



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5169.02

BVD/P125169  
Basel, 5. September 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 4. September 2012

## Interpellation Nr. 53 Christine Wirz-von Planta betreffend Anzeigetafeln BVB Tramhaltestellen

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 6. Juni 2012)

„Personen mit einem Handicap, die das Tram mit einem Elektro-Rollstuhl, einem Handrollstuhl, mit Gehhilfen oder Rollator besteigen müssen, werden durch den Kundenservice der Basler Verkehrs-Betriebe effizient und höflich informiert betreffend geeignete Einstiegsmöglichkeiten und die entsprechenden Fahrpläne. Doch sind Personen mit einem Handicap, sowie ältere Personen mit Gehhilfen oft spontan unterwegs. Bei den Zürcher Verkehrs-Betrieben wird auf jeder Anzeigetafel hinter der Tram- oder Busnummer, der Zu- und Abfahrtsangabe und der Destination das offizielle Rollstuhlzeichen aufgeführt, wenn es sich um eine Tramkombination mit Einstiegsmöglichkeit für Elektro- und Handrollstühlen handelt. Ein solcher Hinweis würde sicher auch älteren Menschen und Eltern mit Kinderwagen entgegen kommen.“

Ich bitte den Regierungsrat höflich, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wann werden sämtliche Tramwagen auf dem Liniennetz mit geeigneten Einstiegsmöglichkeiten für Menschen mit Handicap ausgerüstet sein?
2. Kann in der Zwischenzeit analog den Verkehrs-Betrieben Zürich vorgesehen werden, auf den Anzeigetafeln das Rollstuhlzeichen bei den entsprechenden Tramzügen aufzuführen?
3. Ist diese zusätzliche, sicher nützliche und sinnvolle Kennzeichnung mit hohen Kosten und grossem Aufwand verbunden?

Christine Wirz-von Planta“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

### Einleitende Bemerkung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und die Transportunternehmungen BVB und BLT sind daran, die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für Menschen mit einer Behinderung gemäss Vorgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu verbessern.

So hat der Grossen Rat vor den Sommerferien den BVB zwecks Beschaffung von 60 neuen Niederflur<sup>1</sup>-Tramfahrzeugen ein Darlehen gewährt. Noch in diesem Herbst wird der Grossen Rat zudem über einen Ratschlag zur Projektierung der infrastrukturseitigen Umsetzung sowie zur Anpassung der Alt-Fahrzeuge im Rahmen des BehiG zu befinden haben.

Ziel der Massnahmen ist, dass Menschen mit einer Behinderung den öffentlichen Verkehr in Zukunft weitgehend selbstständig benutzen können. Dazu sollen schon bald nur noch zu hundert Prozent niederflurige Fahrzeuge eingesetzt werden. Gleichzeitig werden überall dort wo machbar die Haltekanten auf eine Höhe von 27 cm erhöht, so dass auch mit dem Elektrorollstuhl selbstständig und barrierefrei eingestiegen werden kann. Nach Umsetzung all dieser Massnahmen ist auch das Prinzip der «Inklusion» und damit die echte Gleichstellung von mobilitätsbehinderten Personen erfüllt, welche – im Gegensatz zur heutigen Situation – eine grundsätzliche Zugänglichkeit sicherstellt und nur im absoluten Ausnahmefall auf Sondermassnahmen zurückgreift.

Bis es so weit ist, sehen sich mobilitätsbehinderte Menschen leider noch mit diversen Hindernissen konfrontiert, wie beispielsweise:

- Alte, nur teilweise niederflurige Tramfahrzeuge, die mit dem Elektrorollstuhl nicht benutzt werden können;
- Für Rollstühle zu schmale Haltestellenbereiche
- Haltekanten in Kurvenlage mit zu grossem Abstand zwischen Fahrzeug und Haltekante;
- Haltestellen, bei welchen ab Strassenniveau eingestiegen werden muss (Neigung der Rampen für einen Einsatz zu gross)

Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Zugänglichkeit der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs in Basel und eines Beispiels aus Zürich (unter Annahme einer Haltekantenhöhe zwischen 16 – 29cm):

Fahrzeug				
	Bus	Combino	Schindler	u.A. Tram2000
Einsatz in ...	Basel			Zürich
Linien	z.B. 30, 36	(3), 6, 8	1, 2, 14, 15, ...	diverse
Rampe vorhanden	JA	JA	NEIN	NEIN
Zugänglichkeit mit ...				
Kinderwagen Rollator	JA	JA	JA	bedingt (nur mit Hilfe)
Handrollstuhl	JA (Rampe)	JA (Rampe)	bedingt (Stufe)	NEIN
Elektrorollstuhl Scooter	JA (Rampe)	JA (Rampe)	NEIN	NEIN

<sup>1</sup> Niederflur = Einstiegshöhe und Wagenboden auf einer Höhe 30-34cm, stufenloser Einstieg möglich

Die Tabelle zeigt, dass die Zugänglichkeit im Basler ÖV-Netz nur in einem Fall – nämlich für die Kundschaft mit einem Elektrorollstuhl – nicht möglich ist. Fahrzeuge, welche im Regelbetrieb für alle Mobilitätsbehinderten unzugänglich sind, existieren nicht mehr in Basel.

## Zu den einzelnen Fragen

### **1. Wann werden sämtliche Tramwagen auf dem Liniennetz mit geeigneten Einstiegsmöglichkeiten für Menschen mit Handicap ausgerüstet sein?**

Im Busbereich werden derzeit die letzten 6 Autobusse mit Rollstuhlrampen ausgerüstet, womit ab Herbst 2012 im Busnetz der BVB alle Fahrzeuge sowohl mit Hand- wie auch Elektrorollstuhl zugänglich sind.

Im Trambereich werden auf den Linien 6 und 8 im Regelbetrieb nur moderne Niederflurfahrzeuge der Bauart Combino eingesetzt. Diese sind mit dem Hand- und Elektrorollstuhl benutzbar. Auf den übrigen Linien kommen derzeit noch ältere Züge mit nur einem Niederflureinstieg und ohne Rollstuhlrampen zum Einsatz. Diese Züge sind mit dem Handrollstuhl, dem Kinderwagen und dem Rollator benutzbar, nicht aber mit dem Elektrorollstuhl.

Der Grosse Rat hat für die Beschaffung von 60 neuen Niederflurtrams des Typs Flexity Basel ein Darlehen des Kantons an die BVB gutgeheissen. Diese Fahrzeuge sollen zwischen Mitte 2014 und 2017 sukzessive ausgeliefert werden. Nach erfolgter Auslieferung werden bei der BVB im Regelbetrieb<sup>2</sup> nur vollständig niederflurige Fahrzeuge mit Rampe eingesetzt werden, die sowohl mit dem Hand- wie auch mit dem Elektrorollstuhl begehbar sind.

### **2. Kann in der Zwischenzeit analog den Verkehrs-Betrieben Zürich vorgesehen werden, auf den Anzeigetafeln das Rollstuhlzeichen bei den entsprechenden Tramzügen aufzuführen?**

Eine Kennzeichnung auf den dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) ist aus folgenden Gründen nicht zielführend:

- In Zürich existiert die erwähnte Anzeige, weil auch heute noch rein hochflurige<sup>3</sup> Fahrzeuge eingesetzt werden, die weder mit dem Hand- noch mit dem Elektrorollstuhl und für Personen mit Rollator und Kinderwagen nur mit Hilfe zugänglich sind. In Basel verfügen alle im Regelbetrieb eingesetzten Tramzüge über einen Niederflurbereich und sind somit zumindest mit dem Rollator und dem Handrollstuhl benutzbar.
- In Basel werden die Linien „typenrein“ betrieben, d.h. auf den Linien 6 und 8 kommt im Regelfall der Combino zum Einsatz. Auf allen anderen Tramlinien kommen die älteren Fahrzeuge zum Einsatz, weshalb der Einstieg dort nur mit dem Handrollstuhl und dem Rollator möglich ist.

Eine Unterscheidung zwischen Elektro- und Handrollstuhl ist auf den DFI kaum machbar. Wenn die Anzeige auf den Handrollstuhl bezogen wird, müsste das Rollstuhlsig-

<sup>2</sup> Regelbetrieb = Linienverkehr gemäss publiziertem Fahrplan ohne Einsatzlinien, ohne Zusatzkurse bei Grossveranstaltungen und ohne Ersatzkurse (Dispo) im Störungsfall.

<sup>3</sup> Hochflur = Wagenboden auf +/- 90cm: Einstieg ins Fahrzeug über mehrere Stufen

net hinter allen Abfahrten stehen, was keine Zusatzinformation bringt. Wenn diese nur auf den Elektrorollstuhl bezogen würde, stünde sie hinter allen Abfahrten der Linien 6 und 8 sowie der Buslinien. Dies könnte zum Fehlschluss führen, dass alle anderen Trams überhaupt nicht rollstuhlgängig sind. Aufgrund des «typenreinen» Betriebs im Basler ÖV-Netz (Einsatz spezifischer Fahrzeugtypen je Linie) ist zudem davon auszugehen, dass insbesondere ortskundige Personen die verschiedenen Möglichkeiten der Zugänglichkeit kennen und damit keinen Zusatznutzen aus der Anzeige gewinnen würden. Für auswärtige Besucherinnen resp. Besucher wären Zusatzangaben in den Print-Fahrplänen und der nationalen Fahrplanauskunft (Internet) viel hilfreicher als eine Anzeige auf den DFI.

- Die Anzeigefläche auf den DFI ist sehr knapp. Eine Anzeige des Rollstuhlsignets würde bedeuten, dass lange Namen von Endhaltestellen nicht mehr ausgeschrieben werden können (z.B. Neuweilerstrasse).

Die BVB prüft derzeit, ob und ggf. in welcher Form die Art des im Regelbetrieb auf einer Linie eingesetzten Rollmaterials auf den Fahrplänen (Print und Internet) dahingehend spezifiziert werden kann, wann nur mit dem Handrollstuhl (und Rollator) und wann auch mit dem Elektrorollstuhl eingestiegen werden kann. Dies als Übergangslösung bis zur Ausmusterung des alten Rollmaterials. Zudem wird geprüft, wie die Kundinnen und Kunden in Zukunft besser über die aktuelle Rollstuhlgängigkeit der Haltestellen informiert werden können.

Die Fachstelle Hindernisfreies Bauen der «Pro Infirmis» teilt diese Einschätzungen.

### **3. Ist diese zusätzliche, sicher nützliche und sinnvolle Kennzeichnung mit hohen Kosten und grossem Aufwand verbunden?**

Die Kennzeichnung mit dem Rollstuhlsignet über die DFI wird aus den erläuterten Gründen als nicht zielführend eingeschätzt.

Die sich in Prüfung befindliche Kennzeichnung in den Print-Fahrplänen dürfte, wenn die Erstprogrammierung einmal erfolgt ist, keine wesentlichen Mehrkosten mehr verursachen. Für die Kennzeichnung in der nationalen elektronischen Fahrplanauskunft muss die Umsetzung mit den anderen Transportunternehmen koordiniert werden, muss doch die ganze Transportkette nach der gleichen Logik gekennzeichnet werden (z.B. in Bezug auf die Unterscheidung von Hand- und Elektrorollstuhl). Auch dafür sind die direkten Kosten überschaubar.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin