

Trolleybusse – Verkehrsmittel mit Zukunft?

Die letzte Trolleybuslinie im Kanton Basel-Stadt führt vom Claraplatz via Friedhof Hörnli zur Haltestelle Habermatten. Die Volksinitiative, die die Trolleybusse in Basel erhalten und ihre Linien ausbauen will, war Thema einer Podiumsdiskussion im Andreashaus.

SIBYLLE MEYRAT

Zurzeit sind bei den BVB drei unterschiedliche Bustypen im Einsatz. Ihre Motoren werden mit Erdgas, Diesel oder Strom betrieben. Um den Betrieb und die Wartung zu vereinfachen und damit den Sparauftrag des Regierungsrats aus dem Jahr 2003 zu erfüllen, streben die BVB langfristig eine einheitliche Busflotte an. Zunächst war geplant, die alten Busse schrittweise durch Dieselbusse zu ersetzen. Was in einem ersten Schritt bereits geschah: Seit Dezember 2004 verkehren auf der Linie 33, die neu bis nach Schönenbuch führt, Diesel- statt Trolleybusse. Für die BVB, die damit die Kosten senken und die Fahrgastzahlen steigern konnten, ein Erfolg.

Anderer Meinung sind die Initianten des 2003 gegründeten Komitees «Pro Trolleybus». Statt den Abbau der Trolleybusse fordern sie den Ausbau dieser Flotte und ihrer Linien – mit einer Initiative, über die im Kanton Basel-Stadt am 17. Juni abgestimmt wird. Kein anderes Bussystem ist laut Initianten so umweltfreundlich, leise und langlebig wie der Trolleybus.

Die Busfrage sorgt seit bald vier Jahren immer wieder für Diskussionen im Grossen Rat. Als Grundlage für die Diskussion über die neue Busflotte der BVB wurde, auf einen Antrag aus der vorbereitenden Umwelt-, Verkehrs-



Wie lange noch? Trolleybus bei der Abfahrt am Claraplatz Richtung Riehen Habermatten.

Foto: Philippe Jaquet

und Energiekommission hin, ein unabhängiges Gutachten zu den ökonomischen und ökologischen Auswirkungen verschiedener Modelle in Auftrag gegeben. Gestützt auf dieses Gutachten wollen Regierungsrat und Grosser Rat als Gegenvorschlag zur Initiative die alten Busse sukzessive durch Gasbusse ersetzen. In einem ersten Schritt sollen bis 2008 26 neue Fahrzeuge angeschafft werden, bis 2016 soll die gesamte Flotte aus gasbetriebenen Bussen bestehen. Diese sollen zu mindestens 50 Prozent mit Biogas aus lokaler Produktion betankt werden.

Hitzige Energie-debatte

Bei der Diskussion um die Trolleybusse kommen Gegner und Befürworter schnell auf Grundsatzfragen zu sprechen, die weit über die Busse hinausgehen. So gerieten bei der vom Quartierverein Niederholz organisierten Diskussion am Dienstagabend im

Andreashaus die beiden Kontrahenten Urs Müller (Komitee Pro Trolleybus) und Christian Egeler (Komitee Pro Biogas-Bus) vor allem bei der Frage nach dem Treibstoff aneinander. Es kam zu einer leider ziemlich oberflächlichen Energiedebatte, die Moderator Paul Spring schliesslich sanft beendete.

Urs Müller, Grossrat Grünes Bündnis, BastA und Präsident VPOD Region Basel, schwor auf einheimischen Strom aus Wasserkraftwerken und nannte Biogas einen Etikettenschwindel, da auch gentechnisch verändertes Material den Weg in eine Vergärungsanlage finden könne. Dagegen gab FDP-Grossrat Christian Egeler zu bedenken, dass auch Strom keine rundum saubere Sache sei. Nicht zur Sprache kam, welchen Antrieb die restlichen, nicht elektrisch betriebenen Busse im Fall einer Annahme der Initiative haben würden. Laut den Verfechtern der Biogasbusse wären neben den Trolleys

weiterhin Dieselbusse im Einsatz. Dies führt sie zur Behauptung, ihr Vorschlag sei um vieles billiger, aber ebenso umweltverträglich wie die Trolley-Variante.

Die Anhänger des regierungsrätlichen Gegenvorschlags hätten sich sicher einen überzeugenderen Repräsentanten als Christian Egeler wünschen dürfen, der in seinen Voten oftmals unsicher wirkte. Das gute Dutzend fast ausschliesslich männlicher Zuhörer schien hingegen gut informiert, ergänzte und korrigierte durch spontane und lautstarke Zwischenrufe Egeler's Aussagen. Urs Müller trat vergleichsweise souverän auf, stiess aber mit seinen Aussagen auf harten Widerspruch von BVB-Direktor Urs Hanselmann, der sich aus dem Publikum zu Wort meldete.

Bedenkt man, wie lange und ausführlich die Initiative im Vorfeld schon diskutiert worden ist, erstaunt es nicht, dass das Gespräch im Andreashaus

kaum Neues brachte. In leicht variiert Reihenfolge tauchten die gleichen Argumente auf, wie sie bereits im Abstimmungsbüchlein bzw. auf der Webseite der beiden Komitees aufgeführt werden.

Laut den Initianten «Pro Trolleybus» wäre die Abschaffung dieses Fahrzeugtyps keine Sparmassnahme, sondern eine Geldverschleuderung, da eine funktionierende Infrastruktur abgebaut würde. Trolleybusse seien zwar etwas teurer in der Anschaffung, dafür seien sie langlebiger. Dagegen warnen die Verfechter der Biogasbusse vor den hohen Kosten, die die Trolleybus-Initiative nach sich ziehen würde. Der beidseitige Vorwurf an die Gegner, mit falschen Zahlen zu operieren, hat seit den Anfängen des Komitees «Pro Trolleybus» Tradition und war auch im Andreashaus zu hören. Einig ist man sich hingegen beim Lärm. Eine der wenigen Frauen im Publikum meldete sich dazu zu Wort. Sie kenne den Unterschied aus direkter Erfahrung, da sie an einer Strasse wohne, auf der früher Trolley- und heute Dieselbusse verkehren. Die Lebensqualität ihrer Wohnung habe massiv abgenommen. Diesen Vorteil für die Anwohner anerkennt auch der Regierungsrat, fügt aber an, dass Diesel- und Gasbusse in jüngster Zeit um einiges leiser geworden seien.

Eine Befürchtung von Riehener Seite zerstreute BVB-Direktor Urs Hanselmann im Andreashaus. Zwar gebe es durchaus Bestrebungen für grenzüberschreitende Buslinien wie etwa nach Grenzach-Wyhlen. Diese würde durch eine Aufhebung der Trolley-Linie 32 erleichtert. Eine massive Ausdünnung des Riehener Netzes, indem etwa nur noch jeder zweite Bus der Linie 32 via Hörnli zu den Habermatten, die anderen vom Claraplatz direkt nach Grenzach fahren würden, sei hingegen ausgeschlossen.

Weitere Infos: www.protrolleybus.ch, www.probiogasbus.ch.