



An den Grossen Rat

14.5165.03

BVD/P145165

Basel, 19. Dezember 2018

Regierungsratsbeschluss vom 18. Dezember 2018

Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend „Doppelhaltestellen“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. September 2016 den nachstehenden Anzug [Otto Schmid und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„In Basel haben wir fünf Doppel-Tramhaltestellen: Barfüsserplatz, Marktplatz, Bankverein, Heuwaage und Aeschenplatz sowie zwei Doppelhaltestellen, an welchen Tram und Bus hintereinander halten: Rheingasse und Schifflande.

An diesen Haltestellen wissen die Passagiere oft nicht, ob die gewünschte Linie vorne oder hinten hält, da die Reihenfolge nicht rechtzeitig oder falsch angezeigt wird oder das Tram/der Bus doch noch (unerwartet) nach vorne fährt. Dies ist insbesondere für behinderte und betagte Menschen, aber auch für Passagiere mit Kinderwagen oder Gepäck nicht ganz unproblematisch. So reicht die Zeit zum Einsteigen oft nicht aus, damit sie zu der für sie vorgesehenen Türe nach vorne oder hinten auf der langen Haltestelle gelangen. Oder Tram/Bus müssen sehr lange warten, bis alle Passagiere an der richtigen Tür eingestiegen sind. Sonderlösungen wie die Linie 11, welche am Barfüsserplatz und Marktplatz in einer Richtung immer hinten hält, jedoch als nächstes einfahrendes Tram angezeigt wird, verkomplizieren die Situation zusätzlich.

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) des Bundes werden die Kanten an Tramhaltestellen in Zukunft mit 27 cm viel höher als bisher. Da Doppelhaltestellen sehr lang sind, (mindestens 85 m für Tram-Tram und 60 m für Tram-Bus) stellen sie ein Hindernis beim Überqueren des Haltestellenbereichs dar. Speziell behinderte und betagte Menschen müssen die Haltestelle umgehen, um auf die andere Seite zu gelangen.

Der Anzugsteller bittet die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob:

- Doppelhaltestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) noch zulässig sind und wenn ja unter welchen Bedingungen
- rechtzeitig und verlässlich angegeben werden kann, welches Fahrzeug wo zum Einsteigen hält
- Doppelhaltestellen mit hohen Kanten in der Innenstadt als verträglich für den Fussverkehr angesehen werden
- die beschriebene kritische Situation bei Doppelhaltestellen verbessert werden könnte.

Otto Schmid, Beatriz Greuter, Tobit Schäfer, Danielle Kaufmann, Georg Mattmüller, Michael Wüthrich, Elias Schäfer, Peter Bochsler“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass die fünf Doppel-Tramhaltestellen in Basel für viele Trampassagiere, aber insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung darstellen können und ihnen den Zugang zum öffentlichen Verkehr erschweren. Dies ist nicht im Sinne der politischen und rechtlichen Vorgaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Der Regierungsrat setzt sich für ein gut zugängliches und effizientes Angebot im Tram- und Busverkehr ein. Dazu gehören die gute Erreichbarkeit der Haltestellen, genügend Zirkulations- und Aufenthaltsfläche, der niveaugleiche Einstieg und die klare Kundeninformation an den Haltestellen.

Mit der Umsetzung hoher Haltekannten zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes wird das Überqueren der Tramgleise im Bereich von Doppelhaltestellen auf einer grösseren Länge erschwert. Im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Planung der hindernisfreien Haltestellen wird deshalb geprüft, welche Doppelhaltestellen durch Einzelhaltestellen ersetzt werden können.

2. Erste Zwischenergebnisse

Mit Unterstützung eines externen Ingenieurbüros wurden fundierte Grundlagen zu den Vor- und Nachteilen von Einfach- und Doppelhaltestellen erarbeitet und aufgezeigt, unter welchen Rahmenbedingungen auf Doppelhaltestellen verzichtet werden kann.

Doppelhaltestellen sind heute auf dem Innenstadtkorridor zwischen Aeschenplatz und Claraplatz anzutreffen. Mit einer Simulation der Tramfahrten und des Fahrgastwechsels wurden sowohl die einzelne Haltestelle als auch der Korridor als Ganzes betrachtet. In verschiedenen Szenarien wurde die Umwandlung von Doppel- zu Einfachhaltestellen am Bankverein, Barfüsserplatz und Marktplatz untersucht. Bewertet wurden die Szenarien jeweils in den drei Bereichen Kundennutzen, Betrieb und Stadtraum.

Wie erwartet, zeigt die Auswertung der Szenarien, dass Einfachhaltestellen bezüglich dem Kundennutzen (Zugänglichkeit der Haltestelle, Wartekomfort und Sicherheit beim Warten) eindeutig positivere Resultate erzielen als Doppelhaltestellen. Auch bezüglich des Stadtraumes sind Einfachhaltestellen klar zu bevorzugen, besonders am Barfüsserplatz und Marktplatz. Sie weisen eine kleinere Barrierewirkung auf als Doppelhaltestellen und sind gestalterisch einfacher in den Stadtraum einzubetten.

Betrieblich hat die Simulation gezeigt, dass Einfachhaltestellen in den meisten Fällen die Gesamtfahrzeit verkürzen, da der Fahrgastwechsel schneller stattfindet und die teils längere Wartezeit bei der Einfahrt damit meist kompensiert wird. Betrieblich scheint eine Umwandlung zu Einfachhaltestellen insbesondere bei den Haltestellen Marktplatz und Barfüsserplatz möglich zu sein, am Bankverein jedoch nur unter gewissen Bedingungen. Grund dafür ist, dass sich der Abschnitt Steinenberg – zwischen Bankverein, Theater, Kohlenberg und Barfüsserplatz – und insbesondere die Lichtsignalanlage am Bankverein als betrieblich anforderungsreich herausgestellt haben. Bleibt die Lichtsignalanlage bestehen, müsste die Einfachhaltestelle am Bankverein etwas von der Kreuzung abgerückt werden.

3. Fazit und weiteres Vorgehen

Aus Kundensicht und zugunsten eines attraktiven Stadtraumes sind Einfachhaltestellen klar zu bevorzugen. Aus betrieblicher Sicht zeigt die Simulation, dass es zumindest am Barfüsserplatz wie auch am Marktplatz möglich und sogar sinnvoll sein könnte, Doppelhaltestellen zu Einfachhaltestellen umzuwandeln.

Aus diesem Grund möchte der Regierungsrat einen Schritt weiter gehen und die Umwandlung der Doppelhaltestellen in Einfachhaltestellen in einem Praxisversuch testen. Während vier Wochen sollen die Haltestellen Bankverein, Barfüsserplatz und Marktplatz als Einfachhaltestellen betrieben werden. Die Trams bedienen diese Haltestellen dann jeweils an einem Ort und nicht hintereinander. In Abhängigkeit zur Baustelle im St. Alban-Graben findet der Versuch zwischen Mitte Januar und Mitte Februar 2019 statt. Der Versuch zeigt auf, wie der Trambetrieb mit Einfachhaltestellen funktionieren würde. Die theoretischen Erkenntnisse der Simulation können 1:1 in der Realität verifiziert und weitere wertvolle Erkenntnisse, wie zum Beispiel zum effektiven Verhalten der Fahrgäste oder zu betrieblichen Auswirkungen bei Vorfällen, gewonnen werden.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass dies für die Kundinnen und Kunden der BVB und der BLT während der Dauer des Versuchs eine gewisse Umstellung ihrer Gewohnheiten bedeutet. Aus den Erkenntnissen aus dem Praxisversuch erwartet der Regierungsrat jedoch weitere wichtige Grundlagen, um über die Notwendigkeit von Doppelhaltestellen für die drei hoch frequentierten Haltestellen entscheiden zu können.

Nach der Auswertung des Versuchs wird der Regierungsrat dem Grossen Rat über die Resultate berichten.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Doppelhaltestellen stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin