

GSV moniert Beitrag von ÖPNV-Betrieben zum Klimaschutz:

Obusse ausbauen – nicht einstellen

Österreich spielt bei Fragen des Klimaschutzes gern den Musterschüler und verteidigt die damit verbundenen, der Bevölkerung und der Wirtschaft aufgebürdeten Kosten mit dem Hinweis, dass die Reduktion des CO₂-Ausstoßes nicht zum Nulltarif möglich sei. In Innsbruck und Linz gehen die Uhren anders: Dort ersetzt man Obusse durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, weil das – so die undifferenzierte Behauptung – billiger sei. Andere Länder betreiben Klimaschutz mit weniger medialer Begleitmusik als Österreich, dafür aber wirk-samer: Vielfach werden Trolleybusnetze neu gebaut, wieder errichtet oder erweitert.

Weltweit bestehen 352 Obus-Betriebe, davon 161 in Europa. In Italien gibt es 15 und in der Schweiz 14 „Obusstädte“. Rom führte 2005 wieder Trolleybusse ein, nachdem dieses Verkehrsmittel vor Jahrzehnten durch Dieselbusse ersetzt worden war. Die hochentwickelte europäische Trolleybusindustrie kann für die spezifischen Bedürfnisse der Kommunen maßgeschneiderte Lösungen liefern. So werden etwa in den engen Straßen von Lyon spezielle schmale und kurze Trolleybusse eingesetzt, während in Genf, Zürich und Luzern 24 m lange vierachsige Obusse mit zwei Gelenken verkehren. Ihre Kapazität reicht fast an jene von Stadtbahnen heran.

Auch in Großbritannien, wo 1972 der letzte Trolleybusbetrieb eingestellt worden ist, wird an der Wiedereinführung gearbei-

tet. Erst kürzlich hat die britische Stadt Leeds den Bau eines rund 20 km langen Trolleybus-Netzes bis 2011 beschlossen. Der Betreiber rechnet mit jährlich rund 16 Millionen Fahrgästen – ein Drittel davon „Umsteiger“ vom Individualverkehr. Sogar in London wird die Wiedereinführung des im Jahr 1962 eingestellten Trolleybusses auf einigen Linien

überlegt – speziell in der Oxford Street, wo die Belastung mit Dieselabgasen unerträglich wird.

Solche Sorgen scheinen Innsbruck nicht zu plagen. Wenngleich moderne Verbrennungsmotoren deutlich weniger Schadstoffe als ihre Vorgänger produzieren, ist die Entstehung von CO₂ nicht zu vermeiden. In Innsbruck werden es künftig jährlich rund 2.000 t mehr sein. Linz möchte nun offenbar dem Tiroler Vorbild folgen, wo man bekanntlich keine Gelegenheit auslässt, die Umweltbelastung durch den Transitverkehr zu beklagen.

Obusse bringen neue Kunden

Demgegenüber ist der Obus, wenn für seinen Betrieb Strom aus regenerativer Energie gewonnen wird, völlig schadstofffrei

und energieeffizient, erzeugt kein Treibhausgas und fährt noch dazu nahezu geräuschlos. Ruckfreies Anfahren und das Fehlen der für Busse mit Verbrennungsmotoren typischen Vibrationen erhöhen den Komfort. Das schlägt sich auch in der Akzeptanz nieder: Wo Autobusse durch Trolleybusse ersetzt werden, steigen die Passagierzahlen um 10 bis 20 %. Wie leistungsfähig und attraktiv ein städtisches Nahverkehrssystem mit Obussen ist, beweist Salzburg.

Die verbreitete Meinung, die fahrleitungsabhängigen Trolleybusse seien unflexibel, ist unrichtig: Moderne Fahrzeuge sind mit Akkus ausgestattet und könnten daher Straßensperren etwa wegen Bauarbeiten auf Alternativstrecken überbrücken.

Innsbruck und Linz sollten ihre Entscheidungen gegen den umweltfreundlichen Obus zurücknehmen und andere österreichische Städte ab einer Größe von etwa 50.000 bis 55.000 Einwohnern (Wien, Graz, Klagenfurt, Wels, Villach und eventuell auch St. Pölten) die Einrichtung von Obussystemen auf der Basis seriöser betriebs- und volkswirtschaftlicher Berechnungen ernsthaft prüfen.

p.k.



Blick in die Zukunft:
Trolleybus auf der Fahrt durch das Zentrum von Leeds

Fotomontage: Ashley Bruce