



An den Grossen Rat

23.0740.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 25. Oktober 2023

Kommissionsbeschluss vom 25. Oktober 2023

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag III zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt

Ausgabenbewilligungen für Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028

sowie

Statusbericht per Ende 2021

1. Ausgangslage

Das im Jahr 2004 in Kraft gesetzte Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes und damit verbundene Verordnungen und Ausführungsbestimmungen geben vor, dass bis Ende 2023 mobilitäts eingeschränkte Personen, die sich selbständig im öffentlichen Raum bewegen, auch den öffentlichen Verkehr ohne fremde Hilfe nutzen können sollen. Der niveaugleiche Ein- und Ausstieg in Trams und Busse ist grundsätzlich an allen Haltestellen auf der gesamten Länge zu gewährleisten.

Der Grosse Rat hat 2012 in einem ersten Ratschlag zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes die Grundsätze zur Anpassung der Tramhaltestellen und Mittel für die Planung und Projektierung für die Jahre 2013 bis 2016 genehmigt, 2017 in einem zweiten Ratschlag die Grundsätze zur Anpassung der Bushaltestellen und Mittel für die Planung und Projektierung für die Jahre 2017 bis 2022. Der zweite Ratschlag enthielt überdies eine Rahmenausgabenbewilligung über 30 Mio. Franken für die Umsetzung.

Mit dem vorliegenden dritten Ratschlag beantragt der Regierungsrat, für die Gesamtkoordination, die Planung und die Projektierung weiterer Massnahmen für den hindernisfreien öffentlichen Tram- und Busverkehr Ausgaben von 5.3 Mio. Franken für die Jahre 2023 bis 2028 zu bewilligen. Die mit dem zweiten Ratschlag genehmigten Planungs- und Projektierungsmittel sind zum grössten Teil aufgebraucht, jene für die Umsetzung dürften hingegen bis Ende 2026 ausreichen. Der Regierungsrat wird deshalb in etwa zwei Jahren eine weitere Ausgabenbewilligung beantragen.

Mit dem Beschluss zum zweiten Ratschlag hat der Grosse Rat den Regierungsrat verpflichtet, jährlich über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt zu berichten. Der Statusbericht per Ende 2021 ist Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag III zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt. Ausgabenbewilligungen für Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028 sowie Statusbericht per Ende 2021* der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) am 13. September 2023 zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 16. August und 20. September 2023 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 25. Oktober 2023.

Eintreten auf das Geschäft war in der UVEK nicht bestritten. Die Kommission hat sich mit einer Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements über den Stand der Umsetzung ausgetauscht und sich daneben primär mit dem Veloverkehr an Kaphaltestellen auseinandergesetzt. Sie beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem Antrag des Regierungsrats zu folgen und den Rhythmus der Statusberichte auf zwei Jahre anzupassen.

2.1 Stand der Umsetzung per Ende 2021

Für die Planung und Projektierung aller Haltestellenumbauten rechnet der Regierungsrat mit Ausgaben von 21 Mio. Franken. Bis Ende 2021 hat er davon 8.7 Mio. Franken ausgegeben. Die Kosten für die bauliche Umsetzung dürften basierend auf den bereits umgesetzten Projekten am unteren Ende der ursprünglichen Prognose von 48 bis 79 Mio. Franken bleiben. Von den dafür bislang bewilligten Mitteln von 30 Mio. Franken sind bis Ende 2021 9.5 Mio. Franken ausgegeben worden.

Die Zahl der behindertengerecht ausgestalteten Haltestellen hat im Berichtsjahr 2021 weiter zugenommen. Allerdings lag ihr Anteil Ende 2021 bei den Tram- und Kombihaltestellen erst bei 27% und bei den Bushaltestellen bei 15%. Gemäss aktueller Prognose dürfte Ende 2023 rund ein Drittel der Tram- und Kombihaltestellen und rund ein Viertel der Bushaltestellen behindertengerecht sein.

Der Regierungsrat hat 2018 drei Zielhorizonte definiert: Ende 2023 sollten die Haltekanten mit sehr hoher, Ende 2026 jene mit hoher und Ende 2028 jene mit mittlerer Bedeutung angepasst sein. Von den Ende 2021 noch nicht angepassten 37 Haltekanten mit sehr hoher Bedeutung verbleiben aber auch Ende 2023 noch deren 33. Gemäss aktueller Planung dürften erst 2028 alle umgestaltet sein. Bei den Haltekanten mit hoher Bedeutung dürfte bis zum Zieljahr 2026 gut die Hälfte angepasst sein, bei jenen mit mittlerer Bedeutung bis zum Zieljahr 2028 fast alle.

