

BVB setzen wieder auf fossile Brennstoffe

46 neue Dieselbusse – die Biogasstrategie wird geopfert

Von Martin Regenass

Basel. Erneuerbare Energien durch fossile Brennstoffe ersetzen: So lautet das neue Konzept der Basler Verkehrsbetriebe (BVB). Ab Mai 2015 sollen auf den Buslinien neue Gelenkbusse des Lieferanten EvoBus/Mercedes-Benz verkehren. Sie lösen 46 alte MAN-Modelle ab. Diese hätten das Ende des «Lebenszyklus» erreicht, erklären die BVB. Die Motoren der neuen Busse werden aber nicht umweltfreundlich mit Biogas oder Strom betrieben, sondern mit Diesel-Verbrennungsmotoren. Bestellt hat der öffentlich-rechtliche Betrieb insgesamt 46 Stück für 31 Millionen Franken. Noch kann gegen das Beschaffungsverfahren Rekurs eingelegt werden.

Zusätzlich haben sich die BVB beim Hersteller die Möglichkeit gesichert, zu einem späteren Zeitpunkt bis zu 60 weitere Dieselbusse desselben Typs zu bestellen. Damit könnten die BVB die ganze Flotte – aktuell besteht sie aus 96 Stück – durch Dieselfahrzeuge ersetzen. Ausgemustert werden könnten damit früher oder später auch die 30 Busse, die mit Biogas betrieben werden.

Mit dem Entscheid, auf Diesel anstatt auf Biogas zu setzen, nehmen die BVB im Kanton Basel-Stadt eine Umkehr bezüglich der Energiewende vor. Das Umweltschutzgesetz schreibt eigentlich vor, dass der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen erhöht werden muss. Biogas, das in Vergärungsanlagen aus Grüngut und Gartenabfällen erzeugt wird, gilt als umweltfreundlich, da es im Gegensatz zum Diesel, der aus Erdöl gewonnen wird, erneuerbar ist. Das Basler Stimmvolk hat sich für einen Busbetrieb mit einem Anteil von 50 Prozent Biogas entschie-

den: mit einem Gegenvorschlag 2007, als es die Trolleybusse vom BVB-Netz verbannte. SP-Grossrat und Umweltpolitiker Jörg Vitelli kritisiert die Beschaffung der Dieselbusse: «Das ist ein Affront. Die BVB missachten die Beschlüsse des Gegenvorschlags der Trolleybus-Initiative.»

In eine ähnliche Kerbe schlägt Aeneas Wanner, GLP-Grossrat und Geschäftsführer einer Energieberatungsfirma: «Es ist unschön, dass die BVB den Volkswillen nicht einhalten.» Allerdings gibt Wanner zu bedenken, dass Dieselmotoren mit den heutigen Euro-6-Normen bezüglich Emissionen und Verbrauch auf einem Top-Niveau laufen. «Diesel und Erdgas reichen sich bezüglich Ausstoss wohl in etwa die Waage.» Wanner sieht hinter dem Entscheid der BVB für Dieselbusse vor allem wirtschaftliche Überlegungen. Die Basler Verkehrsbetriebe seien im Moment wohl nicht dazu bereit, die erhöhten Preise für Biogas zu bezahlen.

Subventionsvertrag läuft aus

Auf Anfrage, ob Dieselbusse günstiger im Betrieb seien als Gasbusse und ob betriebswirtschaftliche Überlegungen den Ausschlag gegeben hätten, gibt die Medienstelle der BVB keine Antwort. Sie verweist auf eine Medienkonferenz von Mitte März und auf ein Dokument aus einer Medienorientierung zur Busbeschaffung vom vergangenen Mai. Das Papier bejaht: «Der Diesel ist und bleibt das mit grossem Abstand wirtschaftlichste Verfahren zur Umsetzung von fossiler Energie in mechanische Arbeit.» Das heisst: Dieselbusse sind im Bereich der Verbrennungsmotoren – zu denen auch Gasmotoren gehören – die günstigste Variante.

Wollten die BVB anstatt auf Diesel noch mehr auf Biogasbusse setzen, hät-

ten sie die Kapazität der Erdgastankstelle im Busdepot Rankhof ausbauen müssen. Zu den Kosten gibt die BVB-Medienstelle auf Anfrage keine Auskunft.

Klar ist: Ende 2015 läuft ein Vertrag aus, den die BVB mit den Industriellen Werken Basel (IWB) und dem Regierungsrat abgeschlossen haben. «Diese Vereinbarung sichert den BVB Unterstützungsbeiträge für die Beschaffung, den Betrieb, den Unterhalt sowie Treibstoff für ökologische Erdgasbusse zu», sagt IWB-Mediensprecher Erik Rummer. Die IWB hätten 2007 mit den BVB einen Fixpreis für Biogas definiert. Dieser Preis liege heute unter dem Marktniveau für Biogas. Grundlage des Kontraktes, erklärt Rummer, sei gewesen, dass den BVB durch die Beschaffung von Erdgasbussen kein wirtschaftlicher Nachteil entstehe. Diese Subventionspolitik erklärt, weshalb die BVB jetzt auf die betriebswirtschaftlich günstigeren Dieselbusse setzen.

Für die Biopower Nordwestschweiz, die unter anderem in Pratteln mit Vergärungsprozessen Biogas produziert, wäre ein Strategiewechsel der BVB hin zu Dieselbussen kein Weltuntergang. Geschäftsführer Mike Keller: «Wir können das Biogas auch anderweitig absetzen. Die Nachfrage ist auch von industrieller sowie von privater Seite stark vorhanden. Die Nachfrage ist aktuell sowieso höher als die Produktion.» Keller würde den BVB-Ausstieg aus dem Biogasbetrieb allerdings aus ökologischer Sicht bedauern.

Heiner Vischer, LDP-Grossrat und Verkehrspolitiker, sieht im Strategiewechsel zurück zu den Dieselbussen kein Drama. «Die Dieseldibustechologie ist ausgereift, bewährt und wirtschaftlich und so müssen die BVB auch funktionieren.»



Grün wie die Farbe. 2008 präsentierten die BVB den ersten Biogasbus – der Betrieb ist allerdings kostenintensiv. Foto Lea Hepp