

Innenstadt soll frei von Leitungen bleiben

Machbarkeitsstudie und Parlamentsbeschluss machen Weg für O-Busse frei · Kosten von 24 Millionen Euro

In Marburg sollen künftig Oberleitungs-Busse fahren, die Planung für ein entsprechendes Ladenetz durch die Universitätsstadt sollen in Kürze beginnen. Entstehen würde eine Ringlinie zwischen Bahnhöfen und Lahnbergen.

Fortsetzung von Seite 1
von Björn Wisker
und Manfred Hitzeroth

Marburg. Vorgesehen ist für die Linien 7 und 2 eine Lade-Infrastruktur auf einer Länge von 10,6 Kilometern. Die oberirdischen Leitungsstrecken werden nach Magistrats-Angaben so angelegt, dass „kritische Teile“ der Stadt, das Innenstadtgebiet vor allem rund um die historischen Bereiche, ausgespart bleiben und Kreuzungen wie am Rudolphsplatz, in der Elisabeth- oder Deutschhausstraße vermieden werden. „Aus optischen Gründen“, wie es vom Magistrat heißt. Geplant ist die erste Oberleitung laut Oberbürgermeister Dr. Thomas Spies (SPD) ab dem Wilhelmsplatz. Der Magistrat rechnet für die Umsetzung der ersten O-Busstrecken mit Investitionen in Höhe von 24 Millio-



So sollen die Hybrid-Oberleitungs-Busse, die in Zukunft durch Teile Marburgs fahren werden, aussehen. Die Oberleitungen selbst sollen laut Oberbürgermeister erst ab dem Wilhelmsplatz beginnen und bis auf die Lahnberge führen.

Fotomontage: Archiv

– Anzeige –

ALDI TALK
Einfach günstig. Einfach prepaid.

alddtalk.de

DEUTSCHES INSTITUT FÜR SERVICE-QUALITÄT
GmbH & Co. KG

1. PLATZ
Beliebtester Mobilfunk-anbieter
Kundenbefragung
März 2018
18 Anbieter

www.disq.de
Privatwirtschaftliches Institut

nen Euro für die Infrastruktur, auch entsprechende Busse samt Batterien bräuchte es. Während die Linie 2 vom Endpunkt Sonnenblick über das Uni-Klinikum zum Hauptbahnhof und weiter über die Innenstadstrecke zum Endpunkt Cappeler Gleiche fährt, verkehrt die Linie 7 zwischen dem Hauptbahnhof über die Innenstadt auf die Lahnberge. Für die Oberleitung sind insgesamt vier Teilabschnitte vorgesehen. Auf den Steigungsstrecken zu den Lahnbergen sind laut Machbarkeitsstudie jeweils in Bergaufrichtung Oberleitungen vorgeschlagen. Im Innenstadtbereich sind Oberleitungsabschnitte jeweils zweispurig ausgelegt. Auf der Linie 2 ergibt sich ein Oberleitungsanteil von rund einem Drittel – zwischen Südbahnhof und Cappeler Gleiche soll es keine Oberleitungen geben – auf Linie 7 sind es 41 Prozent. Das O-Bus-Konzept sieht vor, dass die Busse auf ihrer Strecke, dem Rundkurs immer wieder durch Oberleitungen mit Strom versorgt und so lange aufgeladen werden, dass sie den zentralen Bereich der Stadt ohne neue Ladung bewältigen können. Die Batterie soll nach Angaben von Christoph Rau, Chef von Stadtwerke Consult, eine Reichweite von zehn Kilometern haben. Er stellte die Grundzüge der Studie im Umwelt- und Verkehrsausschuss vor, bevor es dann zur Abstimmung

im Stadtparlament kam. Laut Rau werde die Zahl der Fahrgäste im Marburger Südabschnitt von derzeit 5800 in den nächsten Jahren auf 7500 pro Tag steigen. Der Beförderungsbedarf der Kunden sowie die Anforderungen an die Kapazitäten der Fahrzeuge steige stetig. Das kommende Oberleitungs-Netz könnte daher perspektivisch von zwei auf weitere Strecken – die Linien 1, 4, 5 und 6 ausgebaut werden. Die bundesweite Dieseldebatte spiele Marburgs Nahverkehrsproblem „in die Karten“, sagt Fabio Longo (SPD). Die Oberleitungen würden langfristig sichern, was Batterien auf Jahre nicht werden leisten könnten. **„Diese Entscheidung ist eine gegen die Straßenbahn“** Die Regio-Tram solle „ein Fernziel“ bleiben, um der „urbanen Zersplitterung Mittelhessens“ entgegenzutreten. Die O-Busse für den Stadtverkehr stehe der Vision – OB Spies redet von in frühestens 20 Jahren – eines Regional-Schienennetzes nicht im Weg. Karsten McGovern (Grüne) spricht bei der Entscheidung für O-Busse aber von einem „klaren Zielkonflikt“, denn es sei aus Kostengründen „sehr unwahrscheinlich, dass die Straßenbahn tatsächlich das Fernziel bleibt“. Der Bund werde nach den O-Bussen „sicher nicht

