

eMobilität im öffentlichen Verkehr – Obus und Lokalbahn in Salzburg

Dass der Obus in der Diskussion um Elektromobilität ein zu Unrecht vernachlässigtes Verkehrsmittel ist, führte DI Mattis Schindler von der Salzburg AG, der den erkrankten Verkehrsdirektor der Salzburg AG Gunter Mackinger vertrat, eindrücklich vor Augen. Der Obus ist eine ausgereifte Form der Elektromobilität. Im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Städten hielt Salzburg am O-Bus fest und erweitert das Netz kontinuierlich. Ein großer Pluspunkt des Obusses sind seine im Vergleich mit schienenengebundenen Verkehrsmitteln niedrigen Kosten, wobei er gleichzeitig den Schienenbonus, d. h. die höhere Wertschätzung, die schienengebundene Verkehrsmittel in der Bevölkerung genießen, auf sich ziehen kann. Weitere Vorteile des Obusses, die ihn zu einem besonders stadtverträglichen Verkehrsmittel machen, sind seine Abgasfreiheit vor Ort sowie seine äußerst geringen Lärmemissionen.

Die Salzburg AG befindet sich zu 43% im Besitz des Landes Salzburg, und zu 31% im Besitz der Stadt Salzburg. Die Energie AG Oberösterreich trägt 26% der Anteile. Die Salzburg AG ist in verschiedenen Feldern der öffentlichen Infrastrukturversorgung tätig. Im Geschäftsfeld Verkehr betreibt sie sowohl Personen- als auch Güterverkehr. In ihrer Verantwortung liegt unter anderem die Salzburger Lokalbahn, welche den nördlichen Flachgau des Bundeslandes Salzburg erschließt. Im Einzugsgebiet der Lokalbahn leben ca. 25 000 Einwohner, sie hat täglich 13 000 Fahrgäste. Die Erfolgsgeschichte dieser Bahn begann Mitte der 1980er Jahre, nachdem in den Jahren zuvor ihre Stilllegung betrieben worden war. Heute verkehrt die Bahn im dreißig Minuten Takt, der durch Express-Züge verstärkt wird. In den Zügen der Salzburger Lokalbahn ist der Schaffner eine Selbstverständlichkeit.

Herr Schindler stellte Salzburg als die Obus-Hauptstadt Europas vor. Das Salzburger Obusnetz wurde kontinuierlich erweitert, auch im Jahr 2011 wird das Netz weiter ergänzt. Die Länge des Liniennetzes beträgt rund 160 km und die jährliche Beförderungsleistung liegt bei rund 38 Millionen Fahrgästen. Die Fahrgastzahlen stiegen mit der Verlängerung von Trolleybus-Linien und der Umstellung einer Autobuslinie auf Trolleybus-Betrieb. Neben den bereits erwähnten sind die weiteren Vorteile des Obusses seine niedrigen Energiekosten und seine Unabhängigkeit von der Entwicklung des Ölpreises, sofern es beispielsweise gelingt, den Energiebedarf durch Wasserkraft sicherzustellen. Überlegen ist der Obus gegenüber der „Dieselkonkurrenz“ auch hinsichtlich der Lebensdauer, die bei einem Obus bei intensiver Nutzung bis zu 25 Jahre betragen kann, während ein Dieselbus bereits nach 14 Jahren ersetzt werden muss. Ein Obus ist zudem in der Lage, eine hohe Beförderungskapazität auch auf steigungsreichen Strecken, die sich mit einem Dieselgelenkbus kaum noch bewältigen lassen, zu gewährleisten. Angesichts der Kosten, die die Fahrleitung für den Obus zusätzlich verursacht, wies Herr Schindler darauf hin, dass diese bis zu 50 Jahre hängen könne. Weil in Österreich der Obus wie die Straßenbahn dem Eisenbahngesetz unterliegt, ist im Obus, im Gegensatz zum Dieselbus, sogar die Fahrradmitnahme erlaubt.

Herr Schindler referierte, dass weltweit eine „Pro Trolleybus“-Entwicklung zu beobachten sei, was in Anbetracht der dargestellten Vorteile auch nicht überrasche.

Von Salzburg aus wird das Netzwerk trolleymotion mit neun Projektpartnern aus Österreich, der Tschechischen Republik, Italien, Polen und Ungarn koordiniert. Zur Lage des Obusses in Deutschland konstatierte Herr Schindler, dass es am politischen Rückhalt mangelt. So fände der Obus im Rahmen der Elektromobilitätsförderung der deutschen Bundesregierung keine Berücksichtigung, stattdessen werde die Hybridtechnik in einigen Modellregionen vorangetrieben. Mit Blick auf die Vorteile des Obusses resümierte Herr Schindler, dass wir mehr elektrischen ÖPNV hätten, würden Politiker langfristig denken.

Dr. Jürgen Gies