

Vom Reallabor zum Realbetrieb: autonomer Bus bleibt in der Spur

Künftig Kleinbusse mit acht bis 15 Personen auf einer Route von 2,8 Kilometern im Gewerbegebiet Ameisenbühl unterwegs

(red) Im Gewerbegebiet Ameisenbühl, wo sich die Firma Daimler im Technologie- und Zukunftspark Hess angesiedelt hat, soll das gemeinsame Projekt „Autonomes Fahren“ umgesetzt werden. Geplant ist, selbstfahrende Kleinbusse im Linienverkehr einzusetzen. Als Fahrgäste werden S-Bahn-Nutzer und zum Beispiel Schüler des Berufsbildungswerks gesehen.

Oberbürgermeister Andreas Hesky erklärte am Donnerstag, 18. Juni 2020, in der Sitzung des Gemeinderats, dass durch den „Technologie- und Zukunftspark Hess“ der Wunsch nach innovativen Lösungen entstanden sei; auch viele Gespräche über neue Mobilitätsformen seien geführt worden. Dabei sei die Idee entstanden, einen autonom fahrenden Bus im Ameisenbühl auf den Weg zu schicken.

Erst kurz vor der Sitzung wurde der Stadtverwaltung vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg signalisiert, dass ein bisher noch offener Teil der für die Stadt entstehenden Kosten zu 80 Prozent förderfähig sei – sie steht dem Projekt als Partner begleitend und fördernd zu Seite. Damit konnte die noch bestehende Deckungslücke, die möglicherweise das Projekt in Frage gestellt hätte, geschlossen werden. Oberbürgermeister Hesky betonte in diesem Zusammenhang, dass die Chance genutzt werden sollte. Er erinnerte daran, damit sei die Hoffnung bestätigt worden, dass es richtig war, die Entwicklungen auf dem Gelände der ehemaligen Ziegeleiwerke Hess durch die Stadt zu unterstützen.

Patrik Henschel, Leiter des Fachbereichs Stadtplanung, brachte das Gremium auf den neuesten Stand. Derzeit laufen zwei Teilprojekte: das „Reallabor für Automatisiertes Fahren am Technologie- und Zukunftspark Hess in Waiblingen“ – RAFT-WN im Zusammenhang mit dem Förderprogramm des Bundes „MobilitätswerkStadt 2025“, das Anfang des Jahres ge-

startet worden war mit einer Laufzeit von 1. Januar bis 31. Dezember 2020. Und das Projekt „Automatisierter Linienbus in Waiblingen/Ameisenbühl“ – „Ameise“, für das ein Förderantrag im Juli beim Verkehrsministerium eingereicht wird. Innerhalb des Projekts „RAFT“ soll die Öffentlichkeit für das autonome Fahren gewonnen werden. Vorgestellt wurde die Idee deshalb schon 2019 bei der Erlebnismesse zur Remstal Gartenschau 2019; die Hochschule Esslingen hatte auf der Erleninsel informiert.

In dem Projekt „Ameise“ geht es um die Umsetzung, den konkreten Betrieb mit Linienverlauf und Haltepunkte. Ziel ist es, die Integration einer automatisierten Buslinie innerhalb des ÖPNVs zu erforschen; die Technologie weiterzuentwickeln, Erfahrungen zu sammeln; die Akzeptanz der Nutzer zu studieren und um zu erfahren, wie sich das autonome Fahren auf die Tätigkeit und die Berufsbilder im öffentlichen Nahverkehr auswirkt.

Ministerium an Verlauf interessiert

Bisher ist geplant, den Bus auf der Diesel-, Max-Eyth- und Maybachstraße unter Einbindung des BBW fahren zu lassen mit Start und Ziel in der Dieselstraße. Der Rundkurs ist etwa 2,8 Kilometer lang. Eingesetzt werden soll die Fahrzeugklasse M2, das sind Kleinbusse, mit denen die neuartige Technik vorangebracht werden soll, darauf wies Professor Dr. Ralf Wörner von der Hochschule Esslingen hin. Als Projektbeteiligter konnte das Unternehmen OVR als Tochter des europaweit erfahrenen Buslinienbetreibers Transdev gewonnen werden. Wörner prophezeite, dass viele Anfragen auf Waiblingen zukommen werden, um sich über das Projekt zu informieren; auch das Ministerium ist an dem Verlauf und den Erfahrungen interessiert.

Begonnen wird vermutlich erst Ende 2021 mit einem stufenweise automatisierten Betrieb, um die Infrastruktur kennenzulernen, denn die Sicherheit steht im Vordergrund. Der Betrieb soll passiv beobachtet werden: per Simulation wird geschaut, ob der Bus ohne Stopps durch-

fahren kann. Der Mehrwert der Ergebnisse sei sehr hoch, so Professor Wörner. Der letzte Schritt sei dann, Meter für Meter die Strecke zu automatisieren.

