. Dies ist die Vorgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes. In der UVEK wurde diese Vorgabe aufgrund der hohen Kostenfolge in Frage gestellt. Könnte der Kanton die Haltestellen allesamt im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen anpassen, käme ihn dies vermutlich um einen tiefen dreistelligen Millionenbetrag günstiger. Aus Sicht der Verantwortlichen im Bau- und Verkehrsdepartement kann sich der Kanton gegenüber dem Bund aber

nicht auf den Standpunkt stellen, er gestalte einige Haltestellen erst 2040 um, weil erst dann Erhaltungsmassnahmen vorgesehen sind. Auch sind ihnen keine Kantone oder Gemeinden bekannt, die die ÖV-Haltestellen lediglich im Rahmen von normalen Erhaltungsmassnahmen anzupassen planen. Allenfalls lässt sich mit dem Argument der Verhältnismässigkeit versuchen, gewisse Forderungen nicht 1:1 umzusetzen. Inwieweit Klagen gegen nicht behindertengerechte Haltestellen Erfolg haben werden, lässt sich nicht abschliessend beurteilen. Allerdings hat das Bundesgericht bei ersten zu beurteilenden Fällen eine harte Linie gefahren und das Gesetz äusserst buchstabengetreu ausgelegt.

2.3 Umrüstung von Fahrzeugen

Der Grosse Rat hat am 27.6.2012 dem Ratschlag betreffend Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zur Beschaffung von sechzig Tramzügen zugestimmt, was zur Folge hat, dass die BVB bis 2017 60 neue Niederflurtrams des Typs Flexity Basel erhalten. Ab 2017 stehen auf dem Basler Tramnetz nur noch Niederflurtrams im fahrplanmässigen Einsatz – bei den BVB der Flexity und der Combino, bei der BLT der Tango.

Der durch das Behindertengleichstellungsgesetz ausgelöste Umbau der Haltestellen beginnt im Rahmen von anstehenden Erhaltungsmassnahmen bereits einige Jahre vor der vollständigen Umstellung auf Niederflurbetrieb. Die älteren Tramtypen, die bei den BVB noch im Einsatz stehen, können Haltestellen mit einer 27 cm hohen Haltekante ohne Umbau der Türtritte allerdings nicht bedienen. Könnten die BVB mit diesen Trams alle Linien, auf denen bereits eine oder mehrere Haltestellen umgebaut sind, nicht mehr fahren, würde dies ihre betriebliche Flexibilität stark einschränken. Deshalb soll der Grosse Rat insgesamt CHF 6 Mio. zum Umbau der Fahrzeuge sprechen.

Die UVEK hat die Notwendigkeit der Umrüstung von alten Trams, die in den nächsten Jahren durch solche des Typs Flexity ersetzt werden, hinterfragt, kommt aber letztlich zum Schluss, dass der Umbau eines Teils der bestehenden Fahrzeuge unumgänglich ist. Bis 2016 ausgemustert und nicht umgebaut werden die Typen Be4/4 475-476 und Be4/6 Düwag. Mit einem Aufwand von CHF 0,6 Mio. verbunden ist die Einkürzung der Trittbretter bei den 40 Anhängern der Sänftentrans (B4S). Beim Typ Be4/4 Cornichon, der drei Klapptritte aufweist, müssen die Tritte in das Fahrzeuginnere verlegt werden. Die Kosten dafür belaufen sich bei insgesamt 26 Fahrzeugen auf CHF 3,7 Mio. Schliesslich fallen CHF 1,7 Mio. für die Anpassung der Türen und den Einbau von Verschleissleisten bei den Combinos an. Die Combinos bleiben auch nach Inbetriebnahme der Flexity-Trams im Einsatz.

Alternativ zur Umrüstung der Fahrzeuge könnte man die in den nächsten Jahren zur Sanierung anstehenden Haltestellen – teilweise im Rahmen grösserer Umbauprojekte wie demjenigen an der Elisabethenstrasse – ab 2017 ein zweites Mal umbauen und erst dann den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes anpassen. Dies wäre aber mit deutlich höheren Kosten verbunden. Solange eine Haltestelle von nicht umgebauten alten Trams bedient wird, kann ihre Haltekanten nicht auf 27 cm erhöht werden.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat gegenüber der UVEK versichert, dass nur das notwendige Minimum an Trams umgebaut wird. Die umgebauten Fahrzeuge stehen nach 2017 bei Grossanlässen wie Fussballspielen weiterhin im Einsatz. Im Regelbetrieb fahren die BVB bereits dann – rund sechs Jahre früher als gefordert – nur noch behindertengerechte Trams.

Weil sich behindertengerechte Haltestellen auf der Strecke nach Weil am Rhein bereits im Bau und z.B. auf jener nach Riehen in Projektierung befinden, ist der Umbau der alten Trams relativ zeitkritisch. Eine zu den Hauptverkehrszeiten nach Riehen verlängerte Linie 2, auf der noch älteres Rollmaterial im Einsatz steht, wäre nach Umbau der Haltestellen in etwa zwei Jahren ohne Umrüstung der Trams nicht mehr möglich.

2.4 Ausgestaltung von Kaphaltestellen

Zu einer längeren Diskussion geführt hat in der UVEK die künftige Gestaltung der Kaphaltestellen, jenem Haltestellentyp, bei dem die Passagiere aus dem Tram direkt aufs Trottoir aussteigen. Wie bereits in Kapitel 2.1 erwähnt, weist die „ideale Tramhaltestelle“ eine 27 cm hohe Haltekante und einen Abstand von 122 cm zwischen Gleismittelachse und Perronaussenkante auf. Der Abstand zwischen dem Trottoir und der näher zu diesem liegenden Tramschiene beträgt 72 cm.

Kaphaltestellen sind für Velofahrende grundsätzlich eher unangenehm. Man muss entweder zwischen Schiene und Trottoir oder zwischen den Schienen fahren. Das eine ist vom verfügbaren Platz her relativ eng, das andere mit einem zweimaligen Kreuzen der Schiene verbunden. Zwischen Trottoir und Schiene befinden sich zudem häufig weitere Hindernisse wie Entwässerungsschächte oder Schalensteine. Zudem besteht die latente Gefahr, dass einem eine Fussgängerin oder ein Fussgänger direkt vor das Velo tritt. Ein weiteres Problem – allerdings eher psychologischer Art – kommt auf die Velofahrenden durch die künftig höheren Haltekanten zu, auch wenn der verfügbare Platz dadurch nicht kleiner wird. Ein nicht repräsentativer Versuch von Pro Velo Bern hat 2010 allerdings gezeigt, dass die Velofahrenden eine Haltekante von 18 cm gleich gut oder schlecht beurteilen wie eine solche von 30 cm. Unsichere Velofahrende haben mit allen Kaphaltestellen Mühe, sichere meistern alle Varianten problemlos. Mit einem Veloanhänger ist jede Form von Kaphaltestelle unzweckmässig.

Gemäss aktuellem Planungsstand wird es in Basel nach Anpassung aller Tramhaltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz 73 (heute 45) Kaphaltestellen geben, die mit dem Velo befahren werden können. Auf offiziellen Velorouten wird es 30 (heute 16) Kaphaltestellen haben. Gründe für die Zunahme sind die Aufhebung von zu schmalen Traminseln und der Umbau von Haltestellen, bei denen direkt auf die Strasse ausgestiegen werden muss.

Die UVEK stellt den Bedarf an weiteren Kaphaltestellen nicht in Frage, hat aber deren Kompatibilität mit den Anliegen der Velofahrenden erörtert. Wie in Kapitel 2.1 ausgeführt, wäre auch ein Abstand zwischen Gleismittelachse und Perronaussenkante von 140 cm möglich. Dies würde den Fahrbereich zwischen Tramschiene und Trottoir von 72 cm auf 90 cm erhöhen. In Zürich beträgt dieser Abstand 90 cm, in Bern hat man Haltestellen mit 72 cm und solche mit 90 cm Abstand. Bei den Haltestellen mit dem grösseren Abstand fahren die Berner Combinos einen Schiebetritt aus, damit die Fahrgäste den zusätzlichen Abstand von 18 cm niveaugleich überwinden können.

In Basel lässt sich die Berner Lösung nicht umsetzen, weil sich die Tangos der BLT (und auch die alten Schindler-Trams der BVB) nicht mit Schiebetritten, sondern nur mit Klapptritten nachrüsten lassen. Weil sich Klapptritte nicht selektiv steuern lassen, müssen alle Haltestellen die gleichen Abstände aufweisen. Würde man die Tangos mit Klapptritten nachrüsten, müsste man gleichzeitig alle Haltestellen der Tramlinien 10 und 11 (insgesamt 68 Halte-

kanten) anpassen – also nicht nur die Kaphaltestellen, die von Velos befahren werden. Der Aufwand dafür wäre auf dem Liniennetz von BVB und BLT sowohl aufgrund der Netzgrösse als auch der höheren Zahl an Fahrzeugen deutlich höher als in Bern.

Eine Mehrheit der UVEK hat beim Bau- und Verkehrsdepartement trotz der Vorbehalte gegenüber einem Abstand von 90 cm zwischen Tramschiene und Trottoir und den damit verbundenen höheren Umgestaltungskosten insistiert. Dies vor dem Hintergrund, dass mit der Genehmigung des vorliegenden Kredits ein Grundsatzentscheid über den Abstand zwischen Gleis und Trottoir bei Kaphaltestellen gefällt wird, der sich nachteilig auf künftige Trambeschaffungen auswirken könnte. Die vom Bau- und Verkehrsdepartement definierte „ideale Haltestelle“ ist auf Tramzüge einer maximalen Breite von 2,30 m ausgelegt. Trams mit einer Breite von 2,40 m, wie sie z.B. die Verkehrsbetriebe Zürich einsetzen, könnten in Basel nicht fahren. Die UVEK hat es als ihre politische Verantwortung angesehen zu eruieren, ob es Trends bezüglich der Breite von Trams auf Meterspur gibt. Wäre Basel mit der Anschaffung der 2,30 m breiten Flexity-Trams bereits heute die Ausnahme, müsste davon ausgegangen werden, dass es in 30 oder 40 Jahren keine Trams dieser Breite „ab Stange“ mehr geben wird. Eine Sonderlösung könnte dann sehr teuer kommen. Breitere Kaphaltestellen hätten zudem den Vorteil, dass ein Busersatz die Haltestellen ebenfalls anfahren könnte und die genannten Nachteile von Kaphaltestellen für Velofahrende entschärft würden.

