



An den Grossen Rat

19.5055.02

BVD/P195055

Basel, 27. Februar 2019

Regierungsratsbeschluss vom 26. Februar 2019

Interpellation Nr. 9 Beat Leuthardt betreffend „Regierung als Schlichterin? (BehiG-Perrons und Eulergleis am Bahnhof als Doppelpack und als Kompromiss)“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 16. Januar 2019)

„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 Zaubperlösung, 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“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

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?*

Ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) ist ein Bewilligungsverfahren des Bundes, das bei Eisenbahn- und Tramprojekten zur Anwendung kommen kann. Ob ein PGV notwendig ist oder nicht hängt davon ab, ob schutzwürdige Interessen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes oder Dritter berührt sind.

Wie bei reinen Erhaltungsprojekten üblich, ist man auch beim Centralbahnplatz davon ausgegangen, dass kein PGV erforderlich ist. Werden Anlagen im Bestand ersetzt, werden aus Sicht der Fachstellen keine schutzwürdigen Interessen der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes oder Dritter berührt. Dies wurde gemäss der bisherigen Praxis vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auch stets so akzeptiert. Wird nun im Rahmen der Erhaltung die Haltekante für den öffentlichen Verkehr nach den Vorgaben von BehiG angepasst, so vertritt das BAV neu die Auffassung, dass dadurch ein Interesse Dritter tangiert ist und verlangt ein vereinfachtes PGV.

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)?*

In Absprache mit dem BAV konnte die Einleitung eines vereinfachten PGV erwirkt werden. Die erforderlichen Unterlagen für das vereinfachte PGV wurden beim BAV eingereicht und werden zurzeit geprüft. Im Rahmen des vereinfachten PGV werden die betroffenen Stellen und Organisationen wie üblich begrüsst. Das BAV hat eine Bewilligung resp. Verfügung bis Ende März 2019 in Aussicht gestellt.

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?*

Die neue Diagonalverbindung würde gemäss Abklärungen der BVB eine Länge von rund 60 m, zwei Weichen, eine Gleiskreuzung sowie eine baulich aufwändige Spezialweiche mit durchquerendem Gleis erfordern. Der Bau des Gleises würde laut BVB nicht nur das Versetzen von zwei Fahrleitungsmasten bedingen, aufgrund des Kurvenverlaufs müsste zudem die Kante der Haltestelle des Perrons F auf einigen Metern vom Gleis weg versetzt werden. Dadurch würde das Spaltmass bei der vordersten Türe der Trams, der Zugangstüre für sehbehinderte Menschen, zu gross.

Wie der Regierungsrat bei der Beantwortung der Interpellation Nr. 131 betreffend „Baustopp am Bahnhof SBB - Denkpause für ein flexibleres Tramnetz“ kürzlich bereits ausgeführt hat, müssten die einfahrenden Trams der Linien 10 und 11 vom Aeschengraben her in Richtung Centralbahnplatz zuerst die ausfahrende Linie 8 abwarten. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen auf den lichtsignalgesteuerten Knoten der Nauenstrasse, indem sich die Wartezeiten für alle Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr verlängern würden.

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?*

Im Zuge der Weiterentwicklung des Bahnhofs Basel SBB („Bahnknoten Basel“) und der Erneuerung des Centralbahnplatzes (voraussichtlich 2028) wird der Regierungsrat sämtliche Umsteigebeziehungen vertieft untersuchen. Um den Centralbahnplatz von der diagonalen Querung durch die Linie 8 trotzdem rascher zu entlasten, will der Regierungsrat eine betriebliche Verbesserung ohne bauliche Massnahmen prüfen. Dabei könnte die Linie 8 in die Haltestelle des Perrons F (heutige Linie 2) einfahren und von da geradeaus via Kirschgarten-Bankverein-Wettsteinplatz-Messeplatz-Claraplatz wieder auf die angestammte Linienführung via Klybeckstrasse in Richtung Klybeck-Kleinhüningen weiterfahren. Die Querung über den Centralbahnplatz würde so entfallen, ohne die Nauenstrasse mit neuen Konflikten zu belasten, die zu einer erheblichen Reduktion der Verkehrsleistungsfähigkeit führen würden.

Weil die vom Interpellanten angeregte Diagonalverbindung erhebliche Nachteile für alle Verkehrsteilnehmenden hat, wurde diese Option bereits vor Jahren verworfen. Sie ist auch nicht im Streckenplan der Tramnetzentwicklung enthalten, die der Grosse Rat 2015 beschlossen hat.

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?*

Die Fachstellen haben den Auftrag, die Gleisanlagen zu ersetzen und einen zuverlässigen und sicheren Trambetrieb auf dem Centralbahnplatz zu gewährleisten. Der Regierungsrat erwartet, dass die anstehenden Erhaltungsmassnahmen zusammen mit dem Umbau der Haltekanten zur Schaffung eines hindernisfreien Zugangs gemäss BehiG professionell umgesetzt werden. Irgendwelche Schwierigkeiten oder gar Konflikte zwischen einzelnen Behördenplanern in diesem Zusammenhang sind dem Regierungsrat keine bekannt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin