

Hallo, Zermatt: Elektrobussen fahren ist sexy

Neue Schubkraft für die Waiblinger Marktbus-Diskussion / Geräusch- und emissionsfrei – aber noch sehr teuer

Von unserem Redaktionsmitglied
Gisela Benkert

Waiblingen. Neue Schubkraft für die Waiblinger Marktbus-Debatte: Angestoßen von der WKZ („Shuttlebus-Fahren könnte so sexy sein“) haben sich OB Hesky und Stadtwerkechef Eckert auf neue Wege begeben: Ein Elektro-Busle zur geräuschlosen Innenstadt-Andienung – Zermatt lässt grüßen – wäre nicht nur zukunftsstechnologisch wertvoll, sondern Stadtmarketing vom Feinsten. Aber ...

Zwar ist die Fantasie allenthalben ins Rollen gekommen, doch rasch folgte der Tritt auf die Bremse. Ein gemeinsamer Besuch beim weltweiten Elektrobussen-Pionier Vetter in Fellbach hat trotz bester Referenzen (siehe unten: Zermatt) ergeben: Elektro-Busse sind teuer (300 000 Euro für eine Maßanfertigung; Serie gibt's da nicht), brauchen ständig Service, die Batterie-Technik ist noch verbesserungswürdig. Und Zuschüsse gibt's bislang bei uns auch keine.

Kein Wunder, dass Vetter vor allem in die USA geliefert hat, 35 Elektro-Unikate von Denver bis Santa Barbara, darunter auch flotte Bus-Cabrios, gekühlt von Meeresbrisen. Elektrobussen fahren dort, wo nicht „low emission“ gewünscht wird, sondern „no emission“. Sie dürfen sogar durch Parks und werden ständig technisch optimiert. Und bei uns? Der Markt liegt darnieder, auch bei Hybrid oder Wasserstoff.

Dabei hat, so berichtet Vetter-Geschäftsführer Peter Makowiak, schon OB Rommel mal Elektrobussen zur Weihnachtszeit durch die Landeshauptstadt geschickt – und ist nach wenigen Jahren an den Kosten gescheitert. Beispiel Baden-Baden: Der OB dort wollte unbedingt einen Elektrobussen haben, „aber die dortigen Stadtwerke haben's nicht geschafft, er ging nicht mal in Probetrieb“.

Und heute, wo Klimadruck und Zu-

Normalerweise rollt dieser Batterie-Solar-Omnibus (45 Plätze) der Fellbacher Firma Vetter durch Zermatt – wir haben ihn einfach mal durchs Beinsteiener Tor geschickt. Ein emissionsfreier und nahezu geräuschloser Stadtbus – auch für OB Hesky eine Option, wenn auch eine teure. Zukunftstechnologie gilt schließlich als feinstes Stadtmarketing.
Montage: Mogck

kunftsängst immer größer werden? Der Waiblinger Stadtwerke-Geschäftsführer Volker Eckert findet die Idee eines Elektrobusses durch die Innenstadt „bestechend“, könnte sich eigenes Engagement vorstellen, vollends, nachdem die Stadtwerke ihre Überschüsse weiter in Zukunftstechnologie investieren wollen. Und Waiblingen eigenen Strom aus Wasserkraft erzeugt, immerhin 1,2 Millionen Kilowattstunden im Jahr.

Auch Ullrich Villinger, Vorsitzender des Bundes der Selbstständigen, ist nicht abgeneigt, sich „in irgendeiner Form zu beteiligen, 15- bis 20 000 Euro wären vielleicht schon drin“.

bei entsprechend regem Passagieraufkommen zu den Spitzenzeiten im Winter. Bei normalen Straßenverhältnissen reicht laut Homepage „eine Batterieladung aus, um ein Tagespensum von maximal 22 Kursen zu bewältigen“. Verwendet werden die kostengünstigeren Bleisäurebatterien.

Inzwischen fahren zusätzlich noch Klein-Elektrobussen (Niederflur) mit 27 Plätzen zur Erschließung des Außenquartiers Winkelmaten. Je nach Witterung, Straßen- und Batteriezustand müssen bei einer Streckenlänge von 5,2 Kilometern nach fünf bis sechs Kursen die Batterien ausgewechselt werden. Dieser Bustyp fährt mit 80-Volt-System und 15kw-Motor „sogar voll beladen eine 16-Prozent-Steigung hinauf“, wie Vetter-Geschäftsführer Peter Makowiak versichert.



