

ELEKBU: Verschiedene Wege zur E-Mobilität

Inzwischen haben die Verkehrsunternehmen in Deutschland Erfahrungen mit E-Bussen gesammelt, die Herangehensweise war dabei durchaus unterschiedlich.

Interessante **Erfahrungsberichte** aus verschiedenen Verkehrsunternehmen zeigten bei der Elektrobuss-Konferenz des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am 5. und 6. Februar in Berlin, dass die Umstellung der Busflotten auf Elektromobilität erstens einmal schon voll im Gange ist und zweitens, dass es **nicht den einen Königsweg** gibt, wie diese Umstellung bewältigt werden kann.



Auch in Sachen Ladetechnik gibt es nicht den Königsweg bei den E-Bussen. (Symbolfoto: Thomas Burgert)

So schilderte Stefan Prüfer vom Unternehmen Rhein-Neckar-Verkehr (RNV), wie **in Heidelberg die Umstellung auf die erste E-Citaro-Linie** erfolgt ist. Für sein Unternehmen gab es die klare Vorgabe der Politik, auf alternative Antriebe umzusteigen und dazu auch gleichzeitig den Auftrag, das ÖPNV-Angebot auszuweiten. Rhein-Neckar-Verkehr hat sich für ein **Modell mit Evobus als Generalunternehmer** entschieden und eine der größten Herausforderungen war die Ladeinfrastruktur, auch wegen dem erhöhten Platzbedarf auf dem Betriebshof, auf dem bereits beengte Platzverhältnisse herrschen, schilderte Prüfer. Der Linienstart am 7. Januar 2019 verlief dann gut. Man habe nur wenig Startschwierigkeiten gehabt, die »**Busse laufen gut, wir sind zufrieden**«, sagte Prüfer.

Wie der **Einstieg in die Elektromobilität in einer »kleinen Großstadt«** erfolgt, schilderte Thomas Zimmermann, Betriebsleiter der Göttinger Verkehrsbetriebe. Sein Unternehmen hat derzeit 92 Busse. Nach dem Erstellen einer Pilotstudie entschied man sich in Göttingen für Batteriebusse und Opportunity-Charging als Ladetechnologie. Für 2019/20 ist die Anschaffung von sechs Batteriebussen geplant. Erste **Erfahrungen im Bereich Elektromobilität sammelte man in Göttingen mit einem Plug-in Hybridbus**, was ungemein wertvoll gewesen sei. Ebenfalls gelernt habe man, dass es viele Fördertöpfe gibt, sagte Zimmermann. Wichtig sei zudem, dass der Kostendeckungsgrad im Unternehmen mit zunehmendem Einsatz von E-Bussen abnehmen werde, erklärte

Zimmermann, dies müsse auch entsprechend kommuniziert werden.

Mit kleinen E-Bussen »herumprobiert« habe man auch in Osnabrück, berichtete Stephan Rolfes, Vorstand der Stadtwerke Osnabrück. Richtig funktioniert hätten diese kleinen Busse zwar nicht, aber man habe auch viel Erfahrung gesammelt in dieser Zeit. Zum einen in Sachen Technik, zum anderen aber auch in Sachen **Umgang mit politischen Gremien**. Entscheidend sei beim Umstieg auf E-Busse, dass man nicht nur Busse mit anderem Antrieb bekomme, sondern das **System als Ganzes betrachten** müsse, unter anderem seien neue Linienvläufe notwendig. Die Ausschreibung des E-Bus-Systems in Osnabrück erfolgte dann 2017 – als ganzes System inklusive Ladeinfrastruktur, erklärte Rolfes. Noch in diesem Jahr wird die erste E-Buslinie in Betrieb genommen und es erfolgt die Ausschreibung weiterer Fahrzeuge.

Wie auch beim Rhein-Neckar-Verkehr, so setzt man **auch bei der Eswe Verkehrsgesellschaft in Wiesbaden auf das Modell Generalunternehmer**, erklärte Frank Gäfgen, Geschäftsführer Eswe Verkehrsgesellschaft. In den nächsten Wochen werde man hier die Vergabe durchführen. Auch er schilderte die Herausforderungen, die beim Umbau des Betriebshofes entstehen, ein Umbau, der im laufenden Betrieb stattfindet und der eine **Erweiterung des Betriebshofes** nötig machte, da die E-Busse inklusive ihrer Ladeinfrastruktur mehr Platz benötigen.

Wie die **Elektrifizierung der Busflotte im Regionalbusverkehr** aussehen kann, schilderte dann Axel Gierga, Geschäftsführer der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig (KVG). Im Rahmen des Projekts »Leo« (Linienbetrieb mit elektrischen Omnibussen) setzt die KVG bereits Busse von Sileo ein, die quasi vor der Haustür in Salzgitter produziert werden. Die Erfahrungen mit den E-Bussen seien bisher gut, sagte Gierga, die Fahrzeuge kommen gut bei Fahrgästen an, die **Betriebsstabilität sei gut und die Zuverlässigkeit entspreche der von Dieseln**. Das Reichweiteversprechen des Herstellers werde eingehalten. Ein Problem sei die Stromversorgung auf dem Betriebshof, da man als reiner Busbetrieb bisher nicht für die dafür nötige Leistung ausgelegt gewesen sei. Zudem könnten die **Fahrzeughöhen teilweise ein Problem im ländlichen Raum** werden, erklärte Gierga. Die wegen der auf dem Dach platzierten Batterien teilweise höheren E-Busse könnten wegen der Brückenhöhen im Eisenbahnbereich problematisch sein.

Über den ersten **Einsatz von Elektrobussen im Fernlinienverkehr** berichtete dann Daniel Zellinger von FlixBus. Der Fernbusanbieter hat seit letztem Jahr je einen Fernbus mit Elektroantrieb in Frankreich und Deutschland im Einsatz. Zwischen Paris und Amiens verkehrt ein Bus des Herstellers Yutong, zwischen Mannheim und Frankfurt ein Bus von BYD. Beides sind eigentlich Überlandbusse und keine Reisebusse, so fehlt beispielsweise die Bordtoilette und auch sonst bieten sie nicht den Komfort eines Reisebusses, was gegenüber den Kunden im Vorfeld klar kommuniziert werde. Beim bisherigen Einsatz habe es zwar **Ausfälle gegeben, aber noch nie Problem bei Antrieb oder Batterie**, wie Zellinger betonte. Die E-Busse würden von den Kunden positiv wahrgenommen. So habe in einer Umfrage über die Hälfte der Kunden (53,07 Prozent)

angegeben, sich **bewusst für eine Fahrt mit dem E-Bus entschieden** zu haben. Derzeit seien die Fahrpreise nicht teurer als beim Dieselbus. Bei einem großflächigen Einsatz von E-Bussen müsse man sich bei Flixbus allerdings auf jeden Fall überlegen, wie die höheren Kosten bei E-Bussen finanzierbar wären, sagte Zellinger.

In Verbindung stehende Artikel:

[RNV: Startschuss für erste E-Buslinie](#)

[OSNABRÜCK: Weitere 49 Elektrobusse](#)

[ESWE: 56 E-Busse für Wiesbaden](#)

[FLIXBUS: Deutschlands erster elektrischer Fernbus](#)

[KVG: 45 zusätzliche E-Busse bis 2023](#)

[FLIXBUS: E-Busse für die Fernline](#)

[GÖVB: Bis 2040 E-Bus-Flotte](#)

Kategorie: Veranstaltungen, Top-News