



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5122.02

BVD/P095122
Basel, 27. Mai 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 26. Mai 2009

Interpellation Nr. 25 Jürg Meyer betreffend ein behindertengerechtes, rollstuhlfreundliches Basel

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 6. Mai 2009)

Wer mit einer Mobilitätsbehinderung im Kanton Basel-Stadt im öffentlichen Raum und in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, stösst auf viele Hindernisse. Oft sind diese nur mit fremder Hilfe überwindbar. Dies schränkt die Chancen einer selbständigen Lebensgestaltung, unter anderem auch im Hinblick auf die Berufstätigkeit, wesentlich ein.

Unbestritten ist, dass im Bereich der Fussgängerübergänge und Zugänge die Trottoir-Randabschlüsse auf 3 cm Höhe abgesenkt werden müssen. Als problematisch erweisen sich dagegen die aufgepflästerten Rampen, auch wenn sie nur als Provisorium gelten. Ins Gewicht fällt vor allem der Einwand, dass Rollstuhlfahrende ohne Begleitung beim Bewältigen solcher Rampen kippen können.

Glücklicherweise hat der Grosse Rat in der Sitzung vom 22. April 2009 die Budgetpostulate von Beat Jans von 10 Mio. Franken zum konjunkturbedingten Vorziehen von Investitionen und von Tino Krattiger von 7,5 Mio. Franken zur Erhöhung des Budgets für Planung und Unterhalt bewilligt. Dies bringt neue Chancen, um mit Hilfe von Konjunkturmassnahmen mit Beschleunigung auf bestehende, unhaltbare soziale Mängel zu reagieren. Leider besteht aber mit diesen Beschlüssen noch kein verbindlicher Auftrag, dies auch zur möglichst schnellen Verbesserung der Behindertengerechtigkeit zu nutzen. In diesem Sinne stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Welche Schritte sieht jetzt der Regierungsrat vor, um die erforderlichen Trottoirabsenkungen möglichst schnell mit Hilfe der Konjunkturbeschlüsse durchzuführen?
2. Ist er bereit, hierzu ein Netz durchgehender Verbindungswege zur Erreichbarkeit aller wichtigen Orte erstellen zu lassen?
3. Können nicht auch vermehrte Wohnstrassen und vergrösserte Tempo 30-Zonen mit realen Tempohindernissen mithelfen, die Behindertengängigkeit in den Wohnquartieren zu verbessern?
4. Welche Schritte plant der Regierungsrat im Bereich der konjunkturpolitischen Massnahmen, um den Bedürfnissen weiterer Behindertengruppen wie Hör- und Sehbehinderte zu entsprechen?

5. Können zur Förderung der Behindertengerechtigkeit auch ähnliche Förderprogramme erarbeitet werden, wie sie heute zur energetischen Sanierung von Gebäuden bereits bestehen? Wie lassen sich Anliegen der Behindertengerechtigkeit in die bereits in Ausarbeitung befindlichen energetischen Sanierungsprogramme einbeziehen?

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Ad 1:

Wie bereits im Bericht des Regierungsrates vom 25. März 2009 zum Budgetpostulat Christine Wirz-von Planta Dienststelle Nr. 617 / Tiefbauamt / 31 beschrieben, soll die Gestaltung behindertengerechter Trottoirabsenkungen im Rahmen der regulären Erhaltungs- und Umgestaltungsprojekte realisiert werden. Die Konjunkturbeschlüsse führen nun dazu, dass das Bau- und Verkehrsdepartement eine grössere Anzahl derartiger Projekte in nächster Zukunft realisieren kann, als bisher vorgesehen. Dabei ist insbesondere das Budgetpostulat Beat Jans betreffend Investitionsübersichtsliste / Investitionsrechnung zu erwähnen, gemäss dem im Investitionsbudget 2009 (Investitionsbereich Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) zusätzlich CHF 10 Mio. (Dienststelle 6010, FDK-Pos. 50) eingestellt sind. Eine Beschleunigung einzelner lokaler Massnahmen unabhängig von anstehenden Erhaltungs- oder Umgestaltungsprojekten ist hingegen nicht vorgesehen, da entsprechende Anpassungen bei einem derartigen Vorgehen unverhältnismässig kostenintensiv würden.

Ad 2:

Der Verkehrsplan Basel definiert ein Fusswegnetz, das die wichtigsten Örtlichkeiten untereinander verbindet. Der Regierungsrat teilt die Meinung des Interpellanten, dass den Verbindungen entlang dieses Netzes eine besondere Rolle zukommt, wenn es darum geht, Fussgängerverbindungen auch für behinderte Menschen attraktiv zu gestalten. Um Mehrkosten und eine zusätzliche Belastung der Anwohnenden durch Bauarbeiten zu vermeiden, wird aber die behindertengerechte Umgestaltung von Trottoirkanten wenn immer möglich im Rahmen der regulären Erhaltungs- und Umgestaltungsprojekte umgesetzt (siehe oben).

