

Interpellation Nr. 88 (September 2017)

17.5276.01

betreffend 2018 stellt die Schweiz auf moderne Hochleistungs-Trolleybusse und aufladbare Elektrobusse um: Provinzstadt Basel beneidet die E-Busse in Zürich, Genf, Bern, Vevey/Montreux und Schaffhausen

Basels Strassenverkehr führt zu übermässigen Umweltbelastungen bezüglich Luft und Lärm. Bis im Jahr 2020 werden, so heisst es im neuesten Luftreinhalteplan 2016, bei keinem Schadstoff die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Die Luftreinhalteziele würden weiterhin verfehlt, und sowohl Wintersmog-Episoden als auch zu hohe Ozonwerte im Sommer würden weiterhin auftreten.

Daher müsste die Regierung von Gesetzes wegen Notmassnahmen ergreifen. Aufdrängen würde sich etwa eine Teilspernung der Feldbergstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr und die Umstellung von Bus 30 auf Tram. Doch sie toleriert die rechtswidrigen Grenzwert-Überschreitungen.

Auch bei den heute veralteten Busflotten von BVB, BLT und Unterakkordanten müsste die Regierung dringend für Ersatz sorgen. Gemäss Ratschlag und Debatte zur Motion Vitelli vom 21.5.2015 sollten der Evaluationsbericht (per Mitte 2016) und die Ausschreibung zum "Bus der Zukunft" (per Mitte 2017) bereits erfolgt sein. Beides hat die Regierung bis heute nicht vorgelegt.

Das OeV-Gesetz sowie die in der Kantonsverfassung verankerte Gesundheitsprävention insbesondere gegenüber vulnerablen Bürger/innen (Säuglinge, Ältere) verpflichtet die Regierung in Anbetracht des aktuellen Standes der Elektrofahrzeug-Technik, die Basler Busflotten raschestmöglich auf aufladbare Elektrobusse und abrubbare (die Ruten automatisch einziehende) Trolleybusse umzustellen.

Während aber in Basel tiefe Provinz herrscht, handelten die Exekutiven anderer Schweizer Städte vorausschauend und vorbildlich. Schon nächstes Jahr zahlt es sich aus, wie eine Tour de Suisse zeigt:

- Genf betreibt die Buslinie 23 ab 2018 fahrplanmässig mit aufladbaren Elektrobussen, inklusive Schnellladestationen unterwegs im Betrieb sowie Langsamladung über Nacht. Schon länger war Schnell- und Langsamladen, vom Bund finanziell unterstützt, getestet worden.
- Zürich führt ebenfalls ab 2018 fahrplanmässig Hochleistungs-Trolleybusse ("SwissTrolley Plus" des Schweizer Pioniers Hess in Bellach/SO) ein. Bereits 2015 verkehrten die ersten Trolleybusse fahrplanmässig mit leistungsfähigen Batterien; das Abruten bei Baustellen ist längst Routine.
- Vevey und Montreux betreiben ab 2018 die Überland-Trolleybuslinie 201 nach Villeneuve (VMCV) im Arc Lémanique mit neu beschafften Hochleistungs-Trolleybussen. Die Verlängerungsrouten durch den Dorfkern von Villeneuve erfolgt dabei abgerutet gestützt auf die neuen Hightech-Batterien.
- Schaffhausen strebt auf Linie 1 die Ausweitung des Trolleybus-Betriebs mit Batterie an. Zudem ist geplant, die Linien 3, 4 und 5 auf aufladbare Elektrobusse umzustellen, beides unter Abschaffung der Dieselsbusse. Die Exekutive kann sich dabei auf eine 43-seitige profunde Vorlage stützen.
- Bern führt auf Linie 17 ab 2018 einen Versuchsbetrieb mit fünf Elektrobussen ein und plant ab 2020 32 Gasbusse durch Elektrobusse zu ersetzen. Die Umstellung von Buslinien auf elektrischen Antrieb ist, so Bernmobil, ein zentrales Anliegen unserer Unternehmensstrategie.

Dass Basel derart stark im Hintertreffen ist, ist schwer hinnehmbar. Evaluationen, Übersichtsberichte über den Stand der Technik sowie Versuchsbetriebe - wie etwa in Genf, Zürich oder Bern - sollte gerade die "Energistadt Basel" analog zu weiteren Schweizer Städten längst hinter sich haben.

Aufgrund dieser Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung:

1. Ist die Regierung bereit, die heutige Buslinie 30 per 2020:
 - a) zu teilelektrifizieren,
 - b) sie mit Hochleistungs-Trolleybussen ("SwissTrolley Plus") zu betreiben, welche intelligente Batterien enthalten und die ausserdem problemlos abrufbar sind, d.h. die Routen vor fahrleitunglosen Abschnitten automatisch einziehen,
 - c) und so Synergieeffekte (Maste, Maueranker, Abspanndrähte) für Tram 30 nutzen können, dies im Hinblick auf die Umstellung zu Trambetrieb gemäss Planung "Tramnetz 2020"?
2. Ist die Regierung bereit, Versuchsbetriebe mit aufladbaren Elektrobussen einzurichten:
 - a) per 2018 auf der Basler Linie 31 oder 36,
 - b) per 2019 auf der Basler Linie 34 (kantonsgrenzüberschreitend),
 - c) per 2020 auf der Basler Linie 38 (landesgrenzüberschreitend)?
3. Stimmt die Regierung zu, dass moderner Elektrofahrzeug-Betrieb in den anderen Schweizer Tramstädten kurz vor der Marktreife ist?
4. Wie bewertet die Regierung das Vorbild Zürich, das ab 2018 fahrplanmässig Linien mit Batterie-Hochleistungs-Trolleybussen betreibt, mutmasslich auf den Linien 33 und 72?
5. Wie bewertet sie das Vorbild Genf, wo ab 2018 auf Linie 23 aufladbare Elektrobusse fahren?
6. Wie bewertet sie das Vorbild Vevey und Montreux, wo ab 2018 auf Linie 201 Hochleistungs-Trolleybusse fahren und batteriebetrieben durch Villeneuve verlängert werden?
7. Wie bewertet sie das Vorbild Bern, das ab 2018 versuchsweise fünf Elektrobusse einsetzt?

8. Wie bewertet sie das Vorbild Schaffhausen, das bis 2027 die Linie 1 auf Batterie-Hochleistungs-Trolleybusse erweitert und die Linien 3, 4 und 5 auf Elektrobusse umstellt?
9. Wie bewertet sie das Vorbild "Bernmobil", das seine Unternehmensphilosophie auf Elektrofahrzeuge (Tram / Trolleybus / Elektrobus) umgestellt hat? Ist sie bereit, die Berner Philosophie in den jährlichen Basler Leistungsauftrag hineinzuschreiben, inklusive Controlling?
10. Wieso liegt in Basel, obwohl andere Städte schon bei der Serienreife angelangt sind, der im Grossen Rat per Mitte 2016 angekündigte Evaluationsbericht noch immer nicht vor?
11. Wieso hat die Regierung noch immer keine Linie mit den per 2017 angekündigten Elektro-Kleinbussen durchgesetzt?
12. Ist es richtig, dass sogar die per 2018 angekündigte Busausschreibung gefährdet ist?
13. Ist die Regierung bereit zuzugestehen, dass die Basler Diesel-/Gas-Busflotte im Landesvergleich hinsichtlich der Luftschadstoff- und Lärmbelastung veraltet ist?
14. Ist sie bereit, angesichts der Rückstände und der verlorenen Zeit kurzfristig auf Basler Perfektionismus zu verzichten und auf die vorhandenen fundierten und ausführlichen Berichte und Vorarbeiten (Stadtrat Schaffhausen, ETHZ, Fachhochschule Bern) zuzugreifen?
15. Ist die Regierung bereit, Luftreinhaltemassnahmen im Sinne der OeV-Umstellung auf Elektrofahrzeug-Betrieb auf den MIV auszudehnen und in der Feldbergstrasse notfallmässig temporäre Fahrverbote (Lieferverkehr ausgenommen) einzuführen?
16. Welche weitere Notmassnahmen erwägt die Regierung, um den heute ungesetzlichen Zustand gemäss Luftreinhalteplan 2016 inbezug auf Luftschadstoff-Grenzwerte und Lärmbedingungen ab 2018 / 2019 in einen gesetzmässigen Zustand überführen zu können?

Beat Leuthardt