



Wir bleiben auf Draht!

Das Ende einer Affäre?

Am 18. August 2009 hat der Schaffhauser Grosse Stadtrat die Abschaffung des Trolleybus abgeschafft und dies deutlich mit 19:12 Stimmen. Eine Phase unproduktiver Debatten ist passé. Der Fortbestand der Trolleybuslinie 1 ist festgenagelt. Diese Entwicklung gilt es nun positiv zu begleiten. Fazit: Man hätte es auch billiger haben können.

Aber hier ging es seit langem um Höheres: Um den Versuch, ein rückwärtsgewandtes Konzept salonfähig zu machen – im Gegensatz zu manch anderen Schweizer Städten, die ihre Trolleybusflotten gleich dutzendweise erneuerten. Was haben diese nur falsch gemacht?

Das Bestreben, den Trolleybusbetrieb einzustellen, wurde durch ein Auftragsgutachten vom 27. März 2007, im Wert von wohl sechs Stellen vor dem Komma unterlegt und in der Folge auch durch die Berichterstattung der Schaffhauser Nachrichten stets sanft sekundiert ...

Ein Gutachten ist kein Schlechtachten

Das Gutachten enthält zwar die Aussage, dass der Trolleybusbetrieb in ökologischer Hinsicht (Lärm- und Schadstoffemissionen, Energieeffizienz) klar an der Spitze liegt; im Vergleich mit dem Dieselbus auch punkto Lebens- bzw. Einsatzjahre. Die präsentierten Vergleiche wären aber noch deutlicher ausgefallen, hätte man die Vorprozess-Emissionen dreier Antriebssysteme anders gewichtet: Also Schadstoffemissionen vorgelagerter Prozesse, die mit Produktion, Transport und Verteilung der Treibstoffe (Diesel, Gas, Strom) bereits vollbracht sind, ehe der erste Liter im Tank bzw. im Netz ist. Auch diese sind klimarelevant.

Beim Strombezug ging man vom üblichen Mix mit ca. 40% Atomstrom aus und zog die Möglichkeit des Ökostrombezugs aus eigenem Kraftwerk zu einem sehr moderaten Mehrpreis erst gar nicht in Betracht – was aber der Energiestadt Schaffhausen gut anstünde! Der positive Nebeneffekt: Der Geldfluss bliebe im städtischen Kreislauf. Auf die Vorgaben des kantonalen Massnahmenplans «Lufthygiene» wurde gar kein Bezug genommen.

Schliesslich gaben nicht Klimarelevanz, Lebensqualität und Ökologie, sondern – wie zu erwarten – kurzfristig angelegte, rein ökonomische Vorgaben den Ausschlag, was einer Kreditaufnahme zu Lasten kommender Generationen gleichkommt.

Womit wir bei Professor Frederic Vester, «Leitmotiv vernetztes Denken» wären:

«Sie hatten so gehandelt, wie man es ihnen auf Schulen und Universitäten beigebracht hatte und wie sie es als «Fachleute» immer praktiziert hatten. Sie hatten einfach nur «fachbezogen» gehandelt. Doch das heisst auch ganz klar: nicht im Sinne des Ganzen – denn dies wäre über ihren Fachbereich hinausgegangen. Das Ganze, das System blieb unerkannt.»

Eine spätere «vertiefte Analyse» vom 22. Juli 2008 (veröffentlicht am Montag, 1. September 2008, einen Tag nach der Wahl der Schaffhauser und Neuhauser Stadt- u. Gemeindepräsidenten), fiel indessen etwas milder aus.

Reaktionen

Als Wegmarke gegen die Abschaffungstendenz stellte sich aber eine, durch die SP der Stadt Schaffhausen organisierte öffentliche Podiums-

diskussion vom 6. Juni 2007 heraus, an der sich auch auswärtige Fachleute beteiligten. Wegen des grossen Besucherinteresses musste der Saal im Hotel Bahnhof sogar erweitert werden.

Auch in mehreren Ausgaben des ÜSI MEINIG wurde der Trolleybus seit Frühjahr 2006 immer wieder thematisiert. Dies nicht zuletzt auf Beschluss einer VCS-Mitgliederversammlung, sich – im Einklang mit den Statuten – auf jede Art für den Trolleybusbetrieb einzusetzen. Alle Stellungnahmen sind auf unserer Homepage einsehbar (www.vcs-sh.ch/Themen/öV). Und im Februar 2007 reichte der VCS bei der Stadtkanzlei vorsorglich den Text einer «Volksinitiative JA zum Trolleybus» zur Vorprüfung ein.

Das Pro-Komitee

Auf Grund der Ausgangslage drängte sich jedoch die Gründung des «Überparteilichen Komitees Pro Trolleybus Schaffhausen / Neuhausen» auf, in welchem folgerichtig auch unsere VCS-Sektion Einsitz nahm. Die Gründung und Stossrichtung wurde während einer Medienorientierung am 19. März 2008 bekannt gegeben, sogleich Kontakte gesucht und Massnahmen eingeleitet. Aktive Mithilfe leistete auch der Quartierverein Niklausen.

Obwohl eine flächendeckende professionelle Kampagne finanziell nicht möglich war, konnte am 25. November 2008 eine Petition zur Erhaltung des Trolleybusbetriebs mit über 3000 Unterschriften an Stadtpräsident Marcel Wenger übergeben werden. Zudem wurden Mitglieder des Grossen Stadtrats mit Fakten beliefert, die den Vorstellungen und Interessen der Abschaffer kaum entsprochen haben dürften.

Der demokratische Entscheid

Der nun vorliegende Entscheid für die Erhaltung des Trolleybusbetriebs fiel während der Sitzung des Grossen Stadtrats vom 18. August 2009. Die Haltung der Stadtregierung wurde durch Stadtrat Peter Käppler kompetent vertreten. Er verwies u.a. auf den unübertroffenen Energiewirkungsgrad des Trolleybus gegenüber

allen anderen Antriebsarten. Und dies zu Recht: Ein Trolley benötigt für 100 km ca. 200 kWh, was 20 Liter Dieseltreibstoff entspricht. Ein Dieselmotorkar würde für die gleiche Distanz ca. 60 Liter verbrennen!

Im Verlauf der Sitzung scheiterten bürgerliche Bemühungen, die Kompetenzen des Stadtparlaments zu Gunsten einer «freiwilligen Volksabstimmung» auszutricksen.

Hierzu Iren Eichenberger (OeBS) in der OeBS/CVP/EVP-Fraktionserklärung:

«... Auch wir sind für Demokratie – aber nicht durch Verzicht auf uns zustehende Kompetenzen, sondern dann, wenn allenfalls in drei oder vier Jahren unter dannzumaligen Vorgaben über ein konkretes Projekt entschieden werden soll ...».

Scheinökologische Farcen

Wortführer der Trolleybus-Gegnerschaft waren Erwin Sutter (EDU) und Martin Egger (FDP). Beide zogen mit ihren Voten eine scheinökologische Karte, wie Simon Stocker (AL) treffend bemerkte. Auf ihre widersprüchliche Haltung sei hier kurz eingegangen. Beide Votanten prangerten den aktuellen Strommix mit 40% Atomstrom an, Sutter auch die daraus resultierenden radioaktiven Abfälle und den mit dem elektrischen Betrieb angeblich verbundenen Elektromog (sic!).

Also bemerkenswerte Widersprüche gegenüber der offiziellen Haltung ihrer eigenen Parteien: Diese stehen doch in ihren Positionspapieren eindeutig für die Atomenergie ein! So auch die EDU, wahrhaftig und im Einklang mit Gottes Wort, in ihren, mit alttestamentarischen Bibelzitatzen gespickten programmatischen Offenbarungen: Zum Beispiel in deren Positionen zu Klima, Energie und Strom:

«Der ideologische Widerstand gegen Kernenergie soll aufhören. Wenn wir eine gute einheimische Lösung finden zur Lagerung von radioaktivem Abfall, dann sollten wir sie nicht auf Anhieb ablehnen.»



Der durch Sutter unterstellte Elektromog ist bei Gleichstrombetrieb so vernachlässigbar, dass für Tram und Trolleybus nicht einmal ein Grenzwert definiert ist. Hierzu ein Zitat aus der Dokumentation «Elektromog in der Umwelt» des BUWAL vom Juni 2005, Seite 37:

«Trams, Trolleybusse und gewisse Schmalspurbahnen werden mit Gleichstrom betrieben. Dadurch entstehen statische elektrische und magnetische Felder. Für die magnetischen Gleichfelder legt die NISV¹ einen Immissionsgrenzwert von 40 000 μ T (Microtesla) fest, der erfahrungsgemäss mit grosser Reserve eingehalten wird. Für die im Alltag auftretenden Gleichfelder gibt es seitens der Forschung keinerlei Hinweise auf potenzielle Gesundheitsrisiken. Deshalb sieht die NISV für Gleichstrombahnen auch keinen Anlagegrenzwert vor.»

Zu Eggers Besorgnis über den Energiemix mit Atomstrom sei eine Notiz aus dem Schaffhauser Internetportal vom 9. Juni 2009 zitiert:

«FDP-Politiker will mit Atommüllendlager Touristen anlocken.

Der Schaffhauser FDP-Politiker Martin Egger kann sich vorstellen, dass mit einem Atommüllendlager Touristen nach Schaffhausen gelockt werden könnten. Falls die Region Schaffhausen der sicherste Ort für ein Atommüllendlager in der Schweiz sein sollte, könnte die Region durchaus auch profitieren. Egger könnte sich vorstellen, dass beim Atommüllendlager ein Infopavillon und ein Forschungszentrum gebaut werden könnten. Zudem würde auch die Wirtschaft von einem Atommüllendlager profitieren, so Egger im Interview mit Radio Munot.»

Wie wär's denn im kleinen Paradies mit



«Entsorgungspark Südranden»?

Es darf gedacht werden!

Hugo Mahler

¹NISV: Verordnung zum Schutz vor nicht ionisierender Strahlung

Zimmerei Holzbau

Koller

DAS IST NOCH HANDWERK!

Tel. 052 649 44 04

**Wir erledigen:
Um- und Anbauten,
Dachstockreparaturen- und
Ausbauten, Isolationen,
Weidlingsbau.**

Rufen Sie uns doch an!