

Die Velofahrer lenken ein

BZ 18.3.2008

Kap-Haltestellen Kompromiss mit Interessengemeinschaft «Pro Velo» gefunden



KNAPP Der Abstand zwischen Trottoir und Tramschienen ist bei Kap-Haltestellen oft knapp. NICOLE NARS-ZIMMER

Behindertenorganisationen und die Velolobby finden sich mit dem Bau von Kap-Haltestellen ab.

EUGEN SCHWARZ JUN.

Die Diskussionen um die Kap-Haltestellen in Reinach und Allschwil haben hohe Wellen geschlagen. Immer wieder wurde die Haltung von «Pro Velo» als Grund für den Verzicht auf die Kap-Haltestellen zitiert. Die Interessengemeinschaft hat jedoch nun einem Kompromiss zugestimmt, weil das Gesamtprojekt überzeuge.

«Auch wenn die Kap-Haltestellen isoliert betrachtet die Velofahrenden verunsichern, ist die Lösung in Reinach aus Sicht des Gesamtprojekts und aller Verkehrsteilnehmer gut», sagt Kathrin Schweizer, Geschäftsführerin von Pro Velo beider Basel. «So ermöglichen

sie eine schmalere Fahrbahn, was das Queren für den Fussverkehr vereinfacht und das Tempo des motorisierten Verkehrs reduziert.» Der Einstieg ins Tram sei für die ÖV-Passagiere komfortabel und sicher. «Pro Velo sah für Reinach keine bessere Lösung ohne massive Verschlechterungen für den Gesamtverkehr.»

Kap-Haltestellen sind bei den Velofahrenden unbeliebt, wenn der knappe Abstand zwischen Tramschiene und Trottoirkante nur eine schmale Gasse fürs Velo frei lässt. Auch die Höhe der Trottoirkante hat einen Einfluss: je höher die Trottoirkante, desto grösser muss die Durchfahrtsbreite sein, um nicht mit dem Pedal das Trottoir zu touchieren. Dieses Problem kann gelöst werden, wenn die BLT bei der Beschaffung des Rollmaterials

auf Behinderten- und Velofreundlichkeit achtet. Ein grosser Abstand zwischen Tramschiene und Trottoirkante und ein tiefer Einstieg für die Passagiere ermöglichen niederere Trottoirkanten.

Markierte Radstreifen

In der Stadt Bern beispielsweise werden nur Kap-Haltestellen gebaut, die eine Durchfahrtsbreite von mindestens 80 Zentimeter frei lassen, bei einer Trottoirhöhe von zwölf Zentimeter. «Dies sollte auch in den beiden Basel möglich sein», ist Kathrin Schweizer überzeugt, «komfortable Haltestellen für alle Trampassagiere und gleichzeitig sichere Veloverbindungen wären so realistisch machbar.» Im Projekt der Ortsdurchfahrt Reinach wurde «Pro Velo» ausserdem zugesichert, dass in

der Hauptstrasse eine Markierung von Radstreifen geprüft wird. Die geplanten Strassenbreiten würden dies ausser im Bereich der Tramhaltestelle Reinach-Dorf zulassen.

Wie es in Reinach jedoch effektiv weiter geht, steht derzeit noch nicht fest. Weil Baudirektor Jürg Krähenbühl aus Befangenheitsgründen in den Ausstand getreten ist und das Dossier an seine Stellvertreterin Sabine Pegoraro delegiert hat (die bz berichtete), sind im Moment die Planungen auf Eis gelegt.

«Im Moment sind wir daran, uns einen Überblick zu verschaffen», sagt Stephan Mathys, Generalsekretär im Justizdepartement. «Wir werden sicher eine Variantenprüfung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit machen und anschliessend das Ge-

spräch mit der Gemeinde Reinach suchen.»

Die Verantwortlichen in Reinach sind indes froh, dass Jörg Krähenbühl in den Ausstand getreten ist. «Wir begrüßen die Geschäftsübertragung, es ist gut, dass die Befangenheitsfrage kein Thema mehr ist», sagt Peter Leuthardt, Leiter der technischen Verwaltung.

Leuthardt fordert eine Hinterfragung des Negativentscheides durch die Bau- und Umweltdirektion gegen die Kap-Haltestellen. «In anderen Kantonen ist diese Lösung unbestritten, die Kap-Haltestellen sind für alle Verkehrsteilnehmer eine gute Variante, die Interessensverbände bestätigen dies.» Nebst «Pro Velo» hat sich in der Zwischenzeit auch die Behindertenorganisation «Procap» für die Kap-Lösung in Reinach ausgesprochen.