

NEUE BUSSE Aktualisiert am 14.05.13, um 15:40 von Moritz Kaufmann

Die BVB wollen mit eigenen Innovationen Buspioniere werden



Die BVB wollen 52 neue Dieselbusse beschaffen. Die Ausschreibung läuft ab Mittwoch. Im Bild ein Bus der aktuellen Flotte beim Kannenfeldplatz.
Quelle: Martin Töngi

Bis 2020 wird die BVB ihre Busflotte komplett erneuern. In einem ersten Schritt werden 52 neue Dieselbusse gekauft. Für die Zukunft wird aber an eigenen Innovationen getüftelt. So sollen sich die Busse an den Haltestellen selber mit Strom aufladen. von Moritz Kaufmann

ÄHNLICHE THEMEN

Kommentare (2)



Braucht die Region eine Fusion von BVB und BLT?

Aktualisiert am 14.05.13, um 06:15 von Nicholas Drechsler



BLT und BVB streiten sich um 250 Meter Schiene am Basler Margarethenstich

Aktualisiert am 05.05.13, um 13:20 von Iso Ambühl

«Sie haben den schwierigsten Job der Welt», ermahnte BVB-Direktor Jürg Baumgartner am Dienstagmittag die Journalisten eindringlich, «Sie müssen den Leuten erklären, dass Dieselbusse ökologischer sind als Gasbusse.» Aus dieser Aufforderung von Baumgartner war Nervosität herauszuhören. Die BVB müssen in den nächsten anderthalb Jahren zwei Drittel ihrer Busflotte von rund 100 Fahrzeugen erneuern. Die Diesel-Busse von MAN haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Kaufen wollen die BVB nun erneut Dieselbusse – und nicht etwa Gas- oder Hybridbusse, die landläufig als umweltfreundlicher gelten.

Um kritischen Fragen zuvor zu kommen, boten die BVB neben Direktor Baumgartner auch externe Experten auf. Diese versicherten: Dieselbusse der neuesten Generation sind sauberer, leiser und effizienter als ihre mit Gas oder Benzin betriebenen Pendanten.

Neue Busse ab Anfang 2015

Am Mittwoch wird der Auftrag für 46 neue Dieselbusse ausgeschrieben. Bis Mitte nächstes Jahr dürften die BVB ein Modell ausgesucht haben. Ab Anfang 2015 sollen die neuen grünen Busse durch die Basler Strassen kurven. Pro Stück rechnen die Basler Verkehrsbetriebe mit einem Preis von rund 600 000 Franken. «Dieselbusse sind das Beste, was es derzeit

Sechs neue Flughafenbusse

Zusätzlich zu den 46 neuen Bussen kaufen die BVB sechs grosse Diesel-Gelenkbusse extra für die Flughafenlinie 50. Spätestens Ende 2015 werden diese die heutigen Busse ersetzen. «Doppelgelenkbusse waren kein Thema», sagte BVB-Direktor Jürg Baumgartner. Der Grund: «Basel ist eine Velostadt.» Im Langsamverkehr würden die unberechenbar schwankenden Busse nicht goutiert. Trotzdem: Die neuen Flughafenbusse seien grösser als die heutigen. (MKF)

auf dem Markt gibt», versicherte Baumgartner noch einmal, «Gasbusse sind auf dem Stand von 2001 stehen geblieben.» Aber: Bis 2020 müssen auch die 38 Gasbusse ersetzt werden, welche die BVB heute in Betrieb hat. Bis dann wollen die BVB – so das Bekenntnis – den «Bus der Zukunft» ausschreiben.

Joint Venture mit anderen Städten

Wie dieser genau aussieht, konnte Jürg Baumgartner gestern vor den Medien noch nicht sagen. Die BVB sind aber gewillt, selber an der Entwicklung mitzuwirken. Parallel zu den Dieselnissen kaufen die BVB vier Hybridbusse zu Testzwecken. Gleichzeitig werden Elektrobusse in der Stadt auf ihre Tauglichkeit erprobt. Selbst erklärtes Ziel der BVB ist, irgendwann in der Basler Innenstadt emissionsfrei herumzufahren. «Dieselbusse sind zwar 1000 Mal besser als Gasbusse, aber sie sind immer noch ein Scheissdreck», drückte es Baumgartner drastisch aus. Die BVB wollen deshalb mit den Verkehrsbetrieben in St. Gallen, Winterthur und Bern gemeinsam ein Joint Venture gründen, um an neuen Technologien zu forschen. «In Europa ist die Schweiz in dieser Hinsicht am innovativsten», hält Baumgartner fest. Einzig gewisse asiatische Städte in Japan und Taiwan sowie Hongkong seien noch weiter.

Batterie an der Haltestelle aufladen

«Die Industrie ist ein wenig faul», erklärt Baumgartner das eigene Vorpreschen, «man muss sie ab und zu ein wenig zwingen.» Deshalb wolle man nun mit den eigenen Ingenieuren an neuen Innovationen tüfteln und mit den anderen Verkehrsbetrieben eine Marktmacht aufbauen. Ausserdem wolle man «den Ehrgeiz der Fachhochschulen und ETH kitzeln.» Baumgartner schwant etwa vor, dass in Zukunft Busse mit Batterien unterwegs sind, die an jeder Haltestelle kurz aufgeladen werden, sodass der Saft für 300 bis 500 Meter bis zur nächsten Station reicht.

Baumgartners Begeisterung war spürbar. Was allerdings am Ende wirklich bei dem Projekt herauskommt, ist derzeit völlig offen. Dass die Busse 2020 nicht doch wieder mit Diesel fahren, konnte Baumgartner nicht ausschliessen. Von seinem Plan scheint der BVB-Direktor aber voll und ganz überzeugt: «Ich kann nicht beweisen, dass es funktioniert.»

(bz Basel)

Keller Rolf 15.05.13 | 10:29

[Kommentar melden](#)

Die «Biogasbusse» waren von allem Anfang an eine üble Mogelpackung, denn sie hätten niemals mehr als 50% Gas aus regional erzeugter Biomasse beziehen können. Bereits bei der Bestellung war klar, dass nie genügend Biogas bereitstehen würde, um auch die restliche Busflotte auf den Gasbetrieb umzustellen, und es war ebenso klar, dass die heutige Bus-Garage Rank hätte neu gebaut werden müssen, wenn noch 40 oder mehr zusätzliche Gasbusse über Nacht hätten betankt werden müssen.

Die «Biogasbusse» und die in den schönsten Farben gemalte Zukunft von Biogas dienen allein dazu, dem Volk Sand in die Augen zu streuen, um die bei den Behörden unbeliebten Trolleybusse abzuschaffen, ein rein taktischer "Gegenvorschlag" zur Trollebus-Initiative. Das Stimmvolk liess sich von der pseudo-grünen Vorlage an der Nase herumführen, und nun kann man dem Volk sogar noch vorhalten, es hätte die umweltfreundlichen Trolleybusse ja selbst nicht mehr gewollt.

In den meisten grösseren Schweizer Städten und auch im Ausland, bis hin ins Erdölland Saudiarabien, fahren heute topmoderne Trolleybusse, teilweise in geradezu futuristischem Design. Mehrere Städte, auch die Agglomeration Zürich, haben ihre Trolleybus-Netze in den letzten Jahren ausgebaut und weitere Buslinien auf Trolleybusse umgestellt. Dies wäre wohl kaum der Fall, wenn Trolleybusse unflexibel, zu teuer etc. wären, wie dies die Baselstädtische Regierung dem Stimmvolk vorgeschaukelt hat. Im Gegenteil: Trolleybusse sind noch immer leise, effizient und bei den Fahrgästen sehr beliebt. Und sie haben keinerlei Abgasprobleme. Zudem sind Trolleybusse («Swiss Trolley») sogar aus einheimischer Produktion erhältlich. Wo keine Tramlinie möglich ist, ist und bleibt der Trolleybus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel

Trolleybusse haben ein weiteres Zukunftspotenzial: Sie sind eng verwandt mit den (seriellen) Hybridbussen, teilweise sogar baugleich. Der Einsatz von Trolleybussen würde einen grossen Teil der Technik (wieder) bringen, die auch für Hybridbusse benötigt wird, sollten sich diese bewähren. Wenn Dieselbusse schon aus der Sicht des zuständigen Direktors ein «Scheissdreck» sind, warum bestellt er sie denn? Warum wird weiteres Steuergeld für Dreckschleudern ausgegeben, die für die nächsten 15 Jahre unser Strassenbild prägen?

Zukunftsforschung gut und recht, aber die Zukunft ist erkennbar - und sie liegt weder im Erdgas oder Diesel noch in der Strom verschwendenden Erzeugung von Wasserstoff. Warum ist der BVB-Direktor nicht so konsequent, frühere Fehler einzugestehen und ein Konzept für die Elektrifizierung wichtiger Buslinien vorzulegen? Dass mit dem Abbau des Basler Trolleybus-Netzes Steuergelder verschleudert wurden, lässt sich leider nicht mehr rückgängig machen, das Material wurde verschenkt. Aber man kann ja im Laufe der Jahre auch gescheiter werden! Braucht es dazu eine neue Trolleybus-Initiative?

Walter Ritschard 15.05.13 | 08:09

[Kommentar melden](#)

Trolleybusse sind noch besser als Dieselbusse oder wollen sie etwas anderes behaupten
Herr Baumgartner

ANZEIGE