

## **Stellungnahme des Gemeinderats zur Motion Jenny Schweizer und Kons. betreffend Gemeindeinitiative für eine vernünftige und verhältnismässige Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes**

---

### **1. Wortlaut der eingereichten Motion**

Am 28. September 2022 wurde beim Ratssekretariat folgende Motion schriftlich eingereicht.

Wortlaut:

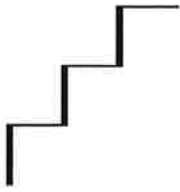
"Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind.

Die Kantone setzen dieses Bundesgesetz unterschiedlich um. Basel-Stadt gehört zu jenen Kantonen, die das Gesetz strikt umsetzen - dies ist an den bereits umgebauten Tram- und Busstationen erkennbar. Während viele Umbauten für alle Beteiligten problemlos sind, gibt es aber doch bei anderen Haltestellen Konflikte (z. B. Problematik Clarastrasse mit Restaurantbetreiber).

Für solche Konflikte sieht das BehiG, wie übrigens andere Gesetze auch, explizit den Grundsatz der Verhältnismässigkeit vor, und es ist eine Interessenabwägung vorzunehmen. Unverhältnismässig ist nach Art. 11 BehiG ein Umbau, wenn der durch die Beseitigung der Benachteiligung für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere:

- a. zum wirtschaftlichen Aufwand;
- b. zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes;
- c. zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Wie beschrieben, setzt der Kanton Basel-Stadt das BehiG streng und wenig flexibel um und geht nicht oder zu wenig auf die Verhältnismässigkeit ein. Dabei wäre es gemäss BehiG bei Tram- und Bushaltestellen bspw. möglich, diese nur bei gewissen Einstiegen behindertengerecht umzubauen und damit die Verhältnismässigkeit zu beachten. Der



Schlussbericht der technischen Studie zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im Tramnetz Basel vom 18.08.2010 nennt diese Möglichkeit in Ziff. 4.1.3 ausdrücklich: «Eine in Ausnahmefällen nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit anwendbare Alternative ist die beschränkte Erhöhung der Haltekante nur in einem gewissen Bereich der Haltestellen {Kissen}, so dass der behindertengerechte Einstieg an mindestens einer Türe des Trams gewährleistet ist.»

Die BVB halten in Ziff. 5.2 des Umsetzungskonzepts BehiG und Bus vom 29.07.2016 ebenfalls fest, dass die Verwaltung bei der Umsetzung des BehiG den Spielraum von Art. 11 ausnützen könne. Dennoch empfiehlt die BVB pauschal, es sei jeweils die «technisch maximal mögliche Variante anzuwenden», weil es die «einfachste Methode sei» und nicht mit Widerstand oder Rechtsmittelverfahren gerechnet werden müsse, aber auch im Bewusstsein, dass die Folgen unbekannt seien und teilweise erheblich sein können.

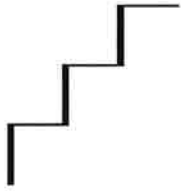
Die unflexible baselstädtische Umsetzung des BehiG droht in naher Zukunft auch Riehen zum Verhängnis zu werden. Der Umbau der Haltestelle «Riehen Dorf» steht demnächst an. Bei einer vollständigen Erhöhung der Haltestellenkante würde die Einfahrt zum Frühmesswegli von der Baselstrasse durch die hohe Kante abgeschnitten. Das Frühmesswegli - direkte Zufahrt zum Gemeindehaus und zum Parkplatz an der Wettsteinstrasse - wäre künftig nicht mehr für den motorisierten Verkehr nutzbar und die Velofahrer müssten von ihren Fahrrädern absteigen und diese über die Kante heben. Dies würde das Unfallrisiko vor Ort enorm erhöhen, da Velofahrer auf die Fahrspur der Autos, oder noch schlimmer vor die Autos gelangen würden.

Mit der vorgesehenen Planung wird der Grundsatz der Verhältnismässigkeit massiv verletzt: Der vorgesehene Umbau der Haltestelle auf der gesamten Länge steht in keinem Verhältnis zur damit verbundenen Stilllegung einer zentralen Verkehrsachse für zahlreiche Verkehrsteilnehmer im Riehener Dorfkern sowie zur entstehenden Unfallgefahr.

