
Medienmitteilung vom 28. April 2006

Expertengespräch des Schweiz. Carrosserieverbandes Nordwestschweiz:

Trolleybus - ein risikoarmes System

Der Schweiz. Carrosserieverband, Sektion Nordwestschweiz, führte ein Expertengespräch zum Thema Bus - Trolleybus durch. Zwei namhafte Experten aus der Wirtschaft zeigten Unterschiede wie auch Vor- und Nachteile der Bus-Systeme auf. Fazit des Gesprächs war, dass der Trolleybus das risikoärmere System ist, denn er ist auf Langlebigkeit (über 20 Jahre) ausgelegt, und mit dem Strom aus regenerativen Quellen sind die Betriebskosten klar kalkulierbar. Dafür, den Trolleybusbetrieb in Basel zu erhalten, spreche auch, dass die Fahrleitungen bereits vorhanden sind. Trolleybusse seien erprobte Fahrzeuge und Schweizer Produkte.

Horst Schaffer, alt Vizedirektor Verkehrsbetriebe Zürich und Berater der europäischen Vereinigung Trollymotion, kennt weltweit den öffentlichen Nahverkehr als Experte. Er bezeichnete den Trolleybus vor der Basler Sektion des Schweiz. Carrosserieverbandes als risikoarmes System, einerseits was die Technik angehe, andererseits in Bezug auf die Versorgungssicherheit.

Kosten beim Trolleybus besonders gut kalkulierbar

Besonders in der Schweiz, in der ein hoher Anteil an Strom aus Wasserkraft stammt, seien die Kosten, mit denen in den kommenden Jahren zu rechnen sei, beim Trolleybus besonders gut kalkulierbar. Werden gemäss dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr in Basel die Investitionen für die Fahrleitung - wie etwa beim Tram die Schienen - durch die öffentliche Hand à fond perdu bezahlt, so sei der Trolleybusbetrieb günstiger als der Diesel- oder Gasbusbetrieb.

Etikettenschwindel in den 1990er Jahren

Paul Wirth von der Carrosserie Hess im solothurnischen Bellach gab einen interessanten Einblick in die Entwicklung der Trolleybusse. Der Trolleybus habe in den 1990er Jahren ein schlechtes Image erhalten, weil Verkehrsbetriebe und Hersteller falsche und nicht ausgereifte Produkte gekauft hätten. Diese Trolleys seien auf konventioneller Autobus-Basis aufgebaut worden, weshalb das Chassis zu schwach dimensioniert worden sei. Auch seien

Radnabenmotoren und andere Komponenten verwendet worden, die nicht ausgereift gewesen seien. Der «richtige» Trolleybus indes sei vergleichbar mit einem «Tram ohne Schienen» und daher ein langlebiges Produkt mit einer Lebensdauer von über 20 Jahren.

«Hess»-Trolleybus: Nach eigenen Angaben hohe 95 Prozent Verfügbarkeit

Die Firma «Hess», der Lieferant für neue Trolleybusse in den meisten Schweizer Städten, garantiert für seine Busse eine betriebliche Verfügbarkeit von 95 Prozent, und dies über mehrere Jahre hinweg. Deren Trolleybusse hätten einen konventionellen Achsantrieb und unterhaltsarme Drehstrommotoren. Energierückgewinnung gehöre ebenso dazu wie Niederflureinstiege und ein hoher Fahrgastkomfort. Der Trolleybus sei zudem lärmarm nach innen wie auch nach aussen gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern.

Wirtschaftsappell an die Politikerinnen und Politiker

Wirth, ein Praktiker mit jahrelanger Erfahrung in der Herstellung sowohl von Trolley- wie von Diesebussen, appellierte an die Politikerinnen und Politiker, nicht nur die Anschaffungskosten einzukalkulieren, sondern die vollständigen Kosten über die gesamte Lebensdauer hinweg, also bis zum Verschrotten. Daraus ergebe sich eine Rechnung, die ganz anders aussehe. Eine solche Rechnung müsse in Basel, so meinte Wirth, auch den Synergieeffekt mit dem Tram - etwa in Bezug auf Elektrik und Fahrleitungen - mit einkalkulieren.