

Der Trolleybus muss bleiben!

Soviel steht inzwischen fest: Zur Fertigstellung der Unterführung «Zollstrasse» Neuhausen gehört auch das Verspannen des Trolleybusfahrdrahts und somit die Wiederaufnahme des durchgehenden Trolleybusbetriebs in die Herbstäcker Neuhausen. Dies dürfte bereits im September 2008 der Fall sein. Damit hat sich die Neuhauser Hauruck-Übung erledigt, die auf den genannten Zeitpunkt hin einen Traktionswechsel im Visier hatte. Für die Erhaltung des Trolleybusbetriebs ist dies jedoch nur ein, wenn auch wichtiger, Etappensieg. Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen. Vielleicht fällt es sogar marktwirtschaftlich – über den Ölpreis ...

Die VCS-Sektion Schaffhausen hält sich daher alle zielführenden Massnahmen zur Erhaltung des umweltfreundlichen und bei der Bevölkerung beliebten Trolleybusbetriebs offen. Alles andere stünde im Widerspruch zum Image und Leitbild eines Umwelt-Verkehrsverbandes!

Dass wir hierbei nicht allein stehen, zeigte sich bereits an der durch die SP Schaffhausen organisierten Podiumsdiskussion vom 6. Juni 2007 im «Hotel Bahnhof» Schaffhausen. Inzwischen hat sich ein Komitee konstituiert:



Ihm gehören neben Mitgliedern politischer Parteien und des betroffenen Quartiervereins Niklausen auch Personen mit juristischem und fachtechnischem Hintergrund an. Hinzu gekommen sind auch spontan Neuhauser Einwohner.

Das Komitee trat am 19. März 2008 im Rahmen einer Medienorientierung an die Öffentlichkeit.

Warum?

Der Trolleybus ist eines der wirtschaftlichsten und umweltfreundlichsten Verkehrsmittel. Deshalb erlebt der Trolleybus nicht nur in der Schweiz, sondern weltweit eine Renaissance. Ungeachtet dessen sprach sich bekanntlich im Frühjahr 2007 die Direktion der Städtischen

Verkehrsbetriebe Schaffhausen und Neuhausen (VBSH) für eine möglichst baldige Stilllegung des seit 1966 (als Ersatz für die damalige Tramlinie) bestehenden und in den 1970er-Jahren ausgebauten Trolleybusbetriebs in Schaffhausen/Neuhausen und dessen Ersatz durch Dieselbusse aus.

Als sich nach verbreitet negativen Reaktionen in der Öffentlichkeit auch politischer Widerstand regte, reifte bei den Verantwortlichen die Erkenntnis, dass der umweltfreundliche, emissionsfreie und konkurrenzlos leise Trolleybus nicht so leicht abzuschaffen sei. Entsprechend soll neuerdings auch die Option «Beibehaltung und evtl. Ausbau des Trolleybusnetzes» unvoreingenommen geprüft werden. Dies aus der Erkenntnis, dass gerade in der heutigen Zeit (Klimawandel, Reduktion CO₂-Ausstoss, steigende Treibstoffkosten, Lärmfrage) eine Abschaffung des umweltfreundlichen Trolleybusbetriebs schlicht widersinnig und rückwärtsgerichtet, eine Beibehaltung und ein Ausbau dagegen ökologisch und ökonomisch die nachhaltigste Lösung ist. Dies wurde zu Recht auch anderswo erkannt, wie jüngste Beispiele aus St. Gallen und Winterthur zeigen. Die Verkehrsbetriebe Winterthur bezeichnen ihren Trolleybusbetrieb gar als ihr «ökologisches Flaggschiff». Doch auch gesundheitspolitische Überlegungen dürfen bei der Frage nach der Zukunft des leisen und emissionsfreien Trolleybus' nicht ausser Acht gelassen werden!

Das Komitee «Pro Trolleybus» will die Vorteile des Systems Trolleybus aufzeigen und sich mit

allen zur Verfügung stehenden Mitteln für die Erneuerung, den langfristigen Erhalt und allfälligen Ausbau des Trolleybusnetzes in Schaffhausen/Neuhausen einsetzen.

Es kann an dieser Stelle nicht der ganze Verlauf der Medienorientierung wiedergegeben werden, aber aus dem Statement unseres Komiteemitglieds, Dipl.-Ing. Beat Winterflood, auszugsweise dies:

«Der Trolleybus hat die höchste Energieeffizienz bei gleichzeitig höchstem Komfort für Fahrer und Passagiere. Auch in Bezug auf Lärm und Emissionen ist der Trolleybus unübertreffbar. Ein Trolleybus ist rund 2½–3 mal energieeffizienter als ein Diesel- oder Gasbus. Der Verbrauch liegt bei rund 20 Liter Dieseläquivalent im Vergleich zu 60 Liter beim Dieselbus resp. 50 Liter beim Hybridbus.

Es gibt in den nächsten 20–30 Jahren keine gleich effiziente Alternative zum Trolleybus.»

Augenwischerei

Wie bereits in einer früheren Ausgabe unseres Verbandsorgans erwähnt, vermeidet der Trolleybus dank seiner höherwertigen Technologie auf der Linie 1 jährlich einen CO₂-Ausstoss von ca. 800 Tonnen, gegenüber dem Diesel- oder Erdgasbetrieb. Doch dies ist nur die halbe Wahrheit, weil diese CO₂-Berechnung erst beim Verbrauch im Dieselfahrzeug ansetzt. Ausgeblendet sind die vorgelagerten Prozesse der Erdölgewinnung, -aufbereitung, -entschwefelung, der Transportlogistik etc. Diese sind bereits mit einer riesigen Energievernichtung verbunden. So werden an den Ölförderstandorten zu Land und auf offenem Meer gewaltige Mengen Begleitgase CO₂-trächtig abgefackelt oder einfach in die Atmosphäre abgelassen, weil diese Nebenprodukte dort nicht gefasst und gewinnbringend vermarktet werden können.

So mag man es drehen und wenden, wie man will. Fakt bleibt:



Nicht ohne Trolley!

- Erdgas ist wie Erdöl ein fossiler Energieträger und muss zu seiner Verwendungsfähigkeit unter Energieeinsatz entschwefelt und dehydriert werden.
- Wer auf die (noch weit entfernte) Brennstoffzellentechnik ablenken will, muss zuerst noch erklären, mittels welcher Primärenergie der so umweltfreundliche Energieträger Wasserstoff erzeugt werden soll, ehe er zum Einsatz kommt.
- «Bio» klingt immer gut. Doch Bio-Treibstoff ist suspekt! Und wer von Biogasbetrieb spricht, muss wissen, dass auch Biogas zuerst unter Energieeinsatz gereinigt, dehydriert und auf 250 bar verdichtet werden muss, ehe es ins Erdgasnetz eingespeist und schliesslich im Fahrzeugmotor verbrannt werden kann.
- Biogas ist dann am effizientesten, wenn es an Ort und Stelle in Blockheizkraftwerken verstromt und ins öffentliche Stromnetz eingespeist wird. So gesehen könnte dann sogar ein Trolleybus mit Biogas fahren ...

| Hugo Mahler, VCS

Mehr Infos:
www.vcs-sh.ch

Überparteiliches Komitee «Pro Trolleybus»
 Schaffhausen/Neuhausen
 Postfach, 8222 Beringen

Trolleybus: sauber, leise, modern

«In Harmonie mit der Biosphäre zu leben, verlangt keine Absage an die Technik, sondern eine Technologie auf höherer Ebene.»
Diese Aussage vertrat stets Professor Frederic Vester – in Schaffhausen kein Unbekannter. Er betonte in seinen Statements auch immer, dass fachspezifisches Oasendenken nie im Sinne des Ganzen sein könne!

Dank seiner stets weiterentwickelten, höherwertigen Technologie zeichnet sich der Trolleybus durch beste Energieeffizienz und angenehme Laufruhe aus. Er vermeidet auf der derzeitigen Linie 1, nebst Lärm und anderen Emissionen, jährlich auch den Ausstoss von über 800 Nettotonnen CO₂. Diese Technologie erfüllt somit auch eine Vorgabe künftiger Energiestrategien, wie sie am 25. Februar 2008 durch die ETH präsentiert wurden.

Die Erhaltung und Förderung des Trolleybusbetriebs ist somit gewichtig genug in der Summe vieler Einzelmassnahmen, die auf allen Ebenen zu ergreifen sind. Und dies nicht einfach als Ablasshandel mit bloss ergebnisneutralen, so genannten CO₂-Kompensationen!

Dem wirken etliche Politiker trickreich entgegen und handeln das Thema «Traktionsart» blind ökonomisch ab – auch und gerade in Neuhausen.

Als List empfunden

Man hätte schon sehr argwöhnisch sein müssen, um hinter der Neuhauser Botschaft zur Gemeindeabstimmung betreffend Aufhebung des Niveauübergangs «Zollstrasse» im Voraus eine List zu vermuten. Darin war die Rede von der «wichtigen Buslinie 1» und der massiven Reduktion von Lärm- und Luftbelastung. Im übrigen wurde aber auf die Inhalte der «Botschaft zur kantonalen Volksabstimmung» verwiesen.

Und in diesem *kantonalen* Abstimmungsmagazin zur Volksabstimmung vom 26. Februar 2006 sowie im ähnlich lautenden Flugblatt an alle

Haushaltungen, wurde u.a. als Verbesserungen der Lärm- und Stausituation aufgezählt: (wörtlich) die

- «Vermeidung von Wartezeiten für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den Trolleybus»

Und in der Tat:

Kaum war die Vorlage mit gutem Resultat angenommen, vernahm die Bevölkerung augenreißend, man wolle aus Kostengründen den Fahrradtraht nicht mehr durch die neue Unterführung verspannen, sondern die Traktionsart wechseln. Als weiteres Argument gegen den Trolleybusbetrieb muss inzwischen auch die mögliche Verlängerung der Buslinie 1 um ca. 500 Meter in Richtung Birch herhalten.

Doch zur Erinnerung: Auf einer etwa gleich langen Teilstrecke konnte die Fahrleitung einst ohne Jammern und Wehklagen verlegt (und zurück gebaut) werden. Während der Sanierung des Knotens Kreuzstrasse verkehrten die Trolleybusse vom 1. Oktober 1990 bis 30. Oktober 1992 über die Badische Bahnhofstrasse.

Völlig im Widerspruch steht ein Wechsel der Traktionsart auch zur beschlossenen Attraktivierung und Verkehrsberuhigung des Ortszentrums Neuhausen. Für dieses gute Projekt wurde jüngst vor der Volksabstimmung noch geworben mit «Weniger Lärm – mehr Lebensqualität»!

Offenbar empfinden Neuhausens trolleybuskritische Politiker Dieselemissionen in der Luft weniger abträglich, als die Fahrleitungen eines angenehm leisen, emissionsfreien Trolleybus' Sie wohnen ja allesamt abseits der Buslinie 1.

| Hugo Mahler, VCS

Kontakt:
Überparteiliches Komitee «Pro Trolleybus»
Schaffhausen/Neuhausen
Postfach, 8222 Beringen