

# Essligner Zeitung

## Interview mit Ingo Rust, Finanzdezernent und ÖPNV-Bürgermeister in Esslingen

### „Man beneidet uns um unsere O-Busse“

Claudia Bitzer 21.08.2020



O-Busse der neuesten Generation hängen nicht nur am Tropf der Oberleitung. Eine Batterie macht die Elektrohybridfahrzeuge flexibler. Foto: Ines Rudel

Esslingen will sich ganz von den Dieselbussen verabschieden – und das früher als geplant. Ingo Rust, für den ÖPNV zuständiger Bürgermeister, spricht über das Ziel, im Stadtgebiet ab 2024 nur noch batterieergänzte O-Busse einzusetzen. Und über die Zukunftssicherheit einer Technologie, die in Esslingen seit Jahrzehnten schon im Einsatz ist.

Esslingen - Nach der Pleite des Busunternehmens Rexer verzichtet der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) auf einen privaten Partner und fährt von 1. Januar 2021 an alle innerstädtischen Buslinien selbst. Und von 2024 an nur noch elektrisch – so das Ziel. Was Grüne, SPD, Linke, FÜR und OB als Pionierleistung für einen

klimaneutralen und emissionsfreien Busverkehr vorangetrieben haben, ist für das bürgerliche Lager eine teure und unnötige Festlegung auf die Oberleitungstechnik. Bürgermeister Ingo Rust (42, SPD), ehemaliger Staatssekretär im baden-württembergischen Finanzministerium und seit 2015 sowohl für die Stadtkasse wie für den ÖPNV in Esslingen zuständig, erläutert, wie der Ausbau funktionieren soll, wo die O-Busse an ihre räumlichen Grenzen stoßen und warum Oberleitungen dennoch zukunftsfähig sind.

Was sagen Sie zu dem Vorwurf, dass sich die Stadt jetzt auf ein unflexibles Oberleitungssystem festgelegt hat, obwohl gerade in Esslingen die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien im Aufschwung sei?

Ich finde, dass wir im Vergleich zu allen anderen Elektromobilitätsvarianten mit dem O-Bus durch den ergänzenden Einsatz der Batterie extrem flexibel werden. Aus meiner Sicht müsste es schon sehr gute Gründe geben, von einer mehr als 80 Jahre lang verlässlich erprobten, klimaneutralen und emissionsfreien Technologie wegzugehen. Warum sollten wir das tun? Man beneidet uns deutschlandweit dafür, dass wir uns nicht von den Oberleitungen verabschiedet haben. Es gibt einen breiten politischen Konsens in Esslingen, dass wir auch wieder eine Straßenbahn nach Ostfildern – die alte END-Linie – haben wollen. Auch das geht nicht ohne Oberleitung. Diejenigen, die jetzt sagen, dass sie Oberleitungen nicht schön finden, müssen auch sagen, warum sie dann Straßenbahuprojekte gut finden.

Von Berkheim bis auf das Jägerhaus nur noch mit O-Bussen unterwegs? Wie kann das über das ganze Stadtgebiet hinweg funktionieren?

Der Gemeinderat hatte schon 2017 beschlossen, die Elektromobilität im Stadtverkehr auf zwei Drittel auszubauen – bei einem Ausbau des Oberleitungsnetzes um 15 Prozent. Kosten: 7,4 Millionen, Zuschuss mindestens 40 Prozent. Konkret bekommen die Stuttgarter Straße in der Pliensauvorstadt und die Mülbergerstraße bis zur Rotenackerstraße Oberleitungen, zudem wollen wir den Altstadtring schließen. Dass wir damit sogar das ganze Stadtgebiet erreichen können, liegt an der neuen O-Bus-Generation, die auch über eine Batterie verfügt. Diese Elektrohybridbusse laden ihre Batterien an der Oberleitung, können dann ausklinken und bis zu 40 Kilometer ohne Oberleitung unterwegs sein.

Müssen Sie dann aber nicht auch das Liniennetz neu zuschneiden, um alle Stadtteile bedienen zu können?

Nein, aber wir müssen die Linien anders miteinander verknüpfen. Wenn ich beispielsweise die Linie 109 nehme, die nur sehr kurze Zeit am Altstadtring an der Oberleitung fahren wird, muss der Bus, der als 109er am ZOB ankommt, dann beispielsweise als 111er oder 113er weiterfahren – damit er dann wieder eine längere Strecke an der Oberleitung hat. Der Bus wird immer ein Drittel bis zur Hälfte seiner Strecke an der Oberleitung und dann erst aus der Batterie fahren. Der Fahrgast bemerkt davon nichts.

Brauchen Sie dann mehr Fahrzeuge?

In der Summe nicht. Das ist der große Vorteil dieser Antriebsart: Die Städte, die jetzt auf reine Elektrobusse umsteigen, brauchen für jeden Dieselbus zwei Elektrobusse,

weil diese Busse die notwendige Reichweite nicht erreichen. Unsere O-Busse können die ganze Tagestour fahren, weil sie ihre Batterien an der Oberleitung während der Fahrt, aber auch beim Bremsen laden. Wir werden für Baustellen noch zwei oder drei Dieselbusse behalten, werden aber keine neuen mehr kaufen. Seit ein paar Tagen haben wir alle alten O-Busse verkauft. Wir haben jetzt zehn Batterie-Oberleitungsbusse. Die nächste Beschaffungstranche wären 17 neue Elektrohybridbusse für den Ausbau auf die geplanten 63 Prozent gewesen. Mit dem Ausbau auf 100 Prozent werden es jetzt noch einmal 25 mehr werden. Wir planen, im Herbst mit dem Gesamtpaket in den Gemeinderat zu gehen.

Rein elektrisch wird es aber doch auch 2024 nicht gehen. Die neue Buskonzeption schlägt dem Gemeinderat eine neue Stadtteillinie in Zell vor. Die soll von den Diesel-Kleinbussen bedient werden, die derzeit die Verlängerung des 109ers über Uhlbach nach Obertürheim fahren.

Bislang hatten wir in Esslingen Kleinbusse nur provisorisch bei Baustellen als Notlösung im Einsatz. Wir haben sie bei der neuen Linienkonzeption jetzt für Zell und für die weitere Erschließung des Esslinger Nordens erstmals für den regulären Betrieb vorgesehen. Ganz klar: diese Linien gehen mit O-Bussen nicht. Hier wird man irgendwann entscheiden müssen, ob man bei den Diesel-Kleinbussen bleibt oder ob man auch dort auf Elektrofahrzeuge – also in dem Fall reine Batteriefahrzeuge – geht. Wir sind mit dem Hersteller unserer Kleinbusse im Gespräch. Er ist gerade an der Entwicklung solcher Busse.

Die Stadt muss das Tarifdelta zwischen den kommunal und den privat bezahlten Busfahrern übernehmen...

Wir bezahlen dem Landkreis jetzt rund eine Million Euro jährlich für das Tarifdelta unserer SVE-Fahrer, dazu kommen künftig weitere 305 000 Euro für die 45 Fahrer, die wir von Rexer übernehmen. Für die neuen Elektrohybridbusse bekommen wir Bundeszuschüsse. Und zwar 80 Prozent der Mehrkosten, die ein solcher Batterie-Oberleitungsbus im Vergleich zu einem Dieselbus kostet. Damit entspricht die Abschreibung eines solchen Fahrzeugs fast der eines Dieselbusses, wodurch es weder für den Landkreis noch für uns zu Mehrkosten kommt.

Die Buskunden haben aber schon einen Nachteil: Zur Finanzierung des Personalkostendeltas soll das Stadtticket ja künftig rund 3,50 statt 3 Euro kosten. Macht der VVS keine Probleme, wenn bei 27 Kommunen mit Stadtticket im Verbund eine ausschert und sagt: Bei uns kostet das demnächst 3,50 Euro?

Der neue Preis für das Stadtticket steht ja derzeit noch nicht fest. Wir haben die Gespräche mit dem VVS dazu jetzt anberaumt. Es gibt übrigens auch gute Gründe für unterschiedliche Preise. Unter diesen 27 Kommunen sind ja sowohl kleine Gemeinden mit einem überschaubaren Netz und so große Städte wie Ludwigsburg oder Esslingen, die auch ein deutlich größeres Angebot haben. Bislang hatten wir beim Stadtticket eine Preisersparnis von 40 Prozent im Vergleich zum Kauf von zwei Einzeltickets. Je nach dem, welcher Preis für das Stadtticket dann festgelegt werden

wird, läge die künftige Ersparnis bei mindestens 33 Prozent. Diese Steigerung ist meines Erachtens nach vertretbar. Zumal das Einzelticket mittlerweile auch teurer geworden ist und irgendwann ohnehin eine Preiserhöhung für das Stadtticket im Raum steht.