



► **an den Grossen Rat**

WSD/041871
Basel, 12. Mai 2005

Regierungsratsbeschluss
vom 5. April 2005

Weitere Behandlung der Initiative "Ja zum Trolleybus"

Einleitung

Der Grosse Rat hat die von 7'157 im Kanton Basel-Stadt stimmberechtigten Personen unterzeichnete, unformulierte Initiative "Ja zum Trolleybus" am 11. Mai 2005 für rechtlich zulässig erklärt. Mit dem heutigen Bericht schlägt der Regierungsrat dem Grossen Rat vor, ihm die Initiative gemäss § 18 Bst. b des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 (IRG; SG 131.100) zur Berichterstattung zu überweisen. Die nachstehenden Ausführungen legen die Gründe für diesen Antrag dar.

Ausgangslage betreffend BVB-Busflotte

Die BVB verfügt zur Zeit über drei Systeme beim Busantrieb: Diesel, Erdgas und elektrische Traktion (Trolleybus). Um die Nutzung von Synergien im Busbetrieb (Reservehaltung, Wartung, Ersatzteile etc.) zu erleichtern, ist die Reduktion der Anzahl Antriebssysteme ein erklärtes Ziel des Regierungsrates. Im Rahmen des ersten Massnahmenpakets zur Reduktion von Aufgaben und Leistungen hatte der Regierungsrat dem Grossen Rat die entsprechende Vorlage betreffend die "Beschaffung von 10 Gelenkbussen und 12 zweiachsigen Bussen zur Vereinheitlichung des Bus-Betriebes der BVB (Verbesserung der Wirtschaftlichkeit)" unterbreitet. Der Grosse Rat beschloss am 3. Dezember 2003 Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat. In Frage gestellt wurde in erster Linie der Ersatz der Gasbusse durch Dieselse.

Das Thema Busbeschaffung bleibt jedoch weiterhin aktuell: Die heutige BVB-Busflotte setzt sich zu zwei Dritteln aus neuen Niederflurdieseln mit einer Restlebensdauer von bis zu zehn Jahren zusammen und zu einem Drittel aus

Trolley-, Gas- und Dieselmussen, die in den nächsten zwei bis drei Jahren ersetzt werden müssen.

Parlamentarische Vorstösse zum Thema BVB-Busflotte

Am 9. November 2004 wurde die Initiative „Ja zum Trolleybus“ eingereicht. Zuvor war am 21. April 2004 bereits eine Petition betreffend "Erhalt der bestehenden Trolleybuslinien – Umstellung der Buslinie 36 auf Trolleybusbetrieb“ eingereicht worden. Beide Begehren sehen den Erhalt und Ausbau des heute kleinen Basler Trolleybusnetzes vor. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates (UVEK) hat am 19. Januar 2005 dem Grossen Rat Antrag gestellt, die Petition zur abschliessenden Berichterstattung an den Regierungsrat zu überweisen, da ihr eine gemeinsame Berichterstattung mit der Trolleybusinitiative sinnvoll erscheint. Der Grosse Rat stimmte am 9. März 2005 diesem Antrag zu und überwies dem Regierungsrat die Petition zur abschliessenden Erledigung.

Am 19. Januar 2005 reichte Gabi Mächler (UVEK) einen Anzug beim Grossen Rat ein, der die Erstellung eines unabhängigen Gutachtens als Grundlage für eine langfristige Busflottenpolitik verlangt. Ebenfalls am 9. März 2005 überwies der Grosse Rat den Anzug zur Berichterstattung. Abschliessend wird noch auf den Anzug von Thomas Baerlocher betreffend Einsatz von Autobussen mit Brennstoffzellen hingewiesen, welcher vom Grossen Rat am 17. März 2004 an den Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen wurde.

Initiative "Ja zum Trolleybus", weiteres Vorgehen

Im Zentrum der jetzt hängigen Vorstösse zum Thema Busbeschaffung steht die von 7'157 im Kanton Basel-Stadt stimmberechtigten Personen unterzeichnete Initiative "Ja zum Trolleybus", welche gemäss Verfügung der Staatskanzlei vom 12. November 2004 zustande gekommen ist. Gemäss § 18 IRG entscheidet der Grosse Rat, nachdem er gemäss § 13 IRG über die rechtliche Zulässigkeit entschieden hat, über das weitere Verfahren für die Initiative.

Mit seinem heutigen Bericht stellt der Regierungsrat den Antrag, dass der Grosse Rat ihm die (unformulierte) Initiative gemäss § 18 Bst. b IRG zur Berichterstattung überweist. Die nachstehenden Ausführungen legen dar, wie der Regierungsrat die inhaltliche Beurteilung des Anliegens der Initiative vornehmen will, resp. auf welcher fachlichen Grundlage er dem Grossen Rat Bericht zur Initiative, zum Anzug der UVEK und zum Anzug Thomas Baerlocher, erstatten will.

Die Abstimmung über die Initiative und allenfalls den Gegenvorschlag soll im Jahr 2006 erfolgen. Dieses rasche Vorgehen ist angezeigt, weil die BVB – aufgrund der Alterstruktur ihrer Busflotte – in den nächsten Jahren rund einen Drittel ihrer Busflotte (26 Fahrzeuge) erneuern muss.

Gutachten zur ökonomischen und ökologischen Effizienz verschiedener Busantriebssysteme

Der Regierungsrat beabsichtigt – wie vom Grossen Rat durch die Überweisung des Anzugs von Gabi Mächler (UVEK) unterstützt – ein unabhängiges Gutachten zum Thema Busantrieb zu veranlassen. Das Gutachten soll die untenstehenden Szenarien unter betrieblichen, technischen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Aspekten im Kontext der BVB untersuchen und miteinander vergleichen:

- **Szenario 1:** Vereinheitlichung der Busflotte auf der Basis Diesel (Ersatz der Trolleybusse und Gasbusse durch Dieselbusse).
- **Szenario 2:** Mittelfristige Vereinheitlichung der Busflotte auf der Basis Gas. Kurzfristig werden in diesem Szenario 26 Gasbusse als Ersatz für die acht noch im Einsatz stehenden Trolleybusse und die älteren Verbrennungsbusse beschafft. Die Vereinheitlichung könnte ca. 2015 mit dem Ersatz der übrigen Dieselbusse (ca. 50 Stück) abgeschlossen werden.
- **Szenario 3:** Ausbau des Trolleybusnetzes bei gleichzeitiger Vereinheitlichung der Verbrennungsbuss-Flotte entweder auf der Basis von Diesel oder Gas (Analyse beider Untervarianten). Dabei könnte die Untervariante Gas für die neben den Trolleybussen verbleibende Verbrennungsbuss-Flotte erst mittelfristig (ca. 2015) realisiert werden, da die moderneren BVB-Dieselbusse erst in ca. 10 Jahren ersetzt werden müssen.

Bei der Abschätzung der Investitions- und Betriebskosten sollen auch die verschiedenen Szenarien der Entwicklung der Energiekosten (allfälliger Entfall der Treibstoffzoll-Rückerstattung für den öV, Motion UREK [Eidgenössische Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie] zur steuerlichen Begünstigung des Erdgases und erneuerbarer Treibstoffe, CO₂-Abgabe) berücksichtigt werden.

Die ökologischen Untersuchungen sollen den heutigen und den in Zukunft aufgrund von Entwicklungen in der Antriebstechnik und bei den Treibstoffen zu erwartenden Ausstoss von gesundheitsschädigenden Stoffen (Russpartikel, CO, SO_x, NO_x) und von Klimagasen (CO₂) beinhalten und separat behandeln. Berücksichtigt werden sollen auch Aspekte der Lärmbelastung. Eine ökologische Kosten-Nutzen-Analyse soll Auskunft über die Effizienz der verschiedenen Massnahmen der Ökologisierung im Busbereich geben und diese mit Kosten und Nutzen anderer Massnahmen der Luftreinhaltung (z.B. Altbau-Sanierung, Verbesserung Modal Split) vergleichen.

Das Gutachten analysiert die oben dargestellten Strategien zur Vereinheitlichung der BVB-Busflotte vor allem auf lange Sicht, wobei die kurzfristigen finanziellen und betrieblichen Folgen der verschiedenen Strategien für die Übergangszeit (2008 bis ca. 2015) ebenfalls aufgezeigt werden sollen. Im Gutachten soll zudem der heutige

Entwicklungsstand und die Perspektiven der in der fernerer Zukunft denkbaren neuen Antriebssysteme/neuen Technologien – vor allem auch der Brennstoffzellentechnik – aufgezeigt werden.

Die Ergebnisse des Gutachtens sollen im Lauf des Jahres 2006 vorliegen.

Berichterstattung an den Grossen Rat

Basierend auf den Erkenntnissen des Gutachtens soll dem Grossen Rat gleichzeitig zu folgenden Geschäften Bericht erstattet werden:

- Anzug Gabi Mächler (UVEK): Beantwortung des Vorstosses unter ausführlicher Darlegung und Würdigung der Ergebnisse des Gutachtens sowie der darauf basierenden, dannzumal vom Regierungsrat favorisierten Strategie zur Vereinheitlichung der BVB-Busflotte
- Initiative: Bericht des Regierungsrats an den Grossen Rat zur unformulierten Initiative, allenfalls mit einem Gegenvorschlag
- Anzug Thomas Baerlocher: Beantwortung des Vorstosses

Wir beantragen Ihnen folgende **Beschlussfassung**:

Die Initiative "Ja zum Trolleybus" wird gemäss §18, Bst. b IRG dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss