



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5289.02

BVD/P095289
Basel, 13. Januar 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 12. Januar 2010

Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend vorgeschriebener Trottoirhöhe bei den Tango-Trams

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„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 Velo 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 fussgänger-tauglich zu erstellen?“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Aktuelle Situation

Die aktuell geltenden Projektierungsrichtlinien der BVB sehen einen Abstand zwischen Schiene und Randstein von 73 cm und eine Höhe des Randsteins von 15-18 cm vor. Diese Werte werden von den zuständigen kantonalen Fachleuten für den Langsamverkehr als zweckmässig und sicher beurteilt. Die Werte stellen einen Kompromiss zwischen der Velofreundlichkeit der Haltestellen und dem Einstiegskomfort der Tram-Fahrzeuge dar. Sie wurden mit den involvierten Zweckverbänden und den betroffenen Organisationen entsprechend ausgehandelt. Im Rahmen von Bauprojekten werden bei der konkreten Ausführung der Fahrbahn und des Randabschlusses überdies situativ die Bedürfnisse des Veloverkehrs berücksichtigt (z.B. Verzicht auf zweiten Wasserstein, velofreundliche Einlaufschächte etc.).

Als aktuelles Beispiel für eine Fahrbahngestaltung nach den ausgehandelten Werten können die Kaphaltestellen am neuen Boulevard Güterstrasse herangezogen werden.

Die sich derzeit im Bestand der BVB befindlichen Tramfahrzeuge können in folgende vier Kategorien eingeteilt werden:

Fahrzeug	Niederflur	Fz-Breite	Trittbretter	Abstand Trottoir - Tram
Combino	100%	2.30 m	nein	8 cm
Schindler	nein	2.20 m	ja	< 0 cm
DüWAG	nein	2.20 m	nein	13 cm
Sänften, Anhänger mit Niederflur	ja	2.20 m	nein	13 cm

Das Tango-Tram, welches im Moment als Vorserie auf dem Netz der BLT und BVB verkehrt, weist dasselbe Lichtraumprofil und damit auch die gleichen Kennzahlen auf wie das Combino-Tram (s. dazu Tabelle oben). Durch die Beschaffung der Tango-Trams werden somit keine Anpassungen an den Haltestellen notwendig und es entstehen auch keine neuen Nachteile für den Veloverkehr. Bei der Fahrzeugbreite von 2.30 m handelt es sich um einen europaweit gängigen Standardwert für meterspurige Trams.

1.2 Umsetzung des BehiG¹

Die in der Schriftlichen Anfrage formulierten Fragen stehen in engem Zusammenhang mit den im Moment laufenden Arbeiten zur Umsetzung des BehiG. Das Bundesgesetz, die zugehörigen Verordnungen sowie die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung bedingen unweigerlich Anpassungen an den Fahrzeugen und Haltestellen im öffentlichen Verkehr. Eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des Bau- und Verkehrsdepartementes (Amt für Mobilität) untersucht zurzeit den Spielraum und die denkbaren Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der gemäss BehiG geforderten selbständigen Zugänglichkeit von Tram und Bus für Menschen mit einer Behinderung. Die Thematik wird in Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons Basel-Landschaft sowie Vertretern der Transportunternehmen (BLT und BVB) bearbeitet.

Eines der Kriterien für die Auswahl der Varianten ist das Funktionieren der Haltestellen für den durchfahrenden Veloverkehr. Die entsprechenden Anforderungen – wie in der Anfrage angesprochen – fliessen in die Diskussion mit ein.

2. Beantwortung der Fragen

„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?“

Die Abmessungen und somit Anforderungen des Tango-Trams an das Lichtraumprofil unterscheiden sich nicht von jenen des Combino-Trams. Die für die Rollstuhlfahrer/innen vorgesehene Tür (Tür 2 beim Combino und Tango) ist bei diesen Tramtypen mit beinahe identischem Abstand zur Spitze des Fahrzeugs angeordnet. Die Anforderungen an die Behinderntauglichkeit werden durch das BehiG und die entsprechenden Verordnungen vorgegeben.

Die heute in Basel-Stadt angewendeten Werte mit einem Abstand von 73 cm zwischen Schiene und Randstein sowie einer Randsteinhöhe von 15 cm, werden vom Regierungsrat als für den Veloverkehr sicher eingestuft. Es handelt sich um ausgehandelte Werte, die an sämtlichen Kaphaltestellen im Kanton angewendet werden, bekannt und akzeptiert sind. Für Velofahrer/innen, welche sich unsicher fühlen, bietet sich die Durchfahrtsmöglichkeit durch die Haltestellen zwischen den Tramschienen.

„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?“

Die Prototypen der neuen Fahrzeuge wurden durch die Transportunternehmen bestellt. Bei den Anforderungen lehnten sich diese an den bereits im Betrieb bewährten Combino-

¹ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13.12.2002 (in Kraft seit 1.1.2004)

Trams an. Eine Abstimmung mit den Behörden des Kantons Basel-Stadt findet in der Folge im Rahmen des Prozesses zur Umsetzung des BehiG statt.

Die Anforderungen an die Haltestellen für das Tango-Tram unterscheiden sich nicht von jenen des Combino-Trams und damit der aktuell gängigen Situation in der Region. Damit konnte auch auf eine spezielle Evaluation des Einflusses auf den Veloverkehr verzichtet werden. Die Fahrzeugbreiten von 2.30 m (und Bodenhöhe von 30 bis 32 cm) entsprechen einem europaweit gängigen Standard für meterspurige Strassenbahnfahrzeuge, was sich auch positiv auf die Beschaffungskosten der Trams auswirkt.

„Welche Konsequenzen haben die neuen Anforderungen auf die Haltestellengestaltung, müssen alle angepasst werden?“

Da sich das Lichtraumprofil des Tango-Trams nicht von jenem des Combino-Trams unterscheidet, werden durch eine allfällige Bestellung dieser Fahrzeuge keine Haltestellenanpassungen nötig.


Der Prozess zur Umsetzung des BehiG kann jedoch zu baulichen Änderungen an den Haltestellen führen. Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit werden dabei auch die Ansprüche des Veloverkehrs speziell berücksichtigt. Erste Resultate aus dem Prozess sind für den Sommer 2010 zu erwarten.

„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?“

Der Tango kann – wie dargelegt – ohne weitere Anpassungen auf dem Netz von BVB und BLT grundsätzlich verkehren.

Eine deutliche Vergrösserung des Abstands zwischen Schiene und Randstein könnte mit dem aktuellen Fahrzeugpark der BVB und BLT nur durch den Einbau von sogenannten Schiebetritten bei allen Niederflurtüren (Tango, Combino, Sänfte, Anhänger mit Niederflurmittelteil) erreicht werden. Die Haltekanten müssten bei einer solchen Lösung eine Höhe von 27-30 cm aufweisen. Die Anpassung von mehr als 100 Fahrzeugen sowie verschiedener Haltestellen im Netz bringt sehr hohe Kosten mit sich. Vertiefte Abklärungen dazu sind Bestandteil des Prozesses zur Umsetzung des BehiG.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin