

Elektrobusse in Bremen

Nahverkehr steht unter Strom

BSAG zieht durchschnittliche Bilanz nach einem Jahr Elektrobus und schickt drittes Fahrzeug in den Testbetrieb



DER LINKE ELEKTROBUS IST SEIT EINEM JAHR IM EINSATZ, DER RECHTE IN DEN NIEDERLANDEN GEFERTIGTE BUS STARTET DEMNÄCHST INS LINIENNETZ.

Bremen. Fast geräuschlos setzt sich der Elektrobuss in Bewegung. Beim Anfahren ist er kaum zu hören, nur ganz leise pfeift der Motor. Zudem ist das Straßenfahrzeug nahezu emissionsfrei. Vor der Bremischen Bürgerschaft stehen am Montagvormittag insgesamt drei elektrisch betriebene Fahrzeuge nebeneinander. Von vorne sehen sie nahezu identisch aus, nur ein kleines Schild weist darauf hin, welche Busse vom Hersteller Sileo aus dem niedersächsischen Salzgitter stammen und welcher neu von Ebusco hinzukommt. Elektromobilität ist in Zeiten von Abgasskandalen und Dieselpuffeln ein Dauerthema. Das wissen auch die Vertreter der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), die den Termin auf dem Marktplatz nutzen, um die silber-weißen E-Fahrzeuge vorzustellen und eine erste durchschnittliche Zwischenbilanz zu ziehen.

Seit fast genau einem Jahr ist der zwölf Meter lange Elektrobuss „Sileo S 12“ in der Hansestadt auf der Straße und ist nach Angaben der BSAG gute 15 000 Kilometer gefahren. Ein mit Diesel betriebener Bus fahre etwa 75 000 bis 80 000 Kilometer im Jahr. Erst seit rund drei Monaten ist Bremens erster Elektro-Gelenkbus im Linienbetrieb unterwegs. Der 18 Meter lange Bus hat gut 7000 Kilometer zurückgelegt. „Insgesamt haben die beiden Fahrzeuge damit rund 8000 Liter Diesel eingespart. Diese Treibstoffmenge entspricht 21 000 Kilogramm Kohlenstoffdioxid“, sagt BSAG-Vorstandssprecher Hajo Müller. Er weiß aber, dass da noch Luft nach oben ist. Denn die Einsparungen sollen gesteigert werden. Neben beiden Fahrzeugen des Herstellers Sileo kommt nun ein weiteres E-Fahrzeug des Herstellers Ebusco hinzu: Ein in den Niederlanden gefertigter zwölf Meter langer Bus soll in Kürze den Testbetrieb im Bremer Liniennetz aufnehmen. Er muss allerdings noch mit Kassenautomaten ausgerüstet werden.

„Wir sind auf dem richtigen Weg“, sagt BSAG-Unternehmensvorstand Hajo Müller. Aber natürlich befinde man sich immer noch in einem Experimentierstadium, was die E-Busse angehe. Laut Müller ist der „Sileo S12“ regelmäßig auf den Linien 51 und 53 in Huckelriede und Brinkum unterwegs. Der größere Gelenkbus befördere Fahrgäste auf der Linie 20 zwischen Überseestadt und Domsheide sowie auf der Linie 63 zwischen Hauptbahnhof und GVZ. Möglich sei das, weil der „S12“ mindestens 250 Kilometer Reichweite mit einer Batterieladung schaffe, der Gelenkbus rund 300 Kilometer. Der Unterschied bei den Sileo-Bussen: der kleinere hat zwei Motoren mit einer Leistung von insgesamt 240 Kilowatt, der größere Gelenkbus vier Motoren mit einer Gesamtleistung von 480 Kilowatt.

Während Sileo auf einen Direktantrieb an den Rädern setzt, verfügt der neue Bus von Ebusco über einen zentralen Elektromotor. Man arbeite ganz bewusst mit verschiedenen Herstellern und Modellen, um die unterschiedlichen Systeme und Ansätze zu testen und kennenzulernen, sagt Müller. Er sagt aber auch: „Die Hersteller und die Industrie müssen sich schneller bewegen.“ So seien die Zulassungsmodalitäten bei Elektrobussen immer noch schwierig, die alle einzeln geprüft und zugelassen werden müssten. Es müsste wie bei Dieselfahrzeugen serienmäßig gebaut und zugelassen werden, so Müller. Zudem gebe es noch Hersteller wie Mercedes oder MAN, die keine Elektrobuse auf dem Markt hätten.

„Elektromobilität gibt es in Bremen seit bestimmt 100 Jahren“, sagt Verkehrssenator Joachim Lohse. Allerdings eben auf der Schiene und nicht auf der Straße. Mit mehr als 100 Straßenbahnen sei die BSAG also seit Langem ein Vorreiter der Elektromobilität in der Hansestadt. Wenn man die Luftbelastung mit Schadstoffen in Bremen in Zukunft dauerhaft und nachhaltig verringern wolle, führe am elektrischen Nahverkehr als Alternative zum privaten Pkw-Gebrauch kein Weg vorbei, so Lohse. „Ein einzelner 18-Meter-Elektrostadtbus entlastet die Umwelt genauso wie rund 100 elektrische Pkw“, rechnet Lohse vor. Der Senator und BSAG-Mann Müller sind sich einig, dass eine finanzielle Förderung durch den Bund nötig ist, um den elektrischen Nahverkehr zu stärken. Auf Initiative Bremens habe die Umweltministerkonferenz im Mai einstimmig beschlossen, dass der Bund ein Förderprogramm mit 100 Millionen Euro jährlich für Elektrobuse auflegen soll, so Lohse. Dieses Programm wurde am 2. August beim Dieselpipfel bekannt gegeben. „Damit können pro Jahr nun rund 500 Elektrobuse in Deutschland gefördert werden, was die Umwelt genauso entlastet wie sonst 50 000 Elektro-Pkw“, sagt Lohse.

Um die Elektrobuse einzusetzen, wurden bei der BSAG rund 400 Mitarbeiter für den Umgang mit den Elektrobussen geschult, die diese nun im Linienbetrieb fahren dürfen, teilt das Verkehrsunternehmen mit. Zudem wurden rund 50 Arbeiter in der Werkstatt speziell eingewiesen. Auch an der Infrastruktur der BSAG wurde einiges getan: Auf dem Betriebshof mussten die Ladestationen angepasst und mit einer intelligenten Software, welche das Lademanagement regelt, versehen werden. In Zukunft komme in diesem Bereich noch einiges an Arbeit hinzu, wenn die Zahl der Elektrobuse steige, so Müller.

„Wir befinden uns immer noch in einem Experimentierstadium.“

BSAG-Vorstandssprecher Hajo Müller