



22.08.2009

Präjudiz geschaffen

VON ROBIN BLANCK

Am Dienstagabend hat der Grosse Stadtrat beschlossen, dem Kauf von sieben neuen Gelenktrolleybussen zuzustimmen. Kostenpunkt: 10,5 Millionen Franken. Diese Fahrzeuge werden benötigt, weil die Lebensdauer der aktuell auf der Linie verkehrenden Trolleybusse 2012 ablaufen wird. Nun kann man behaupten, dieser Entscheid betreffe allein den Ersatz der bestehenden Flotte und sei deshalb kein Richtungswechsel. Doch mit diesem Beschluss wurde die aktuell laufende Diskussion über die Antriebsart der VBSH-Fahrzeuge bereits vorweggenommen. Denn mit der Beschaffung der neuen Trolleybusse ist auf 20 Jahre hinaus festgelegt, dass die städtischen Verkehrsbetriebe als Zweipartienbetrieb geführt werden müssen: Es braucht nebst der Infrastruktur für die Dieselsebusse parallele Einrichtungen für die Trolleybusse und die Wartung der von ihnen benötigten Fahrleitungen – etwa einen ebenfalls im Kredit enthaltenen neuen Turmwagen. Das hätte durchaus nicht so bleiben müssen.

Viele Abklärungen und eine «unbequeme Wahrheit» Wir erinnern uns: Bereits als klar war, dass die Trolleybusse dereinst ersetzt werden müssen, wurde das – zu Recht – zum Anlass genommen, vertiefte Abklärungen über die zum Einsatz kommende(n) Antriebsart(en) vorzunehmen. Ergebnis: Empfohlen wurde, die VBSH als reinen Dieselsebetrieb zu führen. Und: Um den CO₂-Ausstoss zu kompensieren, wurde empfohlen, städtische Gebäude mit Biogas zu beheizen. Doch dieser Bescheid fand bei Teilen des Stadtrates keinen Anklang, deshalb wurde flugs eine neue Studie bestellt, in welcher auf eine Empfehlung verzichtet wurde. Geändert hatte sich aber nichts: Auch in der neuen Studie schnitt ein reiner Dieselsebetrieb deutlich am wirtschaftlichsten ab. Der Stadtrat erklärte daraufhin, dass er die Umweltaspekte des Trolleybusses höher gewichte als wirtschaftliche Überlegungen. Das ist sein gutes Recht. Indes darf man sich getrost fragen, ob die Mehrheit derjenigen, die letztlich für dieses teurere System aufkommen müssen, das auch so sieht. Doch jetzt – so sieht es zumindest aus – ist der Mist geführt, der Trolleybus bleibt. Bedeutsam ist das gerade auch im Hinblick auf die Ausbaupläne: Der Stadtrat will auf der Linie 3 künftig ebenfalls Trolleybusse einsetzen. Bestellt wurde die entsprechende Ausbauvorlage mit dem Ja zur Ersatzbeschaffung der Trolleybusse. Wenn die Frage des Ausbaus dereinst vors Volk kommt, sind die neuen Busse aber bereits im Einsatz, ebenso der neue Turmwagen. Die Argumentation der Befürworter wird dann lauten: Wir haben neue Trolleyfahrzeuge angeschafft und viel Geld investiert. Damit sich das besser rechnet, muss die Infrastruktur stärker ausgelastet werden, deshalb: Linienausbau. Eine Ablehnung wäre angesichts dieses Präjudizes schwer zu begründen. Geschaffen wurde das Präjudiz durch eine Mehrheit aus SP, AL, ÖBS und CVP – gegen den Willen der Bürgerlichen. Deren Vorschlag hätte mehr Transparenz gebracht: Gefordert wurde eine Volksabstimmung, in der die Stimmberechtigten bereits jetzt über die Ersatzbeschaffung der Trolleybusse und einen späteren Ausbau hätten entscheiden können – frei, und vor allem bevor die ersten Pflöcke eingeschlagen wurden. Der jetzt gefällte Entscheid des Grossen Stadtrates ist zwar rechtmässig, in diesem Falle wäre eine Volksbefragung aber

durchaus angebracht gewesen. Dass darauf verzichtet wurde, hat Gründe: Erhalt und Ausbau des Trolleybusbetriebs kosten nämlich einen Haufen Geld und hätten beim Stimmvolk einen schweren Stand gehabt. Die Zahlen: Der angestrebte Ausbau der Linie 3 kostet weitere 21,6 Millionen Franken – das sind 17,4 Millionen Franken mehr, als der Betrieb derselben Linie mit Dieselfahrzeugen benötigen würde. Oder anders: Beim Ausbau des Trolleybusnetzes im Sinne des Stadtrates beträgt der Investitionsbedarf in den kommenden 20 Jahren mindestens 50 Millionen Franken – ohne dass das Netz nur um eine einzige Haltestelle vergrößert wird. Für einen reinen Dieselbetrieb müsste man im selben Zeitraum nur 25 Millionen Franken aufwerfen. Und hätte so auch die Mittel, das Netz zu vergrößern und so noch mehr Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Denn die Leute benutzen den Bus nicht, weil er mit Strom läuft, sondern weil in der Nähe eine Haltestelle liegt. Fazit: Über Traktionsarten kann man lange diskutieren, und man kann auch zur Ansicht gelangen, dass man bereit ist, für die eine Technologie tiefer in die Tasche zu greifen. Aber dazu sollte das Volk Stellung beziehen können.

Erhalt und Ausbau des Trolleybusbetriebs kosten viel Geld und hätten beim Volk einen schweren Stand gehabt.

[« zurück](#)

express



Alle Veranstaltungen der



© Schaffhauser Nachrichten - Meier + Cie AG

Partner-Seiten: schaffhausen.ch - nordagenda.ch - radiomunot.ch - zds.ch