

Alle Buslinien sind jetzt in einer Hand

Esslingen Ab Januar fährt der Städtische Verkehrsbetrieb ohne Partner – und bis 2024 komplett elektromobil.

Von Claudia Bitzer

ESSLINGEN. Der 1. Januar 2021 ist ein historisches Datum für den Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen (SVE). Denn dann bedient er nicht nur zwei Drittel, sondern alle Buslinien im innerstädtischen Netz, weil er auch die 37 Prozent übernimmt, für die die mittlerweile insolvente Firma Rexer seit 2018 verantwortlich war. Mehr noch: Esslingen steuert in den kommenden drei Jahren als mutmaßlich erste Stadt in ganz Deutschland auf einen komplett elektromobilen Busverkehr zu. Bis zum Jahr 2024 will der SVE alle Dieselfahrzeuge ausrangieren und nur noch batterieergänzte Oberleitungsbusse, also Elektrohybridbusse, einsetzen.

Von diesen Veränderungen im neuen Jahr werden die Fahrgäste freilich nichts merken. Das sagt jedenfalls Johannes Müller, der technische Werkleiter des Verkehrsbetriebs. „Ihnen wird nur das besonders freundliche Lächeln der Busfahrer auffallen“, sagt er. Zumindest die rund 40 Rexer-Fahrer, die vom 1. Januar an auf der Gehaltsliste des SVE stehen, haben auch allen Grund zur Freude. Schließlich werden sie nach kommunalem Tarif besser bezahlt als bei privaten Busfirmen. Für die Stadt bedeutet die Übernahme jährliche Mehrkosten von rund 300 000 Euro, die über den Etat für das Stadtticket gedeckt werden sollen. Der ist derzeit noch mehr als auskömmlich – sodass es zumindest 2021 keine Preiserhöhung geben wird, wie der Bürgermeister Ingo Rust versichert, der für den Nahverkehr ebenso zuständig ist wie für die städtischen Finanzen.

Der SVE hat alles darangesetzt, den Übergang geräuschlos zu gestalten: Die 25 Busse, mit denen Rexer in Esslingen noch gefahren ist, hatte der Verkehrsbetrieb der Bank schon im Sommer abgekauft. Auch die Calwer Kennzeichen und der Rexer-Schriftzug an der Bustür sind Vergangenheit; umprogrammiert sind die Fahrzeuge ebenfalls. Nur die Fahrer müssen noch neu eingekleidet werden. Der Schlienz-Betriebshof in Wäldenbronn, den die Stadt im Frühjahr angemietet und dann an Rexer untervermietet hat, „ist auch schon datenmäßig an unser System angeschlossen worden“, berichtet der Werksleiter. Bereits zur Fahrplanumstellung am 13. Dezember habe der SVE die Steuerung des operativen Verkehrs übernommen. Müller: „Wir haben unser Ziel erreicht, dass es keiner mitbekommen hat.“

In den vergangenen Jahren sind die Busse in Esslingen indes nicht geräuschlos unterwegs gewesen: Als die Linienbündel 2017/18 erstmals europaweit ausgeschrieben werden mussten, gab es schon im Vorfeld Turbulenzen. Richtig laut wurde der Aufschrei, als die Calwer Firma Rexer als wirtschaftlich günstigste Bieterin den Zuschlag bekam. Sie sollte als Subunternehmerin des SVE gut ein Drittel der Esslinger Buslinien übernehmen, während die alteingesessenen und bewährten Partner Fischle, Schlienz und Schefenacker auf der Strecke blieben. So stand das Engagement der Schwarzwälder in Esslingen von Anfang an unter keinem guten Stern. Hinzu kam, dass die Busfahrer die Routen nicht kannten und zum Teil der deutschen Sprache nicht mächtig waren. Zudem waren die Anfahrten vom Betriebshof in Schlierbach (Kreis Göppingen) weit. Und es gab Leerfahrten bis zum Dulkhäusle, weil die Rexer-Busse den Schlienz-Betriebshof in Wäldenbronn zunächst nicht zum Wenden ansteuern durften. Das alles führte jeden Tag zu neuen Negativschlagzeilen.

Im Sommer 2019 rollte die Calwer Firma dann auch noch ins Insolvenzverfahren. Knapp ein Jahr später kündigte der Insolvenzverwalter Rexers Rückzug aus Esslingen an, weil die Bank die Fahrzeuge nicht mehr länger finanzieren wollte. Die Stadt übernahm die Flotte und verschaffte sich bis Ende des Jahres noch etwas Luft. Eigentlich hatte der Gemeinderat beschlossen, für die Restlaufzeit des Rexer-Vertrags, also bis 2028, einen neuen privaten Partner zu suchen. Doch dann konnten sich Grüne, SPD und Linke mit ihrem Antrag durchsetzen, nicht neu auszuschreiben, sondern den SVE vom 1. Januar 2021 an alle Linien selbst fahren zu lassen. Damit wollten sie zum einen den Fahrgästen einen weiteren Betreiberwechsel ersparen. Und zum anderen die Chance nutzen, Dieselbusse zügiger als 2017 beschlossen aus dem innerstädtischen Busverkehr auszurangieren und diesen bis 2024 in eine ausschließlich mit Ökostrom betriebene, emissionsfreie Zukunft zu schicken. Das bürgerliche Lager hingegen kritisierte den Ausschluss der Privaten, die Mehrkosten und den Ausbau der Oberleitungstechnologie, mit der man sich wirklichen Innovationen versperre.

Dabei kam es den Antragstellern zugute, dass der Gemeinderat schon 2017 den Ausbau der Oberleitungen beschlossen hatte. Dank der Batterien in den Bussen kann dann die ganze Stadt erschlossen werden. Was den fünf Millionen Euro teuren Netzausbau und den Fuhrpark angeht – immerhin kostet ein Elektrohybridbus rund 930 000 Euro –, rechnet die Stadt mit hohen Zuschüssen vom Bund. Einen kleinen Makel gibt es freilich noch: Die Kleinbusse, die derzeit zwischen Sulzgries und Obertürkheim, in Serach und künftig in Zell unterwegs sind, können nicht durch O-Busse ersetzt werden. „Aber auch hier halten wir nach Ersatz mit elektrischem Antrieb Ausschau“, verspricht Müller.

© Die inhaltlichen Rechte bleiben dem Verlag vorbehalten. Nutzung der journalistischen Inhalte ist ausschließlich zu eigenen, nichtkommerziellen Zwecken erlaubt.