



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

13.1060.01

BVD/P131060
Basel, 3. Juli 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 2. Juli 2013

Ausgabenbericht

für die Projektierung von Neuordnung und -gestaltung der Tramhaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes auf dem Bruderholz und im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, für die Ausarbeitung eines Vorprojektes zur Neuordnung und -gestaltung der Tramhaltestellen auf dem Bruderholz nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) einmalige neue Ausgaben von 450'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“ zu bewilligen.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Das Bruderholzquartier wird hauptsächlich durch die beiden Tramlinien 15 und 16 erschlossen. Beide Linien haben ihren Endpunkt an der Haltestelle Bruderholz, wo sie betrieblich miteinander verknüpft sind. Im Perimeter der geplanten Projektierungsarbeiten befinden sich acht Haltestellen, die der Erschliessung der Wohngebiete südlich der Gundeldingerstrasse dienen.

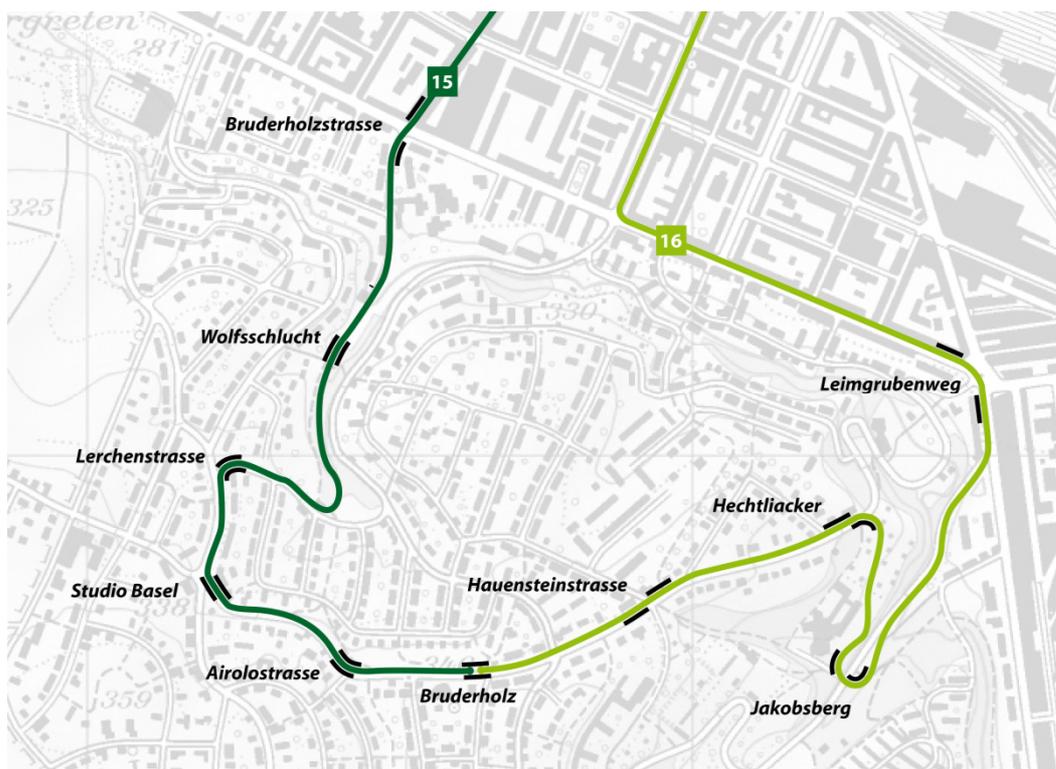


Abbildung 1:
Linienführung und Lage der Haltestellen auf dem Bruderholz

Die Gleisanlagen stammen aus den Jahren 1953 bis 1969 und sind überaltert. Ein Betrieb der Anlagen ist nur noch wenige Jahre möglich. In diesem Jahr beginnt die BVB mit Notmassnahmen zur Sanierung der reinen Erhaltungsabschnitte, die keine Neugestaltung benötigen. Dies betrifft den Austausch der Fahrköpfe im Perimeter Bruderholz sowie die Erneue-

rung der Anlagen in den Abschnitten Jakobsbergerstrasse sowie Wolfsschlucht. Die Kosten für die Erhaltungsarbeiten gehen vollständig zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung Gleisanlagen und wurden für die betreffenden Gleisabschnitte mit RRB 13/14/5 vom 21. Mai 2013 bewilligt. Die Notmassnahmen sind nötig, um die Betriebssicherheit auf den entsprechenden Abschnitten zu gewährleisten und den Fahrbetrieb aufs Bruderholz aufrecht zu erhalten.

Für die gesamte Erneuerung der Gleisanlagen am Bruderholz wurden im 10-Jahres-Investitionsprogramm ursprünglich 31 Mio. Franken eingestellt. Neu sollen die Kosten nun aber über die Rahmenausgabenbewilligung Gleisanlagen beglichen werden, die zu diesem Zweck erhöht werden muss.

Mit der Erneuerung der Tramgleise fallen auch die Haltestellen unter die Sanierungspflicht, das heisst, sie müssen den Anforderungen des BehiG genügen.

2.2 Rahmenbedingungen

2.2.1 Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG, SR 151.3 vom 13. Dezember 2002) regelt die selbstständige Zugänglichkeit öffentlicher Anlagen und Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen. In Bezug auf den öffentlichen Strassenbahnverkehr verlangt das Gesetz, dass im Rahmen der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 sämtliche Tramhaltestellen und Fahrzeuge behindertengerecht sein müssen. Es geht insbesondere darum, den niveaugleichen Einstieg zu gewährleisten.

Das Recht auf niveaugleichen Zugang wird durch eine Verhältnismässigkeitsklausel im BehiG eingeschränkt. Wenn eine Einzelmassnahme für die Ermöglichung des barrierefreien Zutritts finanziell unverhältnismässig wäre, mit wichtigen Grundsätzen des Denkmalschutzes oder der Stadtgestaltung oder mit eisenbahnrechtlichen Vorschriften kollidiert, respektive die Sicherheit gefährden würde, sind Ersatzlösungen möglich. Diese können zum Beispiel in der Bereitstellung des niveaugleichen Einstiegs an nur einer Türe, in einer Sicherstellung der Zugänglichkeit mit Assistenz des Personals (fahrzeugseitig ausklappbare Rollstuhlrampe) oder im barrierefreien Zugang zur nächsten, barrierefrei benutzbaren Haltestelle bestehen. Nicht zulässig ist es, die Verhältnismässigkeitsklausel auf ein ganzes Netz, eine Linie oder eine ganze territoriale Einheit anzuwenden.

Der Grosse Rat hat am 14. November 2012 mit GRB 12/46/6.1G den Ratschlag für die „Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt“ beschlossen. Darin wurden Ausgaben für die Erarbeitung von Umsetzungsgrundlagen, für die Projektierung von Anpassungen der Allmendinfrastruktur und für die notwendigen Anpassungen und Umbauten an Fahrzeugen der BVB genehmigt.

Wie im oben genannten BehiG-Ratschlag erwähnt, erfolgen die Anpassungen an das BehiG auch im Rahmen von ordentlichen Erhaltungsmassnahmen. Je nach Umfang und Komplexität kann dies zu sogenannten Gesamtprojekten führen. Diese sollen wie bisher eigenständig

ablaufen und mittels eigener Grossratsbeschlüsse finanziert werden. Dieses Vorgehen wird nun auf dem Bruderholz angewendet, da die Gleise auf dem Bruderholz saniert werden müssen und der Umfang der nötigen BehiG-Massnahmen gross ist.

Die Umsetzung des BehiG auf dem Bruderholz ist bei Haltekanten in der Geraden, bei entsprechend verfügbarem Raum, grundsätzlich möglich. Bei Haltestellen in Kurvenlage werden die Anforderungen des BehiG nicht oder nur teilweise erfüllt. In den entsprechenden Fällen sind Ersatzlösungen in der Anordnung oder auch in der Anwendung des Verhältnismässigkeitsprinzips zu suchen.

