

Sachdokumentation:

Signatur: DS 5491

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/5491



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Wo Gutmenschen das Sagen haben

Grünrot-Städte: Pleite-Kandidatinnen

von Ulrich Schlüer, Geschäftsführer Schweizerzeit-Stiftung, Flaach ZH

Die von Grünrot regierten Städte – Zürich, Bern, Lausanne und weitere – weisen von Schuldenlöchern dominierte Finanzhaushalte aus. Wie kommt das?

Greifen wir einen (von mehreren) Verschuldungsmotoren heraus: Den die Grünrot-Städte dominierenden öffentlichen Verkehr. Er wird laufend ausgebaut. Von kostendeckenden Nutzungsgebühren allerdings keine Spur – im Gegenteil.

Teure Elektro-Busse

Grüne und Rote profilieren sich nur allzu gerne als Pioniere – freilich kaum je auf eigene Kosten und eigenes Risiko. Der Ersatz dieselgetriebener Busse durch elektrische ist ihnen beispielsweise höchstes Anliegen – koste es buchstäblich, was es wolle.

Und dieser Ersatz verursacht immense Kosten: Ein moderner dieselgetriebener Gelenkbus kostet neu so um die siebenhunderttausend Franken. Das gleich grosse Gefährt, elektrisch betrieben, verschlingt etwa doppelte Beschaffungskosten – und ist auch im Betrieb viel teurer. Linke lassen sich ihren Pioniergeist etwas kosten.

Elektro-Busse sind nicht bloss erheblich teurer. Sie sind auch deutlich weniger leistungsfähig als dieselbetriebene Busse. Die nächtliche Tankfüllung eines Diesel-Busses reicht nämlich in der Regel gut aus für die vom Bus täglich zu erbringende Kilometerleistung. Tanken vor dem Start in den Morgenverkehr reicht für den ganzen Tag.

Der Elektro-Bus hat dagegen viel geringere Reichweite. Er muss pro «Arbeitstag» mindestens einmal zwecks Batterieaufladung zurück in die Servicestelle. Der Busfahrplan wird deswegen natürlich nicht verdünnt. Das würde Rotgrün nie tolerieren. Also braucht es deutlich mehr Busse, auf dass damit die gleiche Tagesleistung erreicht wird, wie sie von dieselbetriebenen Fahrzeugen erbracht wird.

Damit ist der markant kostentreibende Faktor unter dem Titel öffentlicher Verkehr aber noch längst nicht vollständig erfasst. Ist ein Elektrofahrzeug auf Schnell-Ladung angewiesen, verkürzt das die Batterie-Leistung deutlich. Das verteuert Einsatzdauer, Unterhalt und Ersatzteil-Bedarf markant.

Technologie entwickelt sich stürmisch

Die Technologie des Elektroantriebs für Fahrzeuge erlebt bekanntlich eine ziemlich stürmische Entwicklung. Das wird positiv beurteilt, verursacht aber bedeutende Zusatzkosten: Busse, die Tagesleistungen zu erbringen haben, ohne dass Nachladen tagsüber nötig ist, sollen bereits lieferbar sein und drängen offensichtlich auf den Markt.

Das ruft die Rotgrün-Pioniere in den Städten erneut auf den Plan: Nachdrücklich fordern sie Ankauf und Einsatz von Bussen neuster Generation – auf dass die Kosten des Nachladens der Batterien tagsüber ausgemerzt werden. Neue Busse müssten also her! Das wird lautstark gefordert – und in der Regel auch durchgesetzt.

Was aber fängt man mit noch ziemlich neuen – teils gar erst bestellten, noch nicht in den Einsatz gebrachten Bussen älterer Technologie an, die allesamt noch immer betriebstauglich wären?

«Verkaufen!», lautet die scheinbar naheliegende Lösung. Allerdings: In anderen Städten ist längst auch bekannt, dass eine neue, höhere Tagesleistung versprechende Bus-Technologie auf den Markt drängt. Wer kauft in solcher Situation schon Busse veralteter Technologie – mögen die Busse noch so neuwertig sein und kaum bereits hohe Kilometerleistung aus vergangenem Einsatz ausweisen.

So bleiben Aberdutzende superteurer Fahrzeuge – teils sogar erst bestellt, aber noch nicht ausgeliefert, und allesamt sicher nicht im entferntesten amortisiert – als überflüssig stehen und werden durch noch teurere neue Fahrzeuge ersetzt.

Über aufgrund solcher Investitionsaktivität explodierende Kosten sehen Rotgrün-Pioniere grosszügig hinweg. «Rentabilitätsrechnung» ist für sie Ausdruck längst überwunden erklärter kapitalistischer Denkweise. Solches Abwinken von Bedenken fällt Rotgrün-Pionieren leicht, sind es doch Steuerzahler – und nicht sie selbst –, die solch exorbitante Folgekosten linksgrünen Pioniergeistes zu bezahlen haben.

Lieber gratis!

Rotgrüne Pioniere äussern dazu andere Bedürfnisse: Als aktive Förderer des Elektroantriebs teilen sie sich selbst pauschal den Gutmenschen zu. Und sie erachten sich als berechtigt, sich selbst massiv verbilligte, wenn irgend möglich gar Gratis-Nutzung des öffentlichen Stadtverkehrs einzuräumen. Und mit bemerkenswert unverfrorenem Egoismus fordern sie für sich neuerdings auch massiv subventionierte Nutzung des ÖV in der ganzen Agglomeration.

Sie verlangen alles – bezahlen sollen andere. Sie als Gutmenschen fordern für sich den Nulltarif.

So taumeln die grünrot regierten Städte der Pleite zu: Was Grünrot nicht hindert, sich zum Nulltarif auch von den Medien hochgelobte Menschlichkeit attestieren zu lassen. Indem sie beispielsweise illegal anwesenden Ausländern, die ihr Hiersein mittels Asylmissbrauch ergattert haben, grosszügig Stipendien für Gratis-Studium zuhalten – auf Kosten von Steuerzahlern natürlich. Dass der Kanton solches rechtsgültig abgelehnt hat, kümmert sie nicht. Gutmenschen leben in anderen Welten; dass diese aus sich dauernd vertiefenden Schuldenlöchern bestehen, kümmert sie nicht.

Ulrich Schlüer