

Fortsetzung von Seite 33.

das sind die Hauptgründe, warum Städte wie Genf oder Luzern ihre Trolley-Flotte ausbauen: «Wir standen vor der Wahl, Dieselfahrzeuge zu bestellen, das Trolleybus- oder das Tramnetz auszubauen», sagt Pierre-François Umiglia von den Genfer Verkehrsbetrieben. «Doch Dieselsebusse passen nicht zu unserer Umweltpolitik und das Tramnetz ist wegen der Schienen viel aufwändiger in Bau und Unterhalt. Darum bauen wir den Trolleybetrieb mit 48 neuen Bussen aus.»

Auf seiner Fahrt durch Basel wird Fumali immer wieder zum Ausweichen gezwungen, doch die Beweglichkeit nach links und rechts beträgt gerade mal je zwei Meter: «Auch darum hänge ich nicht gerne an den Drähten», sagt er. «Und wenn der Strom ausfällt, reicht die Kraft noch knapp für anderthalb Kilometer.» Die Kraftreserve stammt vom Schwungrad-System, das Bremskraft in Strom umsetzt und speichert. Bei anderen Trolley-Modellen erzeugt ein Dieselmotor den nötigen Überbrückungsstrom. Fuma-

FOTOS: HORST SCHÄFFER, GEORGIOS KEFALAS



li muss nicht nur den Verkehr, sondern auch die «Schienen am Himmel» im Blick haben. An ihnen hängen Signaltafeln, Weichen und etwa alle 300 bis 400 Meter ein so genannter Streckentrenner. «Damit wird das Stromnetz unterbrochen, ein allfälliger Defekt, etwa ein Stromunter-

bruch, kann sich so nicht ausbreiten.» Beim Passieren dieser Streckentrenner muss auch Fumali die Stromverbindung zum Netz unterbrechen. «Sonst riskiere ich einen «Kurzen.» Wenn er ehrlich sei, fahre er lieber Dieselsebusse, die seien praktischer, meint Fumali zum Abschluss.

Seine Berufskollegen in Lugano sind schon so weit. Dort fuhr 1954 der erste und 2001 der letzte Trolley. «Es hat sich gezeigt, dass wir mit dem Verzicht auf das Trolleybusnetz mehr als 10 Millionen Franken an Investition und jährlich mehr als 1,5 Millionen Franken an Betriebskosten sparen können», erklärt Giorgio Marcionni, Leiter der Luganeser Verkehrsbetriebe. «Zudem ist der Betrieb mit Dieselsebussen, welche mit modernsten Russfiltern bestückt sind, viel einfacher und weniger störanfällig.»

Der Direktor der Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl AG), Norbert Schmassmann, relativiert diese Aussagen: «In der Anschaffung sind Trolleybusse zwar ungefähr 60 bis 70 Prozent teurer als Dieselsebusse, dafür aber ist die Lebenszeit eines Trolleybusses rund doppelt so lang.» Externe Fachleute errechneten im Fall des Luzerner Trolleybusnetzes, dass

TROLLEYBUS-LAND SCHWEIZ



Rot = Trolleylinien eingestellt oder Einstellung drohend.
Violett = mittelfristig Einstellung ganz oder teilweise denkbar.
Grün = «gesunde», moderne Trolleybusbetriebe.

Auf dem Land kaum Chancen

Vor allem in städtischen Gebieten stehen die Signale für die Trolleys auf Grün. Genf und Luzern haben neue Busse geordert. Kaum Chancen hatten die umweltfreundlichen Transportmittel in ländlichen Gebieten. Dort – wie etwa im Val de Ruz – sank die Fahrgastfrequenz wegen der zunehmenden Motorisierung. Darum wurden sie ausgemustert und der Betrieb wie in den 70er-Jahren in Altstätten auf Dieselsebusse umgestellt.