

WN 03.05.13

OSNABRÜCKER RUNDSCHAU



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

Foto: Viseon

Obus soll Nahverkehr sexy machen

Ziel: 20 Prozent mehr Fahrgäste / Anschlussinformationen in Echtzeit auf dem Smartphone nachlesen

Von Rainer
Lahmann-Lammert

OSNABRÜCK. Der Stadtbus der Zukunft fährt elektrisch. Eine Machbarkeitsstudie des Gutachterbüros Lindschulte & Kloppe rät zum Abschied vom Dieselmotor. Empfohlen werden Oberleitungsbusse, die in der Innenstadt auf Batteriebetrieb umschalten können. Den Nahverkehrsstrategen geht es um mehr als die Antriebsart. Sie planen einen umfassenden Systemwechsel und geben

»Es muss Spaß machen, in die Stadt zu kommen.«

Stephan Rolles

die Idee von der Straßenbahn damit auf.

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 (Planos). Aufgeführt werden Fakten und Vergleiche,

zwischen den Zeilen schwingen Emotionen mit.

»Es muss Spaß machen, in die Stadt zu kommen«, sagt Planos-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 Elektromagnete die Antriebsarbeit verrichten. Gutachter Uwe Kloppe setzt auf die Kraft des Neuanfangs, auf Ampelvorrangschaltungen und Busspuren – auch zulasten des Autoverkehrs. Alles Schritte, die sich im laufenden Betrieb nicht so einfach durchsetzen lassen wie bei einem Systemwechsel.

Busfahren soll sexy sein, in schicken Großraumfahrzeugen, leise und komfortabel. Das ist die Vision: Im Zehnminutentakt geht es auf den Hauptachsen nach Belm, Voxtrup oder Hellern. Perfekt abgestimmte Umsteigeverbindungen erwarten die Fahrgäste, ihre Anschlussinformationen können sie in Echtzeit auf dem



Bei der Salzburg AG, aber auch in vielen weiteren europäischen Ländern im Einsatz: »Oberleitungsbusse der neuen Generation« – partielle Nachladung ist nach Aussagen des Gutachters in Osnabrück das System der Zukunft für den Nahverkehr.

Smartphone oder im Display nachlesen. Und wer nicht ohne sein Auto auskommt, kann es auf dem Park+Ride-Platz an der Endstation abstellen.

Solche Annehmlichkeiten würden auch mit dem Dieselmotor funktionieren. Die Machbarkeitsstudie lässt ihn aber ziemlich alt aussehen, weil er laut ist, die Abgasstandards nur mit Mühe erreicht, dabei aber mehr Sprit schluckt und tendenziell immer höhere Betriebskosten verursacht.

Beim Obus schlägt der Preis für den Systemwechsel mit 94 Millionen Euro zwar viel stärker zu Buche, die Nahverkehrsplaner hoffen

jedoch auf die großzügige Förderung aus Bundes- und Landesmitteln für die Elektromobilität. Nach dem Gutachten des Düsseldorfer Ingenieurbüros Lindschulte & Kloppe sind die Betriebskosten für den Obus deutlich günstiger als für den Dieselmotor, weil der Strom trotz der aktuellen Aufwärtsentwicklung immer noch deutlich billiger sei als der Sprit.

Davon profitiert auch Kandidatin Nr. 3, die Straßenbahn. In der Machbarkeitsstudie aus Düsseldorf wird ihr zugestanden, dass sie mehr Fahrgäste auf den Geschmack des öffentlichen Nahverkehrs bringt als jeder Bus. Aber dieser Vorzug hat

seinen Preis: 320 bis 380 Millionen Euro würde es nach Einschätzung der Gutachter kosten, ein Straßenbahnsystem in Osnabrück zu installieren. Allerdings mit einem Netz, das nur 20 oder 25 Kilometer lang wäre – was nicht einmal der Hälfte des angepeilten Obusnetzes entspräche.

Für die Straßenbahn sehen die Gutachter in Osnabrück zu viele Hindernisse. Einem großzügigen Netzausbau stehen Eisenbahnbrücken im Weg, die nur mit extrem hohen Kosten auf die erforderliche Durchfahrts Höhe 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.

»Wir wollen 20 Prozent mehr, ich bin mir sicher, da geht was.«

Stephan Rolles, im Bezug auf die Fahrgastzahlen

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