



An den Grossen Rat

15.5441.02

GD/P155441

Basel, 11. April 2018

Regierungsratsbeschluss vom 10. April 2018

Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend «Konzept zur Förderung der Mobilität älterer Menschen»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2015 den nachstehenden Anzug Heiner Vischer und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Es ist das erklärte Ziel des Regierungsrats, die Mobilität älterer Menschen zu fördern. So steht es auch in der Broschüre Basel 55+.

Trotz solcher und anderer Absichtsbekundungen ist es für ältere Leute in unserem Kanton nicht immer und überall einfach, sich selbständig und sicher zu bewegen. Ein paar Beispiele: Oft erhalten ältere Leute im Tram oder Bus keinen Sitzplatz, das Überqueren von Tramspuren ist – nicht nur am Marktplatz – nicht ungefährlich, das Verkehrsverhalten von Auto- und Velofahrern nimmt oft nicht genügend Rücksicht auf ältere Fussgängerinnen und Fussgänger, Fussgänger-Unterführungen wirken auf ältere Menschen verunsichernd, an Tramhaltestellen und im öffentlichen Raum gibt es zu wenige Sitzgelegenheiten und auch das Angebot an öffentlichen Toiletten ist nicht ausreichend.

Alle diese Gegebenheiten bedeuten für ältere Leute Erschwernisse, für die einen mehr, für die anderen weniger. Es gibt kein einheitliches Bedürfnis und keinen einheitlichen Anspruch älterer Menschen bezüglich einer möglichst wenig eingeschränkten Mobilität.

Dennoch können wichtige Ziele benannt werden: Für eine Verbesserung der Situation braucht es einerseits geeignete Infrastrukturen und andererseits eine Änderung des Verhaltens. Es wäre sinnvoll und nützlich, geeignete Massnahmen in beiden Bereichen in einem Mobilitätskonzept für ältere Menschen zu definieren. Dazu gehören konkrete Angebote wie Sitzbänke, Toiletten, sichere Strassenübergänge und mehr, wie auch Verhaltensregeln, z.B. Sitzplatz anbieten in Tram und Bus, ein rücksichtsvolles Benehmen von Auto- und Velofahrern, die Stärkung des Sicherheitsempfindens, das Anbieten von Hilfe etc.

Die möglichst hohe Selbständigkeit bis ins hohe Alter entlastet die Gesellschaft, sie bedingt aber das Beibehalten der Mobilität. Um diese sicher zu stellen, braucht es ein Konzept zur Förderung der Mobilität ältere Menschen.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen in einem Konzept zur Förderung der Mobilität älterer Menschen enthalten sein müssten, um die Situation für diese Bevölkerungsgruppe verbessern zu können.

Heiner Vischer, Patricia von Falkenstein, Christine Wirz-von Planta, Michael Koechlin, Thomas Mury, Raoul I. Furlano, André Auderset, Conradin Cramer»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Das Anliegen der Anzugstellenden

Im vorliegenden Vorstoss weisen die Anzugstellenden darauf hin, dass es für ältere Menschen im Kanton Basel-Stadt nicht immer und überall einfach ist, sich selbstständig und sicher im öffentlichen Raum zu bewegen. Als Erschwernisse werden zum einen verschiedene infrastrukturelle Aspekte, wie schwierige Strassen- und Tramgleisquerungen, verunsichernd wirkende Fussgängerunterführungen, eine ungenügende Anzahl von Sitzgelegenheiten an Tramhaltestellen und im öffentlichen Raum oder ein nicht ausreichendes Angebot an öffentlichen Toiletten genannt. Zum anderen werden Verhaltensweisen angesprochen, welche die Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Raum beeinträchtigen, wie z.B. das Anbieten von Sitzplätzen in öffentlichen Verkehrsmitteln oder die nicht immer adäquate Rücksichtnahme von Auto- und Velofahrenden. Zur Verbesserung der Situation und zur Stärkung des Sicherheitsempfindens älterer Menschen erachten es die Anzugstellenden als sinnvoll und nützlich, geeignete infrastrukturelle und auf das Verhalten abzielende Massnahmen in einem Mobilitätskonzept für ältere Menschen zu definieren. Ein solches Konzept fördere die Mobilität älterer Menschen und trage so dazu bei, dass ältere Menschen eine möglichst grosse Selbstständigkeit bis ins hohe Alter erhalten könnten und die Gesellschaft dadurch entlastet werde.

Mit dem vorliegenden Anzug bitte die Anzugstellenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen zur Verbesserung der Situation älterer Menschen in einem Konzept zur Förderung der Mobilität dieser Bevölkerungsgruppe enthalten sein müssten.

1.2 Die regierungsrätlichen Leitlinien zur Alterspolitik «Basel 55+»

Oberste Zielsetzung der vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 13/18/12 im Juni 2013 verabschiedeten Leitlinien der baselstädtischen Alterspolitik «Basel 55+» ist es, dass die ältere Bevölkerung im Kanton Basel-Stadt ein möglichst lange selbstbestimmtes Leben mit grösstmöglicher Autonomie bei guter Gesundheit in hoher Lebensqualität führen kann. Zur Erreichung dieser Zielsetzung hat der Regierungsrat zehn Leitlinien erlassen, die als Handlungsempfehlungen für allfällig zu planende konkrete Massnahmen für die in deren Umsetzung involvierten Partner dienen.

Leitlinie 7 greift unter dem Titel «Sicherheit und Mobilität» u.a. die Förderung altersgerechter Mobilitätsangebote durch den Kanton sowie die hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Raums und dessen Ausstattung mit genügend Sitzgelegenheiten und Toiletten im Rahmen des Möglichen auf.

1.3 Die Bevölkerungsbefragung 55plus und deren Ergebnisse

Nach 2011 hat das Statistische Amt Basel-Stadt im September/Oktober 2015 die zweite Bevölkerungsbefragung 55plus durchgeführt, deren Ergebnisse im Juni 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Von 5'000 an Kantonseinwohnerinnen und -einwohner im Alter von 55 Jahren und mehr verschickten Fragebogen wurden 1'427 (28.5%) ausgefüllt wieder an das Statistische Amt zurückgesandt.

Im Ergebnis zeigte sich, dass der Kanton Basel-Stadt generell als seniorenfreundlich empfunden wird, dies insbesondere aufgrund der bestehenden Angebotsstruktur und der Infrastruktur.

Mit Blick auf das Thema Verkehr wurde die aktuelle Verkehrspolitik hingegen als wenig seniorenfreundlich beurteilt. Dabei wurde auch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Fahrradfahrenden, genannt. Die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bzw. die Senkung der Preise für diesen war ein Anliegen von 74 (von insgesamt 1'427) Befragten. 62 Mal wurde die Verbesserung der Verkehrssituation genannt. Demgegenüber gaben 61 Befragte an, mit der aktuellen Situation zufrieden zu sein. Weitere Nennungen betreffend Wünsche zur Ver-

besserung der Seniorenpolitik im Kanton betrafen die Verbesserung der Gestaltung des öffentlichen Raums (47), wobei 54.7% der Aussage zustimmten, dass es im Kanton Basel-Stadt genug öffentlich zugängliche Orte gibt, die seniorengerecht sind.

Bezogen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung 55+ zeigte sich Folgendes Bild: Je älter die Befragten sind, desto häufiger wird der ÖV als Hauptverkehrsmittel angegeben. Auf die Frage nach dem für die Freizeitwege überwiegend verwendeten Verkehrsmittel nennen 32.2% der Befragten den ÖV. Dabei sind jedoch auch Unterschiede bei der Nutzung des ÖV festzustellen: Während bei den Befragten im Alter von 55-64 Jahren 22.6% den ÖV als Hauptverkehrsmittel für ihre Freizeitwege angeben, sind es bei den Personen, die älter als 74 Jahre sind, 46%. Dies zeigt eine zunehmende Bedeutung des ÖV mit steigendem Alter.

1.4 Einordnung der mobilitätsspezifischen Bedürfnisse älterer Menschen

Der Kanton und insbesondere das fachlich zuständige Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat den Auftrag und ist bestrebt, die Voraussetzungen für eine bedarfsorientierte Mobilität im Kanton für alle Anspruchsgruppen im Rahmen des Möglichen zu schaffen und diese Mobilität für die gesamte Kantonsbevölkerung über sämtliche Verkehrsmittel und -wege zu koordinieren und zu optimieren. Daraus ergeben sich jedoch unterschiedliche und auch zum Teil sich widersprechende Bedürfnisse und Anliegen. Es gilt deshalb grundsätzlich Kompromisse zu finden, welche zwar die unterschiedlichen Bedürfnisse nicht vollumfänglich, aber so weit wie möglich abdecken können.

Hinsichtlich der Bevölkerung generell, aber insbesondere auch mit Blick auf die ältere Bevölkerung im Kanton bestehen keine einheitlichen Bedürfnisse oder Ansprüche bezüglich einer möglichst uneingeschränkten Mobilität. Dies verdeutlichen auch die Ergebnisse der letzten Bevölkerungsbefragung 55plus.

Die Mobilitätsbedürfnisse von älteren Menschen unterscheiden sich in der Lebensphase ohne gesundheitsbedingte Einschränkung der Mobilität nicht grundlegend von denjenigen anderer Personen, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Sobald ältere Menschen durch ihren Gesundheitszustand oder das fortschreitende Alter in ihrer Mobilität eingeschränkt werden, sind sie zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen zu zählen und haben effektiv spezifische Bedürfnisse. Diese spezifischen Bedürfnisse wurden in der jüngsten Vergangenheit jedoch erkannt und aufgegriffen. Grundlage für die Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen bilden das nationale Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) vom 13. Dezember 2002 und die dieses konkretisierenden Verordnungen und Normen.

2. Im Kanton Basel-Stadt bereits umgesetzte Massnahmen zur Verbesserung der Mobilität älterer Menschen

Nachfolgend werden die im Kanton bereits umgesetzten Massnahmen und laufenden Aktivitäten zur Verbesserung der Mobilität älterer mobilitätseingeschränkter Menschen aufgezeigt. Dabei soll entsprechend der im vorliegenden Anzug vorgenommenen Unterscheidung zwischen infrastrukturellen und Verhaltensaspekten differenziert werden. Ergänzend dazu sollen auch bereits umgesetzte Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit sowie weitere Massnahmen, welche die Mobilität älterer Menschen ebenfalls verbessern, aufgezeigt werden.

2.1 Infrastrukturelle Massnahmen

2.1.1 Hindernisfreie Tram- und Bushaltestellen

Gemäss dem BehiG des Bundes müssen im Rahmen der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 sämtliche Tram- und Bushaltestellen hindernisfrei gestaltet werden. Hindernisfrei bedeutet in diesem Zusammenhang vor allem eine minimale Höhendifferenz und minimale Abstände zwischen

den Fahrzeugen und dem Trottoir, nach Möglichkeit mit einem niveaugleichen Einstieg ab einer hohen Haltekante.

Für Rollstuhlfahrende, Gehbehinderte, aber auch für viele ältere Menschen mit Rollator oder Stock sind hohe Haltekanten unentbehrlich, um den ÖV selbstständig benutzen zu können. Andere Personengruppen sind temporär jedoch ebenfalls auf hohe Haltekanten angewiesen (Personen mit Kinder- oder Einkaufswagen, Gepäck oder an Krücken). Der hindernisfreie Zugang ist grundsätzlich für alle Nutzenden des ÖV komfortabel und ein Gewinn.

Basis für den hindernisfrei zugänglichen ÖV für alle im Kanton Basel-Stadt bilden die Niederflurtrams und -busse. Ab Frühling 2018 verkehren auf dem Netz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) im Regelbetrieb nur noch 100% Niederflurfahrzeuge. Auch die Baselland Transport AG (BLT) setzt im Regelbetrieb moderne Niederflurfahrzeuge ein. Zudem werden sämtliche 250 Haltestellen im Kanton schrittweise angepasst, nach Möglichkeit koordiniert mit Erhaltungs- und/oder Umgestaltungsprojekten. Dadurch können Synergien genutzt, Kosten reduziert und Beeinträchtigungen für Anwohnende, das Gewerbe und den Verkehr minimiert werden.

2.1.2 Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum

Der Grund für das Fehlen von Sitzbänken an gewissen Örtlichkeiten ist in der im 20. Jahrhundert stark dominierenden Funktion der Innenstadtstrassen (und z.T. Gassen) als Träger für den motorisierten Verkehr und der damit verbundenen Entwicklung zu finden. Sitzelemente sind aufgrund dieser Entwicklung in Strassenräumen, welche auch heute noch baulich eine klassische Aufteilung in einen verhältnismässig breiten Fahrbahnbereich und zwei höher liegende Trottoirs aufweisen (z.B. Freie Strasse), kaum vorhanden. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass Mobiliar auf der Fahrbahn im Konflikt mit der Anlieferung steht und auf den Trottoirs die hindernisfreie Durchgangsbreite – insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Mitmenschen – nicht gewährleistet werden könnte. Im letzten Quartal des vergangenen Jahrhunderts hat jedoch in Basel – wie in anderen Schweizer Städten – eine Wiederentdeckung des öffentlichen Raums für vielerlei Nutzungen eingesetzt, womit letztlich auch der Aufenthalt oder das Flanieren in den Einkaufsstrassen stetig an Bedeutung gewann.

Im Zuge von Neuorganisationen bzw. Umgestaltungen von Strassenräumen, welche meist auch einen Flächenrückgewinn für den Aufenthalt beinhalten, bieten sich hier entsprechende Möglichkeiten. Diese Chance wurde in den vergangenen Jahren im Rahmen von Umgestaltungen genutzt. So wurden sowohl in Einkaufsstrassen wie namentlich der Clarastrasse, der Güterstrasse oder der Klybeckstrasse als auch auf Plätzen wie dem Karl Barth-Platz, dem Wettsteinplatz oder dem Hebelplatz neue Sitzgelegenheiten geschaffen.

Im August 2016 wurde gemeinsam mit dem Verein Pro Innenstadt die Kampagne «Wohlfühlen in der Basler City» lanciert. Mit der Platzierung von neuen, hochwertigen und auch optisch ansprechenden Stühlen in der Basler Innenstadt wurde eine flexible Lösung gefunden, welche einer grossen Aufwertung der einzelnen Strassenzüge gleichkommt. In einer ersten Phase wurden vier zentrale Einkaufsstrassen, bei denen der Mangel an Sitzmöglichkeiten mitunter am grössten war, mit den neuen Stühlen ausgerüstet (Freie Strasse, Falknerstrasse, Gerbergasse und Schneidergasse). Aktuell wird ein erstes Fazit gezogen und die mögliche Erweiterung der Kampagne diskutiert.

2.1.3 Öffentliche Toiletten

Basel verfügt im Vergleich zu anderen Schweizer Städten bereits heute über eine sehr hohe Dichte an öffentlichen Toilettenanlagen. Der heutige Bestand an öffentlichen Toiletten umfasst 55 konventionelle und 30 selbstreinigende Anlagen, darunter auch eine Vielzahl von hindernisfrei, also auch mit einem Rollstuhl oder Rollator zugänglichen Anlagen. Diese befinden sich an zentralen sowie gut zugänglichen Standorten und sind auf dem Stadtplan ersichtlich.

Als Pilotversuch wurden im Sommer 2017 sämtliche 30 selbstreinigenden WC-Anlagen kostenlos angeboten, bisher kostete die Benutzung 50 Rappen. Der Versuch wird zurzeit ausgewertet und der Entscheid über die Weiterführung erfolgt in absehbarer Zeit.

2.1.4 Abgesenkte und sichere Strassenübergänge

Die Anliegen der unterschiedlichen Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Raumes an die Ausgestaltung der Allmend sind äusserst vielfältig und unterschiedlich. So ist zum Beispiel ein Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Trottoir von 2.5 cm zwingend für die Orientierung von Sehbehinderten. Rollstuhlfahrende oder ältere Menschen mit Rollatoren würden eine komplette Absenkung bevorzugen. Bei allen Fussgängerübergängen ist der Kanton bzw. das fachlich zuständige BVD bestrebt, die Randsteinhöhen auf dieses minimale Mass zu reduzieren, damit ein Überqueren für alle Personen einfacher wird. Zudem wurden in den vergangenen Jahren sämtliche Fussgängerstreifen mit einer reflektierenden Farbe versehen, damit die Sichtbarkeit auch in der Nacht und bei Nässe verbessert wird.

Alle Fussgängerunterführungen werden nach Möglichkeit auch mit einer oberirdischen Querung ergänzt. Es sollen somit alle Fahrbahnquerungen möglichst barrierefrei gestaltet werden. Wo dies noch nicht der Fall ist, wird eine Umsetzung koordiniert mit anstehenden Bauarbeiten angestrebt. Vielerorts wird aber auch auf konkrete Bedürfnisse von betroffenen Personen eingegangen, sofern dies im Rahmen der Verhältnismässigkeit umsetzbar ist.

2.1.5 Verkehrssicherheit für Fussgänger

Die für die Verkehrssicherheit zuständigen kantonalen Stellen (BVD und Kantonspolizei) sind bestrebt, diese zu bewahren und nach Möglichkeit zu erhöhen. Die Umsetzung geschieht in erster Linie im Rahmen von konkreten Projekten. Als Basis für die Projekterarbeitung dienen die einschlägigen Normen. Dabei werden Verbesserungen für ältere Menschen und die übrigen Fussgänger z.B. durch genügend breite Trottoirs, sichere Fussgängerquerrungen mit möglichst kurzen und direkten Überquerrungen (Fussgängerschutzinseln, Trottoirnasen, Einhalten von Sichtweiten) erreicht.

2.2 Verhaltensbezogene Massnahmen

2.2.1 Rücksichtvolles Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

Das fachlich zuständige BVD führt unter dem Label «Fair im Verkehr» regelmässig Kampagnen zur Förderung der Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden durch. «Fair im Verkehr» erinnert an die Rücksichtnahme und setzt sich für einen respektvollen, toleranten und freundlichen Umgang unter den Verkehrsteilnehmenden ein, unabhängig davon, um welche Gruppe von Verkehrsteilnehmenden es sich handelt. 2016 war «Fair im Verkehr» mit kleinen, pinken Gartenzwergen auf den Basler Strassen unterwegs. Damit wurde für ein faires und rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben. Die Befragung von Ende 2016 hat gezeigt, dass Fairness im Strassenverkehr an Bedeutung zunimmt. Rund 57% der Befragten waren der Meinung, dass das Verkehrsverhalten in Basel fair ist – im Jahr zuvor waren erst 46% dieser Meinung.

Die Kampagne «Fair im Verkehr» wird weitergeführt, zielt dabei jedoch weiterhin nicht auf spezifische Gruppen Verkehrsteilnehmender oder einzelne Verkehrsmittel, sondern auf die generelle Fairness und Rücksichtnahme untereinander.

2.2.2 Sitzplatz anbieten in Tram und Bus

Die BVB haben verschiedene Videos zu Verhaltensregeln in Tram und Bus in Zusammenarbeit mit dem Kindertheater und prominenten Personen produziert. Sie zeigen diese in ihren Fahrzeugen und auf ihrer Homepage (www.bvb.ch/de/aktuelle-informationen/oev-knigge). Die Folge 6

des so genannten «ÖV-Knigge» thematisiert explizit das Anbieten von Sitzplatz für ältere Menschen.

Ergänzend dazu sind in den Fahrzeugen der BVB eine gewisse Anzahl Sitzplätze explizit für mobilitätseingeschränkte Menschen vorgesehen. Diese Sitzplätze sind mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet.

2.3 Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit

2.3.1 Grünzeiten bei Fussgängerstreifen

Die Schweizer Norm für die Bemessung der Grünzeiten bei Fussgängerstreifen schreibt vor, dass bei einer Gehgeschwindigkeit von 1.2 m/s etwa $\frac{2}{3}$ des Fussgängerstreifens überquert wird. Das restliche Drittel wird bei Grünblinken überquert. Die Zeit zwischen Grün-Ende für die Fussgänger (Beginn des Grünblickens) und Grün-Beginn für den anfahrenden Fahrverkehr ist das eigentliche Kriterium für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie ist so berechnet und programmiert, dass deren Sicherheit beim Betreten des Fussgängerstreifens bei Grün gewährleistet ist.

Viele Fussgängerinnen und Fussgänger sind irrtümlicherweise der Meinung, sie müssten bei Grün-Ende die gegenüberliegende Strassenseite erreicht haben. Dabei hat das Grünlicht beim Fussgängerübergang lediglich den Charakter eines Startzeichens. Für alle Fussgängerinnen und Fussgänger, die während des Aufleuchtens des Grünlichts am Streifen ankommen und diesen betreten, besteht die Gewähr, diesen bis Ende der Grünzeit vollständig überqueren zu können – in Ausnahmefällen bis zur Mittelinsel, sofern vorhanden. Das eigentliche Überqueren der Strasse geschieht demnach während der Grün- und Grünblinkphasen. Langsamem Fussgängerinnen und Fussgängern wird empfohlen, den Beginn einer Fussgängerphase abzuwarten, so dass sie die Grünzeit von Anfang an nutzen können.

Gemäss den einschlägigen Basler Richtlinien soll mit der Gehgeschwindigkeit von 1.2 m/s stets der ganze Fussgängerstreifen gequert werden können. Die Grünzeiten werden daher in Basel länger eingestellt, als dies gemäss Norm vorgeschrieben ist. Wo nötig, werden die Grünzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger zusätzlich verlängert. Solange sich noch Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Streifen befinden, wird hier das Grün jeweils bis zu einer erhöhten Maximalzeit ausgedehnt. An bestimmten Anlagen, wo es nach Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden möglich und sinnvoll ist, werden die Grünzeiten auch fix höher eingestellt als empfohlen (z.B. bei Alterspflegeheimen).

Die Basler Richtlinien gehen somit über die Schweizer Normen hinaus und tragen bereits heute den Anliegen älterer Menschen nach längeren Grünzeiten Rechnung. In begründeten Fällen ist es dennoch möglich, die Grünzeiten noch weiter auszudehnen. Entsprechende Anträge werden durch das zuständige Amt für Mobilität des BVD geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

2.3.2 Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen

Dank Tempo 30 können die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohnqualität verbessert werden. Tempo 30 sorgt für einen gleichmässigeren Verkehrsfluss und mildert negative Auswirkungen des Verkehrs, darunter die Anzahl und Schwere von Unfällen sowie Lärmemissionen. Temporeduktionen des rollenden Verkehrs kommen somit auch Fussgängern, insbesondere auch älteren Menschen im öffentlichen Raum zugute.

Im Januar 2013 hat der Grosse Rat der Erweiterung der Tempo 30-Zonen zugestimmt. Zum einen sollen zusätzliche Abschnitte von siedlungsorientierten Strassen soweit wie möglich in bereits bestehende Tempo 30-Zonen integriert werden. Zum anderen soll geprüft werden, ob auch auf bestimmten verkehrsorientierten Strassen permanent oder zu bestimmten Tageszeiten Tem-

po 30 eingeführt werden kann. Der Umsetzungs- und Prüfauftrag des Grossen Rats zu Tempo 30 umfasst rund 80 Strassen und Strassenabschnitte.

Die vorgesehene Erweiterung der Tempo 30-Zonen soll bis Ende 2018 weitgehend realisiert sein. An den wenigen Orten, an denen bauliche oder stadtgestalterische Massnahmen notwendig sind, wird die Einführung von Tempo 30 etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen.

2.4 Weitere, die Mobilität älterer Menschen verbessernde Massnahmen

2.4.1 Parkkarte für mobilitätseingeschränkte Personen

Mobilitätseingeschränkte Personen haben nach Vorlage eines entsprechenden Arzzeugnisses Anrecht auf Parkierungserleichterungen in Form der so genannten Behindertenparkkarte. Diese ist in der Regel ein Jahr gültig. Die zur Verfügung stehenden öffentlich zugänglichen Behindertenparkplätze können auf dem Stadtplan der Stadt Basel im Internet auf einfache Weise angezeigt werden.

2.4.2 Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Berechtigte mit einer Parkkarte für mobilitätseingeschränkte Personen dürfen auf den Behindertenparkplätzen gemäss der eidgenössischen Gesetzgebung (Art. 20a der Verkehrsregelnverordnung; VRV [SR 741.11]) bis zu drei Stunden lang parkieren. Sollten Behindertenparkplätze bereits besetzt sein, darf höchstens zwei Stunden ausserhalb der markierten Behindertenparkplätze parkiert werden.

Im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt wurde in enger Abstimmung mit dem Behindertenforum die Anzahl Behindertenparkplätze in der Innenstadt mehr als verdoppelt, damit mobilitätseingeschränkte Personen die Kernzone der Innenstadt weiterhin erreichen können (vgl. dazu auch die Antwort des Regierungsrates zum Anzug Wirz-von Planta betreffend Behindertenparkplätze [GNr. 14.5070]).

Gemäss aktuellem Parkplatzkataster bestehen heute auf dem Basler Stadtgebiet 143 Behindertenparkplätze auf der öffentlichen Allmend. Vor zwei Jahren waren es 135.

2.4.3 Zufahrt in die motorfahrzeugfreie Kernzone der Innenstadt

Die Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt vom 13. August 2013 (SG 952.300) und die entsprechenden Erläuterung halten bezüglich gehbehinderte und ältere Personen Folgendes fest:

§ 2. Ausnahmen vom Fahrverbot

¹ Es gelten die folgenden Ausnahmen vom Fahrverbot:

[...]

e) Zufahrt zu den Behindertenparkplätzen;

[...]

Gehbehinderten Personen und Personen, die sie transportieren, ist die Zufahrt zu den Behindertenparkplätzen in der Kernzone der Innenstadt jederzeit gestattet, wenn sie über eine Behindertenparkkarte (vgl. vorstehendes Kap. 2.4.2) verfügen.

Buchstabe f der genannten Verordnung bestimmt zudem, dass jederzeit eine Ausnahme von der Zufahrt zur Kernzone der Innenstadt auch für das Bringen und Abholen von gebrechlichen und gehbehinderten Personen (sowie Kleinkindern) besteht. Als gebrechlich oder gehbehindert gelten Personen, die dauerhaft oder temporär – zu denken ist etwa an einen Unfall, eine Krankheit oder eine Behinderung – so eingeschränkt sind, dass sie kurze Strecken nicht zu Fuss oder mit dem ÖV zurücklegen können und daher zwingend auf den Transport in einem separaten Fahrzeug angewiesen sind. So können sowohl Personen als auch Geschäfte und öffentliche Einrichtungen wie z.B. Arztpraxen oder Kirchen weiterhin jederzeit uneingeschränkt besucht werden.

2.4.4 Vergünstigungen von Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen

Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreiben gemeinsam die «Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel» (KBB). Personen, welche den ÖV nicht selbstständig benützen können, haben nach Vorlage eines entsprechenden Arztzeugnisses Anspruch auf aktuell monatlich 14 bzw. jährlich 168 vergünstigte Fahrten mit Taxis oder Behindertentransportdiensten im Gebiet des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW), die gegenüber dem normalen Tarif um ca. $\frac{1}{3}$ vergünstigt sind. Die Vergünstigung gilt ausschliesslich für so genannte "Freizeitfahrten", z.B. Verwandtenbesuche, kulturelle Aktivitäten, Einkäufe, Kontrollbesuche beim Arzt/Zahnarzt usw. Transporte, für die ein anderer Kostenträger (z.B. EL, Krankenkasse) aufzukommen hat, so z.B. Fahrten zur Spitälern oder zu regelmässigen Therapien, sind von der Vergünstigung ausgenommen. Für die entsprechenden Subventionen stellen sowohl Basel-Stadt als auch Basel-Landschaft jährlich 1.6 Mio. Franken zu Verfügung. Bereits heute sind rund $\frac{3}{4}$ der KBB-Berechtigten ältere Menschen, welche den ÖV nicht mehr selbstständig benützen können, wobei sich eine steigende Tendenz abzeichnet.

2.4.5 Ergänzung des ÖV durch Ruftaxi

In wenig dicht besiedelten Gebieten kommt am Abend und am Wochenende zur Ergänzung des konventionellen ÖV ein bedarfsorientiertes Ruftaxi oder ein Rufbus zum Einsatz. Dies ist im Kanton Basel-Stadt im Gemeindegebiet von Riehen und Bettingen der Fall.

In Riehen werden die Fahrgäste mit Ruftaxis abends ab 19.00 Uhr (ab Tramhaltestelle Riehen Dorf) und ab 20.00 Uhr (ab Tramhaltestelle Habermatten) sowie an Sonn- und Feiertagen ab 09.00 Uhr, wenn der Betrieb der Kleinbusse der Linie 35/45 reduziert ist, kostenlos vor die Haustüre gefahren. Dazu ist lediglich ein TNW-Billett erforderlich.

Die Gemeinde Bettingen finanziert ausserhalb der üblichen Fahrzeiten einen Rufbus. Fahrgäste mit gültigem TNW-Fahrausweis können diesen innerhalb der Gemeinde Bettingen gratis nutzen. Der Rufbus der Gemeinde Bettingen steht von Montag bis Freitag von 20.15 Uhr bis Betriebsschluss sowie am Samstag und Sonntag von 19.30 Uhr bis Betriebsschluss zur Verfügung.

2.4.6 Mobilitätskurs

Seit dem Jahr 2014 werden in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit Unterstützung des Gesundheitsdepartements regelmässig die Seniorenmobilitätskurse «mobil sein und bleiben» für eine sichere Mobilität von Seniorinnen und Senioren aus dem Kanton Basel-Stadt von «rundum mobil» organisiert und vom Akzente Forum der Pro Senectute beider Basel durchgeführt. Ziel der Kurse ist es, Menschen der Generation 55+ in ihrer Alltagsmobilität zu unterstützen. Dabei wird der Fokus v.a. auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Nutzung des ÖV und insbesondere auf die Benutzung und Handhabung von Billettautomaten gelegt. Im Kanton Basel-Stadt werden seit Jahren regelmässig zwei Mobilitätskurse pro Jahr durchgeführt, die sich – wie die entsprechenden Auswertungen zeigen – grosser Beliebtheit erfreuen. Mit 39 Teilnehmenden aus dem Kanton Basel-Stadt waren die beiden im Jahr 2017 durchgeführten Kurse ausgebucht. Im laufenden Jahr werden im Kanton Basel-Stadt voraussichtlich drei Seniorenmobilitätskurse angeboten.

3. Zusammenfassung und Fazit

Mit dem vorliegenden Anzug wird der Regierungsrat ersucht, die Erstellung eines Konzepts zur Förderung der Mobilität älterer Menschen sowie allfällig im Rahmen eines solchen Konzepts zu ergreifende Massnahmen zu Verbesserung der Mobilitätssituation dieser Personengruppe zu prüfen. Dabei weisen die Anzugstellenden zum einen auf verschiedene infrastrukturelle Aspekte, wie beispielsweise schwierige Strassen- und Tramgleisquerungen, eine ungenügende Anzahl von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum oder ein nicht ausreichendes Angebot an öffentlichen Toiletten hin. Zum anderen werden Verhaltensweisen angesprochen, welche die Mobilität älterer

Menschen im öffentlichen Raum beeinträchtigen, wie z.B. das ausbleibende Anbieten von Sitzplätzen in öffentlichen Verkehrsmitteln oder die teilweise mangelnde Rücksichtnahme von Auto- und Velofahrenden.

Der Regierungsrat weist darauf hin, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen in der Regel nicht von denjenigen der übrigen Bevölkerung unterscheiden, solange keine gesundheitsbedingten Einschränkungen der Mobilität bestehen. Sobald jedoch gesundheits- oder alterungsbedingte Einschränkungen auftreten, haben ältere Menschen hinsichtlich ihrer Mobilität effektiv besondere Bedürfnisse. Dies zeigen im Übrigen auch die Ergebnisse der letzten, im Herbst 2015 durchgeführten Bevölkerungsbefragung 55plus. Diese spezifischen Bedürfnisse unterscheiden sich aber grundsätzlich nicht von denjenigen, die auch andere mobilitätseingeschränkte Personen – unabhängig vom Alter – aufweisen.

Die spezifischen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen – und somit auch von älteren Menschen mit einer Einschränkung der Mobilität – wurden bereits erkannt. Aus diesem Grund wurde auch die Leitlinie 7 zum Themenkreis Mobilität und Sicherheit in die regierungsrätlichen Leitlinien zur kantonalen Alterspolitik «Basel 55+» aufgenommen. Entsprechend wurden bereits bzw. werden laufend zahlreiche und verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Situation von mobilitätseingeschränkten älteren Menschen im öffentlichen Raum und bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel – insbesondere auf der Grundlage des nationalen Behindertengleichstellungsgesetzes und der entsprechenden kantonalen Regelungen – umgesetzt. Beispielhaft anzuführen sind im infrastrukturellen Bereich etwa die fortschreitende hindernisfreie bauliche Gestaltung von Tram- und Bushaltestellen, die laufende Ausstattung von Tramhaltestellen und des öffentlichen Raums mit Sitzgelegenheiten, der Ausbau des Netzes öffentlicher Toilettenanlagen oder das Absenken der Randsteinhöhe bei Strassenübergängen. Zur Verbesserung der Mobilitätssituation durch verhaltensbezogenen Massnahmen kann sodann auf die Kampagne «Fair im Verkehr» des BVD oder den «ÖV-Knigge» der BVB verwiesen werden. Ergänzend dazu wurden bereits zahlreiche Massnahmen auch im Bereich der Verkehrssicherheit (z.B. Grünzeiten an Fussgängerampeln) oder der Zufahrtsmöglichkeit mobilitätseingeschränkter Menschen in die Innenstadt umgesetzt. All diese Massnahmen haben bereits zu einer wesentlichen Verbesserung der Mobilitätssituation älterer Menschen beigetragen.

Vor diesem Hintergrund ist der Regierungsrat der Auffassung, dass den Bedürfnissen älterer mobilitätseingeschränkter Menschen – soweit im Rahmen der Verhältnismässigkeit möglich – bereits heute weitgehend Rechnung getragen wird. Wo dies heute noch nicht vollumfänglich der Fall ist, werden die laufend weiter umzusetzenden Massnahmen zu einer weiteren Optimierung der Mobilitätssituation älterer Menschen im Kanton Basel-Stadt führen. Der Regierungsrat sieht daher keinen Bedarf zur Erstellung eines spezifischen Konzepts zur besonderen Förderung der Mobilität älterer Menschen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend «Konzept zur Förderung der Mobilität älterer Menschen» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin