

Interpellation

Ersatz der Trolleybuslinie 33 ohne Konzession

Am 12. Dezember 2004 steht in der Schweiz eine der grössten Fahrplanumstellung bevor. In Basel wird - obwohl über 7000 Unterschriftsberechtigte die Initiative zur Erhaltung und zum Ausbau des Trolleybusnetzes unterschrieben haben - ohne Not die jetzige Trolleybuslinie 33 abgeschafft. Die Regierung ignoriert seit Monaten den Wunsch breiter Bevölkerungskreise, das Trolleybusnetz zu erhalten und später möglicherweise auszubauen. Eine ebenfalls eingereichte Petition wird derzeit von der grossrätlichen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) behandelt.

Die BVB darf ihren Betrieb dank vom Bundesrat verliehenen Konzessionen betreiben - je eine für Tram und Trolleybus sowie eine für den Bus. Jene für die Trolleybuslinien ist verpflichtend bis zum 31. Dezember 2010. In eng beschriebenen Grenzen sieht die Trolleybuskonzession für die Linie 33 die Weiterführung des Betriebs mit Trolleybussen vor. Ein "Mischbetrieb" mit Autobussen muss die Ausnahme bleiben und ist auf höchstens ein Jahr beschränkt.

Nun plant aber die BVB ab 12. Dezember 2004, auf der Linie 33 ausschliesslich Dieselsebusse fahren zu lassen, und verbindet dies mit neuer Streckenführung dieser Linie 33 (sowie der Buslinie 30). Diese geplante neue Linienführung würde eine Konzessionsänderung erforderlich machen. Zugleich müsste die bis Ende 2010 verpflichtende Trolleybuskonzession für die Linie 33 aufgehoben werden. Für die Erteilung von Konzessionen ist das Bundesamt für Verkehr zuständig. Dieses erteilt Konzessionen aufgrund des speziellen eidgenössischen Trolleybusgesetzes sowie der Verordnung über die Personenbeförderung (VPK). Das Trolleybusgesetz lehnt sich dabei in Vielem an die bestehende Eisenbahngesetzgebung an und dokumentiert dadurch auch rechtlich, dass Tram und Trolleybus in Vielem einheitlich zu betrachten sind und höheren Ansprüchen genügen müssen als eine einfache Buskonzession.

Nach meinem Kenntnisstand ist die BVB derzeit nicht im Besitze einer Konzession für die neuen Buslinien. Eine solche Konzession könnte auch nicht mehr rechtzeitig auf Fahrplanwechsel erlangt werden, müssen doch gewisse eidgenössische Fristen eingehalten und müssen die betroffenen Kantone angehört werden, wobei diese Kantone aus Gründen der politischen Fairness auch relevante Verbände und Bürgerbewegungen - in diesem Fall wohl Verkehrsverbände und wohl auch die breite regionale Trolleybusbewegung - anhören müssen, ehe ein Entscheid über eine allfällige Änderung der Trolleybuskonzession gefällt werden könnte.

Ob eine solche Konzessionsänderung - selbst wenn diese termingerecht beantragt worden wäre - erteilt würde, ist durchaus offen. Mindestens zwei Artikel der relevanten Verordnung (VPK) stellen bei Änderung einer Konzession auch die Frage der Raumplanung und des Umweltschutzes in den Mittelpunkt. Wörtlich heisst es im eidgenössischen Recht, dass "insbesondere keine wesentlichen Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen" dürfen. Ob die BVB unter diesen Umständen überhaupt eine Konzession für die Umstellung sauberer und siedlungspolitisch sinnvoller Trolleybusse auf mit fossilen Brennstoffen betriebenen Autobussen erhalten würde, und dies ausgerechnet auf einer Trolleybuslinie, die die stark belastete Cityring-Achse mit Feldbergstrasse und Spitalgegend erschliesst, erscheint höchst fraglich.

Sicher ist, dass ein solches allfälliges Versäumnis der Direktion der BVB für das gesamte Personal erneut viel an Umtrieben zur Folge haben könnte, welche der Interpellant ausdrücklich bedauern würde.

Obwohl die BVB wie gesagt einer Betriebskonzession verpflichtet sind, die den Einsatz von Trolleybussen vorsieht, sollen bereits vier bis fünf der bestehenden Trolleybusse ausrangiert werden, wie in der BaZ kürzlich zu lesen war. Aus Behördenkreisen wird sogar informell berichtet, ein Drittel der bestehenden Trolleybusflotte sei bereits amtlich abgemeldet worden.

Ich frage die Regierung an:

1. Wann wurden die Gesuche für die Betriebskonzession bei den Bundesbehörden für die neuen Buslinien 30 und 33 eingereicht?
2. Seit wann besitzen die BVB die Konzession des BAV für die Buslinien 30 und 33 im Rahmen der Linienführung ab 12. Dezember 2004?
3. Wurde der Kanton zuvor angehört? Wenn ja, welche Aussagen hat er hierzu gemacht, insbesondere in Bezug auf § 13 kantonales Umweltschutzgesetz? Wieso wurden diesfalls die kantonalen Verkehrsverbände und die Trolleybus-Bürgerbewegung sowie allenfalls die Parteien trotz der grossen Bedeutung des Themas nicht ihrerseits zur Vernehmlassung begrüsst?
4. Wurden zur Führung der neuen Linie 30 und 33 von den Bewilligungsbehörden Auflagen gemacht? Zum Beispiel im Hinblick auf ein Provisorium mit der Verpflichtung zur späteren Rest-Elektrifizierung der fast überwiegend unter Fahrdraht gehaltene geplante Linienführung einer

neuen Linie 30?

5. Ist die Regierung bereit, die Linie 33 auch am 12. Dezember 2004 und danach weiterhin als Trolleybuslinie zu betreiben, falls meine Annahme stimmt, dass für die Linie 30 und 33 keine Konzession vorliegt?
6. Wie viele Trolleybusse sind ab 12. Dezember 2004 noch für den Beförderungseinsatz bei den zuständigen Behörden gemeldet?
7. Wäre es - aufgrund des deutlichen politischen Willens von über 7'000 Kantonsbürgerinnen und Kantonsbürgern, die die Volksinitiative "Ja zum Trolleybus" unterzeichnet haben, sowie von rund 3'000 Unterschriften aus der ganzen Region einer entsprechenden Petition - nicht ohnehin besser, die Trolleybuslinie 33 bis zu einer Volkentscheid aufrecht zu erhalten und diese mit entsprechenden Fördermassnahmen auch attraktiv zu gestalten?

Urs Müller