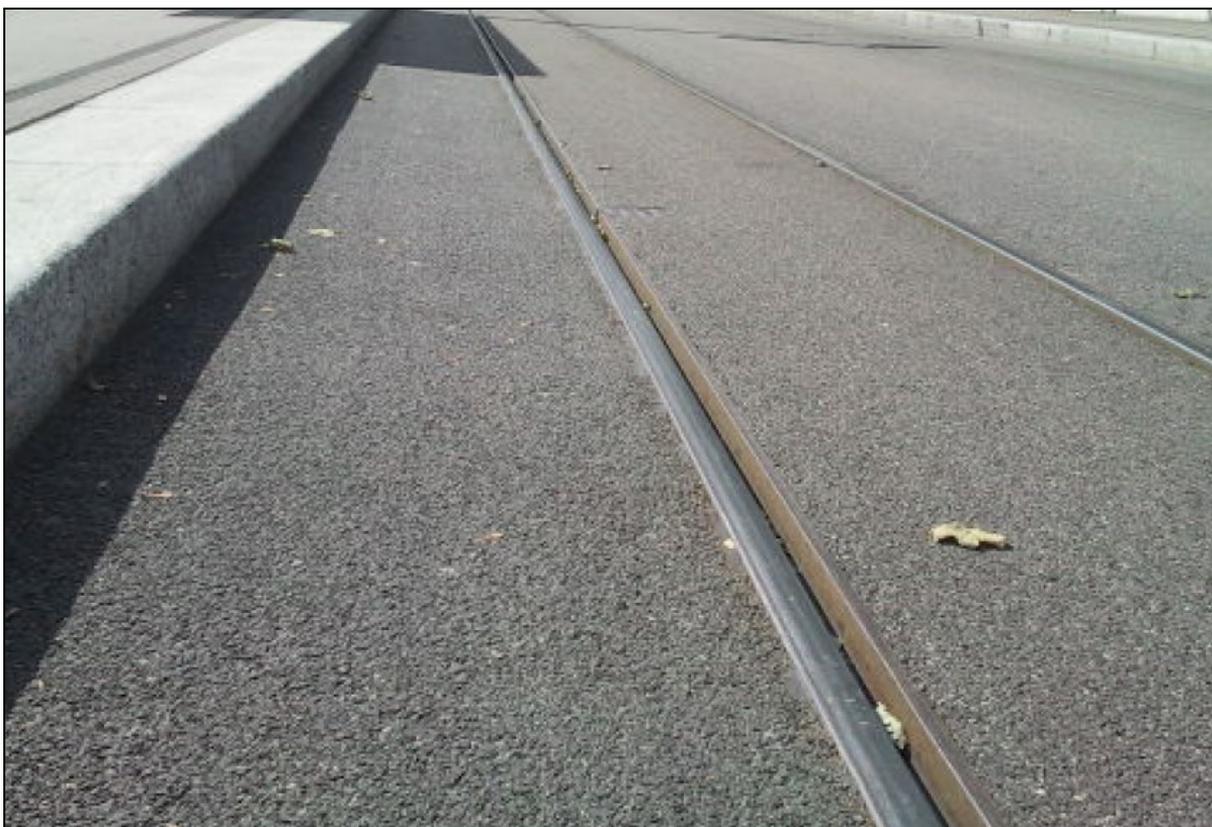
Über die Standardbreite von Trams auf Meterspur – so es eine solche überhaupt je geben wird – bei der nächsten oder übernächsten Trambeschaffung lässt sich heute nur spekulieren. Eine Analyse der in den letzten zehn Jahren bei den sechs Herstellern Siemens, Alstom, Bombardier, Stadler, PESA und Transtech für Meterspur bestellten Trams zeigt allerdings, dass von 565 bestellten Fahrzeugen deren 388 (69%) lediglich 2,30 m breit waren. 177 Fahrzeuge (31%) hatten eine Breite von 2,40 m. Klammert man die Bestellungen aus den beiden Basel (Tango BLT, Flexity BVB) aus, beträgt der Anteil der schmälere Trams noch 60%. Diese Zahlen lassen vermuten, dass in Zukunft auch andere Verkehrsbetriebe weiterhin auf 2,30 m breite Fahrzeuge setzen werden. Man kann also heute nicht argumentieren, man müsse das Tramnetz schon heute auf künftig breitere Trams „vorspuren“. Der Einsatz breiterer Fahrzeuge hätte aufgrund des grösseren Gleisabstands zudem erneut Anpassungen an den Haltestellen zur Folge.

Aus einer Gesamtbewertung heraus stuft die UVEK die Vorteile einer für den Veloverkehr etwas komfortableren Ausgestaltung der Kaphaltestellen im Vergleich zu den damit verbundenen Mehrkosten und technischen Risiken als zu klein ein, um eine entsprechende Forderung aufzustellen. Das eingesparte Geld wäre sinnvoller eingesetzt, würde es für andere Velomassnahmen verwendet. Zu bedenken sind im Weiteren die politischen Konsequenzen einer anderen „idealen Haltestelle“ in Basel-Stadt bezüglich der Partnerschaft mit dem Kanton Basel-Landschaft. Die Haltestellen auf dem Netz der BLT sowie die Tangotrams müssten mit hohen Kostenfolgen allesamt umgebaut werden.

Die UVEK erwartet unter diesen Gegebenheiten, dass für alle bestehenden und künftigen Kaphaltestellen Optimierungen für den Veloverkehr geprüft und umgesetzt werden: Signalisation einer Umfahrung, Markierung des Strassenbereichs zwischen den Tramschienen als Velospur, Verbesserung der Überfahrbarkeit der Tramschienen, Führung des Veloverkehrs hinter der Tramhaltestelle hindurch oder Lichtinsel statt Kaphaltestelle. Im Minimum muss dem Veloverkehr aber der Raum zwischen Schiene und Haltekante vollumfänglich zur Ver-

fügung stehen. Auf für die Velofahrenden gefährliche Hindernisse wie Einlaufschächte („Dohlen“) oder Schalensteine ist ohne Ausnahme zu verzichten. Die Entwässerung kann in das Rillengleis erfolgen, wie dies in den Städten Bern und Zürich bereits heute Standard ist (vgl. Abbildung 3). Technisch ist dies sowieso die vorteilhaftere Lösung. Verläuft das Gefälle der Strasse in Richtung Tramschiene, ist die Haltekante zudem etwas weniger hoch.