Die Motionäre sind der Ansicht, dass eine teilweise Erhöhung ausreicht, damit Behinderte an einzelnen Türen ebenerdig ein- und aussteigen können. So bliebe das «Frühmesswegli» für alle passierbar und Unfälle wie oben beschrieben könnten verhindert werden.

Hinzu kommt, dass bei einer vollständigen Erhöhung auf der ganzen Länge der beiden Haltekanten die beiden Dorfseiten Kirche und Landgasthof durch einen regelrechten Graben getrennt würden.

Weiter müssten in Riehen einige Bushaltestellen an Hanglagen für viel Steuergeld umgebaut werden, obwohl sie wenig frequentiert sind. Dabei ist gerade die Benutzerfrequenz gemäss Art. 6 BehiV ein wichtiges Kriterium bei der Interessenabwägung und der Verhältnismässigkeit nach Art. 11 Abs. 1 BehiG (vgl. die Erläuterungen der Behindertenverbände zum BehiG im Baubereich vom Februar 2010, Abschnitt 6 «Verhältnismässigkeit»). An Hanglagen genügen Rampen an den Bussen, so dass das Aus- und Einsteigen für Behinderte gewährleistet ist.



Die Unterzeichneten bitten den Gemeinderat, dem Einwohnerrat gemäss § 66 Abs. 1 der Verfassung und § 2b des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) des Kantons Basel-Stadt eine formulierte oder unformulierte Gemeindeinitiative zum Beschluss oder zur Einreichung zu Händen des Grassen Rates Basel-Stadt vorzulegen, die wie beschrieben eine Umsetzung des BehiG in Basel-Stadt auf Basis der Verhältnismässigkeit fordert.“

sig. Jenny Schweizer  
Katrín Amstutz  
Simon Bochsler  
Christian Heim  
Peter Hochuli  
Priska Keller  
Daniel Lorenz  
Peter Mark

David Moor  
Elisabeth Näf  
Bernhard Rungger  
Eduard Rutschmann  
Heinrich Ueberwasser  
Denise Wallace  
Andreas Zappalà

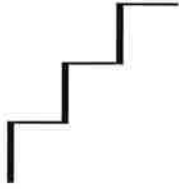
## **2. Stellungnahme zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion**

Gemäss § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Einwohnerrats Riehen kann der Gemeinderat Riehen mit einer Motion verpflichtet werden, dem Einwohnerrat eine Vorlage zu einem Geschäft zu unterbreiten, das in die Zuständigkeit des Einwohnerrats fällt. Eine beim Ratsdienst fristgerecht eingereichte Motion wird zusammen mit der Stellungnahme des Gemeinderats für die übernächste Einwohnerratssitzung traktandiert. Der Einwohnerrat entscheidet über die Überweisung der Motion. Er kann sie auch als Anzug überweisen.

Die Motion verlangt vom Gemeinderat, dem Einwohnerrat gemäss § 66 Abs. 1 der Kantonsverfassung und gemäss § 2b des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) des Kantons Basel-Stadt eine formulierte oder unformulierte Gemeindeinitiative zum Beschluss vorzulegen, die eine Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) in Basel-Stadt auf Basis der Verhältnismässigkeit fordert. Die Motion zielt dabei auf eine flexiblere Umsetzung des BehiG in Bezug auf die behindertengerechte Ausgestaltung von Tram- und Bushaltestellen und insbesondere darauf, dass zukünftig auch eine teilweise Erhöhung der Haltestellen ausreichen soll, damit Menschen mit Behinderungen an einzelnen Türen ebenerdig ein- und aussteigen können.

Der Beschluss über eine Gemeindeinitiative obliegt gemäss § 66 Abs. 1 Kantonsverfassung dem Einwohnerrat. § 21 Abs. lit. m der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde Riehen nennt die Einreichung einer Gemeindeinitiative dementsprechend ebenfalls als Aufgabe des Einwohnerrats. Die Zuständigkeit des Einwohnerrats für den Beschluss über eine Gemeindeinitiative ist damit gegeben.

Gegenstand einer Gemeindeinitiative kann gemäss § 66 Abs. 1 Kantonsverfassung der Erlass, die Änderung oder Aufhebung von Verfassungs- und Gesetzesbestimmungen sein. Die



Seite 4      möglichst flexible Umsetzung des BehiG zielt auf den Erlass oder die Änderung von kantonalen Ausführungsbestimmungen ab, kann also nach Ansicht des Gemeinderats Gegenstand einer Gemeindeinitiative sein.

Die Motion ist im Sinne der vorstehenden Ausführungen rechtlich zulässig.

## **2.    Stellungnahme des Gemeinderats zum Inhalt der Motion**

### 2.1 Einleitung

Die Motionäre streben wie erwähnt an, dass die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) in Basel-Stadt auf Basis der Verhältnismässigkeit erfolgt. Die Motion zielt dabei auf eine flexiblere Umsetzung des BehiG in Bezug auf die behindertengerechte Ausgestaltung von Tram- und Bushaltestellen und insbesondere darauf, dass zukünftig auch eine teilweise Erhöhung der Haltestellen ausreichen soll, damit Menschen mit Behinderungen an einzelnen Türen ebenerdig ein- und aussteigen können. Die Motionäre sind der Ansicht, dass eine teilweise Erhöhung ausreicht, damit Behinderte an einzelnen Türen ebenerdig ein- und aussteigen können. So bliebe das «Frühmesswegli» für alle passierbar und die Unfallgefahr würde vermindert.

Der Gemeinderat unterstützt das Kernanliegen der Motion, dass das Frühmesswegli weiterhin als Zufahrt ab Baselstrasse ins Dorfzentrum befahrbar bleiben soll. Ohne diese Zufahrtsmöglichkeit wird der Verkehr in der Schmiedgasse unnötig erhöht und die Anlieferung zum Landgasthof und zu anderen Liegenschaften erschwert. Der Gemeinderat wünscht, dass eine Lösung erarbeitet wird, welche die verschiedenen Interessen (Erreichbarkeit Dorfzentrum, Behindertengerechtigkeit, kurze Fusswege, Gestaltung) möglichst optimal in Einklang bringt. Eine solche liegt bisher leider nicht vor, da bezüglich Behindertengerechtigkeit wenig Flexibilität gewährt wird (siehe folgende Ausführungen). Die besondere Örtlichkeit verlangt aber Lösungen, bei der man ausnahmsweise von geltenden Bestimmungen abweichen können muss. Mit der Gemeindeinitiative wird diese Anliegen gegenüber den kantonalen Behörden deutlich zum Ausdruck gebracht.

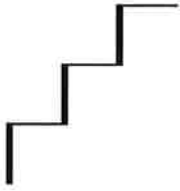
Im Folgenden werden die Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, der diesbezügliche Stand der Planung in Riehen allgemein und insbesondere in Bezug auf die Tramhaltestelle Riehen Dorf dargelegt.

### 2.2 Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung eine Haltestelle

Konkrete rechtliche Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs und Rechtsfolgen stehen im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)<sup>1</sup>, in der

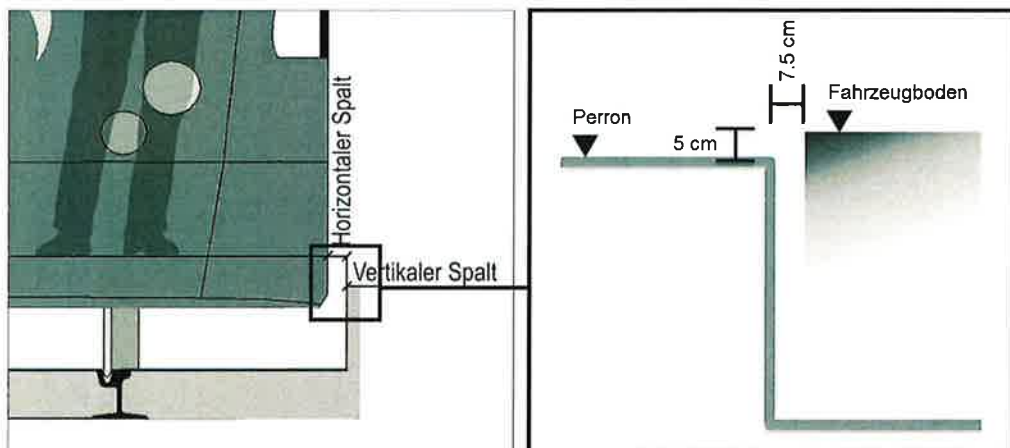
---

<sup>1</sup> Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3)



Seite 5 Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung im öffentlichen Verkehr (VBöV)<sup>2</sup> und in den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Bundes.<sup>3</sup> Vorgeschrieben wird:

- Mobilitätseingeschränkte Personen, die den öffentlichen Raum autonom benützen können, sollen auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können.<sup>4</sup>
- Der Ein- und Ausstieg in Tram und Bus muss auch für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator an allen Haltestellen und grundsätzlich auf der gesamten Länge ohne Beeinträchtigung der Autonomie gewährleistet sein.<sup>5</sup> Um dies zu gewährleisten fordert die Bundesgesetzgebung grundsätzlich einen niveaugleichen Einstieg und definiert diesen wie folgt:<sup>6</sup>
- Als niveaugleich und spaltenminimiert gelten Abstände zwischen dem Perron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraumes von: Niveaudifferenz von maximal 5 cm und Spaltbreite von maximal 7.5 cm<sup>7</sup>.



- Ist die Schaffung eines niveaugleichen Zugangs im Sinne des BehiG unverhältnismässig, so muss der Ein- und Ausstieg mit einer Ersatzlösung, also mittels Rampe, Hublift oder einer anderen technischen Lösung und mit der erforderlichen Hilfe durch Personal erreicht werden. Oberstes Ziel bleibt aber die Unabhängigkeit alters- und behinderungsbedingt mobilitätseingeschränkter Personen von der Hilfe durch Drittpersonen, also auch von ÖV-Personal.

Die Anforderungen des BehiG verlangen einen maximalen vertikalen Abstand von 5 cm zwischen der Trottoirkante und dem Einstieg in das Fahrzeug. Die in Basel eingesetzten Busse und Trams haben alle eine Einstiegshöhe von 32 cm. Busse können mittels sogenanntem «Kneeling» ihre Höhe auf 27 cm reduzieren. Rein rechnerisch muss deshalb die Trottoirkante

<sup>2</sup> Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung im öffentlichen Verkehr (VböV) vom 12. November 2003 (151.34)

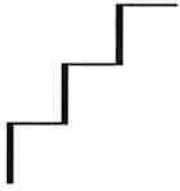
<sup>3</sup> Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) und Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)

<sup>4</sup> Art. 3 VböV

<sup>5</sup> AB-EBV zu Art. 34 Eisenbahnverordnung und Urteil Bundesverwaltungsgericht A-7569/2007

<sup>6</sup> Art. 14 Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) und Bestimmungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) zu den Art. 34 und 66 AB-EBV

<sup>7</sup> Gemäss revidierter VAböV, in Kraft seit 1. Juli 2016



Seite 6

bei Bushaltestellen zukünftig mindestens eine Höhe von 22 cm aufweisen und bei Tramhaltestellen eine Höhe von 27 cm.

Die vom Kanton und der BVB ausgearbeiteten Projektierungsrichtlinien nehmen diese Gegebenheit auf und zeigen Musterlösungen der verschiedenen Haltestellentypen und gehen dabei auf verschiedene Längenausprägungen ein. Abgehandelt werden auch Anfahrtsbereiche und Wegfahrbereiche.

Kann keine Haltestelle mit einer Höhe von 22 cm bzw. 27 cm erstellt werden oder ist diese nicht verhältnismässig, so kann auf eine Haltestelle mit tieferer Höhe zurückgegriffen werden. Bei Haltestellen mit tieferer Höhe muss der Haltestellenbereich (Trottoir) jedoch eine Breite von mind. 2.30 m haben. Dieses Mass ergibt sich aus der Länge der Klapprampe (90 cm) und dem zu verbleibenden Aufstellbereich von 1.40 m für Rollstuhlfahrende. Weiter gilt es zu beachten, dass bei Trams die dritte Tür für Rollstuhlfahrende von grosser Bedeutung ist, da dort im Fahrzeug die entsprechenden Sicherungseinrichtungen vorhanden sind.

In Riehen sind nur wenige Trottoirs breiter als 2.0 m, weshalb in der Regel ein Anheben auf 22 cm einfacher ist als das Verbreitern des Trottoirs. Verbreiterungen von Trottoirs würden Verengungen der Fahrbahn oder Landerwerb bedeuten.

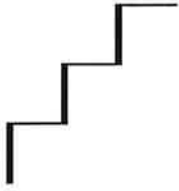
Lange hohe Tramhaltestellen sind vor allem für Velofahrende problematisch, wenn die Haltestellen als Kaphaltestellen ausgebildet sind. Der geringe Abstand zwischen Gleis und hoher Haltekante wird von vielen Velofahrenden als unangenehm empfunden. Derzeit werden daher sogenannte «velofreundliche Gleise» getestet.

