

## Neustart mit Oberleitung

### Gutachter empfehlen anderes Bussystem

Im OSNABRÜCK. Dieselbus, Oberleitungsbus oder Straßenbahn – die Stadt Osnabrück sucht das Nahverkehrssystem für die nächsten 20 oder 30 Jahre. Ein Gutachten des Düsseldorfer Ingenieurbüros Lindschulte & Kloppe rät zur Einführung eines Obussystems.

Der Neustart biete die Chance, konsequenter auf Busbeschleunigung zu setzen, also Ampelvorrangschaltungen und separate Spuren zu installieren, heißt es in der Machbarkeitsstudie. Die Kosten eines Systemwechsels werden mit 94 Millionen Euro beziffert. Ein großer Teil davon lasse sich mit Zuschüssen abdecken, sagt die Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück.

Die Gutachter sprechen sich gegen eine Straßenbahn aus. Sie sei teuer und zu hoch für die Brücken. Zudem schaffe sie nicht die Steigung am Schinkelberg. Seite 20

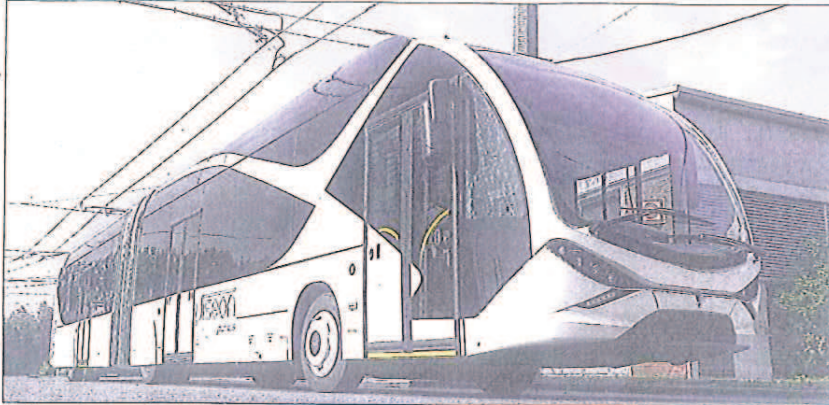
NOZ 27.04.13

DIESELBUS, OBERLEITUNGSBUS oder doch die Straßenbahn: Osnabrück stellt die Weichen für die nächsten 20 oder 30 Jahre.

# Neuer Obus soll den Nahverkehr sexy machen

## 20 Prozent mehr Fahrgäste sind das Ziel: Gutachter schlagen Systemwechsel vor

Wie Rainer Lichmann-Lammert  
**OSNABRÜCK.** Der Stadtbus der Zukunft fährt elektrisch. Eine Machbarkeitsstudie des Gutachterbüros Lindschulte & Kloppe hat zum Abschluss vom Dieselmotor, empfohlen werden Oberleitungsbusse, die in der Innenstadt auf Batteriebetrieb umschalten können. Den Nahverkehrsstrategien geht es um mehr als die Antriebsart. Sie planen einen umfassenden Systemwechsel und geben die Idee von der Straßenbahn damit auf.



Busfahren soll Spaß machen: Schickes Design, leise Motoren und viel Komfort versprechen moderne Oberleitungsbusse. Foto: Vacon

Großräumige E-Busse sollen die Hauptlinien bedienen, für die Erschließung der Stadtteile stehen kleinere Fahrzeuge an den Endhaltestellen bereit. So stellen sich die Planer den öffentlichen Nahverkehr der nächsten zwei oder drei Jahrzehnte vor. In Auftrag gegeben wurde die Machbarkeitsstudie des Düsseldorfer Ingenieurbüros Lindschulte & Kloppe von der Stadt Osnabrück und der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (Planov). Aufgeführt werden Fakten und Vergleiche, zwischen den Zielen schwingen Emotionen mit.

„Es muss Spaß machen, in die Stadt zu kommen, sagt Planov-Geschäftsführer Stephan Rolles, der den modernen Obus schon seit Jahren favorisiert. Das Nahverkehrssystem der Zukunft müsse attraktiv, bezahlbar und umweltgerecht sein. Von der Systemumstellung verspricht er sich einen Zuwachs an Fahrgästen. „Wir wollen 20 Prozent mehr, ich bin mir sicher, da geht was.“ Dieses Ziel halten die Gutachter für erreichbar. Auch wenn klar ist, dass kein Autofahrer in den Bus steigt, nur weil statt der Kolben Elektroantriebe die Antriebsart vertritt. Gutachter Uwe Kloppe setzt auf die Kraft des Neuanfangs, auf Ampelvorrichtungen und Bus-

### 52 Kilometer Oberleitung, aber im Batteriebetrieb durch die Innenstadt

Ein moderner Obus kann im Batteriebetrieb auch fünf oder sechs Kilometer ohne Oberleitung fahren. Darauf setzt die Planov, die zusammen mit der Stadt Osnabrück die Machbarkeitsstudie im Auftrag

gegeben hat. In der Innenstadt sollen keine Oberleitungen verlegt werden, der Ausbau würde erst jenseits des Wallingsbürgens beginnen. An einigen Stellen wie der Bremer Straße erscheint es den Planern sinnvoll, die Leitungen erst jenseits der Eisenbahnbrücken zu installieren. Die Gutachter des Ingenieurbüros Lindschulte & Kloppe schlagen vor, in Osnabrück ein Netz von elf Hauptlinien mit 52 km Oberlei-

tung aufzubauen. Für die gesamte Systemumstellung einschließlich der 38 Busse würden 94 Millionen Euro veranschlagt. Eine Förderung in Höhe von 70 Prozent oder mehr durch Bund und Land sei realistisch, sagt Martin Meyer-Lau von der Planov. Wenn jetzt die Weichen für das Obusystem gestellt würden, könne 2016 mit dem Bau begonnen werden. Jetzt muss die Politik entscheiden.

tem in Osnabrück zu installieren. Allerdings mit einem Netz, das nur 20 oder 25 Kilometer lang wäre – was nicht einmal der Hälfte des angelegten Obusnetzes entspräche. Für die Straßenbahn seien die Gutachter in Osnabrück zu viele Hindernisse. Einem großzügigen Netzausbau stehen Eisenbahnbrücken im Weg, die nur mit extrem hohen Kosten auf die erforderliche Durchfahrtsbreite gebracht werden könnten. Ein weiteres Handicap ist die Steigung der Bremer Straße, die nur mit teurer Zusatzausstattung zu meistern wäre. Generell, so rechnen Kloppe und Kollegen vor, sei die Straßenbahn für die meisten Linien in Osnabrück überdimensioniert.

Mit dem Gutachten wird sich jetzt der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt befassen. Die Weichen für das Nahverkehrssystem der Zukunft stellt der Rat.

## Initiative findet kleine Stadtbahn besser als Obus

### Kritik an „Gefälligkeitgutachten“



Auf die Schienen: So stellt sich die Stadtbahninitiative den Nahverkehr der Zukunft vor. Fotomontage: Heiko Brunsman

OSNABRÜCK. Die Stadtbahninitiative sieht in der Machbarkeitsstudie von Lindschulte & Kloppe ein „Gefälligkeitgutachten“. In einer Pressemitteilung fordert Sprecher Rolf Brinkmann die Entscheidung nicht übers Knie zu brechen. Es könne auch mit einem kleineren Stadtbahnsystem begonnen werden, schraubte die Initiative. Für den Antriebsbereich sieht sie eine Durchmischung von zehn Kilometern an. Dabei gebe es auch keine Probleme mit Kurvenradien, und Brückenunterfahrten könnten ohne große Kosten erhöht werden. So lasse sich mit 150 Millionen Euro ein ausbaufähiges System auf die Schiene bringen. Die Steigungen des Schilfberges sind nach Ansicht der Stadtbahninitiative mit geeigneter Technik zu bewäl-

### KOMMENTAR

#### Grüne Welle für den öffentlichen Nahverkehr

Einmal schon kühn, ein Nahverkehrssystem vorzuschlagen, das knapp 100 Millionen Euro kostet. Auch wenn stattdessen Zuschüsse freisetzen und die Investition auf mehrere Jahre verteilt wird: Der Umstieg auf den Obus ist ein Kraftakt, der einen breiten Konsens erfordert. Bislang war der nicht unbedingt zu erkennen. Im Rat gab es meist starke Kräfte, die dem öffentlichen Nahverkehr nichts zugestehen wollten, das die grüne Welle für Autos anzustreben drohte.

Aber die Zeiten ändern sich, und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, wann die Vorrangstellung des Autos fällt. Wenn es um Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Verminderung im Straßenverkehr geht, spielt es nur eine kleine Rolle, ob Busse mit Strom oder Diesel angetrieben werden. Aber eine große, wie viele Menschen ihr Auto stehen lassen und auf Rad oder Bus umsteigen.

Nun gibt es in Osnabrück auch eine Fraktion, die für die Wiedereinführung der Straßenbahn eintritt. Natürlich war es ein Kardinalfehler, die elektrische Busse aus dem Verkehr zu ziehen. Aber jetzt stellt sich die Frage anders, das Straßenbahnnetz ist vielmehr teurer als das Obusnetz. Pro Kilometer. Wer dafür eine Mehrheit im Rat gewinnen will, muss schon sehr kräftige Argumente aufzählen.

Die Stadtbahninitiative sieht in der Machbarkeitsstudie von Lindschulte & Kloppe ein „Gefälligkeitgutachten“. In einer Pressemitteilung fordert Sprecher Rolf Brinkmann die Entscheidung nicht übers Knie zu brechen. Es könne auch mit einem kleineren Stadtbahnsystem begonnen werden, schraubte die Initiative. Für den Antriebsbereich sieht sie eine Durchmischung von zehn Kilometern an. Dabei gebe es auch keine Probleme mit Kurvenradien, und Brückenunterfahrten könnten ohne große Kosten erhöht werden. So lasse sich mit 150 Millionen Euro ein ausbaufähiges System auf die Schiene bringen.