noch für eine Tram zahlen“. Henning Köster (Linke) sieht das ähnlich: „Die Entscheidung für den O-Bus ist die Entscheidung gegen die Tram.“ Die Stadt drohe sich für Jahrzehnte auf eine nicht ausgereifte Technik festzulegen, obwohl es mit Straßenbahnen bereits eine verlässlich funktionierende gebe. Auch der CDU-Stadtorordnete Oliver Hahn äußert sich grundsätzlich zum O-Bus-System: „Das wird ein Rieseneingriff in die Infrastruktur, in das Stadtbild. Das Ganze bei hohen Investitionen und einer 50:50-Chance, dass wir überhaupt auf die richtige Karte setzen. Das ist heikel, man sollte der Zeit mehr Raum geben, nicht, dass man in ein paar Jahren vom technologischen Fortschritt überholt wird.“ OB Spies betont, dass die Entscheidung für O-Busse keine Entscheidung gegen eine Straßenbahn ist: „Eine schienengebundene Lösung ist damit keinesfalls aufgehoben, nur geht das System O-Bus schneller“, sagt er. Die nun gewählte Verkehrstechnik sei „die Chance auf einen großen Sprung im Nahverkehr“, es sei „die nächste Stufe“ im Hinblick auf eine über die Lahnberge-Anbindungsfrage hinausgehende Regio-Tram in Richtung Gießen und Wetzlar. „Wir müssen jetzt eine Entscheidung erst mal für die Gegenwart treffen. Immer nur warten, bis etwas anderes, etwas Besseres kommt, bringt uns nicht weiter, löst die Probleme nicht. Niemand kann sagen, was in zehn Jahren ist, ob wir mit dieser Technik zu den Gewinnern oder Verlierern zählen. Aber klar ist: Nach- und Umrüstungen werden wir immer im Blick

haben“, sagt Jürgen Wiegand, Geschäftsführer der Marburger Verkehrsgesellschaft. Zwei der drei Bergstrecken zu den Lahnbergen sollen einspurig, jeweils in Fahrtrichtung Klinikum, elektrifiziert werden. Das Teilstück vom Südbahnhof bis zur Kantstraße wurde zweispurig vorgesehen. Daneben wurden zwei Streckenabschnitte im Innenstadtbereich zweispurig mit Oberleitungen versehen. Ergänzend zur partiellen Oberleitung erhalten die HO-Busse eine Zwischennachladung im Stand an den Linienendpunkten Hauptbahnhof, Sonnenblick und Klinikum. Während der nächtlichen Betriebspause erfolgt die Nachladung im Betriebshof ebenfalls über das Oberleitungssystem. Für den Kauf mehrerer Busse sowie die Errichtung der Infrastruktur würden Stadt und Stadtwerke geschätzte 8,2 Millionen Euro zahlen, die restlichen 16 Millionen entfielen wohl auf den Bund. **Unterschiedliche Bewertungen** Nach der Debatte im Ausschuss kam das Thema auch am vergangenen Freitag im Marburger Stadtparlament zur Sprache. Zwar fiel die Abstimmung im Parlament ebenfalls einstimmig zugunsten des Einstiegs in die Planungen aus. Aber es kamen wiederum einige entscheidende Unterschiede in der Bewertung der O-Bus-Technik durch die unterschiedlichen Parlamentsfraktionen zutage. „Wir stehen jetzt in den Startlöchern. Wir haben jetzt die Möglichkeit, die Modernisierung der Verkehrspolitik in Marburg konkret anzugehen“, sagte

Fabio Longo (SPD). Renate Bastian (Linke) machte aber deutlich, dass ihre Fraktion trotz ihrer Zustimmung die Planungen nicht für der Weisheit letzten Schluss halte, weil bisher noch viele Fragen offen blieben. So gebe es beispielsweise keine Planung für eine eigene Spur der O-Busse. Die Linke halte eigentlich eine Straßenbahn auf die Lahnberge für realisierbar. Die O-Bus-Planung sei demgegenüber immerhin der sprichwörtliche „Spatz in der Hand“ – also besser als gar keine Weiterentwicklung der Verkehrsmittel-Planung. **„Noch nicht das Ende der Überlegungen“** Explizit anders sah das Christoph Ditschler (FDP). Die nun auf den Weg gebrachte Planung von Strecken in der Innenstadt und auf die Lahnberge hoch mit Hybrid-O-Bussen könne in Marburg durchsetzbarer als eine Straßenbahn oder die jahrelang von Ex-Bürgermeister Dr. Franz Kahle (Grüne) vorangetriebene Seilbahn auf die Lahnberge sein. Das jetzt ins Spiel gebrachte System der O-Busse dürfe nicht „das Ende unserer Überlegungen“ darstellen, machte Jens Seipp (CDU) deutlich. Es sei aber auch klar, dass die Schadstoffe, die derzeit noch im Straßenverkehr erzeugt werde, reduziert werden müssten. Karsten Mc Govern (Grüne) betonte, dass bei allen durchaus mit der O-Bus-Technologie verbundenen Vorteilen die verkehrliche Anbindung an die Lahnberge immer noch nicht zufriedenstellend gelöst werde. Denn es würden auch in Zukunft immer noch Busse auf der Strecke fahren.



Tempo 30 in Wehrda wird ausgeweitet

Wehrda. Ab sofort gilt in der gesamten Wehrdaer Straße (*Archivfoto: Thorsten Richter*) und in der Goßfeldener Straße vom Kreisverkehr bis zur Hausnummer 30 eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde (km/h), wie die Stadt Marburg mitteilt. Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit beträgt gemäß Straßenverkehrsordnung 50 km/h und kann nach einem Erlass des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung auf Landes- und Kreisstraßen reduziert werden, wenn die Gehwege nicht ausreichend breit sind, heißt es in der Pressemitteilung der Stadt Marburg. Die Wehrdaer Straße und die Goßfeldener Straße im Stadtteil Wehrda seien klassifizierte Landes- beziehungsweise Kreisstraßen. Eine Voraussetzung für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sei in einem Teil der Goßfeldener Straße gegeben. Im Wehrdaer Weg und der Wehrdaer Straße bis zur Mengelgasse gilt bereits die Tempo-30-Regelung. Die nächste Zone wäre jedoch erst wieder in der Goßfeldener Straße. „Damit die Verkehrsführung und die Beschilderung aber kontinuierlich, übersichtlich und einfach wahrnehmbar bleiben, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch in dem zwischenliegenden Abschnitt in der Wehrdaer Straße und in der Goßfeldener Straße vom Kreisel bis nach Hausnummer 30 begrenzt“, teilt die Stadt nun mit.



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER!
von Manfred Hitzeroth

Wie unterschiedlich das Wetter in Marburg an verschiedenen Standorten in der Stadt sein kann, das zeigte sich gestern wieder einmal idealtypisch am Vergleich zwischen dem Lahntal und den Lahnbergen. Während nämlich unten im Tal schon relativ früh am Tag die ganze weiße „Schnee“-Pracht auch mit Hilfe des Regens weggetaut war, zeigte sich die Landschaft rund um die Uni-Gebäude und das Uni-Klinikum auf den Lahnbergen immer noch teilweise von seiner winterlichen Seite. Zwar waren die Straßenränder schon vom Schnee befreit. Doch im Wald am Rand hielt sich hartnäckig eine nahezu geschlossene Schneedecke. Wer Winter-Feeling in Marburg erleben wollte, der musste gestern ein wenig höher hinaus. So hoch, dass man auf den Lahnbergen eine kleine Ski-Strecke mit Lift und Skihütte anbieten könnte, liegen die Lahnberge allerdings auch wieder nicht.

HINTERGRUND

Die sogenannten HO-Busse sind rein elektrisch angetriebene Busse, die ihren Fahrstrom aus einer Oberleitung oder einer Batterie erhalten. Einen Vor-Ort-Schadstoffausstoß haben sie nicht. Und das sind die Ergebnisse der nun veröffentlichten Machbarkeitsstudie, die für Marburg und Trier gelten: HO-Busse sind in deutschen Städten machbar, sie eignen

sich für Strecken mit hohem Energiebedarf und hoher Auslastung, die Busse können auch als Großraumfahrzeuge mit 24 Meter Länge konfiguriert werden. Es müssen 30 bis 50 Prozent der Fahrstrecke mit Oberleitung ausgestattet werden. Anspruchsvolle Strecken sind nur schwer mit anderen elektrischen Bussen zu bewältigen, doch für einen ökonomischen

Betrieb von Elektrobussen ist eine finanzielle Förderung notwendig. Die Machbarkeitsstudie des Fraunhofer-Instituts, die wie auch das bevorstehende Planfeststellungsverfahren aus Steuergeldern des Bundes bezahlt wird, hat somit einen ganz anderen Tenor als die Kosten-Nutzen-Analyse zur möglichen Uni-Tram zwischen Südbahnhof und Uni-Klinikum.