

# Ohne Abgase und Lärm

## ÖDP regt Elektrobust-Pilotprojekt an – Positive Erfahrungen in Münster

Von CHRISTOPH EBERLE

Diese Woche berichteten Medien bundesweit über die zum Teil dramatische Stickstoffdioxid-Belastung in vielen deutschen Städten. Die Stadtratsfraktion ÖDP/Aktive Passauer plädiert vor diesem Hintergrund für ein Pilotprojekt in der Dreiflüssestadt: Die Öko-Politiker schlagen vor, auf der Citybus-Linie probeweise ein Elektrofahrzeug einzusetzen.

Der City-Bus fährt im 15-Minuten-Takt und verbindet Fußgängerzone und Altstadt mit dem Parkhaus Bahnhofstraße. Wie Stadtrat Prof. Egon Johannes Greipl in einem Brief an Stadtwer-



**Auf der zwölf Kilometer langen Linie 14 in Münster sind ausschließlich Elektrobusse unterwegs. Die ÖDP will ein ähnliches Pilotprojekt auf der Passauer Citybus-Linie.** (F.: Stadtwerke Münster)

kechef Gottfried Weindler schrieb, könnten Elektrobusse auf dieser Linie – gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem regionalen Projekt E-Wald – gut getestet werden: Am Wendepunkt Parkhaus Bahnhofstraße könne seiner Ansicht nach problemlos eine Ladestation eingerichtet werden.

Und auch der Effekt sei auf dieser Linie am größten: „Gerade auf der Citybus-Strecke in der engen, von Fußgängern stark frequentierten Altstadt mit ihren Cafés stören Abgas und Lärm ganz besonders“, so Greipl. Bislang seien auf dieser Strecke Dieselbusse der Marke Heuliez eingesetzt. Der selbe Hersteller biete mittlerweile auch einen Elektrobust an, der von den Pariser Verkehrsbetrieben jüngst einem ausführlichen Praxistest unterzogen worden sei.

Greipl verweist auch auf ein Pilotprojekt in Münster (Westfalen): Dort verkehren Elektrobuste seit 2015 auf einer rund zwölf Kilometer langen Strecke. An den beiden Endhaltestellen sind Ladestationen installiert: „Die Elektrobuste können in wenigen Minuten für die nächste Fahrt geladen werden“, sagt Pressesprecher Florian Adler von den Stadtwerken Münster auf AS-Anfrage. Der Ladevorgang sei am Anfang noch die größte Schwierigkeit gewesen, mittlerweile aber einfach und schnell zu handhaben: Von der Stecker-Verbindung zum Stromnetz sei man inzwischen zu einem Prinzip übergegangen, bei

dem der Bus an der Ladestation einen – wie von Straßenbahnen und Zügen bekannten – Stromabnehmer ausfährt.

Ein Nachteil waren am Anfang auch die Kosten: „Die ersten Modelle kosteten noch bis zu drei Mal so viel wie Dieselbusse“, sagt Adler. Ohne Förderung wäre das Projekt ihm zufolge damals nicht möglich gewesen. Bezuschusst wird das Projekt aus einem Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Bildung und Forschung sowie vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe und dem EU-Projekt „Zero Emission Urban Bus System“ (ZeEUS).

Mittlerweile seien die Fahrzeuge bereits billiger und bei Neuan-schaffungen schaue man künftig auch, ob Elektrobuste auf ande-

ren Linien möglich sind. Insgesamt machte man laut Florian Adler bislang positive Erfahrungen: Fahrgäste und Anwohner loben dem Pressesprecher zufolge die lärm- und abgasfreien Fahrzeuge. Ob die Busse dank weniger Wartungsaufwand und ei-

genproduziertem Ökostrom als Treibstoff langfristig auch noch günstiger sind, als die Dieselvariante, werde sich im Laufe des Pilotprojekts noch zeigen.

Der Passauer Stadtwerke-Chef Gottfried Weindler war für eine Stellungnahme zum E-Bus-Vorschlag nicht erreichbar.



Greipl

## KOMMENTAR

### Gegen den Strom

Von CHRISTOPH EBERLE

Die ÖDP fordert, die Citybus-Linie in Passau zur Teststrecke für E-Busse umzuwan-



deln. Der Idee gehört nicht von Kritikern vorab „der Stecker gezogen“, sondern sie sollte umgesetzt werden.

Freilich könnte man einwenden, dass E-Mobilität weltweit gesehen wenig hilft, wenn mit Schweröl betriebene Frachtschiffe auf den Meeren mehr giftige Schwefeloxide ausstoßen, als alle Autos auf der Erde. Dennoch ist jede Vermeidung von Lärm und Abgas – vor allem in Städten – ein Gewinn für Mensch und Natur. Mit E-Mobilität funktioniert das Ganze auch noch ohne nennenswerte Komforteinbußen. Dank attraktiver Förderprogramme der Bundesregierung halten sich zudem die Kosten für die Stadtwerke in Grenzen. Und wichtig ist darüber hinaus die Signalwirkung: Wenn sogar Busse vor Ort mit Strom fahren können, denkt vielleicht auch manche Privatperson über ein E-Auto nach. Höchste Zeit also, gegen den Strom zu schwimmen und den ersten stinkenden Dieselbus gegen einen elektrisch betriebenen auszutauschen.



Die Elektrobuste können in wenigen Minuten für die nächste Fahrt geladen werden.

Florian Adler  
Pressesprecher  
Stadtwerke Münster