

Reallabor: Bitte keine falschen Erwartungen!

Denn, so Oberbürgermeister Klopfer: Nach dem innovativen Bus-Projekt wird erst mal wieder alles so sein wie davor

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
HANS PÖSCHKO

Schorndorf.
Vor falschen und zu hohen Erwartungen im Zusammenhang mit dem Projekt „Reallabor“, in dem von Ende 2017 an bis Ende 2018 auf drei Innenstadtrouten ein innovatives flexibles Bussystem getestet wird, hat im Technischen Ausschuss Oberbürgermeister Matthias Klopfer gewarnt. Weil es sich beim Reallabor zunächst um nicht mehr und nicht weniger als ein befristetes Forschungsprojekt handle.

Es sei, sagte Klopfer, nachdem die gelernte Soziologin Diana Gallego Carrera den Ausschuss über den Stand der Dinge beim Reallabor informiert hatte, noch nicht klar, ob das einerseits ins bestehende ÖPNV-Konzept eingebundene, andererseits mit individuellen Zeiten und freien Routen operierende Flexbussystem nach der Testphase weitergeführt wird – mal ganz abgesehen von der erst noch zu beantwortenden Frage, ob der Testbetrieb erfolgreich verlaufe. Ermuntert von CDU-Fraktionschef Hermann Beutel, der eine solche Klarstellung als überfällig bezeichnete, warnte Matthias Klopfer vor der zu hohen Erwartung, „dass es 2019 in Schorndorf keine festen Buslinien und nur noch kleine Busse gibt, die kreuz

und quer hin- und herfahren“. 2019, so Klopfer, werde erst mal wieder alles so sein wie vorher – „und dann sehen wir weiter“. Was Hermann Beutel auch wieder nicht so recht gefallen wollte: Weil es seiner Meinung nach „ein Treppenwitz“ wäre, wenn jetzt – auf der Linie 247 sogar schon vom Fahrplanwechsel 2016/17 an – endlich die seit längerem geforderten kleineren Busse zum Einsatz kämen und nachher wieder die großen und teilweise fast leeren Busse durch die Stadt fahren. Was auch passieren könnte, wenn bei der nächsten Ausschreibung im Jahre 2018 die Konzession an ein anderes Busunternehmen geht. Denn so gut es aus Sicht von FDP/FW-Stadtrat Konrad Hofer ist, dass die Firma Knauss beim Projekt „Reallabor“ dabei ist, so hart könnte die Konkurrenz bei der nächsten Ausschreibung sein.

Noch viele offene Fragen

Das Projekt selber findet Hermann Beutel gut, weil es auf längere Sicht ja vielleicht doch einen Ansatz aufzeige, den Individualverkehr wenigstens teilweise zu reduzieren. „Wenn es moderne Technik gibt, muss man sie auch einsetzen“, meinte der CDU-Fraktionschef, dem sich aber im Detail noch genau die Fragen stellen, mit denen sich dem Leiter des städtischen Fachbereichs Stadtentwicklung und Baurecht, Manfred Beier, zufolge derzeit auch noch die Projektbeteiligten beschäftigen: Werden die zusätzlich angebotenen Haltepunkte barrierefrei sein? Sind auch Busanforderungen ohne eine

App, also übers Telefon möglich und wie erfolgt dann gegebenenfalls die Rückmeldung? Kann man sich dann auch querbeet durch die Stadt chauffieren lassen, also beispielsweise vom Fuchshof bis zum Kaufland? Fragen über Fragen – und schließlich auch noch eine Feststellung: „Letztendlich muss das Ganze für uns auch finanzierbar sein.“ Wobei für Konrad Hofer jetzt schon feststeht: „Wenn sich das Reallabor bewährt, wird eine Fortsetzung nicht ohne finanzielle Unterstützung möglich sein.“

Froh über Hybridbusse

Diana Gallego Carrera, die auf Seiten der Stadt das Projekt betreut, und Fachbereichsleiter Manfred Beier versuchten die Fragen von Hermann Beutel zumindest so weit zu beantworten, wie das jetzt schon möglich ist. Die in der Testphase eingesetzten Kleinbusse, in denen übrigens alle auch in den herkömmlichen Bussen angebotenen Tickets verkauft würden, seien teilweise Niederflerbusse und die regulären Haltestellen würden ja nicht aufgegeben, sondern seien auch künftig anfahrbar, sagte Diana Gallego Carrera. Und eine telefonische Bestellmöglichkeit werde es auf jeden Fall geben, über die Frage der Rückmeldung werde noch diskutiert. Ebenso sei noch nicht klar, ob der Flexbus jedes beliebige Ziel durchgängig anfähre oder ob der Bahnhof ein Fixpunkt sein werde, an dem ein Umstieg in den nächsten Flexbus möglich sei. Manfred Beier meinte zum Thema Barrierefreiheit, dass es doch eigentlich pa-

radox sei, wenn der Gehweg umgebaut werde, damit er zum Buseinstieg passe, „denn eigentlich müsste sich der Bus auf die unterschiedlichen Höhen einstellen können“. In diesem Zusammenhang wies Beier die Forderung von FDP/FW-Stadtrat Peter Schwan nach dem Einsatz von Elektrobusen zurück: „Wir sind schon froh, dass wir Hybridbusse zur Verfügung gestellt bekommen, da sollten wir nicht gleich einen Elektrobus fordern.“ Nicht gelten ließ Diana Gallego Carrera den Einwand von Konrad Hofer, dass die flexiblen Kleinbusse allen gegenteiligen Beteuerungen zum Trotz halt doch eine Konkurrenz zum Taxi seien. Die Projektverantwortlichen, so die Klarstellung, stünden in ganz engem Kontakt mit den Taxiunternehmern und seien sich mit diesen einig, dass es sich beim flexiblen Bus um kein Tür-zu-Tür-Konzept handle beziehungsweise handeln dürfe.

Digitale Vorrangschaltung

Wenn es darum gehe, die kleinen Busse ÖPNV-tauglich zu machen, müsse auch an die Mitnahme von Fahrrädern gedacht werden, meinte Grünen-Stadtrat Wilhelm Pesch, der froh ist, wenn im öffentlichen Nahverkehr mal keine Reisebusse mehr im Einsatz sind. Voraussetzung dafür, dass Busfahren attraktiver wird, ist aus Sicht von Pesch aber nicht zuletzt, dass die Busse nicht ständig im Stau stehen, sondern dass Busbeschleunigungsspuren und eine digitale Vorrangschaltung an Kreuzungen eingerichtet wird.