



Besser 10-Minuten-Takt als unbewährte Elektrobusse

- Risiken durch unausgereifte Technik für Stadt und Kreis -

Darmstadt, 24.3.2016

Den derzeit vorgesehenen Elektrobuseinsatz auf den Stadtbuslinien F, H, K, L und R bewertet der Fahrgastverband PRO BAHN kritisch. Nach Ansicht der beiden Verbände verhindert das isolierte Vorgehen die erforderliche Verknüpfung von Stadt- und Umlandlinien. Zudem ist der aktuell favorisierte Elektroantrieb nicht ausgereift; das wirtschaftliche Risiko droht bei den Eigentümern Stadt und Landkreis hängenzubleiben und bindet Ressourcen für Planungen und Konzepte, die den Fahrgästen mehr Nutzen brächten, wie z. B. einen 10-Minuten-Takt im Stadtnetz oder einen Ringverkehr für den L-Bus. "Über 400 Personen steigen werktäglich zwischen der Stadtbuslinie R und den Umlandlinien O, NE und N um," erklärt PRO-BAHN-Vorstand Dr. Gottlob Gienger. Die Zahlen hat PRO BAHN im März 2016 von der Dadina erfahren. "Wir setzen uns für Direktbusse ein, um umsteigefreies Fahren zwischen Mühlthal und dem Darmstädter Hauptbahnhof zu ermöglichen. Wenn nun unterschiedliche Fahrzeugtypen eingesetzt werden, bleibt es beim Umsteigezwang."

Grundsätzlich sind Überlegungen zu alternativen Antrieben längst überfällig, um den Nahverkehr auch in Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Diese müssen jedoch integriert erfolgen, beispielsweise durch Erweiterungen ins Umland, um auch den Regionalverkehr umweltfreundlicher zu gestalten und Umsteigezwänge zu reduzieren.

Die Festlegung auf den derzeit im Probestadium befindlichen reinen Batterieantrieb ist vor dem Hintergrund des Forschungsbedarfs und der Schaffung neuer Infrastruktur sorgfältig abzuwägen: In anderen Städten wurden die Versuche mit dem Elektroantrieb ausschließlich auf Basis von Batterien erfolglos beendet, zuletzt in Offenbach, wo auch die Förderung durch die Bundesregierung nicht weiterhalf. Das betriebswirtschaftliche Risiko für den Batterie-Elektrobus liegt faktisch bei den Heag-Mobibus-Eigentümern Stadt und Landkreis: "Ein Scheitern des E-Bus-Abenteuers geht auf Kosten der Steuerzahler und Fahrgäste. In den vergangenen Jahren hatte die Heag mehrfach mehr Geld von Stadt und Kreis gefordert, weil sie mit den vereinbarten Finanzmitteln nicht auskam," erklärt Dr. Gienger. "Die Folge waren Einschränkungen und die Einstellung des L-Busses zwischen Ostbahnhof und Innenstadt."

Bewährte Elektro-Systeme, wie der Oberleitungsbus, wurden in der von der Heag vor kurzem vorgestellten Studie in erster Linie wegen mutmaßlicher Störung des Stadtbildes durch eine neu zu errichtende Oberleitung abgelehnt. Die effizientere dynamische Ladetechnik ermöglicht aber inzwischen oberleitungsfreie Straßenräume in sensiblen Stadtbereichen oder auf Abschnitten mit Straßenbahnfahrleitung. Die Stadt Zürich zum Beispiel betreibt ein solches System seit Jahren und baut es weiter aus. Darmstadt und Heag wären gut beraten, gleich auf eine bewährte Technik zu setzen, anstatt in ungewisse risikobehaftete Technologien zu investieren, die den Ausbau eines nachhaltigen ÖPNV weiter kostspielig verzögern würde.

Unabhängig davon welches Elektrobussystem gewählt wird, bindet die Einführung des Elektroantriebs erhebliche Planungskapazitäten. Die Umstellung des Netzes auf einen 10-Minuten-Takt konnte die Heag nicht selbst planen, die Planungskosten musste die Dadina schultern.

PRO BAHN fordert die Eigentümer Stadt und Kreis auf, eigene Konzepte mit Vorschlägen, die konkrete Fahrgastvorteile bringen, zu entwickeln, sowie die getroffenen Elektrobuss-Entscheidungen zu überdenken.