

<http://www.taz.de/!5470913/>

TAZ, 18.11.2017, Malte Kreuzfeldt

Elektromobilität im Nahverkehr Polen und Niederländer rollen voran

Bei Elektrobussen wird ein Boom erwartet. Deutsche Hersteller haben bisher keine Modelle im Angebot. Auch die Politik hinkt hinterher.



In Frankfurt fahren ab dem Sommer 2018 fünf Elektrobusse des Herstellers SolarisFoto: dpa

BERLIN *taz* | Es war eine erstaunliche Aussage, mit der sich der Stuttgarter Bürgermeister Fritz Kuhn nach dem zweiten Dieselgipfel Ende November im Kanzleramt zu Wort meldete. „Sie kriegen derzeit keinen voll elektrischen Bus, der im Linienverkehr einsetzbar ist“, behauptete der Grünen-Politiker. „Die Fahrzeuge, von denen wir alle reden, gibt es nicht auf dem deutschen Markt.“

Hätte Kuhn recht, wäre ein zentrales Ergebnis des Gipfels Makulatur – ein 350-Millionen-Euro-Paket zur Finanzierung kommunaler Elektrobusse und -transporter. Glücklicherweise irrt er sich – vermutlich, weil in Stuttgart der Daimler-Konzern das Maß aller Dinge ist. Und der wird erst Ende 2018 einen Elektrobuss auf den Markt bringen. „Elektrobusse von heute genügen weder den Ansprüchen der Verkehrsbetriebe noch denen von Mercedes-Benz“, lästert der Konzern auf seiner Webseite.

Anzeige

Auch die VW-Tochter MAN, der zweite deutsche Bus-Produzent, bietet noch keinen Elektrobuss. Doch es gibt Busse von zahlreichen anderen Herstellern – und die fahren in mehreren deutschen Städten bereits zur großen Zufriedenheit von Betreibern und Kunden im Linienbetrieb.

Die Kölner Verkehrsbetriebe etwa haben seit über einem Jahr acht rein elektrische Busse des niederländischen Herstellers VDL im Einsatz. „Die fahren wunderbar“, sagte Sprecher Stephan Anemüller kürzlich im Deutschlandfunk. „Wir sind sehr, sehr zufrieden.“ Auch in Berlin und Braunschweig ist mit dem Modell Urbino Electric des polnischen Herstellers Solaris ein komplett elektrischer Linienbus unterwegs.

Einen entscheidenden Nachteil haben diese reinen Elektrobusse im Vergleich zur Konkurrenz mit Diesel-Motor jedoch: Weil auch die Heizung mit Strom betrieben wird, sinkt die Reichweite im Winter. Statt 400 Kilometern schafft ein Elektrobus maximal die Hälfte. Manche Hersteller, beispielsweise das deutsch-türkische Unternehmen Sileo oder der niederländische Hersteller Ebusco, betreiben die Heizung im Winter darum weiterhin mit Diesel.

Ladepunkte an Endstationen geplant

Doch wenn die Busse erst einmal im Regelbetrieb eingesetzt werden, dürfte die Reichweite kein Problem mehr sein. Denn in vielen Fällen werden die Busse ohnehin nicht nur nachts im Betriebshof aufgeladen, um dann einen ganzen Tag ohne Zwischenladung zu fahren. Die meisten Kommunen planen Ladepunkte an Endhaltestellen oder wichtigen Zwischenstopps, wo die Busse dann per Induktion aus dem Boden oder über Stromabnehmer im Dach in kurzer Zeit die Energie für die nächste Runde nachladen.

„Die fahren wunderbar“

Damit können Elektrobusse dann zwar nur auf den entsprechend ausgestatteten Strecken eingesetzt werden, und zunächst sind auch größere Investitionen in die Lade-Infrastruktur erforderlich. Dafür kommen sie aber mit sehr viel kleineren Batterien aus – was die Kosten pro Fahrzeug erheblich senkt und den Platz für die Passagiere erhöht.

Bisher sind Elektrobusse mehr als doppelt so teuer wie vergleichbare Modelle mit Diesel-Antrieb. Da jedoch angesichts der Abgas- und Klimaproblematik viele Kommunen ihre Flotten umstellen wollen, wird der Markt in den nächsten Jahren stark wachsen. Sie gehe davon aus, „dass die Preise von Elektrobussen schon bald fallen werden, weil es Skaleneffekte gibt“, sagt SPD-Umweltministerin Barbara Hendricks.

Zudem kommen neue Akteure auf: Neben den deutschen Herstellern, die 2018 die ersten E-Busse anbieten wollen, drängt der weltgrößte Elektrobus-Bauer auf den europäischen Markt. Die chinesische Firma BYD baut seit 2010 Elektrobusse, die hier bisher jedoch nur zu Testzwecken eingesetzt werden.

Lediglich in London sind gleich 51 Busse mit BYD-Technik unterwegs. Das soll sich ändern: Mit zwei Fabriken in Ungarn und Frankreich soll der Kontinent erschlossen werden, weitaus mehr Fahrzeuge könnte ein geplantes Werk in Marokko liefern.

Bis dahin wird sich vermutlich auch in Stuttgart herumgesprochen haben, dass Elektrobusse längst existieren.