

1. Dezember 2016 | 12.34 Uhr

Bonn, Münster, Köln

Diese Erfahrungen machen Vorreiter-Städte mit Elektrobussen



Ingenieur Carsten Meuser und Rheinbahn-Vorstand Klaus Klar mit einem der zwei Elektrobusse des Unternehmens an der Stomzapfsäule.

FOTO: Anne Orthen

[Teilen](#)

[Twittern](#)

Düsseldorf. Die Politiker im Düsseldorfer Rat drängen die Rheinbahn zum schnelleren Umstieg auf Elektrobusse. Das Unternehmen ist vom aktuellen Stand der Technik nicht überzeugt. Köln, Münster und insbesondere Bonn haben dagegen gute Erfahrungen gesammelt. **Von Christian Herrendorf**

Die Rheinbahn muss sich beeilen. In einem einstimmigen Beschluss hat der Stadtrat das Nahverkehrsunternehmen aufgefordert, schon ab Januar auf der Corneliusstraße schadstoffarme oder -freie Busse einzusetzen und schneller auf Elektro-Fahrzeuge umzustellen. Die Leitlinie von Rheinbahn-Chef Michael Clausecker war bis dahin, dass das Unternehmen nicht im Betrieb experimentiert, sondern wartet, bis die Technik ausgereift ist. Andere Städte in NRW sind andere Wege gegangen, wie unser Vergleich zeigt:

Bonn Die Stadtwerke der ehemaligen Hauptstadt haben eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung von Elektrobussen übernommen. 2013 hat das Unternehmen,

das in Bonn auch den Nahverkehr betreibt, die Grundsatzfrage "Was ist die Antriebsart der Zukunft?" gestellt und mit "Elektromobilität" beantwortet. Deshalb starteten die Tests mit Bussen von vier Herstellern schon im Sommer vor dreieinhalb Jahren. Nach positivem Abschluss erhielt Bonn den Zuschlag, am europäischen Förderprojekt Zeus teilzunehmen. Die Abkürzung steht übersetzt für Null-Emissionen-Busse im Stadtverkehr. Auch London, Barcelona und Stockholm beteiligen sich daran.

In der Vorreiterrolle sieht der Geschäftsführer der Bonner Stadtwerke, Heinz Jürgen Reining, einen wesentlichen Vorteil: "Wir könnten die Preise für die Busse so nicht bezahlen, sondern weil wir die Busse mitentwickeln und dem Hersteller eine Bühne dafür bieten." Die Kooperation läuft nach strengen Regeln. Vertraglich vereinbart ist, dass die Busse bis zu 200 Kilometer weit kommen müssen und dann nur nachts geladen werden. Gelingt dies nicht, muss der Hersteller nachbessern. "Wir stehen am Anfang der Entwicklung, dass eine Technik da noch Macken hat, ist völlig normal", sagt der Stadtwerke-Geschäftsführer. "Aber wenn keiner versucht, über Quantität auch Qualität zu schaffen, dann passiert auch nichts."

Mit 200 Kilometern kann das Unternehmen schon knapp die Hälfte seiner Kurse bedienen, 350 Kilometer müssten es für den längsten Kurs sein. Ziel ist es, eine Lade-Infrastruktur zu schaffen, so dass alle 210 Busse elektrisch betrieben (und mit Naturstrom versorgt) werden können. "Es ist absolut realistisch, dass uns das bis 2030 gelingen kann", sagt Reining.

Münster Seit eineinhalb Jahren sind auf prominenter Strecke vom Allwetterzoo zum Dom und Prinzipalmarkt fünf Elektrobusse im Einsatz. Die Stadtwerke Münster, die auch für den Busbetrieb zuständig sind, haben für die zwölf Meter langen Solobusse genauso viel bezahlt wie für einen entsprechenden Dieselbus, weil sie wie die Bonner vom europäischen Programm Zeus profitieren. Im Gegensatz zur ehemaligen Bundeshauptstadt setzt Münster allerdings auf kleine Batterien (60 kWh), damit die Fahrgast-Kapazität nicht leidet. Diese Batterien schaffen bis zu 50 Kilometer. Die tatsächliche Strecke ist lediglich elf Kilometer lang, an beiden Endhaltestellen befinden sich Schnell-Ladestationen, die während der Wendezeit genutzt werden.

Die beiden wichtigsten Ziele haben die Westfalen damit erreicht: hohe Zuverlässigkeit und Akzeptanz der Kunden. Deshalb wird dort das System schon ausgebaut, wenn Düsseldorf erst richtig loslegt. Die Stadtwerke Münster erhalten zwei weitere Elektrobusse, die ihren Strom mit Brennstoffzelle und Wasserstofftank an Bord emissionsfrei erzeugen und an einer öffentlichen Wasserstofftankstelle in unmittelbarer Nähe eines Busdepots tanken können. Mittelfristig sollen weitere Elektrobusse mit mehr Reichweite angeschafft werden.

Köln In der Domstadt läuft noch der Testbetrieb, es sind aber bereits täglich E-Busse im regulären Einsatz. Am Wochenende wollen die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) auf der Linie 133 auf den elektrischen Antrieb umsteigen und so dann täglich rund 9000 Fahrgäste transportieren. Acht Busse haben die KVB gekauft, diese kosten mehr als das Doppelte eines vergleichbaren Dieselmotors. Von den Mehrkosten hat das Land etwa 1,9 Millionen Euro übernommen, die Kölner bestreiten die zusätzlich erforderlichen 1,25 Millionen Euro aus eigenen Mitteln.

Die Kölner haben die Busse unter harten Bedingungen getestet. Die Linie 133 führt durch den dichten Innenstadtverkehr, drei Viertel aller Busse der Linie sind verspätet. Das Zwischenfazit fällt dennoch positiv aus: "Die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge ist gut, die Reichweite besser als zuvor konzipiert", sagte Mediensprecher Stephan Anemüller. Den Ausbau des Projekts haben die KVB vor allem an eine Bedingung geknüpft: Die Busse müssen preiswerter werden. Der Vorstandsvorsitzende Jürgen Fenske ist zugleich Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und hat in dieser Funktion bei Umweltministerin Barbara Hendricks für weitere Förderung geworben. Nur so könne bis 2020 eine "relevante Stückzahl von E-Bussen" im Einsatz oder Testbetrieb sein.