

Am 17. Juni 2007 hat das Basler Stimmvolk mit 57% Ja Stimmen dem Gegenvorschlag zur Trolleybusinitiative zugestimmt. Der Gegenvorschlag hatte zum Inhalt 26 Gasbusse zu beschaffen, die mit 50% Biogas betrieben werden. Der Grosse Rat folgte mit Beschluss vom 7. Februar 2007 dem Anliegen der Regierung und der BVB den Fahrzeugpark zu vereinfachen und den 1 Sparten Betrieb¹ einzuführen; mittelfristig nur noch Gasbusse zu betreiben, die mindestens mit 50% Biogasanteil angetrieben werden. Im Ratschlag 04.1871.03 der Regierung vom 27.09.2006 und im Bericht der UVEK 04.1871.04 vom 10.01.2007 wurde klar hervorgehoben, dass mit dem Biogas ein massgebender Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstosses geleistet werden soll.² Weiter wurde festgehalten, dass bei der nächsten Ersatzbusbeschaffung ab ca. 2016 nur noch Gasbusse beschafft werden. Die Regierung versicherte im Ratschlag auf Seite 14³, dass sie zum gegebenen Zeitpunkt dem Grossen Rat diesbezüglich einen Ratschlag unterbreiten werde.

Erstaunt muss nun zur Kenntnis genommen werden, dass die BVB von der vom Volk sanktionierten Strategie des Gasbusbetriebs mit Biogas abweicht und wieder Dieselbusse beschafft. Befremdend ist auch, dass in diesem Zusammenhang eine Option für weitere 60 Dieselbusse eingegangen wird, die darauf abzielt die heute in Betrieb stehenden Gasbusse am Ende ihrer Lebensdauer gänzlich zu ersetzen. Der Grosse Rat und das Stimmvolk hatten damals die Trolleybusinitiative abgelehnt im Glauben, dass die zugesicherte Gasbus-Strategie umgesetzt wird. Der Grosse Rat und das Basler Stimmvolk kommen sich verschaukelt vor, wenn die Regierung als Eigner der BVB zulässt, dass schon noch so kurzer Zeit, die BVB ihre Strategie ändern dürfen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Sind der Regierung und den BVB die Grossratsbeschlüsse vom Februar 2007 und die Volksabstimmung vom Juni 2007 noch bekannt?
2. Wieso hat die Regierung dem Grossen Rat keinen Ratschlag für die Umsetzung der Busstrategie 2. Etappe, wie im Ratschlag² auf Seite 17 zugesichert, unterbreitet?
3. Wieso liess es die Regierung, als Eigner der BVB, zu die Busstrategie unter Umgehung des Grossen Rates und des Stimmvolkes zu ändern?
4. Wieso stossen die BVB die angestrebte 1-Sparten Bus-Strategie wieder um nachdem damals im Ratschlag nachgewiesen wurde (Infras-Gutachten), dass eine Mehrsparten-Flotte teurer zu stehen kommt als eine 1-Sparten-Flotte?
5. Der Grosse Rat hat gleichzeitig das öV-Gesetz abgeändert und beschlossen: "Bei der Bestellung von Busleistungen im Ortsverkehr werden die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik festgelegt". Wieso wird bei dieser Busbeschaffung bewusst gegen das öV-Gesetz verstossen?
6. Wurden die in den letzten Jahren den BVB zu hoch gewährten Abschreibungen bewusst bewilligt, damit diese genügend liquide Mittel haben um die Busbeschaffung ohne Darlehen des Grossen Rates tätigen zu können?
7. Nach dem nun die BVB wieder zur alten Dieselbusstrategie und somit zum Mehrspartenbetrieb zurückkehrt stellt sich die Frage ob sie bereit ist das System der elektrischen Traktion (Trolleybus) mit ihren Vorzügen (100% erneuerbar Energie, kein CO₂-Ausstoss, fast kein Lärm) wieder in Erwägung zu ziehen?
8. Ist die Regierung bereit den BVB klar zu machen, dass die Einlösung der Option für 60 weitere Dieselbusse kein gangbarer Weg ist?
9. Bis wann legt die Regierung dem Grossen Rat die Änderung des öV-Gesetzes vor, das dieser mit der definitiven Überweisung der Motion Vitelli (100%-erneuerbare Energien) vom 18. September 2013 beschlossen hat?

¹ Ratschlag und Entwurf im Sinne eines Gegenvorschlages 04.1871.03 vom 27. September 2006, Seite 7. Der Regierungsrat befürwortet eine Ökologisierung des Busbetriebes durch eine mittelfristige Vereinheitlichung der Busflotte auf der Basis Erdgas/Biogas. Er unterbreitet daher dem Grossen Rat einen entsprechenden Gegenvorschlag zur Trolleybus-Initiative.

²Aus dem gleichen Ratschlag, Seite 14.

Zur Verbesserung der CO₂-Bilanz, und als Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Reduktionsziele des Kyoto-Protokolls, sollen dem Erdgas 50% Biogas beigemischt werden. Die IWB sind in der Lage, die dazu notwendige Menge Biogas aus regionaler Produktion zu liefern (vgl. Kap. 6.4). Die ökologische Wirkung der Strategie Erdgas/Biogas ist bereits in Phase 1 (2006-15) vergleichbar mit der Umsetzung der Trolleybusinitiative, aber bei langfristig wesentlich geringeren Mehrkosten für die öffentliche Hand (vgl. Tabellen 2 und 3).

³Zur Umsetzung von Phase II wird der Regierungsrat zum gegebenen Zeitpunkt erneut einen Ratschlag unterbreiten.

Brigitte Heilbronner