



An den Grossen Rat

11.5146.04

BVD/P115146

Basel, 26. November 2014

Regierungsratsbeschluss vom 25. November 2014

Anzug David Wüest-Rudin betreffend „flankierende Massnahmen für Velofahrer an Kaphaltestellen“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. November 2012 vom Ratschlag „Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt“ des Regierungsrats Kenntnis genommen und entgegen dem Antrag des Regierungsrats den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hat zur Folge, dass umfangreiche Anpassungen im Tramverkehr notwendig werden. Ein entsprechender Ratschlag ist im BVD in Erarbeitung. Unter anderem werden 28 neue Kaphaltestellen eingerichtet werden müssen, womit insgesamt im Kanton Basel-Stadt bis ins Jahr 2023 auf dem Tramliniennetz 73 Kaphaltestellen bestehen werden. Bei Kaphaltestellen wird das Trottoir bis 72 cm an die Tramschiene herangezogen, damit insbesondere für Behinderte ein unmittelbarer abstandsloser Einstieg ins Tram möglich wird.

Für Fahrradfahrer sind Kaphaltestellen sehr ungünstig. Der Platz zwischen Trottoir und Schiene ist extrem knapp bemessen und kaum befahrbar. Die Radfahrer müssen zwischen die Schienen wechseln, was ein potentiell gefährliches Manöver ist. Zudem kommen die Velos den Autos in die Quere. Fahrradfahrende mit Kinderanhänger sind an Kaphaltestellen besonders beeinträchtigt und gefährdet.

Abhilfe kann dann geschaffen werden, wenn die Kaphaltestellen mit kleinen Anpassungen baulich so hergerichtet und markiert werden, dass sie mit dem Fahrrad befahren bzw. überfahren/gequert werden können, solange kein Tram an der Haltestelle Fahrgäste ein- und aussteigen lässt. Eine solche "Lichtinsel" (so genannt weil i.d.R. mit Veloampel versehen) wird zur Zeit an der Elsässerstrasse geplant. Wenn solches Befahren von Kaphaltestellen aus Platzgründen (Trottoir zu eng) nicht möglich sein sollte, sollten andere Massnahmen der Strassengestaltung für die Sicherheit der Radfahrenden ergriffen werden.

Der Regierungsrat wird gebeten, im Zuge der Umsetzung des BehiG und der Erarbeitung des entsprechenden Ratschlags zu prüfen und zu berichten

- ob bei allen, bestehenden und neuen, Kaphaltestellen mit genügend Platz (ca. 3,7 Meter zwischen Hausprofil und Schiene) das Befahren der Kaphaltestellen für Fahrräder eingerichtet und markiert werden kann,
- ob dort, wo kein Befahren der Kaphaltestelle mit dem Fahrrad möglich ist, andere Massnahmen ergriffen werden können, insbesondere Gummiprofile in den Schienen, die Anbringung von Markierungen am Boden (um den Spurwechsel der Fahrräder anzuzeigen), die Asphaltierung bis an den Randstein, Verzicht auf Dohlenlegung und ggf. die Signalisation von Umfahrungen der Kaphaltestellen.

David Wüest-Rudin, Helen Schai-Zigerlig, Brigitta Gerber, Jörg Vitelli, Martina Bernasconi, Christoph Wylder, Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Bülent Pekerman“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Allgemein

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass sich nicht alle Velofahrenden bei der Durchfahrt zwischen Trottoirkante und Schiene an Kaphaltestellen sicher fühlen. Bereits im Ratschlag „Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt“ (P12.1070, GRB vom 14. November 2012) wurde erläutert, dass die Anliegen des Veloverkehrs bei der Neu- und Umgestaltung von Kaphaltestellen gebührend berücksichtigt und verschiedene Massnahmen geprüft und umgesetzt werden.

2. Einzelne Massnahmen

Die einzelnen Massnahmen lassen sich unterteilen in bereits gesetzte, generell noch zu prüfende und situativ im Rahmen des jeweiligen Projekts zu prüfende Massnahmen.

2.1 Bereits gesetzte Massnahmen

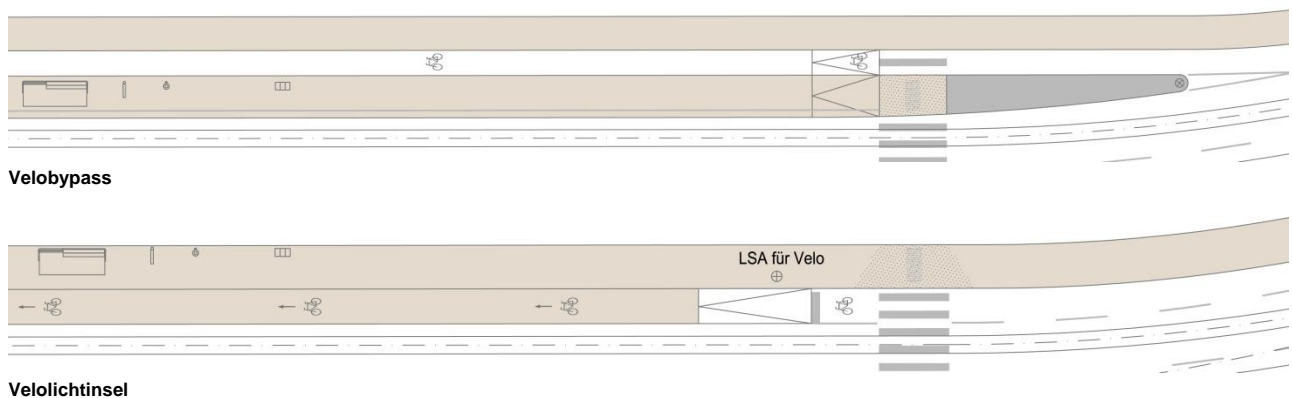
2.1.1 Keine Hindernisse zwischen Schiene und Randstein

Wie im oben genannten Ratschlag zur Umsetzung des BehiG angekündigt, hat die kantonale Verwaltung zusammen mit der BVB die Projektierungsrichtlinien für Kaphaltestellen so angepasst, dass der Bereich zwischen Schiene und Randstein vollumfänglich den Velofahrenden zur Verfügung steht. Die Entwässerung erfolgt in die Schiene, somit kann auf Hindernisse wie Einlaufschächte („Dohlen“) oder Schalensteine verzichtet werden und der Asphalt wird bis an den Randstein gezogen. Die neuen Projektierungsrichtlinien sind im Januar 2014 verabschiedet worden und werden seither für sämtliche Neu- und Umbauten von Tramhaltestellen verwendet. Das Tiefbauamt hat die Haltestellen Hünigerstrasse, St-Louis Grenze und Kirschgarten im Laufe des Jahres 2014 nach diesen Richtlinien gebaut. Die Haltestelle Kleinhüningen, die bereits im Sommer 2013 fertig gestellt wurde, berücksichtigt die Richtlinien weitgehend, im speziellen die Entwässerung in die Schiene.

2.2 Generell noch zu prüfende Massnahmen

2.2.1 Befahrbarkeit der Kaphaltestelle für Velo verbessern

Es gibt zwei Möglichkeiten Kaphaltestellen für Velofahrende besser befahrbar zu machen: die Führung hinter der Haltestelle zwischen dem Wartebereich und dem angrenzenden Trottoir (Velobypass) oder an der Trottoirkante zwischen Tram und Wartebereich (Velolichtinsel).



Der Velobypass führt die Velofahrenden hinter dem Wartebereich für die Fahrgäste durch. In Basel wurde diese Veloführung an der Haltestelle Kaserne und in Kombination mit einer Nebenfahrbahn entlang der Äusseren Baselstrasse in Riehen umgesetzt. In diesen Fällen befindet sich die Haltestelleninfrastruktur entweder auf dem mittleren Wartebereich oder auf dem angrenzenden Trottoir. Der Kanton Basel-Landschaft plant zurzeit bei der Sanierung der Baslerstrasse in Allschwil die Haltestellen der Linie 6 ebenfalls mit Velobypass auszuführen. Die bisherigen Erfahrungen mit dem Velobypass sind grundsätzlich gut; allerdings braucht diese Lösung genügend Platz, der nur selten vorhanden ist.

Bei der Velolichtinsel werden die Velofahrenden auf dem erhöhten Trottoir der Kante entlang geführt, zwischen der Fahrbahn und dem Wartebereich für die Fahrgäste. Das gleiche Prinzip besteht auch für den motorisierten Verkehr mit dem Haltestellentyp Lichtinsel, umgesetzt bei den Haltestellen Riehenring, Musical Theater (beide Linie 14) und Volaplatz (Linie 1). Erfahrungen mit einer Velolichtinsel gibt es noch keine; das Bau- und Verkehrsdepartement führt zurzeit einen Versuch durch. Das Tiefbauamt hat auf Anregung des UVEK die Haltestelle Hünigerstrasse der Linie 11 im Rahmen der Gesamt-sanierung der Elsässerstrasse als Velolichtinsel umgebaut, sie ist seit September 2014 in Betrieb. Das Amt für Mobilität wird nun ein detailliertes Monitoring durchführen, die Ergebnisse dazu werden im Sommer 2015 vorliegen.

Sowohl für den Velobypass als auch für die Velolichtinsel stellt die Breite nicht das einzige Kriterium zur Prüfung der Umsetzbarkeit und Eignung dar. Folgende Einflüsse spielen eine zentrale Rolle bei der Beurteilung:

- Anzahl ein- und aussteigende Fahrgäste,
- Anzahl Velofahrende, Anteil mit Anhänger, Lage auf Veloroute, Alternativen,
- Anzahl Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir,
- Wunschlinie der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden,
- Nutzung der angrenzenden Liegenschaften,
- Gestalterische Integration in Umgebung.

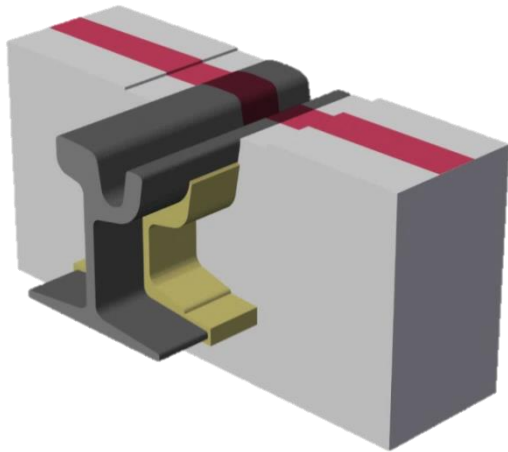
Nun müssen die Ergebnisse der Pilothaltestelle Hünigerstrasse abgewartet werden. Erst anschliessend kann bei positiven Ergebnissen jeweils situativ geprüft werden, ob die Kriterien für eine befahrbare Kaphaltestelle gegeben sind und welche der beiden Varianten im spezifischen Fall angewendet werden kann.

2.2.2 Velosymbole zwischen den Tramschienen

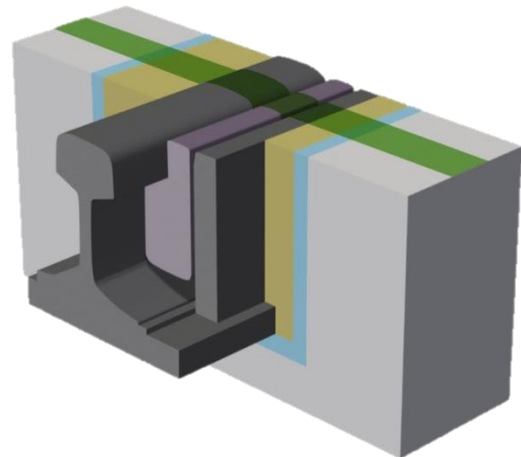
Das Bau- und Verkehrsdepartement führt auf Anregung von Pro Velo einen weiteren Versuch durch. An zwei Haltestellen verdeutlichen Velosymbole, dass Velos im Haltestellenbereich auch zwischen den Schienen anstatt zwischen Schiene und Trottoirkante fahren können. Damit sollen die Velofahrenden auf diese Möglichkeit hingewiesen und die Akzeptanz der Motofahrzeuglenker erhöht werden. Die Symbole wurden Anfang September 2014 an den Haltestellen Kleinhünigen/Gärtnerstrasse (Linie 8) und Mülhauserstrasse (Linie 11) angebracht. Der Versuch wird zurzeit ausgewertet, Resultate werden anfangs 2015 vorliegen. Anschliessend entscheidet das Bau- und Verkehrsdepartement, ob an weiteren Kaphaltestellen Velosymbole markiert werden.

2.2.3 Gummifüllung in den Tramschienen

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) haben eine neuartige Schienenkonstruktion mit einer Gummifüllung in den Schienen entwickelt und getestet.



Schiene bisher



Schiene neu

Nach einem Jahr Testbetrieb liegen die Erfahrungen vor. Grundsätzlich haben die Velofahrenden das Befahren der Teststrecke positiv beurteilt: der Veloreifen kann nicht in das Tramgleis geraten, das Befahren der entsprechenden Strecken ist somit sicherer und entspannter. Die verwendete Schienenkonstruktion hat sich ebenfalls bewährt und entspricht den Anforderungen der VBZ. Die Lebensdauer der verwendeten Gummifüllung ist jedoch kurz und die daraus resultierenden Kontrollen und Unterhaltsarbeiten sind aufwendig, was bislang keinen wirtschaftlich tragbaren Einsatz erlaubt. Die Industriepartner der VBZ arbeiten weiterhin an einer widerstandsfähigeren Gummifüllung.

Das Bau- und Verkehrsdepartement und die BVB verfolgten den Versuch mit grossem Interesse und werden mit der Stadt Zürich und der VBZ in Kontakt bleiben. Sobald eine wirtschaftlich vertretbare Lösung vorliegt, soll diese für Basel in Erwägung gezogen werden.

2.3 Situativ zu prüfende Massnahmen

Weitere Verbesserungen für den Veloverkehr müssen die jeweiligen Fachstellen situativ untersuchen und auf ihre Tauglichkeit für das jeweilige Projekt prüfen. Möglichkeiten sind z.B. der bessere Schutz der Velofahrenden vor dem motorisierten Verkehr im Bereich der Haltestelle durch Lichtsignalanlagen, Lastwagen-Fahrverbote oder eine genügende Fahrbahnbreite, sodass das Velo überholt werden kann. Zudem sind jeweils die Umfahrungen der Kaphaltestellen auf alternativen Routen zu prüfen. Diese Massnahme kommt insbesondere dort zum Einsatz, wo den Fussgängerinnen und Fussgängern punkto Platzverhältnisse und Sicherheit eine höhere Priorität zukommt.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug David Wüest-Rudin betreffend „flankierende Massnahmen für Velofahrer an Kaphaltestellen“ erneut stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

