

„Biogas-Schwindel“

Initiative für Trolleybus setzte sich bei Plebiszit nicht durch

BASEL (SN). Das Obusnetz in Basel wird stillgelegt. Das haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Stadt am 17. Juni 2007 entschieden. Die Trolleybusse werden durch neue Gasbusse ersetzt, die zu mindestens 50 Prozent durch Biogas angetrieben werden.

„Wir bedauern diesen Entscheid, denn aus ökologischer und energiepolitischer Sicht ist dies unzweifelhaft ein Rückschritt“, stellte dazu die Initiative „Pro Trolleybus“ fest. Diese hatte vor der Abstimmung vor allem mit der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität (weniger Lärm, keine Abgase) argumentiert.

Gaslieferanten und Regierung hatten dagegen den Gasbus propagiert. Mit einem „Biogas-Schwindel“, wie die Trolleybus-Befürworter meinen. „Das Biogas, das die beschlossenen

26 Busse verbrennen sollten, wird es aller Wahrscheinlichkeit nach gar nie geben. Dies wurde den Stimmbürgern verschwiegen“, kritisiert die Initiative.

Gleichzeitig sei darauf hinzuweisen, dass mehr als 50 Prozent der stimmenden Bevölkerung ein klares Votum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs abgegeben habe – unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Umwelt- und Klimaschutzes.

„Das muss Folgen haben“, sagt die Initiative. „Die Bevölkerung darf erwarten, dass nach dem ständig kolportierten Bekenntnis der Trolleybus-Gegner, ‚Basel ist eine Tramstadt‘, nunmehr massiv in den Ausbau und die rasche Ausweitung des städtischen Tramnetzes investiert wird und die Planungen angegangen werden.“



Damit Bahnfahren Spass macht.

Stadler Rail Group
Bahnhofplatz
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 21 20
stadler.rail@stadlerrail.ch
www.stadlerail.com



Der Linzer Obus im Wettlauf mit dem Gasbus

„Für die Fahrgäste so attraktiv wie eine Straßenbahn“

Oberleitung gegen Gasbus – das ist das neue Rennen in Linz und anderen Städten. Der Schweizer Verkehrsexperte Horst Schaffer hält ein Plädoyer für den Trolleybus. „Der elektrische Antrieb ist für Umwelt und Fahrgäste das Beste. Nicht zufällig wird das bei Autos aktuell.“

JOSEF BRUCKMOSER

Horst Schaffer versteht, dass Politik und Verkehrsbetriebe zuerst die kurzfristige Rechnung aufstellen. Diese ergibt einen finanziellen Startvorteil für den Gasbus. Dennoch hält der Schweizer Experte, der die Verkehrsbetriebe Zürich ausgebaut hat und seit dem Jahr 2000 selbstständiger Berater ist, die Vorteile des Obusses für schlagend:

SN: Herr Schaffer, der Gasbus ist umweltfreundlicher als ein Dieselbus, und er ist jedenfalls von den Investitionskosten her günstiger als der Trolleybus. Dennoch meinen Sie, eine Stadt wie Linz sollte die Oberleitung ausbauen und Obusse statt Gasbusse anschaffen.

Schaffer: Linz hat ein attraktives Obusnetz.

SN: Trotzdem liegen in der derzeitigen politischen Diskussion die Gasbusse besser.

Schaffer: Ich glaube, das ist rein die betriebswirtschaftliche Sichtweise, die nur danach fragt, wie man den öffentlichen Verkehr billiger machen kann. Das ist die Maxime, die da regiert. Dazu kommt, dass die Linzer Verkehrsbetriebe immer noch eine Aktiengesellschaft sind, die stark vom Querverbund lebt. Da kann es sein, dass der Gasantrieb im Moment die günstigere Lösung ist.

SN: Was können Sie für den Obus dagegen ins Treffen führen?



In der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz steht der Obus in Konkurrenz

Schaffer: Der elektrische Antrieb ist sicher das Beste, was man sich im Stadtgebiet vorstellen kann. Das zeigt auch die Entwicklung beim Verbrennungsmotor für das Auto, wo seit Neuestem gerade für den Stadtverkehr wieder Hybridmodelle angeboten werden, also Autos, die bei geringer Belastung mit einem Elektromotor fahren, für den sie den Strom selbst erzeugen.

SN: Der Toyota Prius, der mit Benzinmotor und Elektromotor ausgestattet ist, ist für Sie das Signal für die Vorzüge des Elektromotors in der Stadt.

Schaffer: Über diese Rückkehr zum elektrischen Antrieb gibt es prinzipiell überhaupt keine Diskussion. Energetisch ist der Obus nicht zu schlagen, weil er einen erheblichen Teil der Energie beim Bremsen wieder in das Netz zurückgibt. Gas ist ein ideales Antriebsmittel für stationäre Anlagen, aber nicht für Fahrzeuge.

Oberleitung ist eine erhebliche Investition.

Schaffer: Diese Investition schreiben Sie ab. Im Betrieb ist der Obus bei intensivem Einsatz mit Gelenkfahrzeugen von Anfang nicht teurer als der Gasbus. In Schaffhausen haben sie nur eine Obuslinie – das ist der ungünstigste Fall. Trotzdem sind die Mehrkosten nur zweieinhalb Prozent. Selbst wenn es fünf Prozent wären, frage ich: Dürfen Umweltschutz und Qualität das kosten oder nicht?

Denken Sie nur an den Lärm, den ein Diesel- oder Gasbus verursacht im Vergleich zum Obus. Das ist doch überhaupt keine Frage, dass es für die Anrainer wesentlich angenehmer ist, an einer Obuslinie zu leben.

Dazu kommt noch ein ganz anderer Aspekt, der für den Obus spricht: Stellen Sie sich vor, Sie sind in einer fremden Stadt. Eine Straßenbahn nehmen sie sofort wahr, weil dort

zum Gasbus. Der Konflikt ist noch nicht ausgestanden.

Bild: SN/HORST SCHAFER

ein Gleis liegt. Ebenso den Obus. Den erkennen Sie an der Fahrleitung. Schon haben sie eine erste Orientierung, wo es mit dem öffentlichen Verkehr in dieser Stadt entlanggeht. Eine Buslinie dagegen können sie überhaupt nicht einordnen. Mit einem Bussystem werden Sie sich nie zurechtfinden. Dagegen vermittelt ein Straßenbahngleis oder eine Obusleitung das Gefühl, dass ich von hier wegfahren kann und irgendwo jedenfalls auch wieder hierher zurückkommen kann, wenn es sein muss.

SN: Wenn ich einmal drinnen sitze, ist das aber egal.

Schaffer: Faktum ist, dass eine Straßenbahn oder ein Trolleybus von vornherein mehr Fahrgäste anzieht. Städte wie Valencia, wo es ein Stadtbusystem gibt, aber das Geld nicht mehr da ist für eine weitere solche Linie, die bauen jetzt Obusleitungen. Linz ist an die Straßenbahn-

achse gebunden. Je weiter eine Querstraße von der Landstraße entfernt ist, desto geringer sind die Mieten. Andersherum heißt das: Je näher der Straßenbahn, desto attraktiver die Wohngegend.

Die Chance wäre, die Obuslinie sozusagen als Leicht-Straßenbahnlinie aufzuwerten und damit eine zweite attraktive Achse zu schaffen.

„Der Trolleybus fährt ruhiger“

SN: Sie haben eine klare Rangordnung: Erstens die Schiene, zweitens die Oberleitung, erst dann der Bus.

Schaffer: Ja, auch der Fahrkomfort spricht für den Obus. Er fährt ruhiger und ausgeglichener. Das kann ich aus eigener Erfahrung sagen und wir haben es in Zürich auch dokumentiert, dass das Fahrpersonal des Obusses weniger Be-

schwerden bekam wegen ruppiger Fahrweise. Der Fahrer des Obusses muss aufpassen auf die Oberleitung. Er hat Respekt vor einer Entgleisung der Bügel. Das führt schon zwangsläufig dazu, dass er sehr übersichtlich fährt. Da könnte man einwenden, das sei eine Schwäche des Systems, aber sie macht es trotzdem kundenfreundlicher.

SN: Angeblich gibt es mit Obussen auch weniger Unfälle als mit Dieselbussen.

Schaffer: Da bin ich ein wenig skeptisch, weil es generell so nicht gilt. Aber sicher ist, dass der Obus als Fahrzeug weniger Unfälle hat, weil er immer an dieselbe Linie gebunden ist und die Fahrer daher weniger mit unerwarteten Situationen konfrontiert sind. Mit dem Autobus machen Sie Sonderfahrten, Umwegfahrten und anderes mehr. Da fährt der Fahrer auf Strecken, die er nicht kennt. Das ist beim Obus nicht der Fall.



Verkehrsexperte Horst Schaffer will die Linz AG von den Vorteilen des Obus überzeugen. Bild: SN/KOLARIK

ARGE SLB GLEISBAU

Swietelsky Bau GmbH.
Bahnbau ZNL Linz
Am Winterhafen 13 • A - 4020 Linz
Tel.: 0043 732 60 23 00
Fax: 0043 732 60 23 00 7660
www.swietelsky.at

Bahnbau Wels GmbH.
Grünbachtal
A - 4600 Wels
Tel.: 0043 7242 470 450
Fax: 0043 7242 470 45 40
www.bb.w.at

Universale Bahnbau GmbH.
Alte Bundesstraße 10
A - 5020 Salzburg / Wals
Tel.: 0043 662 46 999 0
Fax: 0043 662 45 83 01
www.alpine.at

Die ARGE SLB Gleisbau ist seit Jahren mit der Erhaltung und Sanierung der Gleisanlagen der Salzburger Lokalbahn (Salzburg AG) beauftragt.

Durch die Zusammenarbeit der Firmen Swietelsky, Bahnbau Wels und Universale können wir den hohen Ansprüchen der Salzburg AG gerecht werden.

So ist es möglich auch binnen kürzester Zeit oder in Nacht- sowie Wochenendsperren eine hohe Arbeitsleistung zu erbringen. Wir sind gefordert die Behinderungen des Verkehrs, sowie die Beeinträchtigung der Zugäste so gering wie möglich zu halten.



DATEN & FAKTEN

Der erste Obus der Welt fuhr in Berlin

Vor 125 Jahren fuhr in Berlin 1882 der erste Obus der Welt. Derzeit gibt es von den rund 65 Obusbetrieben in Deutschland nur mehr drei. Diese Obusse fahren in Solingen, Esslingen und Eberswalde.

Obuslinie über zwei Gebirgspässe

Die längste Obuslinie der Welt mit einer Länge von 86 km führt von Simferopol nach Yalta und überwindet dabei zwei Gebirgspässe. Der älteste Obus, der in Betrieb ist, fährt in Shanghai, eröffnet am 15. November 1914.

In Moskau fahren 3500 Obusse

Den größten Obusbetrieb hat Moskau mit 3500 Obussen auf 1250 Kilometern. Landskrona in Schweden hat dagegen eine Linie und drei Busse. Der höchstgelegene Betrieb ist in Quito, Ecuador, auf 2850m Seehöhe.

SVV SALZBURGER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

Vorteile die auf der Hand liegen – SVV-Jahreskarte

10 + 2 gratis

Jetzt mit Gutscheinen für das Saunaparadies monte mare!

- ✗ Sie fahren 12 Monate und bezahlen nur 10
- ✗ Sie wählen den Geltungszeitraum
- ✗ Sie entscheiden zwischen übertragbarer und persönlicher Jahreskarte
- ✗ Sie können einfach durch Abbuchung von zehn monatlichen Teilbeträgen bezahlen
- ✗ ... und das alles ohne Stress für Sie

Bei Bestellung einer neuen Jahreskarte erhalten Sie als Zugabe eine Freikarte (Tageskarte Sauna, inkl. Wasserwelt) von monte mare Golling.

Näheres finden Sie unter www.svv-info.at!

In Kooperation mit monte mare Golling.

velo STRAIL bahnübergangsplatten
> die Bahnübergangsinnenplatten für barrierefreie Überqueren der Straße
Für maximale Sicherheit beim Kreuzen von Schiene und Straße.

STRAIL bahnsteigkante
> schließt die Lücke zwischen Bahnsteig und Zug.
Für maximale, barrierefreie Sicherheit beim Einstieg.

STRAIL Verkehrssysteme / D-84529 Tittmoning, Obb.
Göllstraße 8 | Tel. +49 | 96 83 | 701-0 | Fax -126
info@strail.de | www.strail.de