Die UVEK stellt fest, dass der Anteil der termingerecht umgesetzten Vorhaben seit einigen Jahren abnimmt. Viele Projekte brauchen mehr Zeit als veranschlagt. Der Stand der Umsetzung liegt bei den Tram- und Kombihaltstellen etwa 20% bis 30% unter der Prognose aus dem Jahr 2018, bei den Bushaltstellen ist die Abweichung etwas kleiner. Der Zugang zum ÖV ist an vielen Haltekanten noch nicht autonom möglich, mit Einsatz der in jedem Fahrzeug vorhandenen Klapprampe jedoch an 80% der Tram- und an 90% der Bushaltstellen gewährleistet.

Die UVEK stuft die Verzögerungen bei der Umsetzung als unerfreulich, aber nachvollziehbar ein. Die Projekte müssen jeweils verschiedensten Ansprüchen gerecht werden und die Baustellen räumlich und zeitlich koordiniert werden. Die politischen und juristischen Prozesse auf Kantons- und Bundesebene sind zeitintensiv. Die meisten Tramhaltestellen müssen ein vom Bund vorgeschriebenes, im Durchschnitt etwa ein Jahr dauerndes Plangenehmigungsverfahren durchlaufen. Haltestellen wie jene am Barfüsserplatz oder am Aeschenplatz können erst im Rahmen grösserer Projekte umgestaltet werden. Andere mit hoher Bedeutung werden ausserhalb eines grösseren Projekts erneuert, z.B. jene am Marktplatz voraussichtlich im Jahr 2024.

Um zumindest die in seinem Einflussbereich stehenden Möglichkeiten zur Beschleunigung auszuschöpfen, beantragt der Regierungsrat mit dem vorliegenden Ratschlag Mittel zur Bearbeitung, Koordination und Projektierung für zusätzliche 320 Stellenprozente bis 2025 und für zusätzliche 250 Stellenprozente von 2026 bis 2028. Die für die Bauprojekte veranschlagten zusätzlichen 300 Stellenprozente können über noch nicht beanspruchte Mittel aus dem zweiten Ratschlag zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes finanziert werden.

Die UVEK unterstützt die Bestrebungen zur Beschleunigung. Diskutiert hat sie die Strategie des Regierungsrats, auch Haltestellen mit hoher oder sehr hoher Bedeutung teilweise erst im Rahmen von Gesamtprojekten anzupassen. Dies hat z.B. zur Folge, dass die Haltekanten auf dem Aeschenplatz erst in etwa zehn Jahren umgebaut werden, obwohl das Behindertengleichstellungsgesetz den autonomen Zugang bis Ende 2023 fordert. Eine vorgezogene Umsetzung liesse sich bei einem solchen Zeithorizont aus Sicht der UVEK grundsätzlich rechtfertigen. Den damit verbundenen zusätzlichen Kosten steht der Nutzen für die mobilitätseingeschränkten Personen gegenüber. Ein Argument dagegen ist, dass vorgezogene Haltekantenanpassungen nicht mit dem Gesamtprojekt kompatibel sind, wenn mit diesem z.B. die Gleislage oder die Breite eines Trottoirs verändert wird. Erst wenn das Gesamtprojekt vorliegt, besteht Klarheit über die künftige Lage der Haltestellen. Am Aeschenplatz sei eine vorgezogene Anpassung aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (u.a. den Breiten der Haltekanten und der Kurvenlage der Gleise) zudem nahezu unmöglich.

Rückblickend wäre die vorgezogene Umgestaltung wichtiger Haltestellen aus Sicht der UVEK richtig gewesen, heute dürfte sie jedoch nur noch in Einzelfällen eine gute Option sein. Ein konkreter Antrag wurde in der UVEK nicht gestellt. Falls situativ begründet eine vorgezogene Umsetzung durch das BVD vorgenommen würde, hätte die UVEK nichts dagegen.

