

Unser Kanton steht vor wichtigen Entscheiden im Bezug auf die Zusammensetzung der BVB-Busflotte. Die Regierung hatte im Herbst 2003 im Rahmen des Sparprogramms vorgeschlagen, Trolleybusse durch Dieselbusse zu ersetzen, um die Busflotte flexibler und günstiger betreiben zu können. Der Grosse Rat hat den Ratschlag Nr. 9275D auf Antrag der UVEK an die Regierung zurückgewiesen. Die UVEK hatte insbesondere gewünscht, dass Abklärungen für den Strategieentscheid getroffen werden, ob langfristig auf Gasbusse umzusteigen oder bei Dieselbussen zu bleiben ist.

Die geplante Abschaffung der Trolleybusse ist ausserdem bei einem Teil der Bevölkerung auf Unverständnis gestossen. Viele Menschen haben mit einer Petition und einer Volks initiative zum Ausdruck gebracht, dass sie die Trolleybusse erhalten wollen. Die Anhängerinnen und Anhänger der Trolleybusse, namentlich der Verein „Pro Trolleybus“, führen nicht nur lärm schützerische Argumente ins Feld. Sie sprechen auch von ökologischen und ökonomischen Vorteilen und verweisen auf zahlreiche Städte, welche derzeit ihren Trolleybusbetrieb erneuern oder gar ausbauen. Die ökonomischen und ökologischen Basiszahlen, die sie hierfür vorlegen, unterscheiden sich zum Teil deutlich von den Zahlen der BVB.

Dem Grossen Rat und der Stimmbevölkerung fehlen unabhängige Entscheidungsgrundlagen. Die UVEK erwartet deshalb von der Regierung, dass sie noch in der ersten Hälfte dieses Jahres ein unabhängiges Gutachten in Auftrag gibt, welches die Grundlagen für eine langfristige Flottenpolitik aufzeigt. Der Auftrag soll an unabhängige Experten (z.B. der ETH oder der Infras) vergeben werden. Die Experten sollen die bereits vorhandenen Unterlagen zur Verfügung gestellt erhalten und die Überlegungen der BVB und von „Pro Trolleybus“ anhören. Das Gutachten soll veröffentlicht werden.

Auf diesem Weg soll die Regierung prüfen und berichten, welches die Konsequenzen der anstehenden Busflottenentscheide sind. Verschiedene Optionen sollen hinsichtlich ihrer Kosten- und Umweltfolgen verglichen werden. Der heutige Dreipartnenbetrieb soll mit folgenden Optionen verglichen werden:

- a) Ersatz der Gasbusse und Trolleybusse durch Dieselbusse
- b) Ersatz der Trolleybusse durch Dieselbusse
- c) Ersatz der Trolleybusse durch Gasbusse
- d) Ersatz der Dieselbusse durch Gasbusse
- e) Ausbau des Trolleybus-Netzes
- f) Brennstoffzellen-Busse.

Die Kostenabklärung soll die Investitions- und Betriebskosten und verschiedene Szenarien der Strom- und Dieselpreisentwicklung berücksichtigen (z.B. Entfall von Rückerstattung an Treibstoff kosten und Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe durch den Bund).

Die ökologischen Abschätzungen sollen neben den gesundheitlich relevanten Luftschadstoffen auch die Klimagase (CO<sub>2</sub>) berücksichtigen.

G. Mächler, E. Schmid, B. Jans, P. Zinkernagel, St. Maurer, T. Baerlocher, St. Gassmann, E. Rommerskirchen, Dr. Chr. Kaufmann, B. Heilbronner, Chr. Locher-Hoch, K. Bachmann, B. Dürr, D. Stolz, M. Rünzi