

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation 2009/095 von Landrätin Kathrin Schweizer betreffend: Tango-Tram und Veloverkehr

Datum: 19. Mai 2009

Nummer: 2009-095

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Beantwortung der Interpellation 2009/095 von Landrätin Kathrin Schweizer betreffend: Tango-Tram und Veloverkehr

vom 19. Mai 2009

Am 26. März 2009 reichte Landrätin Kathrin Schweizer die obengenannte Interpellation [2009/095](#) ein. Die Interpellation "Tango-Tram und Veloverkehr" lautet wie folgt:

Die BLT hat bei Stadler Rail 40 Tango-Trams bestellt, die BVB wird in den nächsten Jahren ebenfalls 20 Fahrzeuge anschaffen. Diese Trams ersetzen in den nächsten 10 Jahren sukzessive die herkömmlichen Fahrzeuge. Sie verfügen über 8 Niederflur-Einstiege, die bei entsprechender Haltestellenausgestaltung den behindertengerechten Zugang ermöglichen. Bereits sind vier Tangos der Vorserie in der Region Basel im Einsatz.

Bei engen Platzverhältnissen, wie sie im städtischen Raum typisch sind, ist es oft nicht möglich das Tram auf separatem Trasse zu führen. Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn für den Individual- und den Tramverkehr funktioniert aber meist gut. Einzig bei den Haltestellen kann es für die Velofahrenden Probleme geben, wenn sie den schmalen Bereich zwischen den Tramschienen und dem Trottoir passieren müssen. Die bfu hat bei Haltestellen am Strassenrand sowie den sogenannten Kaphaltestellen ein Sicherheitsdefizit fürs Velo erkannt, bewertet die beiden Haltestellentypen ansonsten aber als sehr gut.

Im Falle der beiden Typen sind fürs Velo zwei Masse relevant: Der Abstand Schiene-Trottoir und die Trottoirhöhe. Die Vereinigung Schweizer Strassenfachleute beurteilt einen Abstand Schiene-Trottoir von mindestens 80 cm bei einer Trottoirhöhe von maximal 12 cm als velotauglich. Es entsteht der Eindruck, dass der jetzt angeschaffte Tango andere, weniger velotaugliche Masse benötigt, um einen behindertengerechten Einstieg zu ermöglichen. Dies könnte zulasten der Sicherheit des Veloverkehrs gehen.

Fragen an den Regierungsrat

- 1) Welche Abmessungen (Abstand Schiene-Trottoir, Trottoirhöhe) benötigen die neuen Tango-Trams in den Haltestellen, damit behinderte Personen problemlos einsteigen können?
- 2) Welche Abmessungen können noch toleriert werden, damit sich die Velotauglichkeit erhöht?
- 3) Welche Möglichkeiten gibt es, diese Werte durch Anpassungen am Rollmaterial zu optimieren?
- 4) Im Kanton Basel-Stadt sind die besagten Haltestellentypen häufig; über 20 Tramhaltestellen müssen vom Veloverkehr durchfahren werden. Wie wurde bei der gemeinsamen Evaluation des Rollmaterials der Sicherheit der Velofahrenden Rechnung getragen?

Antwort des Regierungsrates

Gesetzliche Grundlagen / Erlasse

Seit 2006 gelten für die Haltekanten der Trams folgende Ausführungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes, um einen barrierefreien behindertengerechten Zugang zu gewährleisten:

Variante A niveaugleich (bevorzugt in städtischen Verhältnissen und Agglomeration):

max. Spaltbreite von 5 cm bei max. Höhendifferenz von 3 cm

(zuzüglich Toleranz 2 cm in eine Richtung, ergo max 5cm / 5cm oder 7cm / 3cm)

Variante B mit Rampe (als Einstiegshilfe):

Niveaudifferenz ≤ 5 cm = max. Neigung 18%

Niveaudifferenz > 5 cm = max. Neigung 6%*

* Wird das Fahrdienstpersonal zur Hilfestellung gegenüber dem Fahrgast im Rollstuhl verpflichtet, so ist eine Rampenneigung bis 18% zulässig.

Die Niveaudifferenz zwischen Halteplattform und Einstiegskante ist möglichst gering zu halten.

Variante C mit Hublift oder anderer technischer Lösung, welche den Zugang von Fahrgästen im Rollstuhl gewährleistet.

(Grundlagen: AB-EBV [Ausführungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes] 34.211, 34.2152)

Die hier genannten Anforderungen/Elemente sind für Neubau und Umbau in Kraft, bei bestehenden Anlagen gilt eine Frist bis 1.1.2024.

