

Tram oder Trolley?

Eine Initiative will in Basel den gefährdeten Trolleybus-Betrieb erhalten.



Streitobjekt Trolleybus: Urs Hanselmann und Jörg Vitelli.

PRO

«Kostengünstig und zukunftsgerichtet»

«Der Trolleybus ist günstiger als ein Dieselbus. Dies fängt beim Kaufpreis an: Zwei Mal teurer als ein Dieselbus. Aber seine Lebensdauer übersteigt den Autobus um das 2,2-Fache. Der Trolley verursacht massiv weniger Folgekosten für Umwelt und Wohlbefinden, der Schadstoffausstoss ist null. Von den Lärmbelastigungen durch den Dieselbus ganz zu schweigen. Absurd, dass man im angeblich fortschrittlichen Basel genau das Gegenteil tun will. Im Trolleybus fährt es sich wie im Tram – ruhig und sanft. Städte wie Genf, Luzern und Fribourg bestellten eben Schweizer Trolleybusse. Zürich will es ihnen nachmachen. Bloss in Basel verrennt sich ein Teil der Politetage in die Abschaffung. Dies entgegen der Grundstimmung in Basel. Die Initiative «Ja zum Trolleybus», die dessen Erhalt und Ausbau fordert, konnte unsere Bürgerbewegung innert Rekordzeit zustande bringen.»

Jörg Vitelli, Präsident der Protrolleybus, Basel.

www.protrolleybus.ch


KONTRA

«Basel ist eine Tram-Stadt»

«Als Folge des Auto-Booms haben in den 50er- und 60er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts viele Verkehrsbetriebe in der Schweiz und im Ausland den Fehler gemacht, ihre Strassenbahnen durch Busse zu ersetzen. Basel hat an seinen «Drämmli» festgehalten – und ist heute darüber sehr glücklich. Wir sind froh, dass wir seinerzeit nicht – wie etwa Luzern, St. Gallen oder Fribourg – auf Trolleybus umgestellt haben. 75 Prozent unserer Fahrgäste befördern wir mit dem «Drämmli» – und nur 25 Prozent mit Bussen. Für diese 25 Prozent leisten wir uns den Luxus von drei verschiedenen Betriebssystemen: 52 Dieselbusse, 12 Gasbusse und 8 Trolleybusse. Das ist in höchstem Masse unwirtschaftlich. Mit einem Verzicht auf den Gas- und Trolleybusbetrieb liessen sich jährlich über 1 Million Franken einsparen. Dieses Geld wollen wir lieber zum Nutzen unserer Fahrgäste einsetzen als für Trolleybusse.»

Urs Hanselmann, Direktor Basler Verkehrsbetriebe (BVB).

www.bvb-basel.ch



Von Tram und Bus das Beste: Im französischen Nancy fährt die Strassenbahn auf Gummirädern.

die Betriebskosten nur 15 Prozent über denen von Dieselsebussen liegen.

Den höheren Kosten stellt der vbl AG-Direktor die ökologischen Vorteile gegenüber. «Nicht nur die Lärm-, sondern auch die lokalen Schadstoffemissionen des Trolleybuseinsatzes sind fast null. Und selbst wenn man die Stromproduktion miteinberechnet, schneidet der Trolley besser ab.» Auch mit modernsten Russfiltern würden Dieselbusse nie emissionsfrei. «Diese Filter werden immer besser, die ausgestossenen Partikel dafür kleiner

und somit lungengängiger. Hier ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.» Schmassmann hat ebenfalls zehn neue Gelenktrolleybusse geordert.

Doch das Zauberwort der Zukunft heisst für den Luzerner «Pneutram». Weil es Pneus hat, braucht es keine Schienen. Daher ist es billiger in der Anschaffung sowie im Unterhalt. «In diesem Sinn», so Norbert Schmassmann, «sage ich dem weiterentwickelten Trolleybus sogar eine rosige Zukunft voraus.»

Mehr zum Thema auf Seite 37.

TROLLEYBUSVEREIN SCHWEIZ

Der Trolleybusverein Schweiz (TVS) beabsichtigt die Erhaltung, Instandstellung, Präsentation und den Betrieb von historisch wertvollen Trolleybussen. Der Verein gibt aber auch argumentative und technische Hilfestellung, wenn es darum geht, bestehende Netze zu erhalten. Die TVS-Mitglieder suchen Sponsoren, Abstellplätze und Einsatzmöglichkeiten und halten die Trolleybusse in fahrbereitem Zustand oder renovieren sie.

Weitere Infos: TVS, Postfach 77, 8402 Winterthur.

E-Mail: info@trolleybus.ch

www.trolleybus.ch