

■ Titelthema E-Busse

Berliner Klimapolitik zu Lasten der Fahrgäste

aus SIGNAL 02/2018 (Mai/Juni 2018), Seite 4-5 (Artikel-Nr: 10004113)
Berliner Fahrgastverband IGEB

E-Busse erst erproben, dann (vielleicht) kaufen

Im richtigen Bemühen, mehr für den Klimaschutz zu tun, wollen Berlins Wirtschaftssenatorin Ramona Pop (Bündnis 90/Die Grünen) und die Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos, für Bündnis 90/Die Grünen), die BVG zwingen, schneller mehr E-Busse anzuschaffen, obwohl diese Technik noch nicht ausreichend erprobt ist und die Organisation des BVG-Busverkehrs gravierend erschweren - mit unabsehbaren Auswirkungen für die Fahrgäste.

Der BVG-Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 25. April 2018 den Weg für die Beschaffung zusätzlicher 30 E-Busse im Jahr 2019 freigemacht. Damit kann die BVG die entsprechenden Verfahren einleiten. Eine erste Beschaffung von ebenfalls 30 elektrisch betriebenen Eindeckomnibussen läuft bereits. Hier befindet sich die BVG aktuell im Vergabeprozess.

Diese BVG-Meldung dokumentiert das Bemühen von Wirtschaftssenatorin Ramona Pop und Verkehrssenatorin Regine Günther, auf den Dieselskandal mit einer Umrüstung des Fuhrparks von Diesel- auf E-Busse zu reagieren. Zaghafte Unterstützung für ihre Politik erhielten sie am 21. April mit dem Beschluss der grünen Landesdelegiertenkonferenz, »die Ersetzung der BVG-Busse durch Elektrofahrzeuge einzuleiten.«

Fachleute der Grünen fordern Technologieoffenheit

Die Landesarbeitsgemeinschaft Mobilität der Grünen sieht das anders und hatte zur Landesdelegiertenkonferenz gefordert: »In der Frage der Erneuerung des Bestandes der Busflotte wird auf Technologieoffenheit gesetzt. Für die Beschleunigung der technologischen Entwicklung sind den Herstellern von modernen Fahrzeugen Möglichkeiten zur Erprobung ihrer Prototypen anzubieten. Sobald das Rennen der Entwicklung entschieden ist und sich ein Antrieb auch in der Praxis als tauglich erwiesen hat, sollen die neuen Busse den Bestand der Busflotte der BVG schnellst möglich erneuern und schließlich ersetzen.«

Auch aus der SPD kommt Kritik

Auch der Fachausschuss Mobilität der Berliner SPD kritisiert die E-Bus-Politik der grünen Senatorinnen. Am 28. März hatte er beschlossen, dass der Landesparteitag der SPD Anfang Juni beschließen möge:

»Das Land Berlin muss den Vorsprung des ÖPNV weiter ausbauen. Dafür ist die Umrüstung von Bussen auf umweltfreundlichere Antriebe erforderlich. Allerdings ohne brachiale Umstellung auf den E-Antrieb.



Berliner Politiker wollen leistungsfähige Batterie-Busse für die BVG - als Beitrag zum Klimaschutz. Aber die heute verfügbare Technik ist für die betrieblichen Anforderungen der BVG leider überhaupt noch nicht geeignet. Forcierter Straßenbahn-Ausbau wäre eine zuverlässige Lösung. (Fotos und Montage: Raul Stoll)



E-Bus der Buslinie 204 beim induktiven Ladevorgang am Südkreuz. Dieses Pilotprojekt der BVG zeigt, dass der Weg zu verlässlich einsetzbaren E-Bussen noch sehr weit ist. Als der Fotograf auf dieses Motiv wartete, war nur eines statt vier Fahrzeugen der Linie ein E-Bus. (Foto: Frank Lammers)



(Foto: Martin Schiefelbusch (Dezember 2017))



E-Bus in Shanghai (oben) und in Peking (unten). In China sind Elektrobusse schon in deutlich größerer Zahl zu finden. Dabei kommen unterschiedliche technische Konzepte zum Einsatz: Es sind sowohl reine Batteriebusse wie auch solche mit Supercap-Technologie oder Hybrid-Fahrzeuge zu finden, die die vorhandenen Obus-Fahrleitungen zur Zwischenladung nutzen. Dieses Konzept wird in Deutschland gerade in Esslingen erprobt. (Foto: Martin Schiefelbusch (Dezember 2017))

Um eine schnelle und umfassende Verbesserung der Emissionen der gesamten Busflotte der BVG zu erreichen, sollen schnellstens alle verfügbaren und erprobten Technologien zum Einsatz kommen. Dazu gehören moderne Euro-VI Busse (Erdgas und Diesel), die die Stickoxidemissionen um mehr als 90 Prozent reduzieren (Quick Wins).

Die bisherigen Busse unterhalb von Euro-VI sollen innerhalb von 3 Jahren mit finanzieller Unterstützung des Landes ersetzt werden.

Der Einsatz von Elektrobussen soll weiter erprobt werden. Die geplante Beschaffung von 45 Elektrobussen wird jedoch zunächst - auch aufgrund der hohen Kosten - als ausreichend für eine Erprobungsphase angesehen.

Eine darüber hinausgehende Umstellung der Busflotte auf E-Antrieb vor Abschluss der Erprobungsphase wird abgelehnt, weil weder E-Busse in größerer Anzahl von europäischen Herstellern zu beziehen sind, noch weil deren Umweltbilanz zum gegenwärtigen Zeitpunkt gegenüber Verbrennungsmotoren vorteilhaft ist.«

Zur Begründung seines Beschlusses schreibt der SPD-Fachausschuss: »Der ÖPNV hat bereits heute eine Voreiterrolle bei Abgasemissionen im Mobilitätssektor. Pro Fahrgast ruft er deutlich geringere Emissionen als der MIV hervor und fährt zu großen Teilen ohnehin mit elektrischem Strom und damit ohne lokale Emissionen.

Der MIV ist gefordert, diesem Beispiel zu folgen.

Dieser Technologiesprung lässt sich im Augenblick nur durch den Einsatz der modernsten Generation von Verbrennungsmotoren erreichen. Sie sind ad hoc verfügbar, erprobt und wirtschaftlich.

Der ÖPNV besitzt bereits eine Vorreiterrolle. Diese darf keine wirtschaftlichen Nachteile durch eine verfehlte Beschaffungspolitik erleiden.

Das wäre aber durch die erheblich höheren Anschaffungskosten bei E-Bussen und deren Nachteile bei der Verfügbarkeit durch geringere Reichweiten und dichtere Werkstattintervalle der Fall.«

Unabsehbare Auswirkungen für die Fahrgäste

Auch der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert die Festlegung auf weitere E-Bus-Käufe der BVG, bevor diese Technik ausgereift und wirtschaftlich aus.

Die vor allem anfangs großen technischen Probleme und die entsprechend geringe Verfügbarkeit der von der BVG auf der Buslinie 204 eingesetzter E-Busse zeigt, dass neue Technik erst über Jahre erprobt werden muss, bevor damit der Fuhrpark der BVG ausgerüstet wird.

Zu beachten sind auch die hohen Anschaffungskosten. Derzeit kosten E-Busse im Vergleich zu Dieseln rund das Dreifache und haben nur die halbe Reichweite. Selbst bei der absehbaren Verbilligung der E-Busse wird es die BVG das Vierfache kosten, um die Leistung eines Dieseln durch zwei E-Busse zu ersetzen. Hinzu

kommen Kosten für die Umrüstung der Betriebshöfe.

Außerdem wird durch die nur halbe Reichweite der E-Busse die Disposition des Fahrzeugeinsatzes erheblich erschwert.

E-Busse haben (noch) Dieselmotor

Im Übrigen ist bei genauem Hinsehen der E-Bus gar kein Fahrzeug ohne Abgase am Fahrzeug. Um die geringe Reichweite nicht noch weiter zu vermindern, muss es zumindest für Heizung und Kühlung bzw. Klimatisierung im E-Bus einen Dieselmotor geben.

Kritisch zu betrachten ist auch der Transport großer Batterien, was zusätzliche Energie verbraucht. Und werden diese regelmäßig über Schnellladestationen aufgeladen, sinkt ihre Lebensdauer - mal abgesehen von der Kapazität des Stromnetzes, weshalb die Zahl der Schnelladevorgänge zumindest vorerst begrenzt ist.

Erst forschen und testen, dann kaufen

Die wenigen Beispiele zeigen, dass der Weg zu einem leistungsfähigen und emissionsfreien Busverkehr noch sehr weit ist. Der größte Schaden aber entsteht, weil die ohnehin durch den Autoverkehr beeinträchtigte Leistungsfähigkeit des BVG-Busverkehrs durch die Anschaffung von E-Bussen auf Jahre hinaus weiter abnehmen wird, womit der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erheblicher Schaden zugefügt wird - was mit Sicherheit nicht dem Klimaschutz dient.

Die Senatorinnen Pop und Günther sollten sich zunächst besser auf die Reduzierung der Emissionen des Autoverkehrs (auch durch dessen Begrenzung) konzentrieren, als den BVG-Busverkehr durch die Anschaffung teurer und unzulänglicher E-Busse zu schädigen. Und sie sollten andere umweltfreundliche Antriebstechniken erproben. Vielleicht sind ja Batterie-Oberleitungs-Busse, die Abschnittsweise Oberleitungen nutzen oder Wasserstoffbusse doch der bessere Weg?

Vor allem aber sollten Sie mehr Energie in den Straßenbahnausbau stecken - eine bestens erprobte Form der Elektromobilität.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004113>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten