

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 73. Ratssitzung vom 13. November 2019

1890. 2018/507

Postulat der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 19.12.2018:

Studie über eine sicherere und konfliktfreiere Veloführung bei Kaphaltestellen unter Einbezug der übrigen Verkehrsteilnehmenden und von Lösungen im europäischen Ausland

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Markus Merki (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 732/2018): Die bisher umgesetzten Kaphaltestellen sind nicht rundum befriedigend. Deshalb setzten sich vor rund einem Jahr Exponenten der GLP, der SP und der Grünen zusammen, und formulierten ein Postulat, in dem sie den Stadtrat auffordern, aktiv zu werden. Kaphaltestellen sind grundsätzlich kein schlechtes Mittel, um kompakte und platzsparende Tramhaltestellen zu schaffen. Bei der Umsetzung sind aber mannigfache Herausforderungen zu meistern, insbesondere um das Risiko der Konfliktpotentiale wie Hauseingänge, Garageneinfahrten und wartende Passagiere zu mindern. Unseres Erachtens ist es unglücklich, wenn man die Veloführung meistens auf dem schmalen Bereich zwischen den vielfach hohen Haltekanten und den Tramgleisen führt – insbesondere für Lastenvelos oder Veloanhänger. Zum Teil führt die Veloroute hinter dem Wartebereich durch, was aber mit Hauseingängen zu Konflikten führen kann und für die Passanten und Passantinnen unangenehm ist. Es ist uns bewusst, dass bei solch konfliktträchtigen Punkten und Orten weder mit baulichen Massnahmen, noch mit betrieblichen Lösungen ein respektvoller und rücksichtsvoller Umgang aller Verkehrsteilnehmer untereinander sichergestellt werden kann. Trotzdem fordern wir den Stadtrat mit dem Postulat auf, eine Studie in Auftrag zu geben, um Umsetzungsparameter zu formulieren und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die als Instrument für das Tiefbauamt oder auch für private Planungsbüros herhalten könnten. Dabei soll neben dem Augenmerk auf die Veloführung allen Verkehrsteilnehmern Rechnung getragen werden. Der Bericht soll auch die politische Mehrheit im Gemeinderat abbilden und die Studie soll zudem öffentlich zugänglich sein.

Christoph Marty (SVP) begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 16. Januar 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Markus Merki (GLP) sagte, der Bericht solle die politische Mehrheit im Gemeinderat abbilden – noch schöner kann man kein Gefälligkeitsgutachten bestellen. Nachdem jahrelang Kaphaltestellen propagiert wurden, stellte man nun fest, dass die Massnahme nicht nur denjenigen schadete, denen sie schaden soll, sondern auch denen, die Sie mit aller Entschlossenheit privilegieren wollen. Die willkürliche Anordnung von Kaphaltestellen über das ganze Stadtgebiet beginnt, Wirkung zu zeigen. Autos und der Bus versuchen, das Tram in einer der wenigen möglichen Gelegenheiten zu überholen – im Wissen, dass sie sonst dem ÖV hinterherschleichen müssen. Es wird weder von Ihnen, noch vom Stadtrat oder von der

Verwaltung bestritten, dass das der Hauptzweck der Realisierung von Kaphaltestellen war. Jetzt stehen Sie aber vor dem Problem: «Wer andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein» oder biblisch gesehen Kapitel 10 Vers 8 «Wer eine Grube macht, der wird selbst hinein fallen, und wer den Zaun zerreisst, den wird eine Schlange stechen.» Ich hoffe nicht, dass es soweit kommen wird. Es wird Ihnen nun langsam bewusst, dass die hochgelobten Kaphaltestellen nicht nur den Verkehrsteilnehmern Nachteile bringt, die Sie vorsätzlich benachteiligen wollen, sondern auch der Minderheit, die nur der kleinste Teil der Verkehrsleistung erbringt; Ihren geliebten Velofahrern. Nun soll eine gross angelegte Studie die Lösung bringen. «In der Studie sollen auch die Aspekte aller Verkehrsteilnehmenden gleichwertig und umfassend die mannigfachen örtlichen Gegebenheiten der bisher umgesetzten Kaphaltestellen, sowie auch Lösungen aus dem europäischen Ausland einbeziehen». Es gibt nur eine Lösung, um die Aspekte aller Verkehrsteilnehmenden gleichwertig zu behandeln; die Abschaffung der Kaphaltestellen. Wir versprechen uns von Ihrem Lösungsansatz vor allem einen umfangreicheren Papierausstoss und sonst gar nichts. Hören Sie bitte auf, Verkehrsteilnehmer mit Kaphaltestellen zu schikanieren. Das Problem wird sich dann von alleine lösen.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Es wird versucht, den MIV möglichst stark einzuschränken und Kaphaltestellen zu bauen. Vor lauter Hass gegen das Auto geht aber das anschließende Problem mit den Velofahrern vergessen. Das gleiche Problem hatten wir mit der durchgehenden Busspur an der Wehntalerstrasse. Man wollte mit allen Mitteln den MIV einschränken und merkte im Nachhinein, dass man das Velo vergessen hat. Ich würde die Studie – wie auch beim Heimplatz – für relativ wenig Geld durchführen und planen, wie man die Kaphaltestellen wieder auflöst, damit das Problem für alle gelöst ist.

Res Marti (Grüne): Kaphaltestellen haben viele Vorteile. Sowohl für den ÖV, der weniger im Stau steht, als auch für die Fussgänger und Fussgängerinnen, die keine Fahrbahn mehr überqueren müssen und insbesondere für mobilitätsbeeinträchtigte Personen. Deshalb befürworten wir Kaphaltestellen grundsätzlich seit Jahren. Es gibt gute Gründe, die für Kaphaltestellen sprechen, auch wenn die SVP bei jeder Gelegenheit versucht, sich als Diskriminierungsopfer darzustellen. Es braucht einen gewissen Egozentrismus, wenn man meint, unser ganzes Handeln sei darauf ausgerichtet, Sie zu schikanieren. Gerade heute wurde in Basel ein Versuch mit Gummi gefüllten Schienen für Velofahrende gestartet. Es gibt aber auch noch andere Möglichkeiten, wie man die Probleme der Velofahrenden an Kaphaltestellen mindern kann. Auch das Wiener Modell löst nicht alle Probleme, aber genau deshalb sind wir der Meinung, dass eine exakte Evaluation durch Fachleute nötig ist.

Hans Jörg Käppeli (SP): Kaphaltestellen haben für den ÖV wesentliche Vorteile, weil sie in der Regel behindertentaugliche Lösungen sind. Bei beschränktem Strassenraum ist es möglich, die Fläche für Benutzerinnen und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel zu vergrössern. Auch bei neueren Projekten sind die Tramhaltestelleninseln extrem schmal und Kaphaltestellen deshalb ein probates Mittel. Man muss natürlich darauf achten, dass kein Konflikt zwischen anderen Verkehrsteilnehmern entsteht und deshalb ist

es sinnvoll, seriös Möglichkeiten zu evaluieren, so dass man Lösungen erhält, die nicht konflikträchtig sind.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Besonders originell an diesem Vorstoss ist der Verweis auf Europa. Wenn man sich nämlich in Europa umsieht, sieht man keine Kaphaltestellen. In Deutschland gibt es U-Bahnen und in Köln gibt es zwar Trams, aber keine Kaphaltestellen. Auch in Belgien gibt es U-Bahnen und ganz originell ist das Problem in Lissabon gelöst. Dort gibt es eine U-Bahn und in der Altstadt kleine Trams. In Porto gibt es eine Bahn, die im Zentrum unterirdisch und ausserhalb oberirdisch fährt. Frankreich ist ziemlich velofreundlich, es gibt zum Beispiel in Clermont-Ferrant ein Tram, das nur auf der Mittelspur fährt und von Gummirädern aussen stabilisiert wird. Kaphaltestellen gibt es aber nur in Zürich. Sie sind eine Erfindung der Stadt, um den Automobilverkehr zu behindern.

Andreas Egli (FDP): Sie können sich vielleicht noch an die von der linken Seite geförderte Einführung des Mischverkehrs von Velofahrern und Fussgängern erinnern. Ein Vorstoss der SVP fand die Idee der frei umherfahrenden Velos nicht so gut. Dieser Vorstoss wurde aber in Bausch und Bogen zerrissen – und einige Jahre später machte die SP dann genau denselben Vorstoss. Velos gehören nicht in den Fussgängerbereich. Die Kaphaltestellen sind schlicht nicht das Gelbe vom Ei. Die hohen Halteanten sind nicht angenehm für Velofahrerinnen und Velofahrer. Mit einer vorausschauenden Verkehrspolitik hätte man das vielleicht auch schon früher erkennen können. Es gibt aber nichts dagegen einzuwenden, jetzt Lösungen für die bestehenden Kaphaltestellen zu suchen. Deshalb unterstützen wir im Grundsatz das Postulat, damit man sich Gedanken zu Lösungen macht. Für uns wäre eine naheliegende Lösung die Aufhebung der Kaphaltestellen, weil sie nämlich neben dem MIV auch den ÖV hindern. Das kann nicht das Ziel sein.

Marcel Müller (FDP): Ich bekenne mich dazu, dass ich mit dem Velo an keiner Kaphaltestelle hinter dem Tram anhalte. Ich sehe auch keine anderen Velofahrer, die hinter einem Tram anhalten. Es braucht definitiv eine andere Lösung für Velos bei den Kaphaltestellen. Ich glaube schlicht nicht, dass die Mehrheit der Velos hinter den Trams wartet.

Stephan Iten (SVP): Bei unserem Besuch im Tramdepot zeigten uns die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe (VBZ) deutlich auf, dass selbst die Chauffeurinnen und Chauffeure Kaphaltestellen eine ganz schlechte Idee finden. Die Vorstösse von Res Marti (Grüne) bestehen hauptsächlich darin, uns zu schikanieren und bloss zu stellen.

Das Postulat wird mit 99 gegen 12 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



4 / 4

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat