

# Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

## An den Grossen Rat Des Kantons Basel-Stadt

Basel, den 6. Januar 2004

### P 194 „Tramstationen: sicher, rollstuhlgängig UND velofreundlich umbauen“

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 9. April 2003 die Petition betreffend Tramstationen: sicher, rollstuhlgängig und velofreundlich umbauen an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

#### 1. Wortlaut der Petition:

*Die Tramstationen in Basel-Stadt werden schrittweise rollstuhlfreundlich umgebaut. Dabei wird die Trottoirkante regelmässig nah an die Tramschiene gesetzt, so dass zwischen Trottoirkante und Tramschiene noch 60-70cm bleiben. Bei Berücksichtigung der Bsetzisteine bleiben dem Velofahrer oft nur noch 30-50cm. Gleichzeitig wird das Trottoir regelmässig 6-8m breit, mindestens aber 5m breit.*

*Die Petition schlägt vor, dass bei solchen Konstruktionen*

- *Ein kleiner Veloweg von 1,3-1,5m Breite hinter dem Tramhäuschen hindurch geführt wird mit Belag mit Bremswirkung, mit Fussgängerstreifenelement oder mit Abschränkung durch Blumenkübel, Bänke etc., so dass den FussgängerInnen immer noch 4-6,5m bleiben und diese sich sicher fühlen*
- *Oder: dass ein kleiner Velostreifen von 1,3-1,5m Breite vor dem Tramhäuschen abgegrenzt wird mit Zickzacklinie, eventuell mit abgeschrägter Kante von 2cm, eventuell das Tramhäuschen etwas nach hinten versetzen*
- *Oder bei dichtem Tramverkehr (z.B. Tramstation Bankverein): vier erhöhte Fussgängerstreifen zwischen Traminsel und Trottoir, mit Schwarzbelag am Rand für die VelofahrerInnen, oder eventuell mit erhöhten Velostreifen neben der Fahrbahn, und mit Tramhäuschen oder Bänken in der Mitte der Traminsel, damit die RollstuhlfahrerInnen möglichst flexiblen Zugang zu allen Tramtüren haben können.*

#### 2. Abklärungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission bat die Präsidentin der Umwelt-, Verkehrs und Energiekommission (UVEK), Frau S. Signer, um eine Stellungnahme.

Frau S. Signer betont darin, dass im Bereich behindertengerechter ÖV in den letzten Jahren grosse Anstrengungen getätigt worden seien. So habe die BVB auf diversen Linien die Combinotrams mit durchgängig Niederflureinstieg im Einsatz. Für die anderen Linien seien Wagen mit einem sog. Sänttenteil ausgestattet worden. Zudem werde die Initiative für einen behindertengerechten ÖV im Entwurf zum neuen ÖV-

Gesetz vom August 2002 verankert. §13 Absatz 2 soll demgemäss folgenden Wortlaut erhalten : Fahrzeuge und öffentlich zugängliche Einrichtungen (Haltestellen, Kommunikationssysteme, Billetautomaten o.ä.) des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs, die umgebaut oder neu beschafft werden, sind für behinderte und betagte Personen selbständig benutzbar auszustalten, soweit der für sie zu erwartende Nutzen im Verhältnis steht a) zum wirtschaftlichen Aufwand, b) zum Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit und c) zum Anliegen der betrieblichen und technischen Durchführbarkeit. Absatz 4 soll lauten: Zur Förderung von behinderten und betagten Menschen, deren Bedürfnisse mit im Verhältnis stehenden Massnahmen nicht abgedeckt werden können, fördert der Kanton geeignete Fahrdienste.

Zur Velofreundlichkeit der Tramstationen erläutert S. Signer, dass in Basel der Grundsatz „Velos auf die Strasse“ (und nicht aufs Trottoir) gelte. Damit sollen Konflikte zwischen Velofahrenden und zu Fuß Gehenden vermieden werden. Für den Abstand zwischen Tramschienen und Trottoirkante müsse ein Kompromiss zwischen dem Komfort für die ÖV- Fahrgäste und dem Sicherheitsproblem für Velofahrende durch Tramschienen gefunden werden. So seien in dieser Sache durch Gespräche mit der IG Velo Lösungen erarbeitet worden, wie z.B. nur noch eine Reihe „Bsetzisteine“ statt zwei im Haltestellenebereich und schmalere Dolendeckel.

Velos hinter Tramhäuschen durchzuführen widerspreche auch dem Grundsatz „Velos auf die Strasse“. Velos sollen nur dort separiert werden, wo sie als Folge von Gefährdung durch hohes Auto- oder Lastwagenverkehrsaufkommen geschützt werden müssen.

Zu erwähnen sei auch, dass in Basel die „Projektkommission Velo“ bestehe, in welcher die IG Velo Einsatz habe, und in welcher die Planung für die Verkehrsführung von Velos diskutiert werde.

Eine weitere Stellungnahme erbat die Petitionskommission von der BVB: Mit Schreiben vom 3. November 2003 nahm Herr U. Hanselmann, Direktor der BVB, zu den Anliegen der Petition Stellung:

Zum Abstand zwischen Trottoirkante und Tramschiene nennt er den in Gesprächen mit Interessengruppen erarbeiteten Kompromiss: 73 cm. Diese 73 cm gälten seither als Norm. Sie sei vom Bundesamt für Verkehr BAV genehmigt und auch von der BLT übernommen worden.

Einen Mischverkehr zwischen Velofahrenden und wartenden Trampassagieren lehne die BVB, wie auch die IG Velo, ab. Bereits jetzt gebe es Schwierigkeiten an Tramhaltestellen, wo Velos eigentlich hinter haltenden Trams warten müssten.

Der Form eines Velowegs als Umfahrung des Wartebereichs könne die BVB zustimmen. So bestehe eine solche Lösung bei der Haltestelle Kaserne in Richtung Clara-platz. Allerdings sei auch diese Lösung mit Risiken verbunden, denn zu Fuß Gehende rechneten häufig nicht mit Veloverkehr in diesem Bereich. Zudem seien solche Lösungen mit hohem Kosten verbunden, sodass allenfalls mit dem Geld sinnvollere Massnahmen für den Veloverkehr realisiert werden könnten.

### **3. Erwägungen der Petitionskommission**

Die Petitionskommission anerkennt die grosse Arbeit der Petentschaft, gute Lösungen für alle Beteiligten im Mischverkehr an Tramstationen zu finden. So wurde die Petition mit diversen Fallbeispielen reich dokumentiert.

Die Petitionskommission folgt den Erläuterungen der von ihr befragten Fachpersonen. Grundsätzlich sollen Velofahrende nicht auf den Trottoirs fahren. Die Gefähr-

dung der Velofahrenden ist durch die Norm von 73 cm Abstand zwischen Trottoirkanze und Schiene und insbesondere durch die Gestaltung von Dolendeckeln in den letzten Jahren verringert worden. Diese Verbesserungen müssen nun bei laufenden Bauarbeiten angeglichen werden.

Wichtig scheint der Petitionskommission auch, dass die zuständigen Gremien und Verwaltungsstellen mit den Interessengruppierungen laufend im Gespräch bleiben, insbesondere bei Neuplanungen von Haltestellen und Velorouten, damit für alle Beteiligten jeweils eine möglichst gute Lösung erarbeitet werden kann.

#### **4. Antrag der Petitionskommission**

Die Petitionskommission beantragt, die vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission

Die Präsidentin

K. Zahn