Abbildung 3: Kaphaltestelle in Bern



2.5 Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen für Velofahrer an Kaphaltstellen

Der Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten bittet den Regierungsrat, im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes zu prüfen und zu berichten, ob bei bestehenden und künftigen Kaphaltstellen mit entsprechenden Platzverhältnisse das Befahren für Velos eingerichtet und markiert werden kann. Wo dies nicht möglich ist, sollen andere Massnahmen ergriffen werden wie Gummiprofile in den Schienen, Bodenmarkierungen zur Anzeige des Spurwechsel für Velos, Asphaltierung bis an den Randstein, Verzicht auf Dohlenlegung und gegebenenfalls die Signalisation von Umfahrungen.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den Anzug aufgrund seiner Ausführungen im Ratschlag abzuschreiben. Einer Mehrheit der UVEK sind die Versprechungen des Regierungsrats allerdings zu wenig fassbar. Sie wünscht die Nennung möglichst konkreter Massnahmen, die die Verwaltung für den Veloverkehr in Kaphaltstellen vorsieht. Ein Antrag, ei-

nen zusätzlichen Kredit dafür zu sprechen, ist allerdings wieder zurückgezogen worden. Dies, weil zum einen die Kombination eines Ausführungskredits für Velomassnahmen mit einem Projektierungskredit für den Umbau der Haltestellen sachfremd wäre, zum anderen das Bau- und Verkehrsdepartement der UVEK das Versprechen abgegeben hat, die Anliegen des Veloverkehrs beim Neubau einer Kaphaltestelle sowieso gebührend zu berücksichtigen und die Massnahmen aus dem Baukredit für die Haltestelle zu finanzieren.

Um sicherzustellen, dass die Anliegen des Veloverkehrs auch schon in der Projektierungsphase berücksichtigt werden, schlägt die UVEK eine Anpassung von Ziffer 1 des Grossratsbeschlusses vor. Dieser lautet ergänzt wie folgt:

Für die Projektierung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt werden unter Einbezug von Massnahmen zur Sicherheit der Velofahrenden im Bereich der Kaphaltestellen Ausgaben von CHF 1,46 Mio. zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, Position 6510.300.200.30, Städtebau & Architektur, und für Grundlagenarbeit zur Umsetzung des BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt Ausgaben von CHF 4,635 Mio. zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale, Kostenstelle 6018700, Kostenart 313.000 bewilligt.

Des Weiteren beantragt die UVEK, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten stehen zu lassen. Der Regierungsrat soll in den angekündigten Ausführungsratschlägen konkret aufzeigen, welche Massnahmen für den Veloverkehr an Kaphaltestellen ergriffen werden.

3. Anträge an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 17. Oktober 2012 mit 9:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 10:0 Stimmen bei einer Enthaltung die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes und mit 5:4 Stimmen, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten stehen zu lassen.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt

Projektierungskredit und Finanzierung der notwendigen Fahrzeugumbauten

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 12.1070.01 und den Bericht Nr. 12.1070.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Projektierung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt werden unter Einbezug von Massnahmen zur Sicherheit der Velofahrenden im Bereich der Kaphaltestellen Ausgaben von CHF 1,46 Mio. zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, Position 6510.300.200.30, Städtebau & Architektur, und für Grundlagenarbeit zur Umsetzung des BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt Ausgaben von CHF 4,635 Mio. zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale, Kostenstelle 6018700, Kostenart 313.000 bewilligt.
2. Für die Anpassungen und Umbauten an den Fahrzeugen der BVB sowie die Errichtung einer Versuchshaltestelle wird eine Ausgabe (à fonds perdu Kredit gem. §§ 16, 17 BVB: OG) von total CHF 6,3 Mio. (Preisbasis: Nordwestschweizer Baukostenindex Tiefbau, April 2011, 106.3 Punkte) bewilligt. Die Kosten verteilen sich wie folgt:
 - CHF 6,0 Mio. für Anpassungen und Umbauten an Fahrzeugen der BVB zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, 6618.500.51404
 - CHF 0,3 Mio. für die Errichtung einer Versuchshaltestelle zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, 6618.500.51307

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.