

Vorteile gegenüber dem Dieselbus

Fahren bald mehr Oberleitungsbusse durch Frankfurt?

Oberleitungsbusse sollen wie einst in den 1940er und 1950er Jahren wieder durch Frankfurt fahren. Das fordert jetzt der CDU-Verkehrsfachmann Frank Nagel – und schlägt auch gleich mögliche Linien vor.

An die **Oberleitungsbusse** werden sich die über 60-Jährigen in Frankfurt womöglich noch recht gut erinnern: Sie fuhren in der Zeit von **1944 bis 1959 auf der damals für den Berufsverkehr wichtigen Linie 60 zwischen Heddernheim und Praunheim**. Eingeführt wurden die sogenannten „**O-Busse**“, die ihren Fahrstrom per Stromabnehmer über Oberleitungen beziehen, weil der Treibstoff während des Zweiten Weltkrieges (1939–1945) knapp gewesen war.

Auch in anderen Städten in Deutschland und der Welt hatten O-Busse damals Konjunktur. Noch heute fahren sie in **47 Ländern, unter anderem in Osteuropa, Russland, China, Italien und in der Schweiz. In Deutschland sind sie in Solingen, Esslingen am Neckar und Eberswalde unterwegs**.

1959 wurde der Oberleitungsbus in Frankfurt eingestellt

In Frankfurt wurden die Oberleitungsbusse im Jahr 1959 angesichts anstehender Investitionen in die Infrastruktur eingestellt – das Geld wurde gebraucht, um die **Kriegsschäden zu beheben**. Heute könnten die **O-Busse infolge der Luftverschmutzung mit Stickoxiden und der ausstehenden Gerichtsentscheide zu Fahrverboten ein Comeback feiern**, meint Frank Nagel. Der Kommunikationsberater leitet den Fachausschuss Verkehr der Frankfurter CDU sowie den Trägerverein für das Verkehrsmuseum in Schwanheim.

Lesen Sie auch: [ADAC-Verkehrsexperte kritisiert Kompromiss-Ideen im Frankfurter Diesel-Streit](#)

Frank Nagel schlägt jetzt vor, dass die **O-Busse auf einigen Linien Dieselbusse ersetzen** könnten. Möglich wäre das beispielsweise auf der **Linie 43 zwischen Bornheim und Bergen**, im Abschnitt Seckbacher Landstraße bis Eschweger Straße, wo **täglich bis zu 10 000 Fahrgäste unterwegs** seien. Wenn man die Linie 38 zum Atzelberg einbeziehe, würden derzeit an der Seckbacher Landstraße 36 Busse pro Stunde abfahren, sagte Nagel. „O-Busse könnten **Lärm und Emissionen für die Anwohner reduzieren** und die Kapazitäten steigern.“

Weitere Möglichkeiten für O-Busse wären auf der **Linie 34 zwischen Mönchhofstraße und Bornheim** sowie im Abschnitt von Rödelheim zum Industriebhof, ebenso auf der **Linie 32 vom Ostbahnhof zum Westbahnhof** im Abschnitt des Alleenrings.

Mehrere Vorteile gegenüber anderen Bussen

„Vor langfristigen Investitionsentscheidungen für neue Antriebe und Modelle sollte es keine Denkverbote geben“, sagte er. **Die Plangenehmigungen bei O-Bussen fielen kürzer aus als bei Straßen- und U-Bahnen**. Die O-Busse, die auch Trolleybusse oder Trolleys genannt werden, seien am Markt gut verfügbar. Es gibt aber auch Nachteile. So fallen die

betriebswirtschaftlichen Kosten um bis zu einem Viertel höher aus als bei Dieselbussen: wegen der teuren Anschaffung, zusätzlicher Infrastruktur und der Schulung des Personals. Außerdem sind **O-Busse unflexibel bei Umleitungen**, sie fahren immer nur den regulären Linienweg. Als umweltfreundlich gelten sie, wenn sie den Strom aus erneuerbaren Energien beziehen – also nicht aus dem städtischen Heizkraftwerk West, das immer noch Kohle verbrennt.

Lesen Sie auch: [Kann die Seilbahn in hessischen Städten die Verkehrsprobleme lösen?](#)

Im Vergleich zur Straßenbahn nehmen O-Busse aber deutlich weniger Fahrgäste auf. „In der Gesamtbetrachtung schneidet der O-Bus aber besser ab als der Dieselbus“, so Nagel. Denn er sei **leise und produziere keine Schadstoffe**. Möglich sei eine **Mischform, die mit Batterie und Oberleitungsstrom fahren könne**. In städtebaulich sensiblen Gebieten könnte so auf Oberleitungen, die einige als unästhetisch empfänden, verzichtet werden. Auch in Berlin könnten O-Busse groß herauskommen. Etwa die **Hälfte des Streckennetzes soll laut dem Nahverkehrsplan 2019–2023** dafür ausgestattet werden.

Florian Leclerc