## Elektrisch auch mit Anhänger unterwegs

### Oberleitungsbusse gehörten schon von 1949 bis 1968 zum Stadtbild



Vom Rißmüllerplatz bis nach Alter, ein Obus 1954 vor der Dominikanerkirche. Foto: H. So

OSNABRÜCK. Oberleitungsbusse gab es in Osnabrück schon einmal, und die älteren Zeitgenossen knüpfen daran nicht nur positive Erinnerungen. Wenn der Stromabnehmer in einer Kurve den Kontakt zum Fahrleitungsseil verloren hatte, musste er mühsam wieder eingefädelt werden. In Osnabrück gehörten die Obusse von 1949 bis 1968 zum Stadtbild. Auf dem Hauptbus 1960 waren 35 Trolleyfahrzeuge unterwegs, auch mit Anhänger und als Aderthalbedecker. Die wichtigste Linie führte vom Rißmüllerplatz nach Eversburg und Alter. In der Gegenrichtung ging es elektrisch bis zur Roosenburg und Ebertallee im Schinkel.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bot sich der Oberleitungsbus als preiswerte und flexible Alternative zur Straßenbahn an. Als die Straßenbahn schon als Verkehrsmittel empfunden wurde und Schritt für Schritt verdrängt wurde, bauten die Stadtwerke das Obusnetz noch aus. Um die Verkehrsspitzen

auszufüllen, wurden Anfang der 50er-Jahre mehrere Busanhänger angeschafft. Deren Betrieb verbot eine Gesetzesänderung jedoch einige Jahre später. Eine Osnabrücker Spezialität waren die Aderthalbedecker. Dabei handelte es sich um Busse, die ein zweites Stockwerk hatten, das von der Wagenmitte bis zum Heck reichte. Als 1960 die letzte Osnabrücker Straßenbahn durch die Stadt fuhr, konnte der Obus nur für kurze Zeit davon profitieren. Die Oberleitung wurde zusehends als Handicap empfunden, vor allem wegen der zahlreichen Baustellen im Stadtgebiet, mit denen sich das autogerechte Zeitalter ankündigte.

Acht Jahre später war es dann auch mit dem Obus vorbei. Die 30 vorhandenen Fahrzeuge wurden mit Dieselmotoren umgerüstet. Einige von ihnen schafften noch zehn Jahre ohne Oberleitung.

### Dieselmotoren Der Langweiler

Erst flexibel und kommt problemlos überallhin. Diesen Vorteil gestehen die Gutachter dem guten alten Dieselmotor zu. Mit ihm sei es gelungen, das Stadtgebiet von Osnabrück gut zu erschließen. Aber eine wirksame Lärm- und Schadstoffreduzierung erwarten die Gutachter vom Dieselmotor in absehbarer Zeit nicht, dafür aber steigende Betriebskosten. Und zusätzliche Fahrgäste ließen sich mit ihm auch nicht gewinnen. Das gelinge nur durch eine konsistente ÖPNV-Beschleunigung und Restriktionen gegenüber dem Autoverkehr. Im bestehenden System schwer durchsetzbar, meinen die Gutachter.

### Obus: Der Glanz des Neuen

Die Oberleitung ist zwar ein Kostenfaktor, mit Geldern aus den Förderprogrammen aber zu stemmen, meinen die Gutachter zum Oberleitungsbus. Nur die Hauptlinien sollen elektrifiziert werden. Als nächstliegendes wird vorzuziehen, dass häufiger umgestiegen werden muss. Aus diesem Grund sollen die Regionalbusse beschleunigt Linien ohne Oberleitung bekommen. Im Systemwechsel sehen die Planer aber die Chance, von Anfang an optimale Bedingungen für den Nahverkehr durchzusetzen, also Busbeschleunigungsmaßnahmen, separaten Sparten und Restriktionen für den Autoverkehr.

### Straßenbahn: Teure Geliebte

Die Straßenbahn hat in Osnabrück eine Fanszene, ausmüde bis 1950 nach fünf Jahren. Die Gutachter betrachten sie jedoch als teures Massenverkehrsmittel, das auf den meisten Linien nicht ausgelastet ist. Zuschüsse von Bund und Land seien in Frage gestellt, weil Förderprogramme ausließen. In Osnabrück sei die Situation kompliziert, weil für die Steigung am Schinkelberg extra teure Züge angeschafft werden müssten und die Durchfahrtsbreite unter vielen Eisenbahnbrücken zu knapp sei. Demgegenüber biete der Systemwechsel die Chance einer wirksamen ÖPNV-Beschleunigung.