



An den Grossen Rat

18.5122.02

BVD/P185122

Basel, 13. Juni 2018

Regierungsratsbeschluss vom 12. Juni 2018

Schriftliche Anfrage Mark Eichner betreffend „Höhe der hindernisfreien Tramhaltestellen“

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

„In seinem Ratschlag II zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram und Busnetz des Kantons Basel-Stadt vom 18. Oktober 2016 zeigt der Regierungsrat auf, welche technischen und rechtlichen Voraussetzungen an die Umsetzung eines hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr gestellt sind. Im Vordergrund steht der niveaugleiche Einstieg in die Fahrzeuge, was in der Regel durch eine Anpassung der Höhe der Trottoirkante auf Höhe der Tramstation und in einer Verringerung des Abstands zwischen Tramzug und Trottoir erreicht wird.

Die Förderung der Teilhabe der gehbehinderten Bevölkerung am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben unserer Stadt ist politisch unbestritten, wie auch die fast einstimmige Zustimmung zu den Finanzierungsbeschlüssen der Umsetzung des BehiG zeigen.

Die vorgenannten höheren Trottoirniveaus und der kurze Abstand zu den Geleisen können aber etwa für die Velofahrer gefährlich sein (beispielsweise bei der Elisabethenstrasse auf der Höhe der Tramstation Kirschgarten). Velofahrer können gegebenenfalls diese Haltestellen umfahren.

Anders sieht es aus für Fussgänger, insbesondere ältere Menschen, die ja einen immer grösser werdenden Teil unserer Bevölkerung stellen. Konkret geht es mir um zwar noch Gehtüchtige, aber halt nicht mehr ganz so flinke Bewohnerinnen und Bewohner respective Besucherinnen und Besucher unserer Stadt. Beim Überqueren der Strasse stellen die höheren Trottoirkanten ein erhebliches Sturzrisiko dar. Die vorgenannte Haltestelle beim Kirschgarten ist hier nicht betroffen, da der geregelte Fussgängerübergang ausserhalb der Tramhaltestelle ist.

Anders sieht es bei der erst kürzlich sanierten Haltestelle Greifengasse aus: Hier ist die Tramhaltestelle auf der Höhe der Geschäfte in einer Tempo 30 Zone, und die Menschen überqueren die Greifengasse (vor und nach der Sanierung) auf deren ganzen Länge, also auch auf Höhe der Tramhaltestelle.

Die Stadt Zürich ist gemäss dem vorgenannten Ratschlag in der Umsetzung weiter als Basel. Aber erst kürzlich hat der Unterzeichnete in Zürich eine Haltestelle im belebten Zentrum gesehen, wo die erhöhte Bordsteinkante mehrmals unterbrochen wurde, offenbar auf den Tramzug so abgestimmt, dass auf Höhe aller Türen zwar niveaugleich ein und ausgestiegen werden konnte, dass aber gleichzeitig die Strasse an mehreren Stellen niveaugleich (oder nur mit einer wenige Zentimeter hohen Trottoirkante) überquert werden konnte. Auch wenn es gemäss dem vorgenannten Ratschlag rechtlich offenbar nicht zulässig ist, nur ein oder zwei erhöhte so genannte "Kissen" zur Umsetzung des BehiG einzubauen, scheint im Bereich der Fussgängerzone ein gelegentlicher Unterbruch der hohen Bordsteinkante für alle Verkehrsteilnehmer angenehmer.

Der Unterzeichnete fragt den Regierungsrat daher an, ob zumindest im Bereich der innerstädtischen Tramhaltestellen und erst recht bei den Doppelhaltestellen (z.B. Markplatz oder Barfüsserplatz) das BehiG so umgesetzt wird, dass auch im Bereich der Tramhaltestelle die Strasse mit gewissen Unter-

brechungen der erhöhten Trottoirkante noch gut überquerbar bleibt und nicht eine durchgehende Trottoirkante von knapp 20 cm überwunden werden muss.

Mark Eichner“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Anpassung der Tram- und Bushaltestellen an die Anforderungen des BehiG für Velofahrende aber auch zu Fuss Gehende aufgrund der hohen Haltekante Nachteile mit sich bringen kann.

Aus diesem Grund werden bei jeder Haltestelle möglichst an *beiden* Enden sichere und komfortable Zugänge und Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger mit einem Fussgängerstreifen geschaffen. An diesen Stellen wird jeweils auch das gegenüberliegende Trottoir abgesenkt. Für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ist es deshalb am sichersten und komfortabelsten, die Haltestelle an deren Anfang oder Ende zu queren. Dies führt zu einem Umweg von maximal rund 60 m.

Die vom Anfragesteller zitierte Lösung in Zürich ist in Basel an sehr vielen Haltestellen nicht anwendbar, da auf vielen Strecken Trams unterschiedlicher Bauweise verkehren. Die Türen der verschiedenen Trams befinden sich jeweils an unterschiedlichen Stellen, die sich auf die gesamte Länge der Haltestelle verteilen. Es bliebe also keine freie Stelle, an die nie ein Eingang zu liegen käme und wo sich eine Absenkung realisieren liesse. Zudem entspricht die in Zürich gewählte „Kissen“-Lösung wie vom Anfragesteller erwähnt nicht den Vorgaben des Bundes.

Vor allem Doppelhaltestellen bringen eine sehr lange hohe Kante mit sich. Der Regierungsrat geht mit dem Anfragesteller einig, dass hier die Querung innerhalb der Haltestelle erleichtert werden sollte. Aus diesem Grund führt das Bau- und Verkehrsdepartement zurzeit eine Studie durch, um aufzuzeigen, wie auf Doppelhaltestellen verzichtet werden kann. Sollte sich zeigen, dass an gewissen Orten weiterhin Doppelhaltestellen notwendig sind, soll die Studie klären, wie diese verträglicher gestaltet werden können. Dazu gehört auch die Prüfung einer Absenkung in der Mitte der Doppelhaltestelle. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Anzugsbeantwortung Otto Schmid und Konsorten betreffend Doppelhaltestellen dazu berichten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin