

# Fahrerloser Bus für Waiblingen gefunden

Zwischen Bahnhof und Berufsschulen soll in diesem Jahr ein EZ 10 aus Frankreich surren / Linienbetrieb wird es vorerst aber doch nicht geben

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
 DANIEL HERTWIG

## Waiblingen.

Noch 2022 soll ein fahrerloser Elektro-Bus in Waiblingen unterwegs sein, zwischen Bahnhof und Berufsschulzentrum/Berufsbildungswerk (BBW). Die Vorbereitungen ziehen sich schon seit zwei Jahren, ein Fahrzeug gab es bislang nicht. Nun ist es gefunden: Es handelt sich um ein „EZ 10 Passenger Shuttle“ des französischen Herstellers Easymile.

Anders als bislang geplant soll es zunächst aber keinen Linienverkehr geben, im Gegensatz etwa zu Monheim am Rhein, wo solche Kleinbusse im 15-Minuten-Takt zwischen Bahnhof und Altstadt verkehren. Auch in Waiblingen soll man aber immer mal wieder kostenlos mit dem Shuttle - einem EZ 10 der dritten Generation - fahren können. Ende April soll es bei einem Tag der offenen Tür vorgestellt werden.

Der Easymile-Bus soll im Ameisenbühl erst mal im reinen Forschungsbetrieb fahren, sagt Tristan Seiwert. Der Mitarbeiter der Abteilung Verkehrsmanagement und nachhaltige Mobilität vertritt die Stadt Waiblingen im Forschungsprojekt, an dem verschiedene Partner beteiligt sind, darunter die Hochschule Esslingen und die Waiblinger Busfirma OVR.

Ursprünglich war ein Halb-Stunden-Takt angedacht, in dem der Elektro-Bus Fahrgäste zwischen Bahnhof und Berufsschulen transportieren sollte. Doch man wolle nun erst einmal „verschiedene Situationen simulieren und erproben“. Versprechen könne er noch nichts, aber es werde überlegt, relativ regelmäßig anzubieten, dass Interessierte mitfahren können.

## „Wir haben einen großen Busfahrer-mangel“

Acht bis zwölf Personen haben im EZ 10 Platz, so der Projekt-Kommunikationsbeauftragte Frank Ulmer. Mitfahren wird immer auch ein sogenannter Operator, der bei Bedarf die Steuerung übernehmen kann. Dabei handelt es sich laut Seiwert um OVR-Personal, möglicherweise auch um weitere Bedarfsfahrer. In dem Forschungsprojekt geht es nicht nur um selbstfahrende Busse an sich, sondern auch um die Zukunft des Berufsbildes Busfahrer sowie um gesellschaftliche Akzeptanz.

Und natürlich auch um die Wirtschaftlichkeit. Klar, so Ulmer, könnten autonome Busse in der Zukunft im Betrieb günstiger sein als solche mit menschlichem Fahrer. Aber, so meint er: „Wir haben einen so großen Busfahrer-mangel“, dass auch Interessenvertreter von Berufsfahrern „dem autonomen Fahren gegenüberstehen“.



So ähnlich wie hier in Monheim am Rhein wird auch der Waiblinger Easymile-Kleinbus aussehen.

Foto: Easymile

Das Land Baden-Württemberg stellt für das umfassende Experiment circa vier Millionen Euro bereit. Wie viel von den Projektmitteln für den Easymile-Bus ausgegeben wird, können Seiwert und Ulmer nicht beantworten. In der europaweiten Ausschreibung, nach der sich laut den beiden mehrere Firmen beworben haben, waren als Obergrenze 350 000 Euro (ohne Mehrwertsteuer) festgelegt (*wir berichteten*).

Die Route, die das automatisierte Fahrzeug mit 25 km/h zurücklegen wird, bleibt wie gehabt: vom Bahnhof (nördlicher Ausgang) zum Daimler-Areal, dann über die Maybach-, die Max-Eyth- und die Dieselstraße zum BBW - und zurück. Am P+R-Parkplatz wird laut Stadtmitarbeiter Tristan Seiwert eine Bushaltestelle mit temporären Elementen eingerichtet. Wenn der Kleinbus dann hier ablegt, handelt es sich streng genommen nicht um „autonomes“ Fahren. Im Ameisenbühl wird maximal Stufe 4 von 5 erreicht, was mit voll automatisiertem Fahren umschrieben werden kann. Im Waiblinger Forschungsprojekt geht es laut Seiwert aber erst mal mit den Stufen 2+ oder 3 los. Technisch seien Stufe-4-Manöver jedoch möglich. Das Fahrzeug werde die ihm bekannte Strecke selbstständig fahren und etwa auch selbst in den

Kreisverkehr einfahren können - lasse sich das dann aber vom Operator bestätigen.

## Für die Straße braucht der EZ 10 eine Zulassung

Bevor der Easymile-Bus auf die Straße darf, braucht er allerdings noch eine Zulassung. Sowohl der Hersteller als auch der TÜV erstellen dazu Gutachten, so Seiwert. „Es geht jetzt darum, mögliche Störfaktoren an der Strecke zu identifizieren.“ Das könne zum Beispiel Grünbewuchs sein, der in die Straße hineinragt. Dieses Problem habe der Hersteller bei einem Vor-Ort-Besuch auf den ersten Blick aber nicht gesehen, berichtet Seiwert. Das Elektro-Shuttle werde sich wohl am Umfeld orientieren, beispielsweise an Mauern. Wenn es links und rechts kein Gebäude gibt, dann könnte an diesen Stellen etwa ein maschinenlesbares Schild angebracht werden, so der Stadtvertreter. Damit der Bus in der Spur bleibt.

Nach den Gutachtern müssen noch die Behörden - das Regierungspräsidium Stuttgart und die örtliche Straßenverkehrsbehörde - ihr Okay geben. Dann bekommt das Fahrzeug die Zulassung. Und wird dann die Strecke ausmessen - ohne Fahrgäste. „Wenn alles gut läuft“, wolle man im Sommer in den Betrieb gehen, so Seiwert. Dann könn-

ten also wohl auch Waiblinger Bürger zum ersten Mal mitfahren.

## Den Bus besichtigen: Das soll am 28. April möglich sein

Besichtigen können sie den Bus, der in den nächsten Wochen nach Waiblingen geliefert werden soll, aber schon vorher: Am Donnerstag, 28. April, findet laut Frank Ulmer ein Tag der offenen Tür statt. Am Rathaus und am Bürgerzentrum werden der EZ 10 und ein zweites Fahrzeug präsentiert. Dabei handelt es sich um einen konventionellen Kleinbus, der mit Sensoren ausgestattet ist und den Forschern Vergleichswerte liefern soll. Auch die Wissenschaftler sind laut Ulmer dann da und beantworten Fragen.

Gefragt wurden auch die Waiblinger schon. Ende 2020 gab es eine Bürger-Befragung zum automatisierten Fahren - eigenen Erfahrungen, Wünschen, Bedenken. Die Ergebnisse wurden bislang aber nicht veröffentlicht. Derzeit werde daraus ein Frage-Antwort-Katalog erarbeitet, sagt Frank Ulmer. „Da geht es weniger um Risiken als um Fragen der Verkehrswende.“ Die automatisierten Busse sollen Menschen dazu bringen, das Auto stehen zu lassen, indem sie die letzten paar Hundert Meter vom (Bus-)Bahnhof zum Ziel bedienen.