### 2.3 Stand der Planung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Riehen

In Riehen befinden sich alle Tramhaltestellen auf Kantonsstrassen, für die Planung und Realisierung ist daher der Kanton zuständig. Bushaltestellen befinden sich auch auf Gemeindestrassen. In Riehen verkehren drei Bustypen (Kleinbusse, Midibusse, und Gelenkbusse). Der Gemeinderat hat beschlossen, dass die Haltestellen, welche von den gemeindegrenzüberschreitend verkehrenden Midibussen und den Gelenkbussen angefahren werden, mit hohen Kanten soweit möglich ausgerüstet werden sollen. Die Kleinbusse, welche ausschliesslich in Riehen verkehren, sollen bei einer erneuten Beschaffung so ausgeschrieben werden, dass ein Einstieg gemäss den BehiG-Anforderungen an normalen Randsteinen möglich ist. Dadurch kann auf den Umbau der Kleinbushaltestellen verzichtet werden. Die BVB und das kantonale Amt für Mobilität bezweifeln, dass eine solche Beschaffung die gewünschten Ergebnisse ergibt.

In Riehen sind alle Tramhaltestellen mit Ausnahme der Tramhaltestelle Riehen Dorf bereits mit hohen Kanten versehen. Bushaltestellen entsprechen erst wenige den Anforderungen des BehiG (z.B. Haltestelle Rotengraben). Die Bushaltestellen sollen nur im Ausnahmefall als Einzelbaumassnahmen angepasst werden. Die Anpassungen sollen hauptsächlich im Rahmen mit z. B. Werkleitungserneuerungen etc. erfolgen.

Die nächsten Bushaltestellen, welche auf Gemeindestrassen angepasst werden sollen, sind die Haltestellen Gotenstrasse (in der Bäumlihofstrasse), Rudolf Wackernagel-Strasse (am



Kohlistieg), Am Hang (in der Rudolf Wackernagel-Strasse) und Wenkenpark (in der Rudolf Wackernagel-Strasse). Alle Haltestellen werden im Rahmen von übergeordneten Bautätigkeiten angepasst. Die Haltestellen am Otto Wenk-Platz (am Friedhof am Hörnli) und in der Rauracherstrasse werden im Rahmen der kantonalen Projekte entsprechend den BehiG-Vorgaben angepasst.

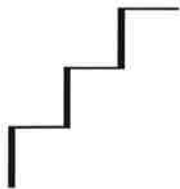
#### 2.4 Stand der Planung betreffend die Tramhaltestelle Riehen Dorf

Die Tramhaltestelle Riehen Dorf befindet sich auf der Baselstrasse. Die Baselstrasse ist eine Kantonsstrasse. Für die Planung, Realisierung und Unterhalt sind demnach die kantonalen Stellen zuständig. Die Haltestelle Riehen Dorf zwischen Landgasthof und Dorfkirche im historischen Zentrum des Dorfes wirkt raumgliedernd und belebend. Städtebaulich befindet sie sich am richtigen Ort. Der heutige Haltestellenabstand zu den Haltestellen Bettingerstrasse und Fondation Beyeler trägt zu einer möglichst guten ÖV-Erschliessung des Zentrums von Riehen und den Ladengeschäften bei.

Bereits im Jahr 2017 haben die kantonalen Behörden die Planungsarbeiten zur Erneuerung und Umgestaltung der Haltestelle aufgenommen. Der Projektierungsablauf sieht vor, dass zuerst eine Vorstudie erstellt wird, in welcher die wichtigsten Rahmenbedingungen (Lage der Haltestelle, Haltestellentyp etc.) festgelegt werden. Im Anschluss an die Vorstudie wird das Vorprojekt erarbeitet. Basierend auf diesem werden die Kosten ermittelt und falls nötig ein entsprechender Ratschlag ausgearbeitet. Im Rahmen der Vorstudie wurden verschiedenste Varianten geprüft. Die kantonalen Stellen kommen zum Schluss, dass ein BehiG-Ausbau über die gesamte Haltestellenlänge die beste Lösung darstellt: Lösungen, welche die Zufahrt zum Frühmesswegli noch ermöglichen, führen zu sehr langen Wegen für den Fussverkehr, zudem wird weiterhin der Haltestellenbereich befahren, was aus Sicht des Fussverkehrs und der ÖV-Nutzenden sehr unkomfortabel ist.

