



An den Grossen Rat

19.5001.02

BVD/P195001

Basel, 6. Februar 2019

Regierungsratsbeschluss vom 5. Februar 2019

Interpellation Nr. 131 Beat Leuthardt betreffend „Baustopp am Bahnhof SBB - Denkpause für ein flexibleres Tramnetz“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. Januar 2019)

„Es ist offensichtlich, dass die Verkehrsführung am Bahnhof SBB (Centralbahnplatz) 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 Grosse 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 abzuwägen 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 (Centralbahnplatz) 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 Centralbahnplatz 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

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Ausgangslage

Täglich steigen am Centralbahnplatz bis zu 100'000 Fahrgäste vom Zug auf Tram oder Bus um und umgekehrt. Der Centralbahnplatz gehört mit insgesamt fünf Tram- und vier Buslinien zu einem der am stärksten frequentierten Umsteigeknoten in Basel. Durch die intensive Beanspruchung der Gleise ist der Centralbahnplatz heute in einem schlechten, teilweise sogar in einem alarmierendem Zustand. Die Gleise müssen dringend ersetzt werden, um den Trambetrieb und die Sicherheit der Fahrgäste weiterhin zu gewährleisten. Für den Bahnhof Basel SBB und den städtischen Raum rund um den Bahnhof sind in den nächsten Jahren umfassende Entwicklungen geplant. Die sich verändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen bieten neue städtebauliche Perspektiven und bieten auch die Chance einer Entlastung des Centralbahnplatzes dank der Aufwertung anderer Zugänge (z.B. Richtung Margarethenbrücke / Markthalle).

2. Haltung des Regierungsrates

Die Herausforderungen am Centralbahnplatz sind dem Regierungsrat bekannt. Er möchte die Funktionalität und Übersichtlichkeit auf dem Platz schrittweise verbessern. Die Umsetzung will er mit drei geplanten Schwerpunkten erreichen:

- Kurzfristig müssen die zwingend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden. Diese Arbeiten dulden keinen Aufschub.
- Zur Entflechtung der Tramlinien ist der Streckenabschnitt durch den Claragraben aus der Tramnetzentwicklung vordringlich zu realisieren. So entfällt auch das für die Fussgänger störende Kreuzen der Linie 8 vor dem Bahnhofsgebäude.
- Auf die künftigen Entwicklungen rund um den Bahnhof Basel SBB soll mit abgestimmten städtebaulichen und verkehrlichen Massnahmen als Gesamtes reagiert werden.

Eine zeitlich kurze Bautätigkeit im Erhaltungsprojekt auf dem Centralbahnplatz ist essentiell. Mit dem Gleisersatz bestehen 2019 zahlreiche Abhängigkeiten mit andern Grossbaustellen wie dem Parking Kunstmuseum oder der Gleissanierung auf dem Dorenbach-Viadukt. Damit die Einschränkungen für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs möglichst klein gehalten werden können, sind diese Arbeiten aufeinander abgestimmt. Die Koordination senkt auch die Kosten des Ersatzbetriebs während der Baustellen. Gleichzeitig mit dem Gleisersatz werden die Haltekanten baulich so angepasst, dass der stufenlose Einstieg nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt ist.

Ein Baustopp, wie der Interpellant dies fordert, hätte gravierende Folgen. Um den Betrieb aufrecht zu erhalten und die Sicherheit zu gewährleisten wären Notmassnahmen notwendig, die hohe Zusatzkosten verursachen. Zudem wäre ein koordinierter Bauablauf nicht mehr möglich, die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs würden mit zusätzlichen Umleitungen aufgrund von Streckenunterbrüchen konfrontiert. Eine Neuprojektierung mit dem vom Interpellanten geforderte Schienenbogen würde für Planung, Projektierung und Bewilligungsverfahren inklusive Beschaffung der finanziellen Mittel mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Diese zusätzliche Schienenverbindung wäre zudem baulich komplex und hätte erhebliche negative Auswirkungen auf den Trambetrieb und den Verkehrsfluss in der Nauenstrasse. Einfahrende Trams vom Aeschengraben auf den Centralbahnplatz müssten zuerst die ausfahrende Linie 8 abwarten. Mit der geforderten Schienenverbindung würde also ein neuer Kreuzungskonflikt mit grossen negativen Auswirkungen auf der nördlichen Platzseite entstehen. Die Lichtsignalanlage müsste zusätzliche Konflikte regeln, die Kapazität im Trambetrieb würde dadurch schlechter und der Autoverkehr, aber auch der Fuss- und Veloverkehr müssten längere Wartezeiten auf der Nauenstrasse verkraften. Zu Stosszeiten morgens und abends fährt die Linie 1 zum Badischen Bahnhof und belastet den Centralbahnplatz nicht.

Mit der Tramnetzentwicklung will der Regierungsrat unter anderem eine Entlastung im Stadtzentrum und mehr Flexibilität im gesamten Tramnetz schaffen. Der kurze Streckenabschnitt durch den Claragraben schliesst eine Lücke im heutigen Tramnetz und löst den Kreuzungskonflikt auf dem Centralbahnplatz. Die damit verbundene neue Führung der Linie 8 bringt einen hohen Nutzen im Netz und ermöglicht die Entflechtung aller Tramführungen auf dem Centralbahnplatz. Davon profitieren in erster Linie die zahlreichen Fussgängerinnen und die querenden Velofahrer auf dem Platz. Zudem wird die Flexibilität und Betriebsstabilität im gesamten Tramnetz erhöht. Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat seine Absichten bereits im ersten Bericht zur Tramnetzentwicklung vorgelegt und im kürzlich veröffentlichten zweiten Bericht weiter konkretisiert.

3. Fazit

Die Erhaltungsmaßnahmen am Centralbahnplatz sind dringlich auszuführen. Die Bauarbeiten müssen im 2019 umgesetzt werden, damit ein sicherer Trambetrieb gewährleistet bleibt. Abgestimmt auf die Gleissanierung werden die stark frequentierten Tramhaltestellen so umgebaut,

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

dass ein hindernisfreier Zugang ermöglicht wird. Ein Baustopp auf dem Centralbahnplatz wäre fatal und würde bauliche Notmassnahmen und hohe Zusatzkosten verursachen, die Koordination mit anderen Baustellen ginge verloren. Zudem erachtet der Regierungsrat den geforderten Schienenbogen nicht als die optimale Lösung, um die Tramlinien am Centralbahnplatz zu entflechten. Der Bahnhof Basel SBB ist in den nächsten Jahren grossen Veränderungen ausgesetzt. In den kommenden Jahren wird der Regierungsrat die entsprechenden Planungen vorantreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin