

Interpellation Nr. 9 (Februar 2019)

19.5055.01

betreffend Regierung als Schlichterin? (BehiG-Perrons und Eulergleis am Bahnhof als Doppelpack und als Kompromiss)

Trotz der langen Wartezeit ist die Regierungsantwort zur Situation am Centralbahnplatz nicht hilfreich (Interpellation Nr. 131 betreffend «Baustopp am Bahnhof SBB - Denkpause für ein flexibleres Tramnetz», RR-Beschluss 5. Februar 2019). Die Regierung lässt die konkreten Fragen unbeantwortet, duldet vor dem Bahnhof weiterhin Querfahrten und ignoriert Bemühungen aus Bevölkerung und Politik zur Verlegung, insbesondere mit einem Parallelgleis (Eulergleis).

Zudem heisst es: «Die Gleise müssen dringend ersetzt werden, um den Trambetrieb und die Sicherheit der Fahrgäste weiterhin zu gewährleisten.» Das ist unscharf formuliert, denn vorliegende technische Unterlagen zeigen diverse Zustände: Im roten Bereich liegen 10 Weichen und 8 Gleiskreuzungen; im orangen 5 Weichen und 1 Gleiskreuzung, und im grünen Bereich liegen 3 Weichen und 2 Gleiskreuzungen. Unterschiedlich sind auch die Schienenstränge.

Zur fehlerhaften Kommunikation kommt das Schweigen über die neueste Entwicklung: Dass es das Baudepartement verpasst hat, erforderliche Bewilligungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV) rechtzeitig einzuleiten. Dies gilt auch für den geplanten Perron-Umbau (BehiG) samt dessen Auswirkungen auf die Fahrgastflüsse und die Sicherheit der Aussteigenden. Mit diesem Versäumnis gefährdet das Baudepartement nun also selber den rechtzeitigen Baubeginn von Ende März für das Centralbahn-Projekt A («1-zu-1-Sanierung» inklusive Umbau in BehiG-Perrons).

Zu erwarten wäre gewesen, dass die Regierung in ihrer Antwort auf Ausgleich bedacht ist. Beide Projekte (Projekt A: BehiG-Perrons, B: Eulergleis) könnten im «vereinfachten Plangenehmigungsverfahren» nach BAV abgewickelt werden, sofern alle Beteiligten am selben Strick ziehen. Bei den BVB und beim BAV wird hinter den Kulissen die nötige Bereitschaft zur Flexibilität signalisiert. So könnte Projekt A noch rechtzeitig Ende März 2019 begonnen werden, und Projekt B könnte bis zum Fahrplanwechsel in 2 Jahren projektiert und gebaut sein.

Eine Win-win-Situation ergibt sich, wenn die Regierung den aufkommenden Widerstand aus Bevölkerung und Politik ernst nimmt (breite Kreise wollen nicht, dass der 8er aus der Innerstadt genommen und durch einen «verdoppelten 11er» ersetzt werden soll) und beim Eulergleis einlenkt. Präjudiziert ist dann noch nichts, denn das Parallelgleis würde viele Jahre lang der Verflüssigung des Trambetriebs und des Privatverkehrs in der Nauenstrasse dienen. Ausserdem würde das Eulergleis bei Umleitungen und an den Fasnachtstagen unschätzbare Dienste leisten und den überlasteten Bahnhof-Vorplatz wirksam entlasten, indem das heute an Fasnacht brachliegende Gleis 3 voll genutzt werden kann.

Aufgrund fehlender Antworten auf die Interpellation Nr. 131 und neuerer Entwicklungen frage ich die Regierung:

I. Projekt A (BehiG-Perrons)

1. Wieso hat das BVD trotz grosser Rechtsabteilung bis vor wenigen Wochen nicht erkannt, dass beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Plangenehmigungsverfahren erforderlich ist?
2. Wieso unternimmt es seither nicht zumindest alles Mögliche, um ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren zu vermeiden und das Terrain für ein vereinfachtes Verfahren zu ebnen?
3. Wieso sucht es nicht den Dialog mit allen anzuhörenden bzw. einsprechenden Organisationen und Personen?
4. Ist der geplante Baubeginn Ende März 2019 noch realistisch in Anbetracht der Mängel (verspäteter Tramnetzbericht und verspäteter Bewilligungsantrag)?

II. Projekt B (Eulergleis)

5. Wieso soll das einfache Eulergleis «baulich komplex» sein, wo doch Fachleute in- und ausserhalb der BVB von einer «einfachen technischen Ausführung» sprechen?

6. Wieso soll das Eulergleis «erhebliche negative Auswirkungen auf den Trambetrieb» haben, wo doch Fachleute in- und ausserhalb der BVB von «mehr Flexibilität des Tramnetzes» dank dem Eulergleis sprechen?
7. Wäre das Eulergleis nicht auch für die nächsten (Übergangs-) Jahre im Trambetrieb von grosser Wichtigkeit?
8. Wäre es nicht erst recht bei Umleitungen und an den Fasnachtstagen die Zaubерlösung, die das heute brach liegende Gleis 3 aktiviert, den Centralbahnplatz entlastet und dort mindestens ein Sechstel mehr Kapazitäten schafft?

III. Regierung als Schlichterin

9. Kann sich die Regierung vorstellen, im Konflikt zwischen einzelnen Behördenplanern sowie Teilen von Bevölkerung und Politik zu schlichten?
10. Ist sie bereit, Projekt A und Projekt B gemeinsam zu betrachten?
11. Ist sie bereit, darauf hinzuarbeiten, dass alle Beteiligten bei beiden Projekten am selben Strick ziehen, so dass die Projekte A und B im vereinfachten Verfahren bewilligt werden können?

Beat Leuthardt