Der Regierungsrat hat sich mit dem Verkehrsplan verpflichtet, die Fussgänger/-innen als schwächste Verkehrsteilnehmer/-innen besonders zu berücksichtigen. Behinderte Menschen haben dabei besondere Anforderungen an die Gestaltung von Flächen und Plätzen, und an deren gefahrlose und barrierefreie Benutzung. Diese Anforderungen wird der Regierungsrat besonders sorgfältig bei der Neugestaltung von Flächen im öffentlichen Raum berücksichtigen.

Um eine möglichst barrierefreie Mobilität zu erreichen, ist der Zugang zum öffentlichen Verkehr von besonderer Bedeutung. Das Bau- und Verkehrsdepartement ist in Verhandlungen mit der BVB, um die Verbesserung der Behindertenfreundlichkeit von Fahrzeugen, Haltestellen und Informationssystemen weiter zu entwickeln. Die BVB arbeitet derzeit an der Vorbereitung eines Ratschlags für einen Rahmenkredit, mit dem ein entsprechendes Massnahmenpaket finanziert werden soll.

Ad 3:

Tempo 30 und Begegnungszonen tragen dazu bei, dass motorisierte Fahrzeuge langsamer fahren und die Gefahr von Unfällen, insbesondere von schweren Unfällen reduziert wird. Dies ist im Interesse insbesondere aller nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/-innen und insbesondere auch im Interesse behinderter Menschen. Der Regierungsrat hat Ende 2008 kommuniziert, dass die Tempo 30-Zonen gemäss den vom Grossen Rat beschlossenen Ratschlägen umgesetzt sind. Zudem wurde angekündigt, die Wirkungskontrollen dieser Zonen zügig abzuschliessen und mögliche Erweiterungen der Zonen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Auch Begegnungszonen tragen dazu bei, dass Menschen im Rollstuhl, zu Fuss oder auf dem Velo weitgehend gefahrlos unterwegs sind. Entscheidend ist natürlich, dass die zugelassenen Geschwindigkeiten auch eingehalten werden. Wo dies nicht der Fall ist, werden geeignete Massnahmen eingeleitet, um das Geschwindigkeitsniveau zu drosseln.

Die Anzahl der Begegnungszonen wird weiter steigen. Derzeit sind mehrere Projekte für neue Begegnungszonen in Bearbeitung und es kann davon ausgegangen werden, dass noch dieses Jahr zusätzliche drei bis fünf Begegnungszonen eingerichtet werden.

Der Regierungsrat ist sich allerdings auch bewusst, dass behinderte Menschen sehr unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen haben, damit sie sich auf ihren Wegen sicher fühlen. Während zum Beispiel die Gestaltung einheitlicher Fahrbahnoberflächen tendenziell dazu führt, dass langsamer gefahren wird, erschwert dies die Orientierung von Menschen mit einer Sehbehinderung. Er wird daher die möglichen Massnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums sehr sorgfältig, unter Berücksichtigung der sehr vielfältigen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen definieren müssen.

Ad 4:

In Bezug auf Massnahmen für Hör- und Sehbehinderte stehen die Verantwortlichen der Verwaltung in engem Kontakt mit den Behindertenverbänden. Aus dieser Zusammenarbeit resultierten beispielsweise das Projekt der Blindenleitlinien in der Klybeckstrasse und weitere Vorhaben, die sich derzeit beim Bau- und Verkehrsdepartement in Umsetzung befinden. Der Regierungsrat ist bereit, weitere Massnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden umzusetzen, sofern diese nicht mit grösseren Umbauten verbunden sind. Unter anderem werden neue Lichtsignalanlagen konsequent mit akustischen und taktilen Signalen („Blindendrucker“) ausgestattet. Vorhandene Anlagen werden in Absprache mit den Behindertenverbänden dort nachgerüstet, wo eine entsprechende Nachfrage sehbehinderter Menschen besteht. Mittlerweile sind an 44 Lichtsignalanlagen Fussgängerstreifen mit diesen zusätzlichen Ausrüstungen versehen. Für die Umsetzung weiterer Massnahmen wäre eine Priorisierung durch die Behindertenverbände zweckmässig.

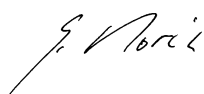
Ad 5:

Das Förderprogramm zur energetischen Sanierung von Gebäuden richtet sich in erster Linie an private oder institutionelle Liegenschaftsbesitzer/-innen. Es ist deshalb erfolgreich, weil dank dem Förderfonds gemäss kantonalem Energiegesetz und den Bundesbeiträgen erhebliche finanzielle Anreize für umfassende energetische Sanierungen vorhanden sind. Zudem profitiert ein/e Liegenschaftsbesitzer/-in nach einer Sanierung von deutlich tieferen Energie-

kosten. Der Aufbau eines analogen Förderprogramms zum behindertengerechten Bauen würde bedingen, dass ähnliche finanzielle Anreize gebildet werden müssten. Allerdings lässt sich kein direkter finanzieller Vorteil nach einer behindertengerechten Sanierung ableiten.

Ein Einbezug der Anliegen der Behindertengerechtigkeit in das bereits laufende Gebäudesanierungsprogramm wäre grundsätzlich denkbar. Solange aber die finanziellen Anreize nicht vorhanden sind, ist es nicht sinnvoll, das Programm mit den erwähnten Anliegen zu verknüpfen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin