

betreffend Baustopp am Bahnhof SBB - Denkpause für ein flexibleres Tramnetz

Es ist offensichtlich, dass die Verkehrsführung am Bahnhof SBB (Centralbahnhof) für Tramfahrgäste (wie auch für das Tram- und Buspersonal) eine Zumutung darstellt. Doch die betroffenen Ämter scheinen die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht so recht ernst nehmen zu wollen oder zu können.

Alternative Planungen von Fachleuten liegen den Ämtern vor, und der Grossen Rat hat einige Anregungen und Aufträge überwiesen. So könnte der Bahnhofplatz von Schlaufen- und Querfahrten gezielt und mit wenig Aufwand entlastet werden, wenn die erforderliche Flexibilität des Tramnetzes an anderer Stelle erhöht wird. Dies gilt für den Alltagsbetrieb (Bankvereinkurve, Markthallenkurve) ebenso wie für den Fasnachtsbetrieb (Heuwaagegerade).

Stattdessen haben die BVB bloss den Auftrag erhalten, die Schienenanlage am Bahnhofplatz „eins zu eins“ zu erneuern. Die beiden einflussreichen Ämter haben es nicht für nötig erachtet, rechtzeitig eine alternative Planung zu erarbeiten, welche für sämtliche Verkehrsteilnehmenden Verbesserungen mit sich bringen würde.

Insbesondere verpasst wurde, die beiden zwischen Tramgleisen liegenden Perronkanten so zu spreizen, dass sie den Fahrgastfluss aufnehmen könnten. Es ist richtig und wichtig, dass diese bei nächster Gelegenheit zu BehiG-Haltestellen umgestaltet werden. Es ist aber falsch und grobfahrlässig, dies in einem „Eins-zu-eins“-Ersatz der heutigen viel zu schmalen Perrons vorzunehmen.

Ein vorsorglicher Baustopp scheint wegen der schon in wenigen Monaten geplanten Arbeiten zum Schienenersatz die einzige Alternative zum Behördendesaster. Er ermöglicht eine Denkpause und gibt den Amtsvorstehern die Gelegenheit, ihre Fehl- (bzw. Nicht-) Planung zu korrigieren und den Volkswillen endlich durchzusetzen.

Die geltend gemachte Dringlichkeit gilt, wie man hört, nur für maximal 4 vordringlich zu ersetzende Weichen, nicht aber für den Rest der Planung. Die Ausgaben von grob geschätzt vier Millionen Franken für vier neue Weichen (sowie den Fehlaufwand für die gestoppte Planung) gilt es abzuwagen gegen das Lebens- und Sicherheitsgefühl der gesamten Bevölkerung inklusive Tourismus für die kommenden 15 Jahre.

Aufgrund dieser Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung an:

#### I. Bisherige (Nicht-) Planung

1. Nimmt die Regierung wahr, dass ihre Untätigkeit in Bezug auf die unzumutbare Verkehrsführung am Bahnhof SBB (Centralbahnhof) von Links bis Rechts zunehmend kritisch beurteilt wird?
2. Wieso gibt sie trotz dieser Kritik an ihrer Untätigkeit den BVB den Auftrag zum Ersatz der Schienen bloss „eins zu eins“?
3. Wieso haben Mobilitätsamt und Tiefbauamt nicht schon seit Jahren Planungen erarbeitet, die jetzt, per 2019, zu deutlichen Verbesserungen für Trampassagiere und Fahrpersonal sowie einem flexibleren Tramnetz führen würden?
4. Hätte nicht der per 4. Dezember 2016 gesetzlich vorgeschriebene Tramnetzbericht zu einer öffentlichen Debatte über Verbesserungen am Centralbahnhof und auf dem übrigen Tramnetz geführt und so ein Behördendesaster vermieden?
5. Läuft der „Eins-zu-eins-Ersatz“ nicht gesetzlichen Kriterien zu Nachhaltigkeit und Sicherheit zuwider, wie sie im Umweltschutz- und im ÖV-Gesetz sowie im Bundesrecht (BAV) enthalten sind?

#### II. Baustopp für bessere Neuplanung

6. Ist die Regierung angesichts von Sicherheitsbedenken und übermächtiger Kritik bereit, einen Baustopp zu verhängen?
7. Ist sie bereit, vom Baustopp einzig den offenbar unumgänglichen Ersatz von bis zu 4 Weichen auszunehmen?

8. Ist sie bereit, den Baustopp für die rasche und niederschwellige Umsetzung der hängigen parlamentarischen Vorstösse sowie der Anregungen von aussenstehenden Fachleuten zu nutzen?
9. Auf welche Summe schätzt sie den Fehlaufwand, der bei einem gänzlichen oder teilweisen Baustopp anfällt?
10. Ist die Regierung bereit, die BVB von dieser Summe zu entlasten und sie den planlos gebliebenen Ämtern anzulasten?
11. Wie bewertet die Regierung, die ja für nachhaltigen Verkehr und Volkssicherheit zu sorgen hat, die Verhältnismässigkeit solch vorsorglicher Massnahmen zur Perpetuierung der jetzigen Verkehrsführung während weiteren 15 Jahren?

Beat Leuthardt