

Weltweite Obus-Renaissance

Auf der ganzen Welt führen Städte wieder Obusse ein. Die Industrie reagiert und senkt die Preise. Nur in Österreich hat es der Oberleitungsbus schwer.

KARIN ZAUNER

SALZBURG (SN). In Boston fährt man neuerdings mit dem Obus vom Stadtzentrum zum Flughafen. Die US-amerikanische Metropole hat den Trolleybus, wie der Oberleitungsbus international heißt, erst im Vorjahr in Betrieb genommen.

Rom ist vor zwei Jahren reumütig zum Obus zurückgekehrt. Die Südamerikaner kommen ebenso immer mehr auf den Geschmack wie die osteuropäischen Länder. Und selbst in England, das in den 70er-Jahren das gesamte Oberleitungssystem abgebaut hat, führt ihn vorerst in Leeds wieder ein. Nur in Österreich ticken die Uhren anders. In Innsbruck wurde der Obus bereits eingestellt, in Linz gibt es umstrittene Pläne zu seiner Abschaffung.

Obus fährt um 10 Cent billiger als der Dieselbus

Allein in Salzburg ist der Obus hier zu Lande unumstritten und zudem sehr wirtschaftlich unterwegs. Der Obus fährt um zehn Cent pro Kilometer günstiger als der Dieselbus, erklärt der Salzburger Verkehrsdirektor Gunter Mackinger.

Der internationale Verkehrs-Berater, Arnulf Schuchmann (S2R-Consulting), mit Büros in Hamburg und Zürich betont, dass Obusse zudem 15 Prozent mehr Fahrgäste zum öffentlichen Verkehr brächten. Eine wissenschaftliche Studie der Technischen Hochschule in Zürich hat dieses Phänomen in der Psyche der Menschen ausgemacht.

Die Oberleitung als Schiene in der Luft vermittelt demnach Sicherheit. „Die Oberleitung bedeutet den Fahrgästen, sie kommen wieder an“, erklärt Schuchmann. Der ge-



Auch in der US-Metropole Boston wurde der Obus eingeführt. Er verbindet den Flughafen mit dem Zentrum. Bild: SN/MACKINGER

ringe Geräuschpegel und das ruckereichere Fahrverhalten zogen ebenso die Leute an.

Der ganz große Vorteil des Trolleybusses, der heuer 125 Jahre alt wird, liegt aber im ökologischen Bereich. Dort, wo Strom noch dazu ökologisch hergestellt wird, etwa durch Wasserkraft, ist die Ökobilanz des Obusses unschlagbar. Während der Dieselbus im Vergleich 1,07 Gramm Stickstoff pro Kilometer, 23,6 Gramm Stickoxid und 1,204 Gramm Kohlendioxid ausstößt, liegen all diese Werte beim Obus bei null.

Auch die Hersteller bemerken die weltweite Renaissance des Trolleybusses, der lange unter einem Imageproblem litt. Denn vielfach galt er als antiquiert. Mit neuen 24 Meter langen Doppelgelenks-Obussen, die wie eine Straßenbahn 200 Passagiere fassen können, und mit Hilfsantrieben, um etwa Baustellen überbrücken zu können, wird die-

ses Image immer mehr korrigiert. Die Obus-Produzenten haben mit der stärkeren Nachfrage auch bei den Preisen reagiert. Diese sind in den vergangenen fünf Jahren um rund zehn Prozent pro Stück gefallen. Russland baut in Äthiopien aktuell eine Obus-Fabrik, in der künftig 5000 Obusse produziert werden sollen. Jene, die Innsbruck nach der Einstellung des Systems nicht mehr braucht, sollen übrigens demnächst in Vologda, 500 km nördlich von Moskau, Fahrgäste befördern.

Obusse sind in der Anschaffung etwa ein Drittel teurer als Dieselbusse, und auch ein Oberleitungssystem muss extra dafür aufgebaut werden. „Doch ein Oberleitungssystem hat man in zwei Jahren ab Entscheidungsfindung in Betrieb, auf eine Straßenbahn, die ungleich teurer ist, wartet man zehn Jahre und länger“, sagt Verkehrsexperte Schuchmann.

Der Salzburger Verkehrsbetriebe-

direktor Mackinger verweist zudem darauf, dass Obus-Systeme ein wichtiges Mittel für die Stadtentwicklung seien. „Entlang von Oberleitungen sind zum Beispiel die Immobilienpreise höher als anderswo, weil Investoren Sicherheit haben, dass hier klare Entwicklungsachsen sind“, sagt Mackinger.

In Salzburg, das mitunter als Obus-Mekka bezeichnet wird, hat sich heuer der international tätige Verein „TrolleyMotion“ zur weltweiten Förderung des Obusses gegründet. Auf Wunsch interessierter Kommunen, die Know-how haben wollten, wurde die Initiative ins Leben gerufen. Die Obus-Industrie finanziert die Lobbying-Arbeit des Vereins, erklärt TrolleyMotion-Obmann Peter Haibach. Man arbeite gerade an einem Konzept für die Einführung des Obusses in Klagenfurt, das dann beim Bund in der Hoffnung auf Klimaförderung eingereicht werden soll.

GEWAGT gewonnen

Der Computer, der weder fett noch einsam macht

Falls Sie einmal in Boston oder New York sind, sollten Sie unbedingt das Massachusetts Institute of Technology (MIT) besuchen. Keine Angst, Sie brauchen kein „Techie“ zu sein, um die Inspiration zu spüren, die von diesem Uni-Campus ausgeht. Dort wurde nicht nur das Radar entwickelt, das Internet miterfunden und zum ersten Mal Vitamin A synthetisch hergestellt. Jetzt ist das MIT drauf und dran, erneut Geschichte zu schreiben, nämlich Bildungsgeschichte: Noch in diesem Jahr, voraussichtlich im Oktober, sollen die ersten 100-Dollar-Laptops für Kinder in Entwicklungsländer ausgeliefert werden.

Es war Nicholas Negroponte, Professor am MIT und dort lange Zeit Leiter des Media Lab, der sich das Unmögliche in den Kopf gesetzt und seit 2004 in seiner Initiative „One Laptop per Child“ (www.laptop.org) vorangetrieben hat. Statt der angekündigten 100 US-Dollar kostet das grün-weiße Köfferchen, das speziell für Sechsbis Elfjährige entwickelt wurde, zwar vorerst 175 US-Dollar oder umgerechnet rund 130 Euro.

Doch auch das ist, verglichen mit normalen Laptops, eine Sensation. Die Unterrichtsministeri-



GERTRAUD LEIMÜLLER

en mehrerer Länder – darunter Thailand, Brasilien, Argentinien und Uruguay – haben bereits Computer bestellt, um Kindern, die sonst nie einen Zugang zur digitalen Welt bekommen würden, das neue Lern- und Spielinstrument in die Hand zu geben. Der Chiphersteller Intel, welcher das gemeinnützige Projekt lange durch einen eigenen Billigcomputer konkurrenzierte, macht nun ebenfalls mit.

Das Projekt, das ursprünglich samt seinem Erfinder Negroponte für verrückt erklärt wurde, hat eine starke Sogkraft entwickelt und wird, so wie es aussieht, selbst für Computernutzer im Westen einige Innovationen abwerfen: Der Anspruch, einen lehrmühtauglichen Kindercomputer zu entwickeln, brachte unglaubliche Sprünge nach vorn. Das Ding ist bruchstark, fährt schnell hoch

und hat einen sonnentauglichen Bildschirm. Leere Akkus sind ebenfalls kein Ärgernis mehr: Die Dritte-Welt-Laptops verbrauchen nur einen Bruchteil der Energie herkömmlicher Geräte und sind mittels Pedal oder Jo-Jo-Spiel händisch aufladbar – maßgeschneidert für Dörfer ohne Strom.

Das Vorurteil, dass Computer Kinder dick und einsam machen, wird ausgehebelt. Denn dieser besitzt spezielle „Ohren“, die das Gerät über Funk automatisch und kostenlos zu den Computern anderer Kinder in der Umgebung verbinden. Lernen, Schreiben, Zeichnen und Musizieren in Gruppen wird auf diese Weise auch dort möglich, wo es kaum Schulen, Bücher und Lehrer gibt.

Sie werden sich jetzt fragen, ob das genügen kann, die digitale Kluft zwischen armen und reichen Ländern wirklich zu überwinden? Nun – man sollte nicht unterschätzen, wozu Kinder fähig sind.

Gertraud Leimüller leitet ein Unternehmen für Innovationsberatung in Wien und ist Vorsitzende der arge creativwirtschaft. Vor ihrer Selbstständigkeit war sie Wirtschaftsjournalistin bei den SN.

blogs.salzburg.com/gewagtgewonnen

DER STANDPUNKT

Keinen Spatz in der Hand

KARIN ZAUNER

Gerade dort, wo Obus-Linien eingestellt worden waren, werden sie heute wieder eingeführt. Als Beispiel für eine reumütige Rückkehr sei Rom genannt. Olympische Spiele ohne Obusse sind heute kaum mehr vorstellbar. Vancouver baut sein Netz ebenso kräftig aus wie Peking. Und auch in US-Metropolen wie Boston oder Philadelphia gehört das lange Zeit als verstaubte verrufene Verkehrsmittel heute zum Neuesten, was geboten wird.

Die weltweite Renaissance des Obusses ist kein Zufall. In Zeiten des Klimawandels kann das elektrisch angetriebene Verkehrsmittel punkten. Denn es fährt sogar völlig schadstofffrei und energieeffizient, wenn der Strom dafür zum Beispiel aus Wasserkraft gewonnen wird. Noch dazu ist erwiesen, dass der Obus mehr Leute vom Auto weg zum öffentlichen Verkehr bringt.

In den USA wird der Aufbau eines Obus-Netzes öffentlich gefördert. In Frankreich zahlt der Energiekonzern EDF jeder Stadt die Planungskosten für ein Obus-System. In Österreich hat man den Obus in Innsbruck eingestellt, in Linz gibt es Pläne zu seiner Abschaffung. Förderung ist hier kein Thema.

Da stellt sich die Frage, wie klug ist das? Denn in Zeiten, in denen Bund und Länder nicht gerade das Füllhorn für Investitionen im öffentlichen Verkehr ausschütten, könnte der Obus für viele Städte eine gute Möglichkeit sein, die Menschen zum öffentlichen Verkehr zu bringen. Denn städtische Bahnsysteme sind in der Errichtung ungleich teurer und vielfach auch mehr Wunschen als realistischer Plan. Doch vielen Politikern ist eben die Taube auf dem Dach lieber als der Spatz in der Hand.

Eine Stadtbahn macht auch imagemäßig viel mehr her als ein Obus. – Noch. Denn wie es aussieht, wendet sich das Blatt. Und dann machen wir es halt in ein paar Jahren in Österreich so wie viele andere Städte auf der Welt derzeit agieren.

Wir beleben den Obus wieder, nachdem wir die Busse verkauft und das System abgebaut haben. Die Politiker von heute werden dann sicher nicht zur Rechenschaft gezogen.

MELDUNG DES TAGES

Heimische Zuckerl-Ehe: PEZ erwirbt Sportgummi

Der Süßwarenhersteller PEZ mit Sitz in Linz hat das Wiener Traditionsunternehmen A. Egger's Sohn Süßwaren GmbH – bekannt durch „Sportgummi“ – übernommen. Egger-Chef Helmut Pois, der 1956 bei Egger als Mitarbeiter eingetreten war, hat das 1870 gegründete Unternehmen etappenweise erworben. Nun gibt er rückwirkend mit Jänner 70 Prozent an PEZ ab, 30 Prozent bleiben in der Familie. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. PEZ gab für das Egger-Werk in Wien-Liesing eine Standortgarantie ab. Auch die Mitarbeiter, die Marke Egger und die Produkte sollen erhalten bleiben.

AUA-KONFLIKT



Freitag dürfte ein Lostag bei den schwierigen Verhandlungen um einen neuen Kollektivvertrag für das Bordpersonal der Austrian Airlines-Tochter Tyrolean Airways/Austrian arrows werden. Sollte die Arbeitgeberseite bei der Verhandlungsrunde keine Bewegung zeigen, drohen „ab Mitte nächster Woche“ neuerliche Betriebsversammlungen der Tyrolean-Piloten und -Flugbegleiter, erfuhr die APA aus Unternehmenskreisen. Die AUA bestätigt grundsätzlich laufende Kollektivverhandlungen, konkrete Termine werden aber ebenso wenig kommentiert wie Verhandlungsdetails. Dem Vernehmen nach sollen die Vorstellungen beider Parteien deutlich auseinander liegen: Während die AUA ein Angebot „unter der Inflationsrate“ anbietet, peilt die Tyrolean-Belegschaft eine Annäherung an das Gehaltsniveau von AUA und Lauda Air an, das bis 30 Prozent darüber liegen soll. Bei Betriebsversammlungen von AUA und Tyrolean war es in der Vorwoche zum Ausfall von elf Flügen gekommen.

Bild: SN/AUSTRIAN AIRLINES GROUP