



Projektleiter Matthias Klötze links und Oberbürgermeister Matthias Klopfer taufen die beiden Testkleinbusse Gottlieb und Barbara mit einem Gläschen Sekt.

Bilder: Schneider

Bus fahren mit Barbara und Gottlieb

Projekt Reallabor: Mit dem Fahrplanwechsel kommen im innerstädtischen ÖPNV erstmals Kleinbusse zum Einsatz

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
HANS PÖSCHKO

Schorndorf.

Für Oberbürgermeister Matthias Klopfer sind sie „der sichtbare Start des Reallabors“, die beiden Kleinbusse, die, beginnend vom jetzigen Fahrplanwechsel, im Probetrieb auf der innerstädtischen Linie 247 eingesetzt werden und den oft mehr oder weniger leer durch die Gegend fahrenden großen Bus ersetzen. Vor dem Start sind die Sprinter-Fahrzeuge auf die Namen Barbara und Gottlieb getauft worden.

Bei Gottlieb – benannt natürlich nach Gottlieb Daimler – handelt es sich um einen Sprinter 313CDI der Marke Daimler, der unter Federführung der Hochschule Esslingen zu einem mit einem Hybridantrieb ausgestatteten Bürgerbus weiterentwickelt worden ist. Das neunsitzige Fahrzeug kann also rein elektrisch, rein dieselmotorisch oder in Kombination beider Systeme, also hybrid, betrieben werden. Nachteil bei dieser Ausführung: Das Fahrzeug ist nicht uneingeschränkt barrierefrei, weil der eingebaute Elektromotor keinen Tiefeneinstieg ermöglicht. Anders sieht es beim auf Barbara – nach Barbara Künkelin – getauften und herkömmlich betriebenen Mercedes-Sprinter City 35 aus, der so umgebaut worden ist, dass in dem Fahrzeug 14 Personen – acht auf fest montierten Sitzen, vier auf Klappsitzen – einen Sitzplatz finden und weitere acht Personen stehen können, wobei bei dieser Auslastung auch noch Platz für einen Rollstuhl oder einen Kinderwagen ist. Damit, so heißt es in einer Beschreibung der

Hochschule Esslingen, stehe dem Forschungsprojekt Reallabor „ein modernes Fahrzeugkonzept zur Verfügung, das insbesondere die Innenvorzüge eines großen Stadtbusses mit der Flexibilität und Wendigkeit eines Kleinbusses verbindet“.

Linie 247: Anwohnerproteste und schwache Frequenz

Erprobt werden die beiden Kleinbusse auf der im Bereich Alte Stelge/Neuer Friedhof verkehrenden Linie 247, die erstens nicht übermäßig stark frequentiert ist und die zweitens das Problem hat, dass die Strecke teilweise durch sehr schmale Straßen fährt,

was in der Vergangenheit immer wieder zu Anwohnerprotesten – vor allem im Wielandweg – geführt hat. Es gehe also, so der Leiter des Projekts Reallabor in Schorndorf, Matthias Klötze, bei diesem Projekt nicht nur um Wirtschaftlichkeit, sondern auch um Visionen der Fahrzeugtechnik für den öffentlichen Personennahverkehr ganz allgemein und um die Frage, wie kleinere Busse ausgestattet sein müssten, dass sie denselben Komfort bieten können wie größere Busse.

So richtig spannend, so der Oberbürgermeister, bevor er sich nach der Fahrzeugtaufe mit anderen Interessierten in einen der beiden Busse setzte, um eine erste Runde zu drehen, werde es dann in einem Jahr,

wenn, beginnend mit dem Fahrplanwechsel 2018/19, ein Jahr lang auf den drei Linien 242 (Südstadt), 246 (Nordstadt) und 247 ein bis dahin im Detail entwickeltes Bedienkonzept ausprobiert wird, das man sich so vorstellen darf, dass Bürger, die den innerstädtischen ÖPNV in Anspruch nehmen wollen, ihre Wünsche, was Start und Ziel betrifft, über eine App oder telefonisch anmelden und dass aus der Gesamtheit verschiedener Wünsche Routen generiert werden, die möglichst viele Wünsche sowohl zeitlicher als auch örtlicher Art abdecken. Auch bei diesem Bedienkonzept, das nicht zwingend an bestehende Haltestellen gebunden sein soll, sollen ebenfalls kleinere Busse zum Einsatz kommen – natürlich nur außerhalb der Hauptverkehrs- und Schülerbeförderungszeiten. Bis dahin aber sei noch ganz viel Arbeit nötig, sagte Matthias Klopfer, der zu berichten wusste, dass das vom Wissenschaftsministerium mit 1,2 Millionen Euro geförderte Projekt schon jetzt nationale und internationale Beachtung findet. Matthias Klötze lobte als Sprecher des Projektkonsortiums in diesem Zusammenhang die Begeisterung der Stadt und das in Teilen durchaus auch kritische Interesse der Bürger an diesem Projekt. Beides, Unterstützung und kritische Begleitung, sei für das Gelingen des Projekts unabdingbar.



Mal sehen, wie der Fahrkomfort im kleinen Bus ist. Zumindest ist's wärmer als draußen.

Projektpartner

Partner bei dem auf drei Jahre angelegten Projekt Reallabor sind die Stadt, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, die Universität Stuttgart, die Hochschule Esslingen, das Unternehmen Mercedes-Benz, der VVS und das örtliche Busunternehmen Knauß.