



# Erste Panne für vollelektrischen Nahverkehr?

Der Städtische Verkehrsbetrieb muss einen Teil der Förderung für neue O-Busse zurückzahlen.

Archivfoto: Roberto Bulgrin

Von Claudia Bitzer

**H**at der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE) auf dem Weg, Deutschlands erste Stadt mit einem ausschließlich elektrisch betriebenen Busverkehr zu werden, schon die erste Panne hingelegt? Im vergangenen Jahr bekam er einen Zuschuss von 2,4 Millionen Euro für neue batterieergänzte O-Busse und den Ausbau des Oberleitungsnetzes. Doch 1,5 Millionen Euro gingen wieder retour. Das ist Wasser auf die Mühlen von Hermann Falch, Nahverkehrsexperte bei den Freien Wählern. „Damit haben schon die ersten Schritte des O-Bus-Ausbaus mit einer fulminanten Bauchlandung begonnen“, kommentiert er süffisant. Andreas Clemens, Kaufmännischer Werkleiter des SVE, stellt indessen klar: Diese Fahrzeuge und Zuschüsse haben mit den Grundlagen des Ratsbeschluss vom Sommer, bis 2024 nur noch mit Elektrohybridbussen das innerstädtische Liniennetz zu bedienen, nichts zu tun.

Im Sommer hatte ein grün-rot-rotes Bündnis im Gemeinderat mit knapper Mehrheit beschlossen, dass der SVE ab Januar 2021 das innerstädtische Liniennetz ohne privaten Partner fährt und bis

2024 das gesamte Stadtnetz elektrisch bedient. Mit dem bereits zuvor beschlossenen Ausbau der Oberleitungen wäre das technisch machbar, hatte der SVE versichert. „Versprochen wurde von der Verwaltung, dass diese Investitionen zum allergrößten Teil durch Zuschüsse vom Bund finanziert werden“, so Falch. Nun habe der SVE in einem allerersten Schritt zusätzliche Elektrohybridbusse angeschafft – und habe mehr als die Hälfte der in Anspruch genommenen Zuschüsse wieder zurückzahlen müssen. „Das stimmt so nicht“, betont indes Clemens. Erstens habe es sich bei den bestellten Bussen nicht um zusätzliche Fahrzeuge gehandelt, sondern um den routinemäßigen Ersatz für sechs alte O-Busse. Die hätten mit oder ohne besonderen Zuschuss ausgetauscht werden müssen. Zweitens hätte der SVE einen Teil der Förderung nur deshalb zurückzahlen müssen, „weil dem Projektträger bei der Prüfung des Antrags ein Fehler unterlaufen ist“. Die fraglichen Zuschüsse kamen aus dem Topf des Projekts „Klimaneutrale Weststadt“, an dem sich der Verkehrsbe-

**Die Zuschüsse kamen aus einem Projekttopf. Mehr erwartet sich der SVE von dem neuen Förderprogramm des Verkehrsministeriums.**

trieb beteiligt. Der SVE hatte „wie üblich“ einen Zuschuss zu seinen Investitionen beantragt, der ihm auch ausbezahlt wurde. Der Fördergeber bezuschulte aber nicht Investitionen, sondern nur Abschreibungen – und auch das nur über den Projektzeitraum von fünf Jahren – was sich bei einer Nachprüfung herausgestellt habe. „Die Abschreibung und Nutzungsdauer der Busse beläuft sich aber auf 15

Jahre“, was nun zum nachträglichen Abstrich geführt habe. Die erhöhten Zuschüsse für diese Ersatzbeschaffungen aufgrund des besonderen Programms wären aber nur ein zusätzliches Bonbon gewesen, so Clemens. Was nach der Rückzahlung übrig geblieben sei, liege auf dem Niveau der ursprünglich einkalkulierten Investitionszuschüsse. Und was den Zuschussanteil zum Ausbau der Oberleitungen anbelange: Den habe der SVE freiwillig zurückbezahlt, „da im neuen Förderprogramm des Bundesverkehrsminis-

teriums ein deutlich höherer Zuschuss, nämlich bis zu 100 Prozent der Investitionen statt 50 Prozent der Abschreibung, zu erwarten ist“. Auf diesem Programm ruhen eigentlich die Hoffnungen. Allerdings muss er Falch recht geben, dass dieses Programm, das Staatssekretär Steffen Bilger (CDU, im Foto rechts) OB Jürgen Zieger, dem Bundestagsabgeordneten Markus Grübel (CDU) und Bürgermeister Ingo Rust (von links) im Sommer in Aussicht stellte, noch von der EU geprüft wird und nicht endgültig verabschiedet ist.

Noch dieses Jahr soll in der Pliensauvorstadt der Ausbau der Oberleitungen starten. „Leider fahren dort aber erst zwei Jahre später O-Busse – weil die erst 2023 vom Hersteller geliefert werden können“, moniert Falch weiter. Auch das stimme so nicht, sagt Clemens. Der Netz-Ausbau in der Vorstadt, auf dem nördlichen Altstadtring und auf der Nordachse über die Mülberger/Wielandstraße sei von Anfang an und unabhängig vom Liefertermin der Busse in drei Abschnitten geplant worden. Weil sonst die Planungs- und Baubegleitungskapazitäten nicht reichen würden. Und weil man nicht an drei Hauptverkehrsachsen gleichzeitig verkehrsbeeinträchtigende Arbeiten durchführen wolle.