

Wann rollt der fahrerlose Bus durch den Ameisenbühl?

Laut Stadt und Hochschule Esslingen wird weiter intensiv geforscht: Im Frühjahr wollen sie die Haltestellen einrichten, dann sollen die Testfahrten beginnen

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
 DANIEL HERTWIG

Waiblingen.

Was ist eigentlich aus dem selbstfahrenden Bus geworden, der in Waiblingen erprobt werden und schon bald Schüler vom Bahnhof zum Berufsbildungswerk (BBW) bringen sollte? Längere Zeit war von dem Vorhaben im Ameisenbühl nichts zu hören. Ende 2020 konnten Bürger dazu online ihre Meinung sagen, die Auswertung ist aber immer noch nicht veröffentlicht. Wissenschaftler und Stadt versichern nun: Im Hintergrund wird fleißig geforscht.

Am Projekt „Ameise“ sind viele verschiedene Einrichtungen beteiligt, die jeweils ihre Aufgabenpakete abzuarbeiten haben. Die Fäden laufen bei Professor Ralf Wörner von der Hochschule Esslingen zusammen. Er sagt: Auch wenn die Öffentlichkeit aktuell kaum etwas mitbekomme, werde intensiv gearbeitet. Der Zeitplan sieht ihm zufolge so aus:

- bis Ende 2021 soll laut Professor Wörner außerdem die Infrastruktur, die für den Busbetrieb nötig ist, weitgehend aufgebaut sein. Für die Datenübertragung müssen etwa Glasfaserleitungen und 5G-Sendemasten (eine einstellige Anzahl, so Wörner) installiert werden.
- nach dem Jahreswechsel werde dann ein Testfahrzeug die Strecke absolvieren, um zu prüfen, ob die Sensoren die vorab gemessenen Fixpunkte erkennen können.
- bis Ende des Frühjahrs 2022 sollen laut Professor Wörner die Bushaltestellen errichtet werden: in der ersten Ausbaustufe mindestens zwei (voraussichtlich Bahnhof und BBW), maximal drei (Daimler).
- April bis Juli soll dann die Testphase mit automatisiertem Bus stattfinden. Laut Ralf Wörner reicht den Projektpartnern die Tüv-Abnahme alleine nicht aus: „Wir wollen höhere Sicherheitsstandards schaffen.“
- Im Sommer 2022 könnte der eigentliche Betrieb starten. Angedacht ist ein 30-

Minuten-Takt in drei Zeiträumen pro Tag (morgens, mittags und am späten Nachmittag), so Tristan Seiwerth vom Fachbereich Stadtplanung der Stadt Waiblingen. Der Fahrplan „wird demnächst von unserer Projektpartnerin OVR entworfen“.

Noch keine Fahrzeuge vorhanden

Zwei Busse soll es geben: Ein Fahrzeug, das auf der Skala der selbstfahrenden Vehikel das Level 4 (voll automatisiertes Fahren) von fünf erreicht, und ergänzend ein Fahrzeug im Level 0 (ohne Automatisierung). Vermutlich werde die Kapazität pro Fahrzeug bei acht Personen liegen, so Tristan Seiwerth. An Bord muss auch immer ein Mitarbeiter - ein ausgebildeter Busfahrer - sein, der notfalls eingreifen kann.

Das Problem: Noch hat „Ameise“ gar keinen Bus. Ein konventionelles Fahrzeug soll laut Seiwerth in den nächsten Monaten für den Level-0-Betrieb umgerüstet werden, damit es mit Spezialsensorik das Umfeld erfassen und Daten sammeln kann.

Für den automatisierten Bus läuft bereits eine europaweite Ausschreibung der Hochschule Esslingen für das Waiblinger Projekt. Gesucht wird demnach ein Elektrofahrzeug, „das spätestens ab 2023 technisch in der

Lage ist, auf dem geplanten Einsatzgebiet, möglichst nahe den Ansprüchen an das SAE Level 4, automatisiert zu fahren, und optional über eine konventionelle Steuerung mit Lenkrad und Pedalerie verfügt.“

Das Fahrzeug kann laut der Ausschreibung gebraucht, „aber nicht älter als zwei Jahre zum Lieferzeitpunkt“ sein. Kosten darf es bis zu 350 000 Euro, ohne Mehrwertsteuer. Das Land hat für Phase eins des Projekts rund 1,7 Millionen Euro bereitgestellt.

Klar ist: In den nächsten Monaten werden einige Waiblinger Straßen zu einem wissenschaftlichen Labor. Nicht alle Fragen, die das automatisierte Fahren aufwirft, können hier beantwortet werden, sagt Professor Ralf Wörner. Aber einen Teil dazu will das Projektteam beitragen. Tristan Seiwerth von der Stadtverwaltung sagt dazu: „Es ist spannend, diesen möglichen Beitrag zur Mobilität der Zukunft mitzugestalten.“

Neben Hightech geht es um Akzeptanz, also beispielsweise darum, was Passagiere und Passanten von den ungewohnten Bussen halten. Auch die Bürgerbefragung im letzten Jahr hatte damit zu tun. Warum die Ergebnisse noch nicht veröffentlicht wurden, erklärt Seiwerth so: „Statt die verhältnismäßig umfangreichen Fragen und Ant-

worten auf der Homepage nur aufzulisten, möchte die Stadt die Ergebnisse in einem Videoformat vorstellen und die interessantesten Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger in Form eines Interviews mit Professor Dr. Wörner und Oberbürgermeister Heskky diskutieren.“ Aber, so Tristan Seiwerth: „Sowohl die inhaltliche Abstimmung und Vorbereitung als auch die Terminkoordination sind in solch einem Format deutlich aufwendiger.“ Deswegen habe man sich entschieden, die Veröffentlichung „an das Ende dieser Projektphase zu setzen“. Voraussichtlich sollen die Befragungsergebnisse im letzten Quartal 2021 publik gemacht werden.

Ein für manche Beobachter heikler Punkt könnte der Einsatz von 5G-Sendern sein. Eine Leserbriefschreiberin hatte Ende 2020, nach einem Bericht über das Busprojekt, genau das kritisiert und vor vermeintlichen Gesundheitsrisiken gewarnt. Professor Wörner entgegnet: „Wir können technisch nachweisen, dass die Strahlenbelastung sogar geringer ist als bei anderen Standards.“ Per 5G werde in wesentlich kleineren Winkeln und in geringerer Intensität als per 3G oder 4G übertragen - und auch nur dann, wenn der Bus tatsächlich vorbeifahre.