„Projekt hat Charme“

Auf die Fragen von AGTiF-Stadträtin Iris Förster nach Takt, Anzahl der zu befördernden Personen und ob im VVS-Verband bezahlt werde, gab Dr. Wörner acht bis 15 Personen an. Außerdem soll es einen 30-Minuten-Takt geben; sollte es schneller gehen können, dann werde ein 15-Minuten-Takt angestrebt. Mit dem VVS ist man im Gespräch.

Auf Försters Hinweis, dass die Max-Eyth-Straße das Sorgenkind im Radverkehr sei, erläuterte Henschel, dass die Strecke in die Radnetzkonzeption einbezogen werde.

Dass das Projekt Charme habe, erklärte FW-DFB-Stadtrat Volker Escher, sah aber auch eine Gefahr in den wegfallenden Arbeitsplätzen. CDU/FW-Stadtrat Peter Abele betonte für seine Fraktion, dass sie gern das zukunftsfähige Projekt unterstütze, das sicherlich Beachtung finde. Den hohen Stellenwert des Projekts hob SPD-Stadtrat Roland Wied hervor, der von der Sache begeistert war: „Die Chance muss man wahrnehmen.“

„Wunderbares Projekt“

Als ein wunderbares Projekt bezeichnete AGTiF-Stadtrat Alfonso Fazio das Vorhaben, der ebenfalls die Arbeitsplätze gegenüberstellte. Dennoch, wies er darauf hin, dürfe man sich nicht dagegen wehren. Er war überzeugt, dass auch neue Arbeitsplätze geschaffen werden und bat Stadtrat Escher, mit dem Projekt mitzugehen. FDP-Stadtrat Bernd Mergenthaler sprach von einem Zukunftprojekt, riet die Chance zu nutzen und hoffte auf Synergien – die Fraktion stimme gern zu. Die Entwicklung begrüßte GRÜNT-Stadtrat Daniel Bok und meinte, auch wenn der Aufwand groß sei, sollte zukunftsweisend vorangegangen werden.

Im Zusammenhang mit den Veränderungen bei den Arbeitsplätzen im Busverkehr machte

Oberbürgermeister Hesky deutlich, dass Erfahrungen zu diesem Thema eins der Forschungsziele des Verkehrsministeriums sei.

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wurde einstimmig befürwortet. Das heißt, vom aktuellen Projektstand wurde Kenntnis genommen; die Stadt bekennt sich als Projektpartner und wird das Projekt begleiten und fördern. Außerdem werden die erforderlichen Haushaltsmittel für die Mobilitätskosten bis zum Jahr 2023 in Höhe von 140 000 Euro zur Verfügung gestellt.

Die „Buslinie“, das heißt, der Fahrbetrieb soll im Oktober 2021 starten. Dafür fallen Betriebskosten beziehungsweise Mobilitätskosten wie Personal, Fahrzeuglizenzen, Verwaltungskosten und einmalige Sachaufwendungen an. Das Verkehrsministerium bestätigte der Stadtverwaltung, dass sie als Verbundpartner im Projekt und als kommunale Einrichtung für den Anteil der Mobilitätskosten einen Förderzuschlag erhalten kann. Diese wurden auf 1,332 Millionen Euro geschätzt und werden anteilig von verschiedenen Projektpartnern (u.a. vom Rems-Murr-Kreis) getragen. Unter Zugrundelegung einer 80-prozentigen Förderung des Kostenanteils der Stadt in Höhe von 691 000 Euro, werden letztlich rund 138 000 Euro zu finanzieren sein.

Große Chance der Stadt, dabei zu sein

Das Waiblinger Projekt sei eins der wenigen im Land und deshalb eine große Chance der Stadt dabei zu sein, betonte Fachbereichsleiter Henschel. Er riet, die Kosten zu übernehmen, um von Anfang mitwirken zu können.

Für das gesamte Projekt „Autonomes Fahren“ ist ein Betrag von 3,7 Millionen Euro angesetzt, an dem sich verschiedene Partner beteiligen. An drei von sechs Arbeitsprojekten ist die Stadtverwaltung beteiligt. Ziel sei es, das Projekt auch nach dem Jahr 2023 weiterzuführen, machte Henschel deutlich: die Laufzeit der Phase I ist von Oktober 2020 bis Dezember 2022; Phase II läuft von Dezember 2022 bis Dezember 2023. Folgeprojekte sind bis 2027 angedacht.

