

06. März 2013

**Postulat**

von Hans Jörg Käppeli (SP)  
und Marcel Schönbächler (CVP)

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie im Rahmen des Projektes für ein Tram über die Hardbrücke bei der Haltestelle Hardbrücke die Buskanten um 10 cm näher an das Tramgleis erstellt werden können, damit der Spalt reduziert werden kann für ein komfortableres und sicheres Ein- und Aussteigen.

**Begründung:**

Bei der künftigen Haltestelle Hardbrücke wird der Konflikt bezüglich der Höhe der Haltekante von kombinierten Tram-/Bushaltestellen elegant vermieden. Dieses erfolgreiche Modell wird damit zum zweiten Mal nach der Haltestelle Sihlpost angewendet. Die Haltestelle ist derart verlängert, dass je ein Haltebereich dem Tram bzw. dem Bus zugeordnet wird. Damit konnte der Haltebereich des Trams auf der gesamten Länge mit der hohen (30 cm), komfortablen und behindertengerechten Haltekante ausgerüstet werden. Der Busbereich ist mit der für den Bus passenden niedrigeren Haltekante ausgerüstet.

Der Abstand (1.45 m) der hohen Tramhaltekante zum Gleis richtet sich nach dem zulässigen Lichtraumprofil mit ausgeklapptem Trittbrett, bzw. dem möglichst geringen Spalt zwischen Haltekante und Trittbrett.

Leider wird aber der Mangel des Beispiels der Haltestelle Sihlpost nicht behoben. So soll die Buskante weiterhin in der Verlängerung der Tramkante erstellt werden. Dies führt dazu, dass ein Bus der möglichst nahe an der Buskante anhält, bei der Wegfahrt an der hohen Tramkante entlangschrammt und der Bus beschädigt wird. Die BusfahrerInnen wollen dies vermeiden und halten deshalb mit einem vergrösserten Abstand zur Bushaltekante an. Dadurch wird der Spalt zwischen Bus und Haltekante stark vergrössert. Damit wird der Vorteil von Niederflurbussen wieder zunichte gemacht. Das ist für Behinderte ein unüberwindbares Hindernis und für die übrigen BusbenützerInnen eine Komforteinbusse und birgt zudem eine grosse Stolpergefahr.

Dieses Problem kann vermieden werden, wenn die niedrige Buskante 10 cm näher am Gleis (Abstand 1.35 m) erstellt wird. Das ist möglich ohne dass das Tram bei ausgeklapptem Trittbrett mit der Buskante kollidiert. Es entstehen keine Mehrkosten.

Wenn die Buskante gleichzeitig noch mit dem „Kasseler Sonderbord“ ausgerüstet würde, könnten die Busse ohne Spalt an der Haltekante anhalten. Das „Kasseler Sonderbord“ ist zudem so ausgebildet, dass die Pneus geschont werden.

Wenn der Stadtrat das vom Gemeinderat am 04.07.2012 ohne Gegenstimmen überwiesene Postulat 2012/259 für ein Pilotprojekt „Kasseler Sonderbord“ an der Haltestelle Sihlpost noch rechtzeitig umsetzen würde, könnten die Erfahrungen genutzt werden.

Antrag auf gemeinsame Behandlung mit GR Nr. 2012/380