Antworten zu den einzelnen Fragen

1. *Welche Abmessungen (Abstand Schiene-Trottoir, Trottoirhöhe) benötigen die neuen Tango-Trams in den Haltestellen, damit behinderte Personen problemlos einsteigen können?*

Das neue Lichtraumprofil der BLT Baselland Transport AG wurde auf die gesetzlichen Grundlagen abgestimmt, so dass die oben genannten Normen mit dem neuen Tango-Tram erfüllt werden. Der Abstand von Gleisachse zur Haltestellenkante beträgt gemäss dem neuen Lichtraumprofil "C 2.3 BLT" in der Geraden 1.20 m, d.h. ab Innenkante Schiene 0.70 m. Dabei wird das Perron bei neuen Anlagen eine Höhe von 270 mm über Schienenoberkante aufweisen. Befindet sich die Haltestelle in einer Kurve, wird der Abstand um die Kurvenerweiterung „e“ je nach Radius vergrössert. Bei einer Einstiegshöhe des Tango-Trams von 320 mm ergibt sich damit eine vertikale Höhendifferenz von 5 cm sowie ein horizontaler Spalt von 5 cm, sodass die Normen gemäss Ausführungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes (AB-EBV) eingehalten werden.

2. *Welche Abmessungen können noch toleriert werden, damit sich die Velotauglichkeit erhöht?*

Gemäss AB-EBV darf der Spalt zwischen Tram und Perron horizontal nicht grösser als 5 cm sein, vertikal nicht höher als 3 cm. Diese Masse können als Toleranz in einer Richtung um 2 cm überschritten werden. Sind diese Masse nicht möglich, müssen die Tramfahrzeuge mit Rampen ausgerüstet werden.

Die Tabelle erläutert die Auswirkungen auf den horizontalen Spalt, wenn der Gleisabstand zum Perron vergrössert würde (alle Angaben in cm):

Fahrzeugtyp	Serie	Fahrzeugbreite	Abstand	Spalt	Abstand	Spalt	
Be4/6, Be4/8	"Schindler"	bestehend	220	70	10	80	20
Be6/10	"Tango"	neu	230	70	5	80	15

Bei einem Abstand von 70 cm ist die horizontale Spaltgrösse beim neuen Tango-Tram ideal. Beim bestehenden Schindler-Tram erfüllt er die AB-EBV nicht. Die BLT ist daran, technische Lösungen mittels einer Rampe zu evaluieren für die Zeit, in der die Schindler-Trams noch im Einsatz sein werden. Wenn der Abstand auf 80 cm erhöht würde, könnte der Einstieg bei allen Fahrzeugen das Behindertengleichstellungsgesetz bei weitem nicht erfüllen. Eine Vergrösserung des Perronabstandes ist daher nicht möglich.

3. Welche Möglichkeiten gibt es, diese Werte durch Anpassungen am Rollmaterial zu optimieren?

Die Verkehrsbetriebe müssen das Behindertengesetz und deren Verordnungen verbindlich einhalten. Der bestehende Fahrzeugpark der BLT Baselland Transport AG und die neueren Fahrzeuge der BVB verfügen über keine Schiebe- oder Klapptritte. Im Vorfeld der Tangobeschaffung wurde entschieden, dass Fahrzeuge ohne Schiebe- oder Klapptritte die Bedingungen der AB-EBV erfüllen können und die bestehende Strategie (Kompatibilität alter und neuer Fahrzeuge sowie Bedienung aller Haltestellentypen) beibehalten werden soll. Mit der laufenden Veränderung des Fahrzeugparks (Wegfall ältere Fahrzeuge mit Klapptritt) kann die Perronhöhe so angepasst werden, dass allen Fahrgästen ein barrierefreier Zugang zum Tram ermöglicht wird. Die Fahrzeuge und die Haltestellenausgestaltung müssen zusammenpassen. Würde jetzt diese Philosophie geändert, müssten einerseits alle Haltestellen (BL und BS) auf das neue Konzept angepasst werden und andererseits sowohl bei der BLT wie auch bei der BVB die Fahrzeuge entsprechend umgebaut und mit einem Klapp- oder Schiebetritt ausgerüstet werden.

4. Im Kanton Basel-Stadt sind die besagten Haltestellentypen häufig; über 20 Tramhaltestellen müssen vom Veloverkehr durchfahren werden. Wie wurde bei der gemeinsamen Evaluation des Rollmaterials der Sicherheit der Velofahrenden Rechnung getragen?

Basel hat, wie andere Deutschschweizer Städte, ein historisch gewachsenes, weitläufiges heterogenes Tramnetz, welches mit rund acht Tram-Typen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Bauweise betrieben wird. Bis 2024 gilt es, das Behindertengleichstellungsgesetz kompromisslos einzuhalten. Bei der gemeinsamen Trambeschaffung wurden die Kriterien so ausgelegt, dass die neuen Fahrzeuge kompatibel mit den alten Fahrzeugtypen der BLT und BVB die bestehenden Haltestellentypen bedienen können. Anliegen von Velofahrenden konnten somit nicht speziell berücksichtigt werden.

Liestal, 19. Mai 2009

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin