



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

an den Grossen Rat

WSD/P048092

Basel, 5. Januar 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 4. Januar 2005

Interpellation Nr. 92 Urs Müller betreffend Ersatz der Trolleybuslinie 33 ohne Konzession

(eingereicht vor der Grossratssitzung vom 8. Dezember 2004)

Vorbemerkung

Der BVB ist effektiv entgangen, dass sie neben dem kantonalen Verfahren beim BAV um eine Anpassung der bestehenden Automobilkonzession Nr. 78 hätte nachsuchen sollen. Im Gegensatz zur Tramkonzession, bei welcher nur die einzelnen von Tramlinien befahrenen Streckenabschnitte ohne Angabe von Liniennummern genannt sind, enthält die Automobilkonzession Nr. 78 eine Zuordnung von Liniennummern zu den einzelnen von den BVB-Bussen befahrenen Strecken. Gleiches gilt für die Trolleybuskonzession. Das Gesuch um Anpassung der Konzession wurde mittlerweile eingereicht.

Zu den Fragen des Interpellanten im Einzelnen:

1. Das Gesuch um Anpassung der Konzession wurde am 3. Dezember 2004 eingereicht.
2. Wie oben erwähnt, wurde das Gesuch um Anpassung der Konzession für die Buslinien 30 und 33 bezüglich der Linienführung ab 12. Dezember 2004 beim BAV eingereicht. Die BVB ist zuversichtlich, dass dem Gesuch aus folgenden Gründen entsprochen wird:
Nach Art. 4 Ziff. 2 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) lautet die Konzession auf eine oder mehrere Linien. Als Linien gelten alle durchgehenden Fahrten von Kursen mit gleichem Anfangs- und Endpunkt, wobei als Anfangs- und Endpunkte auch Punkte gelten, an denen sich die Erschliessungsfunktion ändert. Angebote mit unterschiedlicher Erschliessungsfunktion auf derselben Strecke gelten je als eine Linie.
Die Linie 33 in ihrer heutigen Form ist die betriebliche Kombination der 1946 eingerichteten Buslinie 33 vom Schützenhaus zur Wanderstrasse als Quartierserschliessungslinie für das äussere Neubadquartier und der 1966 aufge-

hobenen Tramlinie 2, welche das Kleinbasler Gebiet rund um die Feldbergstrasse via Johanniter Brücke – Spalentor mit dem Bahnhof SBB verbindet.

Mit der ab 12. Dezember 2004 gültigen Linienführung werden die beiden unterschiedlichen Erschliessungsfunktionen der heutigen Trolleybuslinie 33 für die Kundinnen und Kunden in verbesserter Form angeboten.

Des Weiteren hält Art. 16 Ziff. 1 VPK fest, dass, soweit es wesentliche öffentliche Interessen rechtfertigen, die Konzession während ihrer Dauer angepasst werden kann. Als wesentliches öffentliches Interesse gilt insbesondere die zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse. Wie unsere Antwort zu Frage 7 hiernach klar darlegt, ist vorliegend das wesentliche öffentliche Interesse im Sinne von Art. 16 Ziff. 1 erfüllt.

3. Die neue Linienführung wurde mit RRB vom 22. Juni 2004 genehmigt, womit auch sichergestellt war, dass sämtliche übrigen Departemente, handelnd für die ihnen unterstellten Verwaltungszweige, die Möglichkeit zur Stellungnahme hatten, soweit sie nicht bereits vorher direkt von der BVB diesbezüglich begrüsst worden waren.

Überdies ist folgendes zu beachten: Sachlich zu unterscheiden ist zwischen der Frage der Linienführung inklusive Konzession hiefür und der Traktion (Autobus oder Trolleybus). Bezüglich der Linienführung haben sich alle gemäss den zuständigen Kantonalen Gesetzen massgebenden Behörden dafür ausgesprochen, die kränkelnde Linie 33 durch eine den Kundenbedürfnissen besser Rechnung tragende Linienführung der Linien 30 und 33 zu ersetzen. Bezüglich Traktion hat die Regierung im Rahmen des Sparauftrags („Aufgaben und Leistungen“) entschieden, auf den Trolleybusbetrieb zu verzichten.

Nachdem die Bewegung Pro Trolleybus entstanden war, unterstützt die Regierung die Haltung der BVB-Direktion, wonach bis zum Abschluss des Verfahrens, das heisst Annahme oder Ablehnung der Initiative, keine präjudizierenden Handlungen vorgenommen werden sollen, das heisst insbesondere dass keine Trolleybus-Fahrleitungen demontiert werden.

4. Formelle Auflagen im Sinne der Ausführungen des Interpellanten wurden keine gemacht. Jedoch äusserte sich die Direktion im Rahmen der Beratungen des „Verwaltungsrates BVB“, einer vom Grossen Rat gewählten Werkkommission, verbindlich dahingehend, dass die Trolleybusfahrleitungen nicht umgehend demontiert würden, um den Ausgang der Trolleybus-Initiative nicht zu präjudizieren.

Der Antrag zur Abschaffung des Trolleybusbetriebes gründet auf der Sparvorgabe der Regierung im Rahmen von „Aufgaben und Leistungen“. Ob nun gleichwohl am Trolleybussystem festgehalten und die Strecke zwischen der Kreuzung Schützenmattstrasse/Schützengraben und dem Bahnhof SBB elektrifiziert werden soll, ist politisch zu entscheiden.

5. Für die BVB hat die Rechtslage, wie sie sich ab 12. Dezember 2004 bis zum Eingang der angepassten Konzession präsentiert, zur Folge, dass sie, wie auch immer sie sich verhält, ab 12. Dezember 2004 im Widerspruch zu den Vorschriften des BAV handeln wird:

lässt die BVB ihre Busse entsprechend dem RRB vom 22. Juni 2004 verkehren, verkehren die Busse ohne an die neuen Verhältnisse angepasste Konzession.

lässt die BVB die Busse entsprechend den noch rechtsgültigen Konzessionen verkehren, verletzt sie die Fahrplanpflicht, womit sie ihre Kundinnen und Kunden verunsichert und verärgert.

Vor diesem Hintergrund ist eine Güterabwägung vorzunehmen. Die Fahrplanpflicht stellt eine Grundpflicht der Konzessionsverleihung dar. Demgegenüber handelt es sich bei der noch ausstehenden angepassten Konzession um ein formelles Erfordernis ohne materielle Auswirkungen auf die Kunden. Vor diesem Hintergrund hat die BVB das kleinere Übel gewählt und die Busse ab 12. Dezember 2004 auf den neuen Routen verkehren lassen.

6. Mit Ausnahme des in vielen Punkten technisch abweichenden Prototypen sind sämtliche Trolleybusse der 1995/96 beschafften Serie bei der BVB vorhanden. Drei Fahrzeuge mit schwerwiegenden Gelenk- und Rostschäden sind zur Zeit nicht einsatzfähig und deshalb bei den zuständigen Behörden abgemeldet. Damit können Versicherungsprämien gespart werden.
7. Das Kerngeschäft der BVB besteht darin, die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner im Versorgungsgebiet möglichst optimal zu erfüllen. Die seit 1966 in ihrer Linienführung unveränderte Linie 33 hat allein vom Jahre 1997 mit 4.86 Mio. beförderten Fahrgästen bis zum Jahr 2003 mit 3.95 Mio. Fahrgästen einen Verlust von 900'000 Fahrgästen oder rund 20% zu verzeichnen. Demgegenüber konnte die mit Autobussen betriebene Linie 38 im gleichen Zeitraum und bei wesentlich geringeren Kosten die Beförderungsleistung von 0.41 Mio. beförderter Fahrgäste im Jahre 1997 um 840'000 Fahrgäste oder plus 200% auf 1.26 Mio. beförderter Fahrgäste im Jahre 2003 steigern.

Die „Abstimmung mit den Füßen“ durch die BVB-Kundinnen und –kunden zeigt, dass am Markt möglichst optimale Linienführungen Vorrang vor der Traktionsart haben. Vor diesem Hintergrund wäre es absolut falsch, an der heutigen, nachweislich nicht mehr optimalen Linienführung des 33ers festzuhalten. Die per 12. Dezember 2004 gültigen neuen Linienführungen nehmen die gewandelten Bedürfnisse der BVB-Kundinnen und –kunden auf und werden damit den Negativtrend der bisherigen Linie 33 ins Positive kehren.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss