

Autonome Bus-Shuttles: Zwei Strecken gut geeignet

Erste Machbarkeitsstudie gibt Linien "Granitbahn" und "Innenstadt" große Chancen, "Donauufer" mit Einschränkung

Thomas Seider Mit dem Projekt autonome Bus-Shuttles kann Passau ein Leuchtturm der Verkehrswende in ganz Deutschland werden, bestätigt eine erste Machbarkeitsstudie. Drei untersuchte Linien wären für die fahrerlosen Linienbusse prinzipiell geeignet - besonders empfehlen sich die Linien "Innenstadt" vom Hauptbahnhof über den ZOB zum Klinikum und "Granitbahn" von der Lindau über die Kräutlsteinbrücke zum Fünferlsteg, mit Einschränkung die Linie "Donauufer" vom Winterhafen zum Hauptbahnhof.

Das Stadtratsplenum hat am Montag die Ergebnisse der ersten Machbarkeitsstudie zur Kenntnis genommen. Einstimmig wurden die Partner mit tiefergehenden Studien zur Streckenführung, zu den Kosten für die Umrüstung der Infrastruktur und zu Fördermöglichkeiten beauftragt.

Auftraggeber der Machbarkeitsstudie ist das Bundesverkehrsministerium. Die Ergebnisse entstanden in Zusammenarbeit mit der Stadt Passau durch die Projektpartner, zu denen ZF und ZF Mobility Solutions, DB Regio Bus, Bayerische Regionaleisenbahn (BRE), Regionsbusverkehr Passau (RBP) und Eichberger Reisen zählen. Das Ziel der Studie ist die Evaluierung möglicher Strecken im Stadtgebiet Passau, die sich zum Einsatz der autonomen Shuttels des Herstellers ZF im Regelbetrieb eignen. Die Machbarkeitsstudie bezieht sich dabei auf das autonome Fahren auf separierten Linien und solchen im Mischverkehr auf der normalen Straße. Die fahrerlosen Busse sind für 22 Personen ausgelegt (maximal 12 sitzend) und eine maximale Geschwindigkeit von 40 km/h. Breiten Raum in der Studie nimmt die Integration in eine IT-Mobilitätsplattform mit umfangreichen Informations- und Bestellmöglichkeiten am Handy sowie dem Ticketverkauf auch ohne Busfahrer ein.

Drei Strecken wurden untersucht. Für die separierten Linien wurden eine Strecke am Donauufer entlang der B8 und ein Teilabschnitt der Granitbahn ausgewählt. Die Strecke im Mischverkehr verläuft zwischen dem Klinikum über die Universität bis zum Hauptbahnhof. Als Ergebnis hält die Studie fest, dass eine technische Machbarkeit auf allen drei Strecken gegeben ist. Alle drei Einsatzgebiete eignen sich nach Anpassungen für die Nutzung mit autonomen Shuttles. Vor allem empfehle sich der Betrieb auf der Strecken "Granitbahn" und "Innenstadt", diese Strecken verfügten über ein größeres Fahrgästepotenzial und damit einen höheren Mehrwert für Passau. So heißt es in der Studie: "Gerade die Granitbahnstrecke bietet durch die geplante Mischnutzung aus Bahnverkehr und autonomen Shuttles das Potenzial, ein Leuchtturmprojekt für die Verkehrswende in Deutschland zu sein." Und: "Dieses bisher einzigartige Projektvorhaben könnte als Blaupause für weitere im Reaktivierungsprozess befindliche Bahnstrecken dienen."

Aus Sicht der Projektpartner würde ein zweiphasiger Ansatz aus Granitbahn- und Innenstadtbahnstrecke einen erheblichen Anteil zur Lösung der Mobilitätsprobleme in Passau leisten: "Das Projekt bietet der Stadt und der Region die einzigartige Möglichkeit, sich bundesweit als Umsetzer eines innovativen Vorzeigeprojekts mit entsprechender Ausstrahlung zu positionieren."

Granitbahn Auf der Strecke der Granitbahn können die Bus-Shuttles immer dann fahren, wenn kein Zugbetrieb stattfindet oder aber Regelungen und Maßnahmen getroffen werden, die die Sicherheit des Bahn- und des Shuttlebusverkehrs bei zeitgleicher Trassennutzung vollständig gewährleisten. Die Inbetriebsetzung der Bus-Shuttles ermögliche weiterhin Zugbetrieb auf der Bahnstrecke - ein bundesweit erstmaliges hybrides Konzept. Es erfolgt kein Rückbau der Gleisanlagen oder eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken. Da das Shuttle aber straßengebunden ist, ist eine drei Meter breite Asphaltierung der Bahnstrecke nötig, jedoch unter Beibehaltung der Gleisanlagen.

Auf einer Strecke von 4,8 Kilometern würde das Bus-Shuttle auf der Strecke der Granitbahn fahren. Es überquert die Donau ebenso wie der Zug auf der Kräutlsteinbrücke. Die eingleisige Strecke würde sowohl durch die Züge als auch die Bus-Shuttles in beiden Richtungen befahren. Die Stationen sind Bahnhof Grubweg (Lindau), dann auf der Innstadt-Seite der Kräutlsteinbrücke "Zur Freiheit" (Achleiten), Bahnhof Rosenau, Innstadtbahnhof, Fünferlsteg. Gesamturteil: "attraktiv". Auf dieser Strecke ist laut Studie fahrerloser Betrieb denkbar im Jahr 2014.

Innenstadt In der direkten Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem ZOB, der Universität und dem Klinikum durch autonome Bus-Shuttles sieht die Studie zahlreiche Vorteile gegenüber konventionellen Bussen. Das System könne deutlich flexibler betrieben werden. Es bietet klassischen Fahrplanbetrieb, aber auch sehr flexiblen Bedarfsverkehr, der dem Fahrgast erlaubt, ein Shuttle für die definierte Strecke anzufordern, wenn er es benötigt. Die Haltestellen sind Hauptbahnhof, ZOB, Augustinergasse, Universität, Wörthstraße, Klinikum - Streckenlänge 2,2 Kilometer. Eine Verlängerung bis Apfelkoch ist denkbar. Gesamturteil: "attraktiv". Auf dieser Strecke ist laut Studie fahrerloser Betrieb denkbar im Jahr 2016.

Donauufer Auf Vorschlag der Stadt wurde die Strecke Donauufer als Alternative zur Granitbahn untersucht. Ziel ist die

Anbindung eines zukünftigen Park& Ride am Winterhafen ans Parkhaus Bahnhofstraße/ Hauptbahnhof, die Endpunkte wären die beiden Haltestellen. Für die 1,5 Kilometer lange Strecke würde eine Spur der vierspurigen Regensburger Straße umgewidmet und als baulich getrennte Spur für das Shuttle ausgeführt. Die Studie bemängelt fehlenden Mehrwert für den ÖPNV. Die Fahrgastzahlen wären gering, der Betrieb nicht zu empfehlen. Gesamturteil: "unattraktiv".


Thomas Seider

Quelle:	Passauer Neue Presse vom 27.07.2021, Seite 21
Ressort:	Lokales Passau Stadt
Dokumentnummer:	29 89756485

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.genios.de/document/PNP_eb115675ebe028488c97c32a63f342dfaa710232

Alle Rechte vorbehalten: (c) Neue Presse Verlags-GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH