

Trolleybus Schaffhausen:

Jetzt die Weichen stellen

Die am 6. Juni 2006 im Grossen Stadtrat abgehaltene Debatte zur Interpellation von Christoph Schlatter zur Erhaltung des umweltfreundlichen Trolleybusbetriebs in Schaffhausen und Neuhausen hat einige Klarheit über die Haltung der Politik gegeben, wenn es darum geht, die Ziele des Klima- und Umweltschutzes konkret auch dort umzusetzen, wo eine Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeit auf kommunaler Ebene besteht. Wir haken nach.

Christoph Schlatter zeigte in seiner Interpellationsbegründung die Vorteile des Trolleybusbetriebes umfassend auf. Zitat¹: «Für den Erhalt und den Ausbau der Trolleybuslinien spricht eine Vielzahl von Argumenten, auf die ich noch näher eingehen werde. Im Vordergrund meiner Argumentation stehen die positiven und nachhaltigen Auswirkungen auf unser Klima. Ich gehe davon aus, dass Sie sich der Kausalität zwischen dem durch uns Menschen verursachten CO₂-Ausstoss, der Erwärmung des Erdklimas und deren Auswirkungen auf Mensch und Umwelt bewusst sind. Mit verschiedenen internationalen Abkommen und nationalen Massnahmen wird versucht, den Ausstoss von Treibhausgasen zu reduzieren. Leider wird die Umsetzung dieser Massnahmen oftmals halbherzig angegangen, abgeschwächt oder verzögert.»

Auf diese Einleitung folgte eine detaillierte Palette der unbestreitbaren Vorteile des Trolleybusbetriebes, wobei sich klar zeigte, dass der einzige «Nachteil» des Trolleybusses bei den etwas höheren Anschaffungs- und Betriebskosten liegt.

Man müsste nun erwarten, dass die Politik eine Interessenabwägung vornehmen würde, welcher Preis für den Schutz der Bevölkerung vor ungesunden Einwirkungen wie Lärm und Abgasen tragbar sei. Dies ist auch ein Stück weit ge-

schehen, wobei sich zeigte, dass immer noch die rein ökonomischen Überlegungen über die Notwendigkeiten des Umwelt- und Klimaschutzes gestellt werden.

Die Exekutive windet sich

Bei der Interpellationsbeantwortung wagte Stadträtin Vero Heller einen Blick in die Geschichte:

«Der Trolleybusbetrieb der VBSH feiert dieses Jahr still und leise ein kleines Jubiläum. Er wird 40 Jahre alt. Am 23. September 1966 wurde die Schaffhauser Strassenbahn nach 65 Betriebsjahren eingestellt, am 24. September 1966 eröffnete Stadtpräsident Walter Bringolf unter grosser Beteiligung der Bevölkerung den Trolleybusbetrieb zwischen Ebnat und Neuhausen am Rheinfall, wo die Busse bis zur Wildenstrasse im Zentrum verkehrten.»

Doch vermochte auch Vero Heller kein klares Bekenntnis zum Trolleybus abzulegen. Zitat:

«Wie der Interpellant, so sind auch der Stadtrat und die Direktion der Verkehrsbetriebe der Auffassung, dass Trolleybusse sehr komfortable und leise Fahrzeuge sind. Vor allem aber verursachen sie in den Ballungsräumen keine Abgase. Stadtrat und Geschäftsleitung VBSH haben deshalb auch schon mal mit einem Ausbau des Trolleybusbetriebes geliebäugelt, wobei die Linie 3, Sommerwies – Krummacker, im Vordergrund stand, also die gleiche Linie, welche auch der Interpellant für einen Ausbau ins Auge gefasst hat. Dabei zeigten sich aber auch die eklatanten Nachteile des Trolleybusses: Die Kosten und auch eine gewisse fehlende Flexibilität, welche gerade bei Strassenbauarbeiten immer wieder Probleme und Zusatzkosten verursacht.»

Die konkreten Fragen der Interpellation wurden wie folgt beantwortet:

¹ Alle Zitate sind dem Protokoll der 8. Sitzung des Grossen Stadtrates von Schaffhausen vom 6.6.2006 entnommen

«1. Ist der Stadtrat bereit, sich für den Erhalt der bestehenden Trolleybuslinien einzusetzen?»

Antwort:

Angesichts des vorher Gesagten kann ich mich hier kurz fassen. Der Stadtrat überprüft angesichts der bis 2010/2011 veranschlagten Lebensdauer der heutigen Trolleybusse derzeit die Zukunft des Trolleybusses. Er tut dies unter dem Aspekt ökologischer und wirtschaftlicher Kriterien, und er tut dies angesichts der Gesamtproblematik sehr gewissenhaft und ohne Präferenzen. Mehr lässt sich heute nicht sagen. Es ist aber durchaus nicht ausgeschlossen, dass sich dannzumal auch noch weitere Optionen eröffnen, wie bereits vom Interpellanten erwähnt, zum Beispiel biogasbetriebene Busse.

2. Mit welchen konkreten Massnahmen setzt sich der Stadtrat für dieses Anliegen ein?»

Antwort:

Der Stadtrat fördert nicht speziell den Trolleybus, sondern den an sich schon umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr generell und setzt sich zudem für einen möglichst ökologischen Betrieb des öffentlichen Verkehrsnetzes ein, was er unter anderem mit der bereits 1999 beschlossenen Nachrüstung von Dieselmotoren – lange vor der heutigen Feinstaubdiskussion –, mit Partikelfiltern bewiesen hat. 2007 werden alle VBSH-Dieselmotoren über Partikelfilter verfügen, und die Stadt wird ihrem Label als Energiestadt durchaus gerecht. Dies schliesst weitere Entwicklungen jedoch nicht aus.

3. Welche konkreten Möglichkeiten stehen dem Stadtrat zur Verfügung, die bestehenden Trolleybuslinien durch weitere Linien (beispielsweise Linie 3) zu ergänzen.»

Antwort:

Der Stadtrat zieht heute einen Ausbau des Trolleybusnetzes aus finanziellen Erwägungen nicht in Betracht, wie bereits einleitend erwähnt. Bezüglich des aus dem Jahre 1990 stammenden kantonalen Massnahmenplan für Luftthygiene kann ich nur sagen, dass sich der Kanton

zwischenzeitlich hinsichtlich Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes nicht mehr nur in vornehmer Zurückhaltung üben kann. Sie können versichert sein, nach eingehender Überprüfung und Beantwortung der offenen Fragen mit einer entsprechenden Vorlage bedient zu werden, die dannzumal in einer Spezialkommission vorberaten wird.»

Bisher wenig gelernt?

Aus heutiger Sicht muss man feststellen, dass die Einstellung der Schaffhauser Strassenbahn (und auch der Linie Schaffhausen–Schleitheim) ein krasser Fehlentscheid war. In den 60er Jahren herrschte eine ungebrochene Auto-Euphorie und die Strassenbahn wurde als Störfaktor empfunden, weil sie begehrten Strassenraum für ihr Trasse beanspruchte und als schienengebundenes Verkehrsmittel erst noch mit weitgehenden Vortrittsrechten ausgestattet war. Wenigstens in einem gewissen Ausmass abgemildert wurde dieser Fehlentscheid durch die Installation des Trolleybusbetriebs an Stelle der Strassenbahn, wodurch wenigstens die positiven Umweltauswirkungen der Elektrotraktion erhalten blieben. Die hohen Transportkapazitäten des schienengebunden Personennahverkehrsmittels gingen dagegen verloren.

Die etwas höheren Kosten des Trolleybusbetriebs stellen wir hier nicht in Abrede. Immerhin ist noch anzumerken, dass die höhere Betriebsdauer der Trolleybusse den höheren Anschaffungspreis teilweise kompensiert. Für Dieselmotoren kann mit einer Betriebsdauer von 12 bis 15 Jahren gerechnet werden, während Trolleybusse ohne weiteres 20 oder mehr Jahre in Betrieb bleiben. Dadurch wird der höhere Beschaffungspreis gegenüber den Dieselmotoren um 20 bis 30% gesenkt.

Das Argument der «fehlenden Flexibilität» sticht hingegen nicht. Moderne Trolleybusse sind heute mit automatischen Stromabnehmer-systemen ausgerüstet, welche die verzögerungsfreie Überbrückung von stromlosen Teilstücken, z. B. bei Baustellen, ermöglichen.

Der weitere Verlauf der Debatte machte die erheblichen Differenzen zwischen den verschiedenen Blöcken deutlich.

Wir picken einige «Rosinen» heraus:

Edgar Zehnder (SVP) äusserte in seinem Votum Bedenken gegen die Umweltfreundlichkeit der Elektrotraktion wegen des Atomstromanteils am Energieverbrauch. Zitat: «Ich nehme nicht an, dass Christoph Schlatter glaubt, Uran werde von Hand abgebaut und zu Fuss nach Europa transportiert. Wir dürfen den «Dreck» nicht einfach mit der Begründung einer Reduktion des CO₂-Ausstosses in die Dritte Welt abschieben. Dies wäre eine zu einfache Politik.»

Wir nehmen doch mit Genugtuung zur Kenntnis, dass auch Edgar Zehnder unsere seit Jahrzehnten geäusserten Vorbehalte gegen die Atomenergie teilt! Zu hoffen ist nur dass er seine Meinung nicht wieder ändert, wenn es z. B. um die Förderung alternativer Energiegewinnung geht ...

Cornelia Stamm-Hurter (SVP) zitierte aus einer Studie der Verkehrsbetriebe Winterthur: «Es handelt sich um einen Systemvergleich zwischen Trolleybus, Dieselbus, Biogas- und konventionellem Erdgasbus. Diese Studie wurde 2002 vor dem Hintergrund der Erneuerung der Winterthurer Busflotte erstellt und kam auf ganz andere Schlüsse wie die bisher präsentierten. Christoph Schlatter hat erwähnt, der Dieselbus sei teuer. In der erwähnten Studie heisst es (ich zitiere): *«Die kostengünstigste Variante ist der Dieselbus. Nur in der ökologischen Betrachtung schneidet diese Variante am schlechtesten ab.»* Die biogasbetriebenen Busse schneiden im Systemvergleich mit «sehr gut» ab. Mit hauseigenem Biogas präsentiert sich die Umweltbilanz positiv. Die erdgasbetriebenen Busse schneiden auf der Umweltseite schlechter ab und der Trolleybus



Foto: Hugo Mahler

Der Trolley gehört zum Stadtbild, wie das Obertor!

mit seinen damaligen 24% Mehrkosten verursacht zwar beim Betrieb keine direkten Schadstoffemissionen, allerdings nur dann, wie von Edgar Zehnder und Werner Schöni bereits erläutert, wenn wir eine lokalökologische Sicht anwenden und nur Strom aus Schweizer Wasserkraftwerken zur Anwendung kommt.»

Unsere Nachrecherche hat ergeben, dass die besagte Studie nicht wie erwähnt aus dem Jahr 2002 stammt, sondern es handelt sich um den im Oktober 1995 erstellten Bericht «Systemvergleich Trolleybus/Dieselbus/Erdgasbus» der Umweltschutzfachstelle Winterthur².

Hier ist anzumerken, dass die besagte Arbeit zum Ergebnis führte, dass die Stadt Winterthur im Jahr 2005 zehn neue Gelenktrolleybusse der Marke Solaris in Betrieb gestellt hat³. Worauf Cornelia Stamm-Hurter ihre Aussage begründet, die Studie hätte zu «ganz anderen Schlüssen» geführt, ist nicht nachvollziehbar!

Ohne Wenn und Aber hinter die Forderung zur Erhaltung des Trolleybusses stellten sich die ÖBS und die SP/AL-Fraktion. Für Peter Neukomm (SP) war die Antwort der Exekutive zu einseitig ausgefallen: «Wir von der SP/AL-Fraktion sind von der rein ökonomisch fokussierten Antwort des Stadtrates enttäuscht, welche jetzt auch von den verschiedenen Vorrednern vertreten wurde. Wir finden es äusserst schade, dass nicht mal ein Bekenntnis zur bisherigen Trolleybuslinie erfolgte. Denn nach unseren Intentionen hat der Stadtrat auch politische Vorgaben zu machen und sich nicht nur als Sprachrohr der Direktion der Verkehrsbetriebe zu etablieren, weil es günstiger und betrieblich sinnvoller erscheint. Man könnte sehr wohl politische Ziele und Visionen formulieren, die über das rein Ökonomische hinausgehen.»

Jetzt die Weichen richtig stellen

Die NZZ vermeldete am 21.7.2006 bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) das Eintreffen des ersten von 16 bestellten Trolleybussen des Typs Swisstrolley 3. Die Fahrzeuge werden durch die Schweizer Firma Hess in Bellach SO zum Preis von 1.17 Millionen Franken pro Stück hergestellt.⁴

Wie die NZZ weiter vermerkt, ersetzt die VBZ in den Jahren 2011 bis 2013 weitere 43 Trolleybusse durch neue Fahrzeuge. Auch die Verkehrsbetriebe Schaffhausen müssen auf diesen Zeitpunkt hin ihre Trolleybusflotte erneuern. Es ergäbe sich sicher die Möglichkeit, dass sich Schaffhausen mit 8 Einheiten dieser Grossbestellung anschliessen und auf Experimente und «Eigenentwicklungen» mit irgendwelchen exotischen Produkten – wie dies im Dieselmot-

bereich in den vergangenen Jahren wiederholt geschah –, verzichten könnte.

Wir fordern sowohl die Direktion der Verkehrsbetriebe wie auch den Stadtrat auf, den Notwendigkeiten des Klima-, Umwelt- und Bevölkerungsschutzes Rechnung zu tragen und sich jetzt klar zur Erhaltung und Erneuerung des Trolleybusbetriebes zu bekennen und die entsprechenden Schritte unverzüglich an die Hand zu nehmen.

Zu welchem Schluss kam schon im Jahr 2002 der Bericht der OcCC⁵ (Beratendes Organ des Bundes für Fragen der Klimaänderung)?
Das Klima ändert – auch in der Schweiz!

| Felix Schweizer

Weitere Links:

Überblick über die Entwicklung verschiedener Trolleybusbetriebe in Deutschland und der Schweiz:

– <http://de.geocities.com/gile1967/okb63.pdf#search=%22Gelenktrolleybus%20Solaris%20Trollino%2018%22>

– **Automatische Stromabnehmer:**

<http://www.kiepe-elektrik.com/bahnkomponenten/trolleybus-stromabnehmer.htm>; <http://www.g-st.ch/trambilder/20040920/00009367.html>

– **Allgemeines:**

<http://de.wikipedia.org/wiki/Trolleybus>

² Siehe <http://www.ugs.winterthur.ch/default.asp?Sprache=D&Thema=0&Rubrik=0&Gruppe=9&Seite=0>

³ Siehe <http://www.stadtbus.winterthur.ch/default.asp?Sprache=D&Thema=0&Rubrik=0&Gruppe=3&Seite=145>

⁴ Siehe dazu auch: http://www.vbz.ch/vbz_opencms/export/system/galleries/download/Communiquies06/060720_Erster_neuer_Trolley.pdf

⁵ Siehe http://www.climate-change.ch/kreisloeko/ressourcenproblematik/kohlenstoff_OcCC.html

Eine der zehn neu
beschafften
Trolleybuseinheiten
der Stadt Winterthur

