

Bus-Debatte fährt Schlangenlinien

Nach der Insolvenz des Busherstellers van Hool muss die Stadt Esslingen ihre Busse neu ausschreiben. Doch im Gemeinderat zeichnet sich noch nicht ab, welche Richtung man beim städtischen Busverkehr einschlagen will – dabei drängt die Zeit.

Von Melanie Braun

ESSLINGEN. Noch ist unklar, in welche Richtung die Reise zum künftigen Busverkehr in Esslingen geht. Auf Wunsch aus dem Gemeinderat hat die Stadt nun noch einmal verschiedene theoretisch mögliche Szenarien vorgestellt. In einer ersten Debatte darüber hat sich keine klare Mehrheit in dem Gremium abgezeichnet. Stattdessen gibt es offenbar zwei Lager, bei denen unsicher ist, ob sie in der Sache zusammenfinden werden. Dabei geht es inzwischen eigentlich nur noch um die Frage, ob man beim Esslinger Nahverkehr künftig auf Elektrobusse mit oder ohne Oberleitung setzen will.

Dass Dieselbusse langfristig keine Zukunft mehr haben, ist inzwischen offenbar allen im Esslinger Gemeinderat klar – schließlich spricht nicht zuletzt die Gesetzeslage eine deutliche Sprache. In einigen Jahren dürfen gar keine Dieselbusse mehr zugelassen werden. Daher spielt diese Antriebsart bei der Diskussion um die Ausrichtung des Esslinger Busverkehrs auch keine Rolle. Da alternative Antriebe, etwa mit Wasserstoff, als nicht ausgereift gelten, geht es nun im Prinzip darum, wie die neuen Batteriebusse geladen werden sollen. Während die Stadt und ein grün-rot-rotes Lager die Umstellung auf batterieergänzte Oberleitungsbusse favorisieren, zeigen sich die bürgerlichen Fraktionen eher skeptisch. Sie befürchten, sich mit einer reinen O-Busflotte auf eine veraltete Technik zu konzentrieren und damit den Anschluss an neue Technologien zu verpassen.



Foto: Ines Rudel

„Wir müssen dieses Jahr entscheiden, sonst klappt es nicht mehr mit der Förderung.“

Ingo Rust,
Bürgermeister

In der Gemeinderatssitzung im Oktober hatten vor allem Stimmen aus dem bürgerlichen Lager gefordert, die Kosten für die verschiedenen Bus-Optionen gegenüber zu stellen, um eine bessere Grundlage für die Entscheidung über den künftigen Busverkehr zu haben. Deshalb hat die Stadtverwaltung nun verschiedene Szenarien präsentiert, die theoretisch vorstellbar wären. Neben einem vollelektrischen Busverkehr mit Oberleitungsfahrzeugen wäre demnach auch eine Flotte aus reinen Batteriebussen möglich – oder aber ein Mix aus Oberleitungs- und Batteriebussen. Auch eine gemischte Flotte aus Oberleitungs-, Batterie- und Dieselbussen wäre zumindest bis zum Zulassungsverbot für Dieselbusse denkbar.

Für diese Szenarien habe man nun versucht, die Kosten zu berechnen, berichtete der Erste Bürgermeister Ingo Rust, der auch für den Esslinger Busverkehr zuständig ist, in der jüngsten Sitzung des Ausschusses für



Nur noch O-Busse oder nicht? Die Richtung beim Esslinger Busverkehr ist unklar. Foto: Robin Rudel

Die Szenarien im Überblick

Szenario 0 Dieses Szenario beinhaltet gemäß der Grundsatzentscheidung im Jahr 2020 hundert Prozent batterieergänzte Oberleitungsbusse. Die Kosten für die Stadt lägen bei 510 000 Euro im Jahr, die CO₂-Bilanz beliefe sich ab 2026 auf null.

Szenario 1 Bei einer vollständig aus reinen Batterie-

bussen bestehenden Flotte rechnet die Stadt mit Kosten zwischen 910 000 und 2,26 Millionen Euro pro Jahr und CO₂-Neutralität ab 2028.

Szenario 2 Eine Mischung aus 19 O-Bussen und 43 Batteriebussen würde wohl mit 1,1 Millionen bis 2,36 Millionen Euro pro Jahr für die Stadt zu Buche schlagen.

Auch hier würde ab 2028 CO₂-Neutralität erreicht.

Szenario 3 Bei 37 Oberleitungs- und Batteriebussen sowie 25 Dieselfahrzeugen lägen die Kosten wohl bei 910 000 bis 2,36 Millionen Euro im Jahr. Im Jahr 2028 würden vermutlich noch 1817 Tonnen CO₂ ausgestoßen. *meb*

Bauen, Mobilität und Klimaschutz. Allerdings könne man keine exakten Zahlen liefern, sondern nur Annäherungen – außer für den elektromobilen Busverkehr mit hundert Prozent O-Bussen, für den aufgrund der Grundsatzentscheidung 2020 für diese Variante die genauen Kosten vorlägen. „Aber wenn wir komplett durchrechnen wollten, wie viel eine reine Batteriebusflotte in Esslingen kosten würde, müssten wir schon für die Berechnungen rund zwei Millionen Euro einplanen“, so Rust. Ohne zu wissen, ob man diese Option auch umsetzen wolle, sei das nicht sinnvoll. Klar sei aber, dass das günstigste Szenario die vollständige Umstellung auf Elektrohybridbusse mit Oberleitung sei – unter anderem, weil ein Großteil der Ladeinfrastruktur dafür bereits vorhanden und eine große Fördersumme zugesagt sei. Bei einem Mix verschiedener Systeme hingegen müssten auch unterschiedliche Lademöglichkeiten bereitgestellt werden – das schläge sich in den Kosten nieder.

Der CDU-Rat Herbert Schrade gab zu be-

510 000

Euro pro Jahr würde die Stadt Esslingen ein reiner O-Bus-Verkehr kosten.

denken: „Wir müssen uns mit unserer Entscheidung sehr langfristig festlegen und alle Weiterentwicklungen bei den Technologien ausblenden.“ Auf den ersten Blick sei eine reine O-Busflotte wegen der hohen Zuschüsse aus finanzieller Sicht unschlagbar, aber es fehle die Betrachtung der laufenden Kosten für Wartung, Ersatzteile oder Stromverbrauch. Diese fehlten auch Rena Farquhar, Vorsitzende der Fraktion FDP/Volt. Sie erklärte: „Wir werden uns heute nicht festlegen.“ Zumal die Bundesförderung einmalig sei und daher keine langfristige Unterstützung. Michael Weinmann (Freie Wähler) kritisierte, dass man sich nur auf eine Technik fokussieren wolle: „Jeder Unternehmer weiß, welches Risiko mit Monokulturen einhergeht.“ Auch AfD-Rat Jürgen Häußler betonte: „Wir sind für Technologieoffenheit.“

Grüne, SPD, Linke und die Ratsgruppe WIR/Sportplätze hingegen bezogen klar Position: Für sie sei die bereits 2020 getroffene Entscheidung für einen voll elektrischen Busverkehr mit Oberleitungen gesetzt. Grünen-Fraktionschefin Carmen Tittel: „Für uns führt kein Weg an den O-Bussen vorbei.“ Zwar lege man sich damit auf eine Technologie fest, jedoch nur für die nächsten 20 Jahre. „Wenn dann eine andere Technologie so viel weiter ist, dann steigen wir einfach um.“ Zumal angesichts der kleineren Batterien in O-Bussen auch deren Ökobilanz besser sei, erklärte SPD-Rat Daniel Scharpf. Bürgermeister Rust betonte indes: „Wir müssen dieses Jahr entscheiden, sonst klappt es nicht mehr mit der Bundesförderung.“