

Knatsch um neue Tramhaltestellen

Kaphaltestellen gefährden die Sicherheit von Velofahrern – der Kanton baut sie trotzdem

Von Serkan Abrecht

Basel. Kleinhüningen steht vor der Umgestaltung: Trottoirs und Tramhaltestellen werden umgebaut, Strassen verschmälert oder verbreitert. Das sorgt für Unmut bei der Bevölkerung. So haben sich die beiden BastA!-Politikerinnen Tonja Zürcher und Heidi Mück bereits öffentlich beim Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) beklagt, weil dieses bei der Umgestaltung der Kleinhüningerstrasse die Quartierbevölkerung nicht in den Planungsprozess einbezogen hat. Stein des Anstosses ist die geplante Verschiebung der Tramhaltestelle Inselstrasse hin zur Kreuzung Schlossgasse.

Notwendig sei diese Verschiebung gemäss BVD, damit eine sogenannte Kaphaltestelle geschaffen werden kann, die den Normen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entspricht. Konkret bedeutet dies, dass das Trottoir auf 27 Zentimeter angehoben und der Abstand zwischen Kante und Tramschiene auf 65 Zentimeter verkleinert wird. «Diese Haltestellen sind gefährlich für Velofahrer», sagt Mück. Sie hat deshalb im April vergangenen Jahres Rekurs gegen die neue Tramhaltestelle an der Schlossgasse eingelegt.

Kaphaltestellen als Unfallgefahr

Der BaZ liegt nun der Bericht der Baurekurskommission vor – und dieser schafft brisante Fakten. Die Kommission stellt in ihrem Bericht fest, dass die Kaphaltestellen eine Gefahr für die Velofahrer darstellen. So halte die schweizweit gültige Strassenbaunorm 640064 fest, dass der Abstand zwischen Trottoirrand und Tramschiene mindestens 80 Zentimeter breit sein muss und das Trottoir maximal acht Zentimeter hoch sein darf.

Mit der Anhebung des Trottoirs an den Kaphaltestellen besteht für Velofahrer die erhöhte Gefahr, dass sie mit ihren Pedalen am Trottoirrand anhängen oder sich mit den Reifen in der Tramschiene verheddern, da die Fahrbahn enger ist. Doch obwohl diese Haltestellen erwiesenermassen ein Verkehrsrisiko darstellen, will der Kanton

67 Kaphaltestellen bauen. «Insofern besteht ein Konflikt zwischen dem Interesse an einer behindertengerechten Ausgestaltung der Tramhaltestellen und der Sicherheit der Velofahrenden», schreibt die Baurekurskommission in ihrem Bericht. Für das BVD würde eine Lösung mit grösserem Abstand zwischen dem Trottoir und der Schiene jedoch «finanziell enorme Mehrkosten» auslösen. Deshalb gewichtet das BVD das Gleichstellungsgesetz vor der Verkehrssicherheit. Auch die Baurekurskommission gab dem Kanton recht und lehnte Mücks Einsprache ab.

Doch mit dem abschlägigen Entscheid der Kommission ist das Thema noch nicht vom Tisch. Mittlerweile hat sich auch der VCS beider Basel der Sache angenommen. «Mehrere Mitglieder erzählen von riskanten Situationen an solchen Kaphaltestellen, einige sind dabei selber verunfallt, andere wissen von Dritten, die gestürzt sind. Eine Frau kam erheblich verletzt mit Krücken auf uns zu. Wir rufen Velofahrende deshalb auf, uns ihre Unfälle zu melden», sagt Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin des VCS. Besonders kritisch seien die Kaphaltestellen beim Kirschgarten oder an der Greifengasse; sie liegen an wichtigen Velorouten.

Für das BVD ist es verständlich, dass diese Unfälle Unsicherheit auslösen. «Aus diesem Grund werden an hohen Haltekanten die Hindernisse zwischen Gleis und Trottoir vermindert. Es gibt zum Beispiel keine Dohlendeckel für die Entwässerung, sondern eine Entwässerung hin zum Gleis», sagt Tiefbauamtsprecher André Frauchiger.

«BVD hat Problem unterschätzt»

Für den VCS ist dies keine hinreichende Lösung: «Wir fordern, dass das BVD zusammen mit den BVB jetzt Möglichkeiten prüft, um Kaphaltestellen velosicher zu machen», so Fuchs. Damit meint sie sogenannte «velofreundliche Tramgleise», die Velofahrende gefahrlos überqueren können, um zwischen die Gleise zu gelangen. Dazu brauche es im Haltestellenbereich Tramschienen ohne Rillen, damit das Velorad nicht stecken bleibe. «Das BVD

hat die Problematik lange unterschätzt. Wir stehen hinter dem Behindertengesetz. Wir verteidigen aber gleichzeitig die Velosicherheit. Verbesserungen sind möglich und nun umgehend zu prüfen. Wir sind mit den zuständigen Stellen in Kontakt», sagt Fuchs.

Pilotprojekt gefordert

Für das BVD scheint das Thema Kaphaltestellen jedoch abgeschlossen zu sein. Denn man habe alle Möglichkeiten geprüft: «Ein grösserer Abstand vom Tram zur Trottoirkante ist nur möglich, wenn die Trams mit Schiebepodden oder Klapptrittchen ausgerüstet sind. Sowohl der Combino als auch der Tango können diesbezüglich nicht nachgerüstet werden», sagt Frauchiger. Zudem sei der Abstand zwischen Trottoir und Tramschiene objektiv betrachtet allgemein schon der gleiche wie bei den bisherigen Haltestellen, «und auch die heutige Kantenhöhe ist bereits zu hoch für das Überstreichen mit dem Pedal».

Stimmen aus der Politik fordern weitere Massnahmen vom Kanton. So plant SP-Grossrat Kaspar Sutter einen Vorstoss, der vom BVD fordert, eine Pilottramhaltestelle zu errichten. «Dort soll eine Gummifüllung bei den Gleisen verwendet werden, um das Überfahren der Gleise für Velofahrer zu erleichtern.»

Die Stadt Zürich hat einen solchen Versuch bereits durchgeführt – mit schlechtem Ergebnis: Die Gummifüllung hielt dem Gewicht des Trams nicht lange stand und war nach wenigen Monaten abgenutzt. Anscheinend wurde das Produkt in der Zwischenzeit weiterentwickelt. «Der Regierungsrat soll nun prüfen, ob die Hersteller für dieses Problem bereits eine Lösung gefunden haben, und das Gummiprodukt dann bei der Pilottramhaltestelle verwenden», sagt Sutter. Während einer Testphase sollen die Behörden die Eignung und die entstehenden Unterhaltskosten ermitteln und dann überprüfen, ob man diese Füllungen bei allen Kaphaltestellen verwenden könne. «Ich denke, das wäre eine gute Lösung, um gleichzeitig das Behindertengesetz einzuhalten und die Sicherheit für die Velofahrer zu verbessern», sagt Kaspar Sutter.

Kommentar

Problem bei der Wurzel packen

Von Martin Regenass



Nun ist es also ganz offiziell und vom Bau- und Verkehrsdepartement bestätigt: Die neuen Tramhaltestellen sind nicht norm-

gerecht und Sturzfallen für Velofahrer. Gelangen Velofahrer wegen der engeren Platzverhältnisse mit dem Vorderrad in die Tramschiene oder bleiben mit den Pedalen an den hohen Trottoirrändern hängen, drohen üble Stürze. Dass Tramschienen und schmalere Veloräder sehr gut ineinanderpassen, ist nichts Neues und schon seit Jahrzehnten bekannt. Weniger geübte Velofahrer können deshalb bei Tramschienen oder bei Weichen leicht einmal überfordert sein.

Störend nun sind die Forderungen der Politiker, die ob der unbefriedigenden Situation an den neu behindertengerechten Tramhaltestellen aufschreien. Es sind genau jene Kreise, die sich sowohl für die Förderung des Velos starkmachen. Mit immer neuen Regulierungen und Normierungen in Gesetzen fordern sie die Gleichbehandlung sämtlicher Gruppen. Dass dies nicht funktioniert und immer auch Kompromisse eingegangen werden müssen, offenbart sich nun schön am Beispiel dieser neuen Tramhaltestellen. Es funktioniert nicht vorbehaltlos, gleichzeitig das Velo und das Tram zu fördern. Die Schiene ist, war und wird immer der Feind des Velorades bleiben. Da ist es auch vermessen, irgendwelche teuren veloradfreundlichen Kissen aus Gummi zu fordern und in die Schienen einzubauen, die wie in Zürich nach kurzer Zeit ihre Wirkung verlieren werden, weil der Gummi spröde wird und an Elastizität verliert. Unbrauchbar.

Die Lösung muss vielmehr an der Wurzel angepackt werden, will heissen: bei den Velofahrern. Sie sollten sich vor den neuen Haltestellen ein Herz fassen und zwischen den Schienen fahren. So haben sie mehr Platz. Oder aber sie sollten sich dicke Pneus kaufen. Damit kann man auch einmal auf der Tramschiene fahren, ohne Gefahr zu laufen, sich darin zu verheddern.

martin.regenass@baz.ch

Stadtjäger

Elegant und prächtig-bunt

Von Dominik Heitz

Wenn in der Gundeldingerstrasse ein Haus allen anderen die Show stiehlt, dann ist es jenes mit der Nummer 85: Sein Ecktürmchen mit dem Zwiebdach überstrahlt alles. Wir haben es deswegen an dieser Stelle vor einiger Zeit auch vorgestellt.

Aber es gehört zu einem ganzen Ensemble, das auch die Hausnummern 87 bis 95 umfasst. Gebaut hat es Adolf Kiefer im Jahr 1899. Zuvor hatte der Architekt im Gundeldingerquartier mit Robert Saur zusammen schon das Haus Güterstrasse 141 geplant: das Rum-Coruba-Haus, gebaut im neobarocken Stil – wie der grosse Teil des Ensembles an der Gundeldingerstrasse.

Wohl sticht dort das Eckhaus mit dem Turm hervor. Doch sind gerade auch die beiden Häuser mit den Nummern 89 und 91 hervorzuheben, obschon sie zurzeit hinter den Alleebäumen etwas versteckt sind. Sie kommen als Zwillingbauten daher und erinnern in ihrem Stil ein wenig an



Hotelbauten um 1900. In den architektonischen Grundzügen würde man sie der Neo-Renaissance zuordnen. Doch findet sich in den Dachgiebeln mit ihrer Laubsägearchitektur auch der Heimatstil. Noch deutlicher aber hat hier der Jugendstil seine Hände im Spiel. Die Balkonbrüstungen, die Vergitterung der Haustüren, die Einfriedung – alles ist in jenen typisch geschwungenen Linien gestaltet, die den Jugendstil auszeichnen.

Unter Fassadenanstrich versteckt

Besonders augenfällig an den beiden Häusern aber ist die Fassadenmalerei, die 1909 Louis Dischler angebracht hat, der übrigens auch als Laternenmaler tätig gewesen war.

Dass diese Wandmalerei, die im Zuge der europaweiten Jugendstilverdrossenheit übermalt wurde, heute wieder zu sehen ist, kann den Hausbesitzern zugutegehalten werden. Sie hatten Anfang der 1980er-Jahre Renovationsarbeiten durchführen lassen und stiessen dabei unter dem Fassadenanstrich auf die einzigartige Jugendstilmalerei: prächtig-bunte Frucht- und Blattgirlanden, weisse Bandschleifen und elegante Rahmenverzierungen, die sich auch als Buchillustrationen gut gemacht hätten.

Das Maleratelier A. Rudin ging den Farbresten nach, ergänzte wo nötig und bemühte sich, die dekorative Malerei möglichst originalgetreu mit Ölfarben nachzumalen. Das ist in vorbildlicher Weise gelungen.



Hohe Unfallgefahr. Die neuen Tramhaltestellen lassen den Velofahrern zu wenig Platz. Foto Pino Covino

Wärmepumpen können als Ersatz für Ölheizungen dienen

Regierungsrat will das Verfahren für die Bewilligung vereinfachen

Von Urs Rist

Basel. Heizsysteme mit Wärmepumpen sollen durch liberale Gesetzesvorgaben gefördert werden. Das fordert eine Motion von LDP-Grossrat André Auderset. Während in Baselland solche Systeme ohne grosse Umtriebe erstellt werden könnten, sei in Basel-Stadt ein Baubewilligungsverfahren notwendig, weshalb entsprechende Projekte häufig aufgegeben würden, schreibt Auderset.

Das neue Energiegesetz, das am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten ist, schreibt für den Ersatz bestehender Öl-

und Gas-Heizungen Anlagen mit erneuerbarer Energie vor, soweit dies ohne Mehrkosten möglich ist. Ausserstehende Luft-Wasser-Wärmepumpen dürften vor allem in Wohnquartieren ohne Fernwärmenetz zur Anwendung kommen, erklärt der Regierungsrat im Bericht zur Motion. Dazu gehören Breite, Gellert, St.Alban, Wettstein, Bachletten und Hirzbrunnen sowie die Gemeinde Riehen.

Der Regierungsrat erklärt sich deshalb bereit, «Wege zu prüfen, um das Bewilligungsverfahren für Wärmepumpen zu vereinfachen». Die ge-

setzlichen Anforderungen des Lärmschutzes müssten allerdings zwingend eingehalten werden.

Denn Wärmepumpen ausserhalb der Gebäude verursachen Lärmimmissionen und können das Stadtbild beeinträchtigen. Sie unterstehen der Baubewilligungspflicht. Nachbarn können dadurch innert 30 Tagen Einsprache erheben. Falls keine wesentlichen Aussenwirkungen bestehen, könnten Wärmepumpen auch in einem vereinfachten Verfahren ohne Publikation bewilligt werden, so der Regierungsrat. Auch die Erstellung im

Vorgarten sei nicht völlig ausgeschlossen. Im Kanton Baselland ist zwar keine Baubewilligung erforderlich, der Lärmschutz werde aber erst im Beschwerdefall angewendet und durchgesetzt. Dies könne bewirken, dass nach einem Gerichtsurteil eine neue Anlage ersetzt oder vernichtet werden müsse.

Trotz Schwierigkeiten will der Regierungsrat nun versuchen, das Bewilligungsverfahren für Wärmepumpen zu vereinfachen. Deshalb soll ihm die Motion zur Erfüllung überwiesen werden. Auderset fordert, dass Änderungen bis 1. Januar 2019 in Kraft treten.