Informiert worden ist die UVEK von Verwaltungsseite darüber, dass das Behindertengleichstellungsgesetz bei Haltestellen, an denen die Frist nicht eingehalten wird, Ersatzmassnahmen vorsieht. Beim Einsatz der Klapprampe handelt es sich um eine solche. Einige Haltestellen, an denen die Klapprampe nicht genutzt werden kann, sind vorzeitig umgebaut worden, an gewissen wird auf eine sehr nahe gelegene Nachbarhaltestelle verwiesen und an einigen wenigen weiteren wird es ab dem 1. Januar 2024 ein Ersatzangebot (Rollstuhl-Taxi-Dienst) geben. Ab dann gilt das Recht, an jeder Haltestelle ein- und aussteigen zu können.

2.2 Anwendung der Kriterien für Velo-Zeitinseln und Velo-Bypässe

In ihrem Bericht 18.0462.02 zum *Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse* vom 1. April 2020 hat die UVEK die Problematik «Kaphaltestellen und Velo» projektungebunden analysiert. Auf ihren Antrag hin beschloss der Grosse Rat u.a., dass bei Kaphaltestellen mit Veloverkehr wenn immer möglich Velo-Zeitinseln (damalige Bezeichnung: Velolichtinseln) mit Tramhaltestellenüberfahrten zu realisieren und die Kriterien für deren Realisierung zu überprüfen und dem aktuellen Erfahrungsstand anzupassen sind. Auf die vom Bau- und Verkehrsdepartement angepassten Kriterien für Velo-Zeitinseln und auch für Velo-Bypässe hat die UVEK in ihrem Bericht 22.0800.02 zum *Ratschlag betreffend Darlehensgewährung an die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) zur Beschaffung von 23 Tramzügen* vom 1. Februar 2023 hingewiesen. Sie hielt in einem Zwischenfazit fest, diese sollten per sofort auf alle laufenden und anstehenden Tramhaltestellenumbauten angewendet werden.

Nun hat sich die UVEK beim Bau- und Verkehrsdepartement erkundigt, inwiefern bereits beschlossene, aber noch nicht umgesetzte Projekte von den neuen Kriterien «profitieren». Die Departementsvorsteherin hat es als grundsätzlich wünschenswert bezeichnet, diese nicht nur bei künftigen Vorhaben anzuwenden. Die Anpassung eines Projekts wird allerdings mit dessen Fortschritt schwieriger. Liegt die Plangenehmigung vor, ist das Verfahren rechtlich abgeschlossen und das Projekt zur Umsetzung freigegeben. Die Verwaltung darf es dann von sich aus nicht mehr verändern. Kaum möglich sind wesentliche Anpassungen auch bei vom Grossen Rat genehmigten Vorhaben, obwohl die Bauprojekte erst im Anschluss daran erarbeitet werden. In der Phase Bauprojekt und am Ende der Phase Vorprojekt können Anpassungen zudem mit erheblichen zeitlichen und finanziellen Konsequenzen verbunden sein und zum Verpassen von bereits koordinierten Bauterminen führen. In der Regel möglich sind Projektanpassungen hingegen in der Phase Vorstudie und in der Regel auch in der Phase Vorprojekt.

Aufgrund der Nachfrage der UVEK hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Einsetzung einer Arbeitsgruppe angekündigt, die ermitteln soll, bei welchen Kaphaltestellen ohne geplante Velomassnahmen sich eine Projektüberprüfung lohnen könnte. Von den betroffenen 69 Haltekanten sind allerdings 17 Kanten (25%) bereits gebaut, bei 20 Kanten (29%) ist das Bauprojekt im Gang. Und bei einem Teil der noch weniger weit fortgeschrittenen steht bereits fest, dass aufgrund der räumlichen Verhältnisse keine Velomassnahmen möglich sind und auf das dritte Element – die Suche von Umfahrungsmöglichkeiten – gesetzt werden muss. Ob sich bei einigen Haltekanten, die sich in der Phase Bauprojekt befinden, dank den angepassten Kriterien im Gegensatz zur ursprünglichen Annahme doch eine Velo-Zeitinsel oder ein Velo-Bypass realisieren lässt, wird nun geklärt.

Die UVEK stellt fest, dass Anpassungen in der Regel bis zum Abschluss des Vorprojekts möglich und nach dem Plangenehmigungsverfahren nicht mehr möglich sind. Dazwischen – in der Phase Bauprojekt – liegt eine Grauzone, wo dies projektabhängig beurteilt werden muss. Die vorgeschlagene Einsetzung einer Arbeitsgruppe, die die Möglichkeiten projektbezogen prüft, stuft sie deshalb als sinnvoll ein. Sie erwartet, dass bei sämtlichen Vorhaben, die sich in einem noch frühen Projektstadium (bis Stufe Vorprojekt) befinden, die neuen Kriterien zur Anwendung kommen, und jene in der Phase Bauprojekt überarbeitet werden, bei denen der damit verbundene Aufwand (in der Einschätzung des Bau- und Verkehrsdepartements) in einem angemessenen Verhältnis zum Verbesserungspotenzial steht. Zu berücksichtigen sind dabei auch die mit dem koordinierten Bauen verbundenen terminlichen und finanziellen Aspekte. Projektanpassungen müssen von allen involvierten Gremien nochmals beurteilt und somit ein Teil der bereits gemachten Arbeit wiederholt werden.

Im Sinne einer Anregung mitgeben möchte die UVEK die Idee, von der Arbeitsgruppe auch bereits umgebaute Kaphaltestellen mit Veloverkehr, aber ohne Velomassnahmen, auf mögliche Verbesserungen analysieren zu lassen. Sie verweist auf die Haltestelle Wiesenplatz, an der aufgrund eines politischen Vorstosses nachträglich eine Velo-Zeitinsel realisiert wird. Die Priorität liegt aber bei den Projekten, die noch vor Baubeginn verbessert werden können.

2.3 Tempo 30 an Kaphaltestellen

Erörtert hat die UVEK angesichts der Gefährlichkeit von Kaphaltestellen für Velofahrende, ob an diesen generell Tempo 30 signalisiert werden könnte. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Autos und Velos wäre geringer und es käme zu weniger Überholvorgängen. Die Velofahrenden hätten ein etwas grösseres Zeitfenster, um zwischen die Gleise zu wechseln.

Gemäss den bei der Verwaltung in Auftrag gegebenen Abklärungen wäre es verkehrsrechtlich möglich, entlang von Haltestellen Tempo 30-Strecken zu signalisieren. Bei etwa 60% der Kaphaltestellen ist die Frage insofern obsolet, als dort bereits Tempo 30 gilt. Bei einem weiteren Teil wird die Einführung von Tempo 30 im Rahmen der *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30* geprüft. Bei den verbleibenden empfiehlt die Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei, die Situation fallweise zu analysieren. Tempo 30 lediglich im Haltestellenbereich zu signalisieren stuft sie als nicht zweckdienlich ein. Es sollte ein Bezug zu angrenzenden bzw. weitergehenden Tempo 30-Regelungen bestehen oder um grössere Bereiche mit lebendigem Umfeld wie z.B. Plätze gehen. Andernfalls bestehe die Gefahr, dass die Tempo 30-Vorgabe nicht eingehalten wird. Bei mehreren aufeinanderfolgenden Kaphaltestellen lautet die Empfehlung, Tempo 30 für den gesamten Strassenzug zu prüfen. Unbestritten ist gemäss Kantonspolizei, dass Tempo 30 die Schwere eines möglichen Unfalls zwischen Auto und Velo reduziert. Bei Velounfällen an Kaphaltestellen stehe aber das Fahrverhalten der Velofahrenden und nicht die Geschwindigkeit der Autos im Vordergrund. Die UVEK ist hingegen der Ansicht, dass vielmehr die schwierig zu befahrende Infrastruktur zu Velounfällen führt und Tempo 30 die Gefahr dieser Situation reduzieren könnte.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass die Signalisation einer auf den Haltestellenbereich – eine Distanz von etwa 70 Metern – beschränkten reduzierten Geschwindigkeitsvorgabe möglicherweise nicht sinnvoll ist. Sie stellt gleichzeitig fest, dass Strassen, in denen keine anderen Lösungen als Kaphaltestellen ohne Velomassnahmen möglich sind, per se eng und damit für Tempo 50 ungeeignet sind. Zudem sind einzelne, isolierte Kaphaltestellen auf einer längeren Achse eher die Ausnahme. Häufiger sind Strassen mit mehreren aufeinanderfolgenden Kaphaltestellen wie die Austrasse, die Missionsstrasse, die Hardstrasse oder die Klybeckstrasse. In solchen Fällen empfiehlt die Kantonspolizei, die Einführung von Tempo 30 über den gesamten Strassenzug zu prüfen.

Die UVEK bittet den Regierungsrat, den Aspekt «Tempo 30 an Kaphaltestellen» in die Beantwortung der *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30* einzubeziehen. Sie hält an dieser Stelle fest, dass Tempo 30 nicht die alleinige Lösung für das Velofahren durch Kaphaltestellen sein und andere Velomassnahmen nicht ersetzen kann.

2.4 Velofreundliches Gleis

Die UVEK hat sich über den aktuellen Stand in Sachen «velofreundliches Gleis» orientieren lassen. Die an der Versuchshaltestelle Bruderholzstrasse in das Gleis eingefügte Gummifüllung erfüllte die Erwartungen bisher nicht. Sie musste nach jeweils vier Monaten ersetzt werden. Aufgrund drohender Tramentgleisungen aufgrund von Eisbildung musste sie zudem im Dezember 2022 aus- und im März 2023 wieder eingebaut werden.

Die neusten Entwicklungen geben Anlass zu vorsichtigem Optimismus. Ein Ende Juli 2023 in Betrieb genommener neuer Prüfstand simuliert realitätsnähere Belastungen, und der Hersteller setzt auf eine gemäss ersten Tests resistenterere Gummimischung. Die Datenlage ist allerdings für ein abschliessendes Urteil noch nicht ausreichend.

Gemäss den bisherigen Erkenntnissen bereitet der Einbau des velofreundlichen Gleises über die gesamte Haltestellenlänge Probleme. Bei der Haltestelle Sevogelplatz sind deshalb Teile des Systems als Vorbereitungen für den Einbau von kürzeren Gummifüllungen vor und nach der Haltestelle eingebaut worden. Dies aus der Erfahrung, dass die Füllungen länger halten, wenn sie nicht von den abbremsenden und anfahrenden Trams belastet werden. Zudem können die kurzen Stücke

ohne Transperrung ausgetauscht werden. Bei der Variante mit kurzen Gummifüllungen könnte mit dem Velo vor der Haltestelle vom rechten Strassenrand zwischen die Schienen und nach der Haltestelle wieder zurück gewechselt werden.

Als vorläufiges Fazit kann festgehalten werden, dass eine resistenterere Gummimischung Voraussetzung dafür ist, dass das Bundesamt für Verkehr den vollständigen Einbau des Systems an weiteren Haltestellen bewilligt. Es besteht keine Sicherheit, aber eine gewisse Zuversicht, dass eine solche gefunden wird.

2.5 Rhythmus der Statusberichte

Mit dem Beschluss zum *Ratschlag II zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt* vom 15. März 2017 hat der Grosse Rat den Regierungsrat auf Antrag der UVEK zu einer jährlichen Berichterstattung über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt verpflichtet.

Die UVEK stuft das jährliche Update inzwischen als nicht mehr notwendig ein. Der Stand der Umsetzung verändert sich innerhalb eines Jahres nicht wesentlich. Der Grosse Rat wäre ausreichend informiert, erhielte er alle zwei Jahre einen Statusbericht. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat deshalb einstimmig, auf einen Zweijahresrhythmus zu wechseln.

Gemäss bisheriger Praxis legt der Regierungsrat dem Grossen Rat in den Statusberichten jeweils auch die von ihm geplanten Haltestellenzusammenlegungen zur Kenntnis vor, sofern es dafür keine Ausgabenbewilligung des Grossen Rats braucht. Gemäss Absprache zwischen UVEK und Bau- und Verkehrsdepartement geschieht dies künftig nicht mehr in den Statusberichten, sondern im Sinne einer klaren Aussage über separate Schreiben des Regierungsrats an den Grossen Rat.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 25. Oktober 2023 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt

Ausgabenbewilligungen für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028

(vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 23.0740.01 des Regierungsrats vom 14. Juni 2023 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 23.0740.02 vom 25. Oktober 2023, beschliesst:

1. Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 5'345'000 für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028 für einen hindernisfreien öffentlichen Tram- und Busverkehr nach Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) bewilligt. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:
 - Fr. 4'845'000 als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD
 - Fr. 500'000 als Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG von Fr. 2'310'000 auf Fr. 2'810'000 zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr»
2. Der Grosse Rat nimmt den Bericht zum Stand der Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt per Ende 2021 zur Kenntnis.
3. Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat künftig alle zwei Jahre Bericht über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt.
4. Der Regierungsrat informiert den Grossen Rat künftig in separaten Schreiben über geplante Haltestellenzusammenlegungen, die über die Rahmenausgabenbewilligung BehiG finanziert werden.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.