Dauerhaft, täglich, zuverlässig: Neue Bus-Wege zur Innenstadt

Stadtteile besser anbinden / Diesel, Elektro und die Marktbeschicker

Oberbürgermeister Andreas Hesky will – erst mal ungeachtet der Betriebsart – vor allem eins: „Eine dauerhafte, tägliche, zuverlässige Busverbindung zur Innenstadt.“ Wasserstube, Galgenberg, Korber Höhe und Rinnenacker fest angebunden. „Ohne die Karten mit den Konzessionären ganz neu mischen zu wollen“, kann er sich vorstellen, „den überörtlichen Pendlerverkehr vom Innenstadt-Bedienen zu entzerren“.

Postplatz als neue Drehscheibe

Manko dabei: Die direkte Anbindung zum Bahnhof würde leiden. Aber: „Der Postplatz wird unsere neue Drehscheibe werden – erst wenn ich den Bahnhof rausnehme, bekomme ich auch attraktive Fahrzeiten auf der direkten Verbindung.“ Hesky weiß: „Es gibt immer mehr ältere Leute, die nicht mehr so gerne reinfahren und ihr Auto in eine Tiefgarage stellen.“

Und dann kommt er zurück auf die Keimzelle dieser ganzen aktuellen Bus-Diskussion: den Marktbus. Die Marktbeschicker wollen nicht, dass der 208er vom Galgenberg mittwochs und samstags an ihren Ständen vorbeirollt und sie „bedieselt“. Der OB will aber just an diesen Tagen die Stadt füllen. Für einen Elektrobussen, ein Busle, würde er sich jetzt nur noch politisch

verkämpfen, „wenn er wirklich durch die Innenstadt führt“. Für neue Außenrum-Linien könne man bei Diesel bleiben. Und wider das Argument, der Bus zöge immer so viele Pkw durch die Fußgängerzone hinter sich her, könnte sich Andreas Hesky sogar „eine Schranke vorstellen mit Piepser für den Bus“.

Und wenn nun Innenstadt-Geschäftsleute freudig auf den Bus aufspringen und sagen: Dann könnt ihr die Stadt gleich wieder für den Individualverkehr öffnen – kann man ihnen prima den Elektrobussen entgegenhalten. Was braucht's Autos, wenn das nicht stinkende, nicht lärmende Busle direkt im Herzen der Altstadt landet?

Jetzt sind also wieder die Marktbeschicker dran. Sprecher Frieder Bayer, gestern von der WKZ befragt, sagt nicht mehr kategorisch Nein: „Wenn's ein kleiner Bus wäre, ein elektrischer, mit Schranken geregelt, und wenn seinetwegen keine Stände verschoben werden müssen – kann man drüber reden.“

„Ökologisch sinnvolle Lösung“

Das nächste Treffen Marktbeschicker-Stadt ist im Juni. Hesky will immer noch „eine ökologisch sinnvolle Lösung, die die Aufenthaltsqualität nicht stört“.

Die Referenz: Zermatt

Im Januar 1988 wurde in der ansonsten autofreien Kommune Zermatt der erste Elektro-Niederflurbus eingesetzt, er hat 50 Plätze, Hersteller: die Firma Vetter in Fellbach. „Diesem Fahrzeugtyp war ein voller Erfolg beschieden, so dass die Gemeindebehörden sich veranlasst sahen, im Dezember 1989 zwei weitere und Anfang Februar 1991 einen vierten Elektrobussen in Betrieb zu nehmen“, heißt es auf der aktuellen Homepage von Zermatt.

Seit 1996 die Busdienstleistungen erstmals auch im Skiabonnement enthalten sind, „besteht die Linie Bergbahnen aus nunmehr fünf Fahrzeugen“. Die Busse verkehren auf einem Rundkurs von etwa vier-einhalb Kilometern Länge in meist flachem Gebiet. Auf der klassischen Bergbahn-Linie werden sämtliche Talstationen bedient,