

## Neu-Ulmer Zeitung vom 03.06.2017

### So sollen Busfahrten kürzer werden

#### Verkehr Fachleute stellen ein Konzept vor – und zeigen, wie es sich in Neu-Ulm umsetzen lässt

von Gerrit R. Ranft

Neu-Ulm Es sind drei Buchstaben, die für schnellere Stadtbusse sorgen sollen: BRT, in Langform: Bus Rapid Transit. Fachleute des Neu-Ulmer Busherstellers Evobus beraten dazu seit Jahren schon weltweit Verkehrsbetriebe – und nun auch in Neu-Ulm. Auf Einladung von CSU und Verein WIN (Wir in Neu-Ulm) schilderten Evobus-Berater, wie Neu-Ulm und mit ihm auch Ulm, von BRT profitieren könnte.

Richtig neu ist BRT im Grundsatz eigentlich nicht. Am schnellsten, sichersten und pünktlichsten ist der ÖPNV dort, wo er auf einer eigenen Trasse unterwegs ist – wie die Eisenbahn. Busse und Straßenbahnen aber müssen sich in der Regel zumindest streckenweise immer mal wieder ihre Fahrspuren mit dem Rest des Verkehrs teilen. Dort nun soll BRT seine volle Wirkung entfalten, nachdem Evobus-Berater die Streckenführung der einzelnen Linien optimiert haben.

Für Neu-Ulm hatte Christoph Rethmann von Evobus schon mal ein paar BRT-Linien entwickelt. So könnte BRT 3 die Buslinie 5, die nach Ludwigsfeld rollt, ersetzen. Sie müsste teils im Mischverkehr unterwegs sein, könnte streckenweise aber auch eigene Spuren bekommen, etwa auf der Memminger Straße. Ähnliches könnte sich Rethmann für eine BRT-Linie 4 vorstellen, die nach Pfuhl und Burlafingen fährt. Schließlich kamen Offenhausen und Schwaighofen einschließlich ihrer Gewerbegebiete für BRT 5 in Betracht.

Da die neuen Linien keinesfalls am Neu-Ulmer Bahnhof enden dürfen, sondern grundsätzlich den Hauptbahnhof Ulm anfahren sollten, würde Neu-Ulms Ludwigstraße mit ins Spiel kommen. Nach Ermittlung Rethmanns könnte sie durchaus eine eigene Busspur aufnehmen, falls die Parkplätze längs der Fahrbahn richtig sortiert werden. Für die Augsburgener Straße komme eine eigene Busspur wohl erst ab Offenhausen in Betracht, so der Experte.

Wie komplex ein solches gemischtes System aus individuellem und öffentlichem Personenverkehr angelegt werden müsste, schilderte Rethmann am Beispiel der Kreuzung Kammer-Krummen- und Offenbachstraße. Dort könnte der Stadtbus, nachdem er sich an der Ampel „angemeldet“ hat, auf eine Spezialspur gelenkt werden, sodass er als Erster bei Grün die Kreuzung passiert. Alle anderen

vor der Kreuzung wartenden Fahrzeuge hängen sich ihm an.

Veranstaltungsleiter Johannes Stingl (CSU) hielt es für eine „spannende Sache“, was er da in zwei Stunden erfahren hatte, und wolle es sich gleich einmal mit dem Stadtrat in Straßburg angucken, wo BRT laut Rethmann schon ganz gut läuft. „Es sei Aufgabe der Politik, das Thema nun weiterzuführen“, fügte Stingl hinzu. Alfred Schömig (FDP) bedauerte, dass er vor fast genau einem Jahr mit seinem Antrag, das Konzept im Stadtrat vorstellen zu lassen, gescheitert sei.

Evobus ließ die Gelegenheit, den gut 50 Zuhörern in der GlacisGalerie die eigene Busproduktion näherzubringen, natürlich nicht ungenutzt: Axel Stockinger berichtete als Geschäftsleiter Vertriebsorganisation Deutschland von emissionsfreien Bussen, an deren Reichweiten heftig geforscht werde. Stadtbusse rollten rund 300 Kilometer am Tag. Daran reichten heutige Elektrobusse noch nicht heran. Ab 2020 aber hält Stockinger 330 Kilometer, ab 2025 sogar 600 Kilometer für die elektronisch betriebenen Busse machbar.

Auf lange Sicht aber setze Evobus, das laut Stockinger „die teuersten, aber auch besten Stadtbusse der Welt“ baut, noch auf weiter verbesserte Dieselantriebe. Auch „Autonomes Fahren“ übt Evobus bereits: Stockinger stellte ein Fahrzeug vor, das 21 Kilometer streckenweise mit Tempo 70 völlig problemlos zurückgelegt habe – mit Halt an roten Ampeln und Stopp an allen Haltestellen. In fünf Jahren könne er sich serienreife Teile für ein solches Bussystem vorstellen.

Eigene Busspur in der Ludwigstraße?

Im Rahmen eines Vortrags darüber, wie Stadtbusse schneller werden können, sprach Axel Stockinger über die Busproduktion von Evobus. Foto: Gerrit R. Ranft