

betreffend behindertengerechter Gestaltung der Tram- und Bushaltestellen ohne Gefährdung des Fussgänger- und Veloverkehrs

Die neu behindertengerecht gestalteten Tram- und Bushaltestellen sind für Velofahrerinnen und –Fahrer und für Fussgängerinnen und Fussgänger gefährlich. Die erhöhten Trottoirkanten führten zu zahlreichen Stürzen. Für Velos ist der Abstand zwischen Kante der Haltestelle und Schiene sehr klein, man ist gezwungen, zwischen den Schienen zu fahren, doch auch das Manöver des Überfahrens der Schiene ist gefährlich, nicht nur bei nasser Fahrbahn. Fussgänger haben Mühe mit der ungewohnten Höhe beim Überqueren der Fahrbahn, es besteht Sturzgefahr und zahlreiche Unfälle sind bereits geschehen.

Es ist unbestritten, dass Menschen mit einer Behinderung Zugang zu Tram und Bus haben müssen, ohne auf Hilfe Dritter angewiesen zu sein. Um diese berechnete Forderung zu erfüllen, braucht es aber keine Erhöhung des Trottoirs auf der ganzen Länge der Tram- oder Bushaltestellen, Es genügt, wenn in einem bezeichneten Teil der Haltestelle der Zugang zum Tram oder Bus gewährleistet ist.

In einer Antwort des Bundesrates auf entsprechende Fragen im Nationalrat heisst es: „Grundsätzlich muss jede Tramhaltestelle die infrastrukturseitige Voraussetzung für den niveaugleichen Einstieg bei mindestens einem Zugang pro Tramzug erfüllen. Abweichungen sind möglich und richten sich nach dem wirtschaftlichen Aufwand, den Anliegen der Betriebs-/Verkehrssicherheit bzw. des Heimatschutzes und nach dem zu erwartenden Nutzen für Personen mit einer Beeinträchtigung. In diesem Fall hat das Verkehrsunternehmen eine angemessene Ersatzlösung anzubieten. Gemäss der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs ist diese Ersatzlösung durch Hilfestellung des Personals des Unternehmens zu erbringen.“

Hinsichtlich der Gefahren für den Veloverkehr äussert sich der Bundesrat wie folgt: “Wenn die Bedürfnisse der Velofahrenden nach Sicherheit die Interessen der mobilitätseingeschränkten Personen nach einem autonomen Ein-/ Ausstieg an mehreren Fahrzeugtüren überwiegen, können Teilerhöhungen anstelle von Erhöhungen auf der gesamten Perronlänge realisiert werden.“

Diese Antworten zeigen, dass der Kanton Basel-Stadt und die BVB nicht gezwungen sind, Erhöhungen des Trottoirs auf der ganzen Länge der Haltestelle durchzuführen, wie das in der Regel gemacht wurde und noch weiter geplant wird. Den Bedürfnissen von Menschen mit einer Behinderung kann auch entsprochen werden, wenn bloss Teile der Haltestelle eine Erhöhung aufweisen. Ein solches Vorgehen würde die Unfallgefahr für Velofahrende und Fussgänger erheblich reduzieren.

Da die Tramtypen bekannt sind und man weiss, wo die Türen sind, wenn das Tram an einem genau bestimmten Punkt hält, muss es möglich sein, die Stellen zu bezeichnen, wo sich die behindertengerechten Zugänge von Tram und Bus befinden. Präzises Halten ist möglich, wie auch der U-Bahnverkehr in Gross-Städten zeigt. Die Verkehrsbetriebe verfügen nicht über unendlich viele verschiedene Fahrzeuge, so dass es möglich ist zu bestimmen, wo welcher Tram- oder Bus-Typ halten muss, um den Zugang sicher zu stellen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. War sich der Regierungsrat der Rechtslage, wie sie jetzt vom Bundesrat bestätigt wird, bewusst, als die Umgestaltung der Haltestellen in Basel erfolgte?
2. Hat der Regierungsrat in Betracht gezogen, nur Teilabschnitte der Haltestellen zu erhöhen?
3. Erkennt der Regierungsrat, dass es auch möglich ist, einzelne Haltestellen nicht mit baulichen Massnahmen behindertengerecht zu gestalten, sondern den Zugang mit individueller Hilfe sicher zu stellen, was unter anderem auch den Erhalt der Tramhaltestelle Airolostrasse sichern würde?

4. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die Gefahren für Velofahrende und Fussgänger erheblich reduziert werden können, wenn nicht die ganze Länge der jeweiligen Haltestelle erhöht wird, sondern nur die Abschnitte vor den Türen von Bus oder Tram?
5. Erkennt der Regierungsrat, dass mit dem Verzicht auf die heutige Praxis Geld eingespart werden könnte, ohne die Situation für Menschen mit einer Behinderung zu verschlechtern?
6. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die Gefahren, welche durch diese - nicht zwingende - Basler Art der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für den Velo- und Fussgänger-Verkehr staatlich geschaffen wurden, beseitigt werden müssen?
7. Ist der Regierungsrat bereit, die bestehende Praxis zu ändern im Sinne der Antworten des Bundesrates?

Raoul I. Furlano