



An den Grossen Rat

17.5369.04

BVD/P175369

Basel, 29. März 2023

Regierungsratsbeschluss vom 28. März 2023

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «sichere Velolösung an der Tramhaltestelle Wiesenplatz»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. September 2021 vom Schreiben 17.5369.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Mit der Umgestaltung des Wiesenplatzes wurde die Haltestelle stadtauswärts als Kaphaltestelle ausgeführt. Das heisst die Velofahrenden müssen auf dem 70 cm schmalen Streifen zwischen Schiene und der 27 cm hohen Haltestellenkante fahren. Die wenigsten getrauen sich, zwischen die Schienen zu wechseln, wo der Platz breiter ist, weil eine Schienenquerung bei nassem Wetter noch gefährlicher ist.

Unmittelbar am Ende der Haltestelle stadtauswärts hat es eine Weiche. Der Weichenspalt ist breiter als bei einer normalen Rillenschiene. Zudem müssen Velofahrende dort im flachen Winkel über das zum Depot abzweigende Gleis fahren.

Beobachtungen vor Ort zeigen, dass unsichere Velofahrerinnen und Velofahrer über die sehr breite Tramhaltestelle fahren. Die Breite beträgt von der Parzellengrenze bis zur Haltekante 5.0 m. Obwohl nicht legal, funktioniert dies sehr gut. An dieser Haltestelle steigen sehr wenige Personen aus, noch weniger steigen ein.

Die Gärtnerstrasse ist eine wichtige Pendlerroute, die über die Hiltalingerbrücke nach Deutschland führt.

Die Tramhaltestelle stadteinwärts wird nur von Trams bedient, die aus dem Depot stadteinwärts fahren. Dies sind täglich sehr wenige Kurse. Die Haltestelle stadteinwärts hat eine Breite von 4.60 m. Eine Haltestellenüberfahrt für Velofahrende wäre unproblematisch, da sich dort fast keine zu Fussgehenden oder Trampassagiere aufhalten.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob für die Sicherheit der Velofahrenden für beide Haltestellen sichere Velolösungen getroffen werden können.

Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Raphael Fuhrer, Michael Wüthrich, Aeneas Wanner, Tonja Zürcher, Helen Schai-Zigerlig, Dominique König-Lüdin, David Wüest-Rudin, Danielle Kaufmann, Heiner Vischer, Harald Friedl, Talha Ugur Camlibel, Sarah Wyss»

Der Regierungsrat berichtet zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Haltestellen am Wiesenplatz wurden 2016, im Zuge der Erneuerung der städtischen Infrastruktur, an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst.

Mit Schreiben vom 16. Juni 2021 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat eine weitergehende, auf den Erkenntnissen aus dem Testbetrieb des «velofreundlichen Gleises» bei der Tramhaltestelle Bruderholzstrasse beruhende Beantwortung des vorliegenden Anzuges in Aussicht gestellt.

Bekanntlich hat der Testbetrieb noch keine befriedigende Lösung ergeben und dauert noch an, weshalb auch andere Möglichkeiten untersucht wurden, um die Sicherheit für Velofahrende an der Haltestelle am Wiesenplatz zu erhöhen.

2. Variantenstudium zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende

Wie bei Kaphaltestellen üblich, misst der Streifen zwischen Haltekante und Schiene auch bei der Haltestelle am Wiesenplatz 70 cm, was von vielen Velofahrenden als schmal empfunden wird und entsprechende Verunsicherung auslöst. Hinzu kommt die im Anzug genannte abzweigende Schiene, die in einem flachen Winkel überfahren werden muss. Um hier die Sicherheit und den Komfort für Velofahrende zu erhöhen, wurden zwei Varianten möglicher baulicher Massnahmen untersucht:

Variante 1: Teilumbau zu zwei Haltekanten mit Haltestellenüberfahrt (Zeitinsel)

Variante 2: Ersatz der bestehenden Gleise im Haltestellenbereich mit einem velofreundlichen Gleis

Variante 1

Die Haltekanten in beide Fahrtrichtungen des Trams werden mit einer Haltestellenüberfahrt zu sogenannten Velo-Zeitinseln umgebaut (s. Abbildung 1). Die Breite dieser Velo-Zeitinseln beträgt in beiden Richtungen 2.0 Meter. Die jeweiligen Zufahrtsrampen sind über einen Einspur- und Wartebereich für die Velofahrenden sicher erreichbar. Auf bauliche Anpassungen an den Gleisen oder an der Haltestelleninfrastruktur wie Wartehallen, dynamische Fahrgastinformation usw. kann verzichtet werden.

Die geschätzten Kosten für die Realisierung der Variante 1 belaufen sich auf rund 240'000 Franken inkl. MwSt. sowie Restwertvernichtung ($\pm 30\%$).

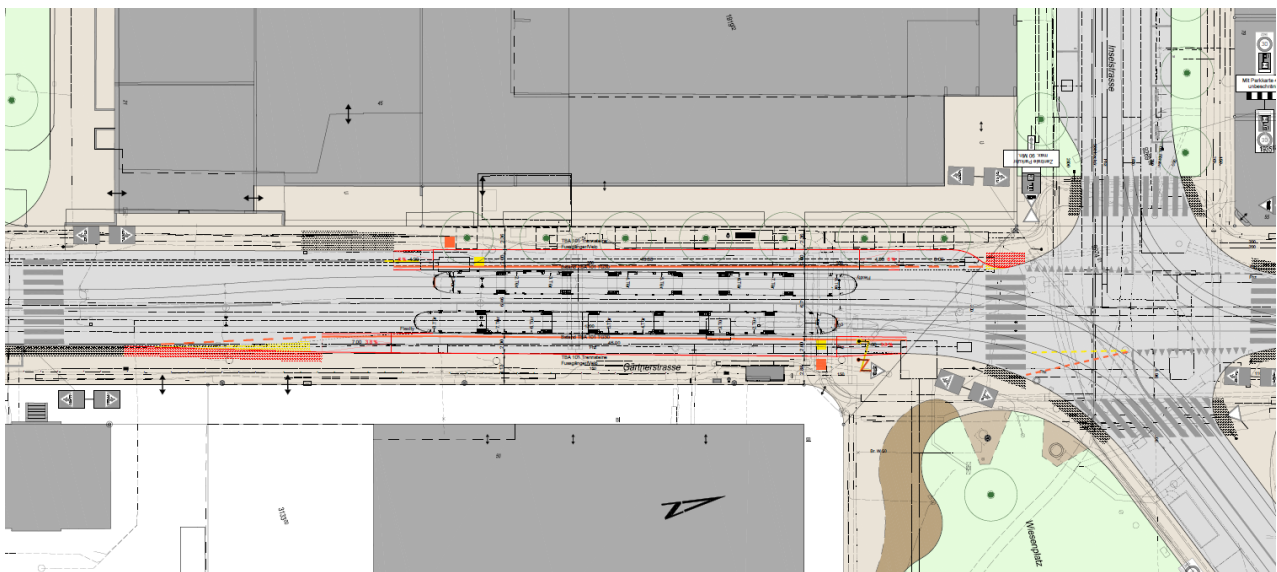


Abbildung 1: Situationsplan der Variante 1 mit zwei Zeitinseln (nicht massstäblich)

Variante 2

Der Umbau der Tramgleise zu einem velofreundlichen Gleis in den Haltestellenbereichen bedingt den kompletten Ersatz der Gleise und den Einbau des neuen Systems. Da der Austausch der Gleise nicht unter Betrieb erfolgen kann, ist mit grösseren betrieblichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit zu rechnen. Auf bauliche Anpassungen an den Halteketten oder der Haltestelleninfrastruktur kann in beide Fahrtrichtungen verzichtet werden (s. Abbildung 2).

Auch wenn der Testbetrieb des «velofreundlichen Gleises» an der Haltestelle Bruderholzstrasse noch nicht abgeschlossen ist, lässt sich heute bereits sagen, dass das Gummiprofil voraussichtlich relativ häufig und in regelmässigen Abständen ausgewechselt werden muss – mit entsprechenden, jährlich wiederkehrenden Kosten.

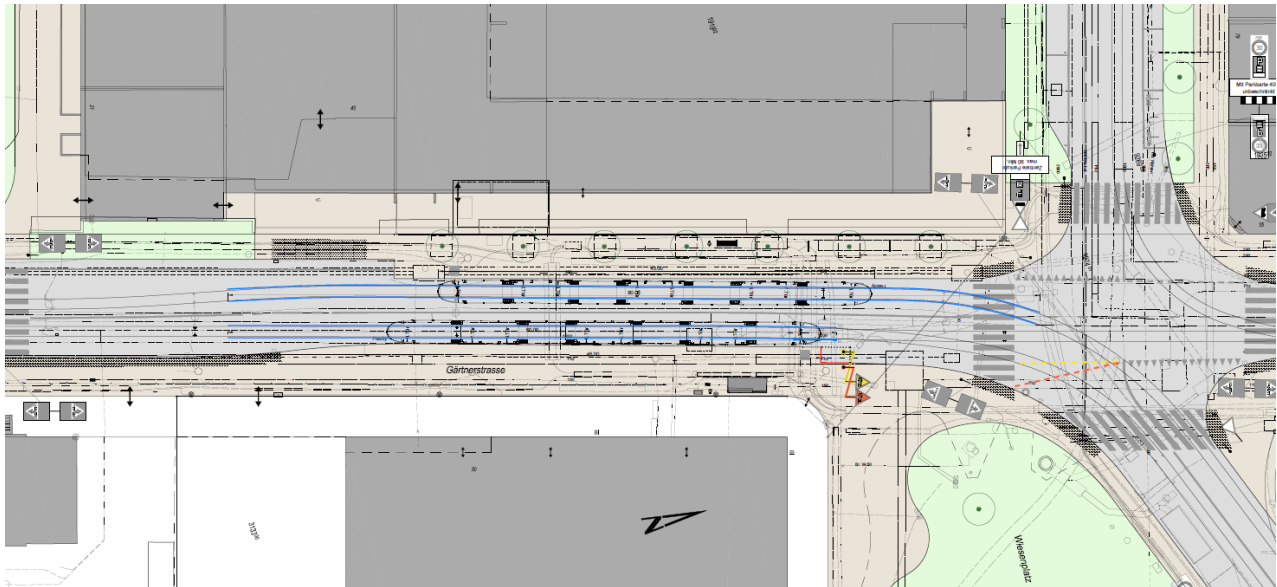


Abbildung 2: Situationsplan der Variante 2 mit dem velofreundlichen Gleis (nicht massstäblich)

3. Fazit

Grundsätzlich kann die von den Anzugsstellenden gewünschte Verbesserung für die Sicherheit der Velofahrenden im Haltestellenbereich mit beiden Varianten erreicht werden. Bezüglich Erhöhung des Fahrkomforts dürfte Variante 1 leicht besser abschneiden als Variante 2. In Bezug auf die zeitnahe Realisierung sowie das Kosten-/Nutzenverhältnis unterscheiden sich die beiden erläuterten Varianten erheblich. So schneidet die Variante 1, «Velo-Zeitinsel», bezüglich Kosten für die Erstellung und den Unterhalt deutlich besser ab als Variante 2. Dies liegt vor allem daran, dass bei Variante 1 keine Gleisbauarbeiten erforderlich sind und die jährlich wiederkehrenden Kosten für den Unterhalt des velofreundlichen Gleises in Höhe von geschätzt 160'000 Franken entfallen. Ob die Variante 2 grundsätzlich machbar ist, muss sich zudem erst noch abschliessend erweisen.

Aus genannten Gründen werden die Halteketten gemäss Variante 1 mit einer Haltestellenüberfahrt zu sogenannten Velo-Zeitinseln umgebaut, womit die Situation bezüglich Sicherheit und Komfort für Velofahrer/-innen deutlich verbessert werden kann. Unter Berücksichtigung der notwendigen Vorarbeiten sowie der Planaufgabe wird die Massnahme voraussichtlich im Verlaufe der 2. Jahreshälfte 2024 umgesetzt sein.

Die Untersuchung hat ausserdem gezeigt, dass mit einer Anpassung der Markierung vor Ort eine rasch umsetzbare erste Verbesserung erzielt werden kann. Die neue Markierung ermöglicht einen steileren Winkel zum Überqueren der in die Wiesenstrasse abbiegenden Gleise. Die Markierung

wurde deshalb – im Sinne einer Sofortmassnahme zur Verbesserung der Situation für Velofahrende – bereits zu Jahresbeginn 2023 angepasst (Abb. 3).



Abbildung 3: Foto der bereits angepassten Markierung zur Verbesserung der Fahrgeometrie im Bereich der Gleisquerung

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragt der Regierungsrat, den Anzug Jörg Vitelli betreffend «sichere Velolösung an der Tramhaltestelle Wiesenplatz» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin