

Die BVB hat bei Stadler Rail 20 Tango-Trams bestellt, die BLT wird in den nächsten Jahren ebenfalls 40 Fahrzeuge anschaffen. Diese Trams ersetzen sukzessive die herkömmlichen Fahrzeuge. Sie verfügen über 8 Niederflur-Einstiege, die bei entsprechender Haltestellenausgestaltung den behindertengerechten Zugang ermöglichen. Bereits sind vier Tangos der Vorserie in der Region Basel im Einsatz.

Bei engen Platzverhältnissen, wie sie im städtischen Raum typisch sind, ist es oft nicht möglich, das Tram auf separatem Trasse zu führen. Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn für den Individual- und den Tramverkehr funktioniert aber meist gut. Einzig bei den Haltestellen kann es für die Velofahrenden Probleme geben, wenn sie den schmalen Bereich zwischen den Tramschienen und dem Trottoir passieren müssen. Die bfu hat bei Haltestellen am Strassenrand sowie den sogenannten Kaphaltestellen ein Sicherheitsdefizit fürs Veb erkannt, bewertet die beiden Haltestellentypen ansonsten aber als sehr gut. Im Falle der beiden Typen sind fürs Velo zwei Masse relevant: Der Abstand Schiene-Trottoir und die Trottoirhöhe. Die Vereinigung Schweizer Strassenfachleute beurteilt einen Abstand Schiene-Trottoir von mindestens 80cm bei einer Trottoirhöhe von maximal 12 cm als velotauglich.

Im Baselland entstand nun der Eindruck, dass der neue Tango andere, weniger velotaugliche Masse benötigt als andere Tramtypen, um vor allem einen behindertengerechten Einstieg zu ermöglichen. Ein behindertengerechter Ein-/Ausstieg ist selbstverständlich unbestritten und richtig. Für die Velofahrenden wäre es nun aber wichtig zu erfahren, wie bei der Umsetzung der beiden Bedürfnisgruppen konkret vorgegangen wird. Vor diesem Hintergrund möchte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen bitten:

1. Welche Abmessungen (Abstand Schiene-Trottoir, Trottoirhöhe) benötigen die neuen Tango-Trams in den Haltestellen, damit behinderte (rollstuhlfahrende?) Personen problemlos einsteigen können? Welche Abmessungen sind für Velofahrende noch sicher?
2. Im Kanton Basel-Stadt sind die besagten Haltestellentypen häufig; über 20 Tramhaltestellen müssen vom Veloverkehr durchfahren werden. Wie wurde bei der gemeinsamen Evaluation des Rollmaterials der Sicherheit der Velofahrenden Rechnung getragen?
3. Welche Konsequenzen haben die neuen Anforderungen auf die Haltestellengestaltung, müssen alle angepasst werden?
4. Wie kann dafür gesorgt werden, dass durch die Anpassung der Haltestellen Fussgänger nicht gross beeinträchtigt und Velofahrende gefährdet werden? Resp.: Welche Möglichkeiten gibt es, durch Anpassungen am Rollmaterial die Haltestellen velo- und fussgängertauglich zu erstellen?

Brigitta Gerber