

Gibt es eine Renaissance der Oberleitungsbusse?

In Marburg wurden Planungen für elektrischen Nahverkehr auf den Weg gebracht

Die mittelhessische Universitätsstadt Marburg will in Zukunft mit elektrischen Oberleitungsbussen dem Klimawandel begegnen. Die Planungen dafür sollen in Kürze beginnen. Vorgesehen sind sogenannte Hybrid-Obusse, die ihre Energie auf einem Teil des Linienweges aus Bordbatterien beziehen, auf großen Abschnitten aber auch aus Oberleitungen gespeist werden. Die neuen Elektrofahrzeuge sollen zwischen der Innenstadt und dem Unicampus Lahnberge fahren, wo rund 10.000 Menschen in den medizinisch-naturwissenschaftlichen Fakultäten und den Unikliniken arbeiten.

Vorgesehen sind die Hybrid-Oberleitungs-Busse auf den Stadtbuslinien 2 und 7, die zusammen eine Ringlinie von der Innenstadt im Tal zu den rund 200 Meter höher gelegenen Lahnbergen bilden. Der gesamte Ringlinienweg ist etwa 28 Kilometer lang. Davon sollen 10,6 Kilometer oberirdische Leitungsstrecken sein. „Kritische Teile“ der Stadt wie das Innenstadtbereich vor allem rund um die historischen Bereiche sollen aus „optischen Gründen“ ausgespart bleiben. Ebenso große Kreuzungen, wo die Verlegung der Drähte kompliziert ist. Für die Oberleitung sind insgesamt vier Teilschnitte vorgesehen. In den Innenstadtbereichen sind die Oberleitungsabschnitte zweispurig geplant. Auf den Steigungschnitten ist jeweils in Bergrichtung eine Oberleitung vorgesehen.

Das Obus-Konzept sieht vor, dass die Elektrofahrzeuge auf dem Rundkurs immer wieder durch die Oberleitungen mit Strom versorgt und so lange aufgeladen werden, dass sie den zentralen Bereich der Stadt ohne neue Ladung bewältigen können. An den drei Linienendpunkten sind ebenfalls Nachladestationen vorgesehen. Auch in der Nacht im Depot können die Fahrzeuge Strom „tanken“. Die Batterien soll eine Reichweite von zehn Kilometern haben.

Der Magistrat der Stadt rechnet für die Umsetzung der ersten Obus-Strecken mit 24 Millionen Euro Investitionskosten für die Infrastruktur. Auch neue Elektrobusse samt Batterien müssten beschafft werden

Die Zahl der Fahrgäste auf der Hauptlinie zum Unicampus über die Südanbindung von derzeit 5.800 soll in den nächsten Jahren auf 7.500 pro Tag steigen. Das geplante Netz kann in den nächsten Jahren auf weitere Linien ausgedehnt werden.

Im Marburger Stadtparlament gibt es zahlreiche Zweifler an dem Obus-Konzept, denn es steht in Konkurrenz zum Bau einer Straßenbahn bzw. Regiotram in der Stadt. Im Jahr 2017 wurde eine Straßenbahn zum Unicampus Lahnberge untersucht, wobei das Ergebnis allerdings

lich funktionierende gebe. Noch nicht gelöst sind mit Obussen auch die Kapazitätsprobleme. In den Spitzenzeiten in der Vorlesungszeit reichen die Bus-Kapazitäten nicht aus. Deshalb wurden Tram-Bahnen diskutiert, die eine höhere Fahrgast-Kapazität haben.

Ein CDU-Vertreter äußerte sich grundsätzlich zum Obus-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



Obus in der Marburger Schwanallee

negativ ausfiel. Kritiker, auch von PRO BAHN, meinten damals, das Ergebnis habe von vorne herein festgestanden. Es wurde nur ein sehr kurzes Stück ohne Netzwirkung und Anbindung der Innenstadt betrachtet, das nur unwirtschaftlich sein konnte. Marburgs Oberbürgermeister Thomas Spies (SPD) legte daraufhin weitere Straßenbahn-Planungen auf Eis und meinte, eine Regiotram für Marburg und die Region sei aus seiner Sicht erst in 20 Jahren denkbar: die Tram solle Zukunftsvision bleiben, so der Marburger OB laut Zeitungsberichten.

Die Kritiker der Obus-Pläne sehen einen klaren Zielkonflikt zwischen dem Obus und einer Straßenbahn, denn es sei sehr unwahrscheinlich, dass die Straßenbahn tatsächlich das Fernziel bleibt. Der Bund werde nach den O-Bussen sicher nicht noch für eine Tram zahlen, so ein Vertreter der Grünen. Ein Stadtverordneter der Marburger Linken sah es 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 verläss-

sollte der Zeit mehr Raum geben, nicht, dass man in ein paar Jahren vom technologischen Fortschritt überholt wird.“

Oberbürgermeister Thomas Spies erwiderte, dass die Entscheidung für den Obus kein Votum gegen eine Straßenbahn ist: „Eine schienengebundene Lösung ist damit keinesfalls aufgehoben, nur geht das System Obus schneller“, sagt er. Die elektrische Bustechnik sei „die Chance auf einen großen Sprung im Nahverkehr“, es sei die nächste Stufe. „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.“

Das Marburger Stadtparlament entschied nach der Debatte einstimmig, Planungen für ein neues Obus-System in Marburg auf den Weg zu bringen. In der Stadt fuhren bereits von 1951 bis 1968 Busse mit Stromabnehmern. (wb)

(Fotomontage: ifok/Stadtwerke Marburg)