Der Gemeinderat hat sich gegenüber den kantonalen Behörden stets dezidiert gegen eine Lösung ausgesprochen, welche dazu führt, dass das Frühmesswegli ab der Baselstrasse nicht mehr angefahren werden kann. Zuletzt hat sich der Gemeinderat mit einer schriftlichen Stellungnahme an Frau Regierungsrätin Esther Keller gewandt. Bisher blieben die Interventionen des Gemeinderats erfolglos. Die Koordinationskommission Infrastruktur (Fachkommission bestehend aus verschiedenen Ämtern) hat die Vorstudie im vergangenen Frühjahr abgenommen und mit einer Gegenstimme des Riehener Vertreters beschlossen, dass ein Vorprojekt mit einer hohen Haltekante über die gesamte Länge und somit ohne Zufahrtsmöglichkeit für den normalen Verkehr zum Frühmesswegli ausgearbeitet und dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt werden soll. Die Erneuerung der Haltestelle ist derzeit im Jahr 2028 vorgesehen. Ob die Gleise jedoch nicht schon früher ersetzt werden müssen, kann derzeit nicht mit Sicherheit festgehalten werden.

Aus Sicht des Gemeinderats ist nicht nur die Erreichbarkeit des Parkplatzes an der Wettsteinstrasse von grosser Bedeutung, sondern auch, dass eine Haltestelle geplant und realisiert wird, welche gut gestaltet ist und so den prominenten Raum aufwertet. Insbesondere die



Seite 8 Wartehallen gilt es entsprechend zu planen. Sowohl die Gemeinde (Fläche vor der Dorfkirche), als auch der Kanton haben entsprechende Projekte ins Agglomerationsprogramm eingegeben.

Mit der Ausarbeitung des Vorprojekts haben die kantonalen Behörden noch nicht begonnen, da noch nicht klar ist, ob der Anzug Nicole Strahm und Konsorten betreffend kein Stolpergraben zwischen Dorfkirche und Dorfsaal - Erweiterung des Planungssperimeters für die neue Tramhaltestelle «Riehen Dorf» zur Bearbeitung durch den Grossen Rat überwiesen wird.<sup>8</sup> Der Anzug fordert, dass nochmals geprüft wird, ob nicht doch ein Verschieben der Haltestelle die beste Lösung wäre. Ebenfalls wurde beim Ratsdienst des Einwohnerrats der inhaltlich identische Anzug Thomas Strahm und Kons. betreffend kein Stolpergraben zwischen Dorfkirche und Dorfsaal - Erweiterung des Planungssperimeters für die neue Tramhaltestelle "Riehen Dorf" eingereicht. Wichtig in diesem Zusammenhang zu erwähnen ist, dass zumindest eine Bushaltestelle (Linie 32) im Bereich zwischen Landgasthof und Dorfkirche weiterhin bestehen muss. Im Rahmen der Interpellation Daniele Agnolazza zur geplanten Umgestaltung Tramhaltestelle Riehen-Dorf hat der Gemeinderat am 23. Februar 2022 bereits zum Sachstand berichtet.<sup>9</sup>

### 3. Antrag

Der Gemeinderat beantragt, die Motion zu überweisen.

Riehen, 1. November 2022

Gemeinderat Riehen

Die Präsidentin:

Christine Kaufmann

Der Generalsekretär:

Patrick Breitenstein

<sup>8</sup> <https://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100402/000000402748.pdf>

<sup>9</sup> [https://www.riehen.ch/politik/cdws/dok.php?did=85c435e2a380410ca65e90eaa20e0cd3-332&filename=18-22.789.02\\_Beant.\\_GR\\_IP\\_Agnolazza\\_Umgestaltung\\_Tramhaltest&v=1&r=Original&gremium=Einwohnerrat&sitzung=ER-Sitzung%20vom%2023.%20Februar%202022&bereich=sitzung&traktandum=Interpellationen&sitzungsdatum=23.02.2022&typ=pdf](https://www.riehen.ch/politik/cdws/dok.php?did=85c435e2a380410ca65e90eaa20e0cd3-332&filename=18-22.789.02_Beant._GR_IP_Agnolazza_Umgestaltung_Tramhaltest&v=1&r=Original&gremium=Einwohnerrat&sitzung=ER-Sitzung%20vom%2023.%20Februar%202022&bereich=sitzung&traktandum=Interpellationen&sitzungsdatum=23.02.2022&typ=pdf)