

> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

**Titel:** **Interpellation von Kathrin Schweizer, SP-Fraktion: Tango-Tram und Veloverkehr**  
**Autor/in:** [Kathrin Schweizer](#)  
**Mitunterzeichnet von:** --  
**Eingereicht am:** 26. März 2009  
**Bemerkungen:** --  
[Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

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:

- 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?

Ich bitte Sie um schriftliche Beantwortung der Fragen.