

Viele Tramhaltstellen unseres Kantons sollen zu Kaphaltstellen mit 27cm hohen Haltekanten umgebaut werden. Dies als eine Variante um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu erfüllen. Kaphaltstellen sind platzsparend und gut für das barrierefreie Einsteigen. Leider wurde es bei der Anschaffung der Tango- und Flexity-Drämmli verpasst, Tramkompositionen mit ausfahrbaren Schiebetritten zu bestellen. Diese hätten den horizontalen Abstand von der Bordsteinkante zur Schiene entscheidend vergrössert, so wie dies in der Stadt Bern der Fall ist.

Für Velofahrende in der Region Basel sind Kaphaltstellen deshalb gefährlich und äusserst unangenehm. Der Abstand zwischen Schiene und Haltekante des Trams ist für ein gefahrloses Fahren zu schmal, insbesondere für weniger geübte Velofahrende. Um als Alternative in die Mitte der Schienen zu gelangen, ist eine Schienenquerung im spitzen Winkel nötig. Das birgt die Gefahr, mit dem Velorad in der Schienenrinne hängen zu bleiben, was zu Unfällen führen kann. Auch das Fahren mit Velo-Anhänger entlang einer Kaphaltstelle ist äusserst anspruchsvoll.

Um die negativen Auswirkungen für Velofahrende zu reduzieren und die Kaphaltstellen sicherer zu machen, arbeitet die Bahnzulieferindustrie an einem Schientyp mit Gummiprofilfüllung, welcher von Velofahrenden gefahrlos überquert werden kann. Im Jahr 2013 fand in Zürich ein entsprechender Pilotversuch statt, der für Velos optimale Resultate zeigte. Die verwendete Konstruktion war aber noch zu wenig ausgereift. In der Zwischenzeit haben die Hersteller das System weiterentwickelt: Bei gleich gutem Nutzen für die Velofahrenden soll der Verschleiss des Gummiprofils deutlich geringer sein.

Die Anzugssteller fordern den Regierungsrat auf, diesen Innovationsprozess aktiv zu unterstützen, dies indem möglichst bald und gemeinsam mit der BVB bei einem geplanten Kaphaltstellen-Bau ein Pilotversuch mit velosicheren Tramgleisen realisiert wird. Mit diesem Pilotversuch sollen die technische Machbarkeit sowie die finanziellen Auswirkungen der Investition, der Wartung und des Unterhalts untersucht werden. Dieser Pilotversuch soll auch anderen Schweizer Tramstädten kommuniziert und deren allfällige Vorhaben ermittelt werden.

Der Regierungsrat wird daher aufgefordert, gemeinsam mit der BVB einen Pilotversuch für eine velosichere Kaphaltstelle zu realisieren und zu evaluieren.

Kaspar Sutter, Raphael Fuhrer, Raoul I. Furlano, David Wüest-Rudin, Georg Mattmüller, Lisa Mathys, Beat Braun, Michael Wüthrich, Jörg Vitelli, Oswald Inglin