

Jetzt kommen die Elektrobusse

E-Mobilität BVB fallen Grundsatzentscheid - BLT beschafft fünf E-Busse für Bruderholzlinie

VON MICHAEL NITTAUS UND JONAS HOSKYN

Das Zeitalter von Diesel- und Gasbussen im öffentlichen Verkehr gehört bald der Vergangenheit an. Recherchen der bz zeigen: Die Basler BVB wollen bei der nächsten Ausschreibung 2020/22, bei der die Hälfte der Busflotte neu beschafft wird, voll auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge setzen. Dies bestätigt Sprecherin Claudia Demel auf Anfrage: «Das Ziel ist, möglichst bald voll elektrisch zu fahren.» Spätestens ab 2027 muss dann die Flotte mit 100 Prozent erneuerbaren Energien fahren. Dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Auch das Basler Parlament hat sich im Frühling für die rasche Anschaffung der Elektrobuse ausgesprochen. Die Mehrkosten soll der Kanton übernehmen. Denn die E-Fahrzeuge dürften beim Kauf teurer sein als die zuletzt beschafften Dieselmotoren. Stolz 800 000 Franken blättern die BVB Anfang Jahr für ihren ersten Elektrobus hin, plus 300 000 Franken für die Ladestation. Zum Vergleich: Ein Dieselmotoren schlägt mit rund 670 000 Franken zu Buche. Dafür dürften Energie und Unterhaltskosten beim Elektrobus tiefer sein.

37er-Bus als ideale Teststrecke

Der VDL Citea SLFA-180 Electric, wie der Elektrobus aus Holland offiziell heisst, soll noch diesen Herbst auf den Linien der BVB auf seine Alltagstauglichkeit getestet werden. So will das Unternehmen Erfahrungen für die Umstellung des Busbetriebes sammeln. Spannend wird vor allem die Organisation. Die drei Tonnen schweren Batterien auf dem Dach reichen für rund 130 Kilometer Fahrt, im Winter aufgrund der Heizung für weniger. Der Bus muss also nach fünf bis sechs Stunden für eine halbe Stunde in die Garage zum Laden.



Sowohl BVB als auch BLT wollen auf Elektrobuse umstellen.

BZ-ARCHIV/KEN

Nicht nur die BVB wollen elektrisch Gas geben, auch die Baselland Transport AG (BLT) ist Feuer und Flamme für die CO₂-freie Antriebsart. Direktor Andreas Büttiker kündigt auf Anfrage der bz an, dass sein Unternehmen schon im März 2019 die Beschaffung von fünf Elektrobussen ausschreiben will. Dies für einen mehrjährigen Testbetrieb auf der Strecke des 37ers, der Mitte 2020 starten soll. Damit würden unter anderem die beiden Spitäler Bruderholz und Bethesda künftig per E-Bus bedient.

«Wir wollen bei den Elektrobussen vorne dabei sein, weil da jetzt wirklich

die Post abgeht», sagt Büttiker. Die relativ kurze Strecke des 37ers, der werktags zu Stosszeiten zwischen Bottmingen Schloss übers Bruderholz zum Aeschenplatz pendelt, eigne sich ideal für einen langen Test. Denn hier gibt es sowohl Überland-Abschnitte mit Steigungen wie auch flache urbane Teilstrecken. «Gemäss unseren Berechnungen müsste eine Batterieladung für einmal hin und zurück reichen. So bräuhete es keine Ladestation am Aeschenplatz», sagt Büttiker. Die BLT plant stattdessen eine Ladestation bei der Wendeschleife Bottmingen Schloss sowie eine beim Depot in Oberwil.



«Wir wollen bei den Elektrobussen vorne dabei sein, weil da jetzt wirklich die Post abgeht.»

Andreas Büttiker Direktor BLT

Im Gegensatz zu den BVB hält Büttiker es noch für zu früh, um die ganze BLT-Busflotte auf E-Antrieb umzustellen: «Baselland ist geografisch ein heterogener Kanton. Die heutigen E-Busse sind in puncto Reichweite noch nicht auf längere Überland-Strecken, sondern eher auf den urbanen Raum ausgerichtet.» Ob der Test mit dem 37er wirklich zustande kommt, hängt wie in der Stadt von der Politik ab. «Ohne finanzielle Unterstützung des Kantons können wir es nicht machen», sagt Büttiker klar. Die Kosten für die fünf Busse und die Infrastruktur kann er noch nicht genau beziffern, nennt sie aber «überschaubar». Auch Anträge auf Bundesmittel hätten laut Büttiker wohl gute Chancen.

Baselbieter Grüne machen Druck

Perfekt zu den BLT-Plänen passen zwei Motionen, die die Grünen-Landrätin Florence Brenzikofer am Donnerstag einreichen möchte und die der bz bereits vorliegen. Eine fordert die Regierung auf, «einen E-Bus-Testbetrieb in den Leistungsauftrag 2020/21 aufzunehmen». Und die zweite verlangt, dass ab 2024 mindestens die Hälfte der Bus-Neuanschaffungen im Kanton ein CO₂-freies Antriebskonzept aufweisen müssen. Letztere Forderung nennt Büttiker «sportlich, aber nicht unmöglich».

Baselland

Kontrolle beim Kantonsspital sorgt für Wirbel

Im Kantonsspital Baselland (KSBL) sorgt ein anonymes Schreiben für Aufregung, das an mehrere Medien der Region gegangen ist und in dem schwere Vorwürfe an die Adresse der Spitalleitung gerichtet werden. So sollen kürzlich an einer Kontrolle des Schweizerischen Heilmittelinstituts Swissmedic derart gravierende Mängel entdeckt worden sein, dass das Spital eine «empfindliche Busse» bezahlen müsse und eine Strafanzeige eingereicht werde.

In einer Stellungnahme zeigt sich das KSBL wenig erfreut über diese Art der Denunziation. Man pflege einen offenen Dialog und suche bei Problemen im Gespräch nach Lösungen. Was die besagte Kontrolle angeht, so habe Swissmedic tatsächlich einige Punkte festgehalten, die es «nachzubessern» gilt. «Als grösster Schwachpunkt wurde der nicht durchgängige Vigilanz-Prozess kritisiert. Dies ist Gegenstand interner Abklärungen», schreibt das KSBL. Unter «Vigilanz» fällt die gesetzliche Pflicht für Spitäler, schwerwiegende Vorkommnisse mit Medizinprodukten an Swissmedic zu melden.

Andererseits sei die anonym erhobene Behauptung, dass Swissmedic eine Strafklage in dieser Sache einreichen werde, «reine Spekulation», da der Inspektionsbericht gar noch nicht vorliege. Auf Anfrage der bz bestätigt Swissmedic, dass die Untersuchungsergebnisse noch nicht ausgewertet worden sind. Inhaltlich äussere man sich nicht zu einem laufenden Verfahren. (BZ)

Gateway Basel Nord

Beschwerde von Swissterminal

Die Containerlogistikfirma Swissterminal AG will die Bundesfinanzierung für das beim Basler Rheinhafen geplante trimodale Terminal Gateway Basel Nord vor Bundesverwaltungsgericht verhindern. Ihre Beschwerde begründet sie mit Verfahrens- und Wettbewerbsgründen.

Der Bund hatte im Juli entschieden, die erste Etappe des Projektes Basel Nord mehrheitlich zu finanzieren. Den Bundesanteil an den Kosten der Etappe für den Umschlag Strasse-Schiene von insgesamt 130 Millionen Franken hatte das Bundesamt für Verkehr (BAV) auf 83 Millionen beziffert. Die Gelder sind an Bedingungen geknüpft. Später soll ein neues, drittes Hafenbecken auch noch den Rhein anbinden.

Mit dieser Staatsgeld-Konkurrenz würde das Privatunternehmen «stark gefährdet», teilte Swissterminal am Montag mit. Die Firma argumentiert zudem mit dem Wettbewerbsrecht und Freihandelsbestimmungen. Weiter beklagt das Unternehmen, dass ihm im Subventionsverfahren seine Mitwirkungsrechte verweigert worden seien, obwohl es doch am meisten vom Projekt betroffen sei. Swissterminal betreibt Terminals am Sitz in Frenkendorf BL sowie in Basel, Birsfelden und Niederglatt; Umsatzzahlen werden nicht bekannt gegeben. Swissterminal habe daher am 14. September eine Beschwerde eingereicht zum einen gegen die Gateway Basel Nord AG (GBN AG) und zum anderen gegen das BAV. (SDA)

Links-Grün will Osttangente abreißen

Flächen schaffen Die Basler Stadtautobahn soll durch einen Tunnel ersetzt werden. Bund und Kanton reagieren sehr zurückhaltend.

VON DANIEL BALLMER

Für den Basler Grünen-Grossrat Thomas Grossenbacher ist die Forderung «nicht utopisch, sondern visionär». Vor allem aber wirkt sie spektakulär: So verlangt eine breit abgestützte Parlamentariergruppe aus dem mehrheitlich links-grünen Lager den Abriss der gesamten Osttangente. Ersetzt werden soll die Stadtautobahn durch eine unterirdische Lösung. Per Motion fordern die Grossräte die Regierung dazu auf, sich beim Bund «behördenverbindlich und nachweisbar» dafür einzusetzen.

Stadtautobahnen seien auf der ganzen Welt ein Problem, argumentieren die Befürworter. Sie würden die Stadtstruktu-

ren zerschneiden und die Bevölkerung mit übermässiger Lärm und Luftschadstoffen belasten. «Oberirdisch gehört keine Autobahn durch eine Stadt», findet Grossenbacher. Gerade in einem kleinräumigen Kanton wie Basel-Stadt brauche es viel zu viel Platz. Die laufende Verdichtung verlange geradezu nach Rückbau und Umverteilung der Strassenfläche. Zum Schutz der Bevölkerung müsse die A2 unter den Boden.

Die Osttangente ist in Basel schon lange umstritten. Die geplante Erweiterung um zwei Fahrspuren scheiterte an breitem Widerstand, worauf der Bund 2014 mit den Rheintunnel-Plänen eine Alternative vorlegte, um den Engpass auf der Osttangente zu beseitigen. Bereits im Frühling hatte der Grosse Rat mit deutlichem Mehr und gegen den Willen der Regierung eine teilweise Einhausung zum verstärkten Lärmschutz verlangt, um eine akzeptable Wohnqualität entlang der Osttangente sicherzustellen. Nun wird gleich eine «ganzheitliche Tunnelösung» gefordert.

Für Grossenbacher wäre ein unterirdischer Ersatz der Osttangente aber nicht zusätzlich zum vom Bund geplanten 1,4-Milliarden-Rheintunnel gedacht. «Die Planung wollen wir aufgreifen», sagt er. Der Rheintunnel solle entsprechend redimensioniert werden, sodass dessen Kosten sinken würden und Gesamtplanung keine zusätzliche Kapazitätserweiterung mit sich brächte.

«Der Widerstand wird gross sein»

Die Befürworter weisen darauf hin, dass sich immer mehr Städte wie Prag, München, oder Linz dazu entschieden hätten, ihre Stadtautobahnen unter den Boden zu verlegen. Auch in den USA plant viele Metropolen, ihre Stadtautobahn durch neue Wohnquartiere, Parks oder Gewerbegebiete zu ersetzen. Und die südkoreanische Hauptstadt Seoul habe dies bereits erfolgreich umgesetzt.

bleiben die enormen Kosten, die mit dem Abriss der Osttangente und einer Tunnelösung entstünden. Zumindest teilweise seien diese durch die Neunut-

zung der hinzugewonnenen Fläche zu kompensieren, sind Grossenbacher und seine Mitstreiter überzeugt. Ansonsten aber gelte es, bei geplanten Verkehrsprojekten Prioritäten zu setzen. So könne etwa auf den Bahnanschluss zum Euro-Airport oder auf den Gundelitunnel verzichtet werden. Damit sei viel Geld zu sparen.

«Baudirektor Hans-Peter Wessels wird kaum begeistert sein. Und beim Bund werden wir zuerst auf völliges Unverständnis stossen», ist sich der Grünen-Grossrat bewusst. Tatsächlich zeigen sich Kanton wie Bund sehr zurückhaltend. Das Bau- und Verkehrsdepartement will sich vorerst nicht zum Vorstoss äussern. Ähnlich tönt es beim Bundesamt für Strassen. Sprecher Thomas Rohrbach verweist allerdings darauf, dass «auch in Basel der grösste Teil des Verkehrs regionaler Verkehr ist», womit er den Sinn eines solchen Projekts infrage stellt.

Für Grossenbacher kommt das nicht überraschend: «Der Widerstand wird gross sein», ist ihm klar. «Aber wir wollen es zumindest versuchen.»