2.2.2 Trambeschaffung BVB

Die BVB hat sich für die Beschaffung von sechzig Tramzügen des Typs Flexity Basel, des Herstellers Bombardier ausgesprochen. Wie in dem vom Grossen Rat mit GRB 12/26/11G vom 27. Juni 2012 bewilligten Ratschlag 12.0389.01 „Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zur Beschaffung von sechzig Tramzügen“ beschrieben, wird die BVB das Tram in einer kurzen und in einer langen Version beschaffen. Aus diesem Grund wurde, in Rücksprache mit der BVB, für die Dimensionierung der Haltestellen auf dem Bruderholz von kurzen Tramzügen (32 m) ausgegangen. Auch heute werden die Linien 15/16 durch kürzere Trams bedient. Längere Trams wurden in der Planung der Haltestellen auch als Option nicht berücksichtigt, da diese zu merklich anderen Lösungen mit bedeutend höheren Eingriffen in die Gestaltung des öffentlichen Raums geführt hätten. Zudem besteht insbesondere auf dem Bruderholz keine Nachfrage, die den Einsatz von langen Tramzügen rechtfertigen würde. In Ausnahmefällen können lange Züge die Strecke allerdings befahren, auch wenn dann nicht alle Türen benutzt werden können.

Die Umsetzung der geplanten Massnahmen ist zeitlich direkt an die Ablieferung der von der BVB bestellten Neufahrzeuge gebunden. Deren Einsatz auf den betroffenen Schienenstrecken ist ab 2017 vorgesehen. Diese müssen aufgrund ihrer fortgeschrittenen Abnutzung bis dahin vollständig saniert sein, um einen reibungslosen Betrieb mit dem neuen Rollmaterial zu gewährleisten.

2.3 Umsetzung BehiG

2.3.1 Methodik

Um die Behindertengerechtigkeit gewährleisten zu können, wurden neue Anforderungen an die Haltestellen definiert. Diese neuen Anforderungen beziehen sich auf den (minimalen) Abstand und die Höhe der Haltestellenkante, die (minimale) Breite des Haltestellenbereichs, aber auch auf die (maximale) Längsneigung im Haltestellenbereich. Im Weiteren sind die Haltestellen jeweils möglichst in einem geraden Streckenabschnitt anzuordnen.

Diese spezifischen Erfordernisse lassen eine geringfügige Anpassung der Infrastruktur auf dem Bruderholz nicht zu, sondern verlangen, dass die Haltestellenlage und allenfalls auch die Lage der Gleise verändert werden müssen. Schwierigkeiten bereiten insbesondere die Höhenverhältnisse und die zum Teil engen Kurven.

Ein externes Büro hat im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements eine umfassende Planungsstudie erstellt, in der die Haltestellen aus verkehrlicher Sicht (Zugänglichkeit, Erschliessungsfunktion, Geometrie) überprüft wurden und ein Konzept für deren Anordnung verfasst wurde.

Das gewählte Vorgehen erlaubte es, mehrere Varianten der Haltestellenanordnung zu prüfen und einander gegenüberzustellen. Nachstehende Merkmale dienten als Grundlage für die Kombination der verschiedenen Varianten:

- Anzahl der Haltestellen
- Lage der Haltestellen (Lage im Wegnetz des Fussgängers, Lage im Strassenquerschnitt)
- Bauliche Vorgaben für die Umsetzung des BehiG (Längsneigung, Querneigung, Haltekantenhöhe, Haltekantenlänge, Haltestellenbreite, Kurvenradius)

Die möglichen Lagen der Haltestellen entlang der Strecke wie auch im Strassenraum wirken sich unterschiedlich aus. Für die Beurteilung durften die einzelnen Haltestellen nicht isoliert betrachtet werden. Die Gesamtbetrachtung der Abschnitte der beiden betroffenen Tramlinien war somit notwendig. Aufgrund einer solchen Betrachtung ergab sich eine Anzahl möglicher beziehungsweise sinnvoller Lösungen, wogegen andere Kombinationen verworfen werden mussten.

2.3.2 Machbarkeit und Beurteilung der einzelnen Haltestellen

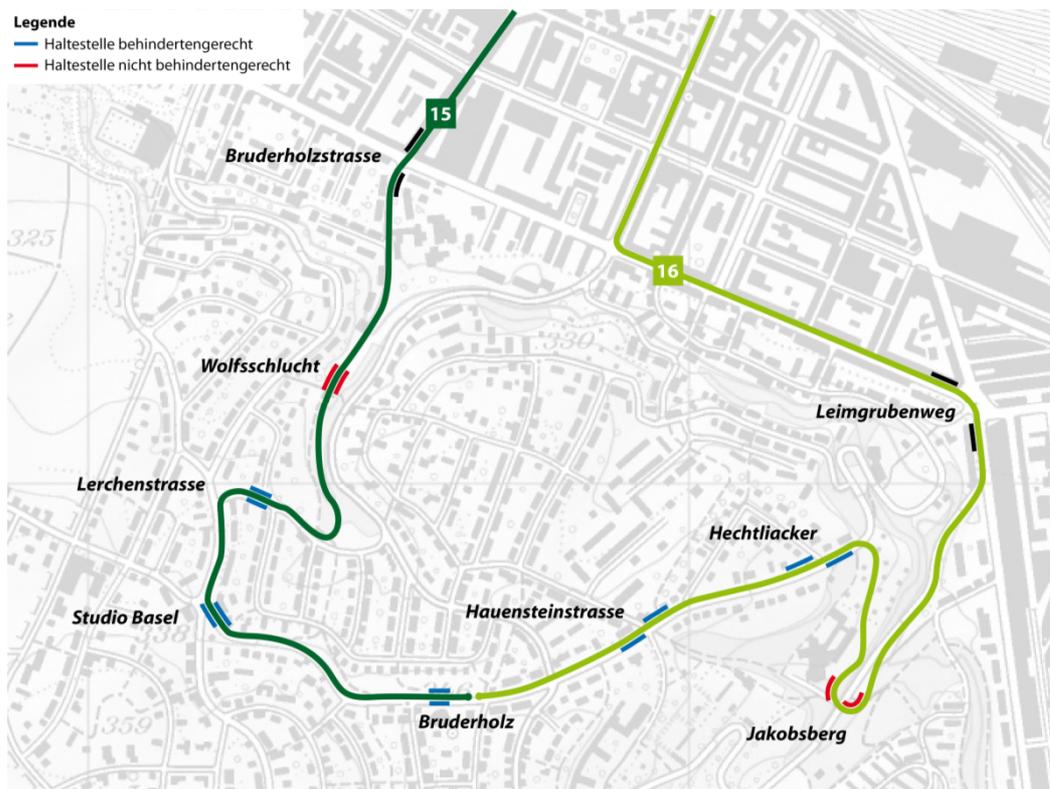


Abbildung 2: Lage und Behindertengerechtigkeit der Haltestellen auf dem Bruderholz

Unter Einbezug der gegenseitigen Abhängigkeiten, der Beurteilung der einzelnen Haltestellen sowie erster grober Abklärungen zur technischen Machbarkeit sind folgende Veränderungen voraussichtlich umzusetzen:

Haltestelle	Lage	BehiG
Wolfsschlucht	Standort beibehalten	teilweise Umsetzung*
Lerchenstrasse	Verschiebung Richtung Stadt	vollständige Umsetzung
Studio Basel	Standort beibehalten	evtl. eingeschränkte Umsetzung
Airolostrasse	Aufhebung der Haltestelle	–
Bruderholz	Verschiebung Richtung Westen	vollständige Umsetzung
Hauensteinstrasse	Standort beibehalten	vollständige Umsetzung
Hechtlacker	Zusammenfassen in Bruderholzallee	eingeschränkte Umsetzung
Jakobsberg	Standort beibehalten	teilweise Umsetzung*

* Anwendung Verhältnismässigkeitsprinzip

Haltestelle Wolfsschlucht

Die Zugänge zur Haltestelle sind sehr steil und nicht behindertengerecht. Es macht daher keinen Sinn, die Haltestelle am heutigen Standort behindertengerecht auszugestalten, da die erforderliche Längsneigung nicht eingehalten werden kann. Allerdings wird auch mit einer Verschiebung der Haltestelle keine behindertengerechte Ausführung möglich. Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass die Haltestelle am heutigen Standort bleibt. Die machbaren Elemente zur Verbesserung der Voraussetzungen für Menschen mit Behinderungen sind umzusetzen (z.B. Höhe der Kanten, Massnahmen für Sehbehinderte usw.).

Haltestelle Lerchenstrasse

Die Haltestelle liegt in einer Kurve und muss daher für eine behindertengerechte Ausführung verschoben werden, da ansonsten der maximal erlaubte Abstand zwischen Haltekante und Tram nicht eingehalten werden kann. Da diese Haltestelle die erste auf dem oberen Bruderholz ist und für dieses Quartier eine wichtige Erschliessungsfunktion hat, ist die Behindertengerechtigkeit zwingend. Bei einer Verschiebung nach oben ist der Abstand zur Haltestelle Studio Basel zu gering. Folglich müsste diese ebenfalls verschoben werden. Zudem wäre die Haltestelle an diesem neuen Ort nur mit grossem Aufwand behindertengerecht machbar. Im Zusammenhang mit dem Knoten Bruderholzallee – Rehhagstrasse sowie mit Liegenschaftszufahrten würden grössere Probleme entstehen. Eine Verschiebung der Haltestelle in Richtung Stadt ist nach ersten Abklärungen machbar.

Haltestelle Studio Basel

Die Haltestelle liegt am bestehenden Ort optimal im Wegnetz. Es muss noch geprüft werden, ob sie mit einer Begradigung und Absenkung der Gleise an diesem Ort behindertengerecht ausgeführt werden kann. Eine Verschiebung in Richtung Bruderholz käme allenfalls in Frage, würde aber aus Gründen der Erschliessungswirkung eine Verschlechterung bedeuten.

Haltestelle Airolostrasse

Die Haltestelle kann am bestehenden Ort nicht behindertengerecht ausgeführt werden, da sie in einer Kurve liegt und somit der maximal erlaubte Abstand zwischen Haltekante und Tram nicht eingehalten werden kann. Eine Verschiebung kommt jedoch nicht in Betracht, da die Distanz zur jeweiligen Nachbarhaltestelle zu gering würde. Diese Haltestelle kann somit nur aufgehoben oder am bestehenden Ort – nicht behindertengerecht – beibehalten werden.

Haltestelle Bruderholz

Die Haltestelle liegt heute in einer Kurve und muss deshalb für eine behindertengerechte Ausführung verschoben werden. Eine Verschiebung nach Osten ist aus Gründen der Radien und Knoten/Zufahrten nicht möglich. Mit einer Verschiebung nach Westen Richtung Airolostrasse kommt die Haltestelle in eine Gerade zu liegen, womit sie behindertengerecht ausgeführt werden kann. Diese Verschiebung führt dazu, dass die Distanz zur bestehenden Haltestelle Airolostrasse noch geringer wird als heute und diese darum aufgehoben werden kann.

Haltestelle Hauensteinstrasse

Die Haltestelle soll am bestehenden Ort behindertengerecht ausgeführt werden. Eine Verschiebung drängt sich nicht auf, da die technischen Voraussetzungen für die Umsetzung vorhanden sind, die Erschliessungswirkung gut ist und die Abstände zu den benachbarten Haltestellen in einem vernünftigen Bereich liegen, insbesondere da die Haltestelle Bruderholz nach Westen weg verschoben wird.

Haltestelle Hechtliacker

Dieser Standort weist eine zu hohe Längsneigung für eine komplette Ausführung als behindertengerechten Haltestelle aus. Um den Zugang zur Rudolf Steiner-Schule für Behinderte zu ermöglichen, wird trotzdem vorgeschlagen, die Haltestelle (eingeschränkt) behindertengerecht auszuführen und den Zugangsweg zur Schule evtl. anzupassen. Die Haltestellenplattform in Fahrtrichtung Stadt muss in den geraden Streckenabschnitt in der Bruderholzallee verschoben werden.

Haltestelle Jakobsberg

Die Haltestelle liegt heute in einer Kurve und kann mit vernünftigem Aufwand nicht behindertengerecht ausgeführt werden, da eine Verschiebung talwärts und somit auch eine Beanspruchung von Waldflächen nötig wäre. Damit verbunden wären auch Verschlechterungen bei der Erschliessung und vor allem bei der Umsteigesituation zum Bus. Es wird davon ausgegangen, dass die Haltestelle am bestehenden Ort beibehalten wird. Die machbaren Elemente zur Verbesserung der Voraussetzungen für Menschen mit Behinderung sind umzusetzen (z.B. Höhe der Kanten, Massnahmen für Sehbehinderte usw.).

2.3.3 Fazit

Die Haltestellen auf dem Bruderholz können grösstenteils behindertengerecht ausgeführt werden. Im Rahmen der Sanierung des Trassees sind an verschiedenen Orten leichte Anpassungen der Gleislage und des Strassenquerschnitts vorzunehmen.

Die heutige gute Erschliessungswirkung der Haltestellen kann erhalten werden. Eine Haltestelle (Airolostrasse) wird aus Gründen der zu geringen Abstände zu den Nachbarhaltestellen und der nicht umsetzbaren Behindertengerechtigkeit aufgehoben. Die Erschliessung wird infolge der Verschiebung der Haltestelle Bruderholz kaum verschlechtert. Insgesamt bleibt die Erschliessungsqualität im Quartier gut.

Die Haltestelle Hechtliacker kann infolge der leicht zu hohen Längsneigung nicht als uneingeschränkt behindertengerecht bezeichnet werden. Die beiden Haltestellen Wolfsschlucht und Jakobsberg sind nicht behindertengerecht machbar, sollen aber im Rahmen der Möglichkeiten auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung ausgelegt werden.

3. Einbezug der Anwohnerschaft

Anlässlich einer gemeinsam von BVB und BVD durchgeführten Anwohnerinformationsveranstaltung am 10. April 2013 wurden die anstehenden Sanierungsarbeiten angekündigt und die damit verbundenen Überlegungen betreffend die Haltestellen – wie im vorliegenden Bericht dargestellt – präsentiert. Die möglichen Verschiebungen und Aufhebungen wurden von der Mehrheit der teilnehmenden Bevölkerung als sinnvoll und richtig angesehen. Nach Ausarbeitung des Vorprojekts ist eine weitere Informationsveranstaltung für die betroffene Anwohnerschaft auf dem Bruderholz vorgesehen.

4. Kosten und Termine

Die Kosten für die Projektierung betragen 450'000 Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, Oktober 2012 = 109.4). Die Kosten teilen sich auf folgende Positionen auf:

Ausarbeitung Vorprojekt/Ratschlagsprojekt	Fr.	350'000
Öffentlichkeitsarbeit, Unvorhergesehenes	Fr.	100'000
Total	Fr.	450'000

Die Projekterarbeitung erfolgt 2013–2014. Die Finanzierung der Planungs- und Projektierungsarbeiten wird mittels des vorliegenden Ausgabenberichts beantragt, diejenige der Umsetzungsarbeiten zu einem späteren Zeitpunkt mit Ratschlag – inkl. gebundener Teile für die Gleissanierung – beim Grossen Rat. Für die behindertengerechte Gestaltung der Haltestellen auf dem Bruderholz sind im 10-Jahres-Investitionsprogramm insgesamt 30 Mio. Franken angemeldet. Mindestens die Gleissanierung muss aufgrund des schlechten Gleiszustands gemäss Angaben der BVB möglichst im 2017 abgeschlossen werden (vgl. Kap. 2.1).

5. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft und genehmigt.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Neuanordnung und -gestaltung der Tramhaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes auf dem Bruderholz und im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen

Projektierungskredit

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: eine einmalige Ausgabe in der Höhe von 450'000 Franken für die Projektierung behindertengerechter Tramhaltestellen auf dem Bruderholz zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“ zu bewilligen.
(Amt für Mobilität, Position 6618.200.20008)

Dieser Beschluss ist zu publizieren.