



Trolleybus oder Tram?

Die um 1900 eingeführten Tramnetze wurden während des grössten Bevölkerungswachstums der Schweizer Städte erstellt. Die enorme Verdichtung der Städte und die funktionale Trennung von Arbeits- und Wohnort waren die auslösenden Faktoren. So waren diese Tramnetze Symbol der Modernität.

In den 1920er-Jahren erlebte der Tramverkehr zumindest in den grösseren Schweizer Städten eine erste Hochblüte. Dank günstigen

Tarifen, einem engmaschigen Netz und dichten Fahrplänen setzte sich das innerstädtische Tram als Massenverkehrsmittel durch. Die Trams verbanden die ruhigen Wohnquartiere am Rand der Stadt mit den Dienstleistungs- und Industriezentren im Innern.

Bereits in den 1930er-Jahren kündigte sich ein Paradigmenwechsel an. Die Städtebauer begannen mit der Planung der autogerechten Stadt. Unterbrochen wurde diese Euphorie durch den Treibstoffmangel während des

Zweiten Weltkriegs. Nach dem Ende des Kriegs stellte sich vor allem in den mittelgrossen Städten die Frage nach einer Erneuerung der Traminfrastruktur, namentlich des Rollmaterials. Der Verkehr wurde hauptsächlich mit 50-jährigen, zweiachsigen Wagen abgewickelt. Städte wie Schaffhausen, Luzern oder Zug liessen Gutachten erstellen, ob nächste Investitionen eher in die Erneuerung des Tramnetzes oder in die Umstellung auf Trolley- oder Busverkehr erfolgen sollten.

1948 kam Direktor Kühne im Geschäftsbericht der Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug (ESZ) aufgrund eines Fachgutachtens zum Schluss, dass «nach Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile der einzelnen Transportarten ... für die zugerischen Verhältnisse die Bahn das Geeignenste sei, unter der Voraussetzung, dass Unter- und Oberbau erneuert, möglichst auf ein eigenes Trasse verlegt und der Betrieb modernisiert» werde. Die sinnvolle, aber radikal anmutende Forderung musste zwangsläufig gegen den Ausbau des Trams sprechen. In Luzern kam eine Untersuchung 1945 zum Schluss, dass sich eine Investition in den Trambetrieb lohnen würde. In Luzern wurde vorausgesetzt, dass eine Investition in die Gleisanlagen noch nicht nötig sei und ein Ersatz des Rollmaterials günstiger als eine Umstellung auf Trolleybus wäre, was auch kapazitätsmässig Nachteile bringen würde.

In den 50er-Jahren drehte der Wind. Aus einer Untersuchung in Luzern ging nun hervor, dass «bei den in der Stadt Luzern bestehenden Strassenverhältnissen ... das Tram zweifellos ein grösseres Verkehrshindernis als der Bus (bildet)». Die Industrie bot nun auch Trolleybusse an, die eine vergleichbare Kapazität



Von 1897 bis 1957 verkehrten in St. Gallen Tramwagen. Aufnahme eines Triebwagens auf der Linie Stocken-Heiligkreuz beim Union-Platz um 1910.

hatten wie ein Tramwagen. Ein wichtiges Argument war, dass ein Busbetrieb die Investition für den Unterbau nicht mitfinanzieren musste. Von starker symbolischer Bedeutung war auch die Neuordnung des Verkehrs auf der Strasse: Das Tram war dem Eisenbahngesetz unterstellt und hat Vortritt vor dem übrigen Verkehr. Der Bus hingegen war gemäss Strassenverkehrsgesetzgebung nur noch einer von vielen Verkehrsteilnehmern.

In den mittelgrossen Städten wurde in den 1960er-Jahren der Betrieb des öffentlichen Verkehrs auf (Trolley)Busse umgestellt. In den grossen Städten lohnte sich wegen der grösseren Verkehrsdichte die Investition in den Tramverkehr weiterhin. Zur Entflechtung des Verkehrs sollte das Tram als Vision sogar als Tiefbahn wieder aufleben können. Bei der Umstellung auf Busbetrieb blieben Genf und Lausanne bei den grösseren Städten Ausnahmen: In Genf bestand das Netz aus vielen Linien mit relativ geringem Verkehrsaufkommen, denn es erschloss den ganzen Kanton, und Lausanne ist mit seiner Hanglage für einen Tramverkehr nur beschränkt geeignet.

Kilian T. Elsasser ■

Historiker und Museologe, Luzern



Die Tramlinie Altdorf-Flüelen wurde von 1906 bis 1951 betrieben.