

Oberleitungsbusse im Aufwind oder vor dem Aus?

Der Esslinger Gemeinderat soll am Montag über die Zukunft des Busverkehrs entscheiden. Es geht um die Frage, ob man auf O-Busse oder auf reine Batteriebusse setzt.

Von Melanie Braun

ESSLINGEN. Dass in Esslingen künftig nur noch Elektrobusse fahren sollen, steht inzwischen fest. Unklar ist noch, ob es sich dabei um batterieergänzte Oberleitungsbusse oder aber um reine Batteriebusse handeln wird. Nach wochenlangen Diskussionen soll der Gemeinderat am Montag, 16. Dezember, die Entscheidung fällen – in einer Sondersitzung des Mobilitätsausschusses wurden jetzt noch einmal letzte Details geklärt. Welche Richtung der Gemeinderat einschlägt, ist aber noch unsicher.

Dabei hatte man sich eigentlich vor Jahren schon festgelegt: Mit knapper Mehrheit hatte der damalige Gemeinderat zwischen 2017 und 2020 die Umstellung auf einen rein elektromobilen Busverkehr, den Ausbau der Oberleitungsinfrastruktur sowie die vollständige Übernahme des örtlichen Busverkehrs durch die Stadt beschlossen. Im Jahr 2022 folgte die Bestellung von 46 batterieergänzten Oberleitungsbusen beim Hersteller van Hool. Doch weil van Hool insolvent ist, muss die Stadt ihre Busflotte jetzt neu ausschreiben. Der Gemeinderat muss der neuen Auftragsvergabe zustimmen – und da



Fahren künftig nur noch O-Busse in Esslingen? Das ist weiter ungewiss.

Foto: Roberto Bulgrin

viele Räte eine reine O-Busflotte skeptisch sehen, gerät die Abstimmung nun zur Grundsatzfrage für oder gegen den O-Bus.

Die Argumente sind längst ausgetauscht. Die Befürworter des Oberleitungsbusse weisen vor allem auf die bereits vorhandene Infrastruktur, auf den Vorteil des Ladens während der Fahrt, auf sehr viel kleinere und langlebigere Batterien sowie auf die Zusage einer sehr hohen Bundesförderung.

Die Skeptiker hingegen befürchten, dass O-Busse ein Auslaufmodell sein könnten und man mit der Fokussierung auf diese Busse den Anschluss an neue Technologien verlieren könnte. Zudem werden von den Kriti-

kern die möglicherweise höheren Kosten auf einem – ihnen zufolge – überschaubaren O-Bus-Markt mit wenig Konkurrenz angeführt.

In einer Sondersitzung des Ausschusses für Bauen, Mobilität und Klimaschutz am Mittwoch wurden vor allem zum Thema Kosten noch einmal letzte Details geklärt. Nach der bereits erfolgten Gegenüberstellung der Investitionskosten bei verschiedenen Szenarien für den künftigen Busverkehr wurden auf vielfachen Wunsch aus dem Gremium nun auch die laufenden Kosten bei einem reinen Oberleitungssystem im Vergleich zu einer reinen Batteriebusflotte dargestellt. Demnach ist der O-Bus im Hinblick auf die

Batterie deutlich günstiger als der reine Batteriebus, weil O-Busse deutlich kleinere Batterien benötigen, die sehr viel schonender geladen werden. Das senke sowohl Unterhalts- als auch Wiederbeschaffungskosten.

Was die Fahrzeuge selbst angeht, so sind die laufenden Kosten für die Instandhaltung bei Batterieoberleitungsbusen und Batteriebusen laut der Stadtverwaltung annähernd gleich. Die Unterhaltung der Ladeinfrastruktur hingegen wäre wohl bei den Oberleitungsbusen kostspieliger, während der Energieverbrauch wegen des besseren Wirkungsgrades bei den O-Bussen geringer wäre.

Für die Gebäudeinfrastruktur wiederum müsste bei einer reinen Batteriebusflotte laut Johannes Müller vom städtischen Verkehrsbetrieb erheblich mehr investiert werden, weil die Auflagen der Feuerversicherer angesichts der bis zu zehn Mal größeren Batterien im Vergleich zu den O-Bussen deutlich höher seien.

Schon vor der Sondersitzung hatten sich die Fraktionen der Grünen, der SPD und der Linken sowie die Ratsgruppe WIR/Sportplätze erhalten klar für eine Umstellung des Esslinger Busverkehrs auf hundert Prozent batterieergänzte O-Busse ausgesprochen. Im bürgerlichen Lager zeigte man sich dazu bislang eher skeptisch. Hier hält man sich noch bedeckt bei der Frage, wie man sich zur Zukunft des Busverkehrs positionieren will.

Grüne, SPD und Linke sowie WIR/Sportplätze erhalten haben sich positioniert.