

Trolleybus: Ein weiser Entscheid

Den Entscheid des Schaffhauser Stadtrates, über die Erhaltung oder Abschaffung der Elektrotraktion – sprich des Trolleybusses – auf dem Netz der Verkehrsbetriebe erst im Jahr 2011 zu beschliessen, können wir aus unserer Sicht nur begrüessen.

Stadtpräsident Marcel Wenger hat den Neuhauser Behördemitgliedern, welche den Trolleybus mit vorgeschobenen Argumenten aus dem Tiefbaubereich in einer Hauruck-Übung abschaffen wollten, eine mehr als deutliche Antwort gegeben. Einen derart weitreichenden Entscheid fällt man nicht unter dem Druck von konstruierten Sachzwängen, die bei Lichte betrachtet überhaupt nicht existieren.

Die sogenannten «Mehrkosten», die an den Baustellen Unterführung Kreuzstrasse und Ochsenplatz wegen der Wiedererstellung, bzw. Anpassung der Oberleitung des Trolleybusses angeblich anfallen, sind in den vom Volk oder Parlament bewilligten Projekten enthalten. Es sind schlicht und einfach baubedingt notwendige und im Projekt enthaltene Kosten für die Anpassung der kommunalen Infrastruktur, wie diese in solchen Fällen auch für die Anpassung von Strom-, Gas- und Kanalisationsleitungen sowie für die Wiederinstandstellung des Strassenbelags anfallen.

Amokläufe

Grossstadtrat Martin Egger (FDP) verlangt nun mittels eines Postulates, dass der Stadtrat auf seinen Entscheid in Sachen Trolleybus zurück kommen müsse und spricht gar von einer drohenden Verschleuderung von Steuergeldern. Ins gleiche Horn stösst Volksvertreter Christian Di Ronco (CVP) im Neuhauser Einwohnerrat.

Es dürfte diesen Herren (und auch dem Neuhauser Gemeindepräsidenten) entgangen sein – oder können sie schlicht und einfach nicht rechnen? – dass eine Ausserdienststellung der vor-

handenen Trolleybusse vor Erreichen der ordentlichen Abschreibungszeit sowie der Abbruch der vorhandenen Oberleitungs-Infrastruktur eine Vernichtung von Sachwerten des öffentlichen Vermögens darstellen, die mit dem von ihren Parteien oft und gerne zelebrierten Sparkurs der öffentlichen Hand schlecht bis gar nicht kompatibel ist!

Abgesehen davon wäre die «Blitzbeschaffung» von 8 Dieselmotorkbussen an Stelle der heutigen Trolleybusse auf den Zeitpunkt September 2008 angesichts der heute vorgeschriebenen Ausschreibungs- und Evaluationsvorschriften in rechtlich korrektem Rahmen gar nicht möglich.

Es ist zu begrüessen, wenn der Schaffhauser Stadtrat dabei bleibt, und die Frage der Lärmbelastung, Schadstoffausstoss, Einsatz erneuerbarer Energien, notwendige Massnahmen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz usw. seriös und ohne unnötige Hektik prüfen will. So bietet sich die Gelegenheit, die offensichtlich vorhandenen Mängel der durch die Verkehrsbetriebe in Auftrag gegebenen Infrac-Studie zu korrigieren und die Möglichkeiten zur günstigen Ersatzbeschaffung der Trolleybusflotte – zum Beispiel in Form einer Anschlussbestellung an die Trolleybus-Beschaffung der Verkehrsbetriebe Zürich – zu prüfen.

Zudem könnte auf das Angebot der Trolley-Motion, die sich bereit erklärt hat, allenfalls der Schaffhauser Bevölkerung einen modernen Trolleybus im Betrieb auf dem Netz der VBSH zu zeigen, eingegangen werden.

Eine solche Politik unterstützen wir und bedanken uns dafür.

| Felix Schweizer

Kommentar

Der VCS ist gegen die CO₂-Abgabe

Präziser gesagt: gegen die künftige Abgabe von CO₂ durch Dieselbusse auf der bisher CO₂-freien Schaffhauser und Neuhauser Trolleybuslinie 1.

Dank seiner höherwertigen Technologie, vermeidet der energieautarke Trolleybus auf dieser Linie, nebst Lärm und anderen Emissionen, einen jährlichen CO₂-Ausstoss von ca. 800 Tonnen, gegenüber dem Erdgas- oder Dieselbetrieb!

Dies mag wenig sein, gemessen am Gesamtproblem, aber gewichtig genug in der Summe vieler Einzelmassnahmen, die auf allen Ebenen ernsthaft zu ergreifen sind – nicht bloss als Ablasshandel in Form ergebnisneutraler Kompensationen!

Nachhaltigkeit wäre gefragt!

Nachhaltigkeit – ein Verfassungsgebot! Doch noch immer handeln etliche Politiker das Thema «Trolleybus» blind ökonomisch ab, anstatt ganzheitlich. Sie scheinen vernetztem Denken nicht zugänglich zu sein. Wie sonst im Verkehrssektor üblich, werden auch hier die externen Kosten der Gas- oder Dieseltraktion ausgeblendet, nicht monetarisiert, sondern einfach ausgelagert und zu Lasten der Allgemeinheit sozialisiert. Was mit höherwertiger Technologie vermeidbar wäre, tritt zu seinem Teil ebenfalls an anderer Stelle in Form von Lärm, Gesundheitskosten, ozonbedingten Ernteminderungen, Unwettern, als Klimafolgen wieder in Erscheinung. Macht nichts – unsere Enkel werden das schon ausfressen!

Jedoch,

«In Harmonie mit der Biosphäre zu leben, verlangt keine Absage an die Technik, sondern eine Technologie auf höherer Ebene.»

So Professor Frederic Vester († 2003), der stets betont hat, dass rein fachspezifisches Handeln nie im Sinne des Ganzen sein könne. Vester, der vernetztes Denken forderte und förderte. –

Einst auch in Schaffhausen.

«Schaffhausen ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort mit hoher Lebensqualität – Schaffhausen ist ein Kompetenzzentrum für nachhaltige Entwicklung.» (!)

So stand es einst im Leitbild der Schaffhauser Regierung zu den Legislaturzielen 2001–2004.

Die zu diesem Zweck, auf Grundlage des Sensitivitätsmodells von Frederic Vester, entwickelte Schaffhauser Wirkungsanalyse, ist seit dem Ausscheiden von Herbert Bühl aus dem Regierungsrat scheinbar kein Thema mehr. Vor allem nicht für «Etliche».

Aber vielleicht erinnert sich der Regierungsrat doch noch seiner einstigen Nachhaltigkeitsziele, falls Neuhausen seinen Amoklauf gegen den Trolleybus dorthin weiterzieht ...

| Hugo Mahler



Nicht ohne Trolley!