

Zweifel an Elektrobussen wachsen *

geschrieben von Klaus-eckart Puls | 19. Juli 2019

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) wollen 90 Busse mit Batterieantrieb kaufen. Die Elektrobusse kosten den dreifachen Preis im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen. Im Vergleich zu den bisherigen Bussen weisen die Elektromodelle im Alltagsbetrieb jedoch noch einen weiteren, gravierenden Nachteil auf.

Vor allem auf der Buslinie 142 setzt die BVG probeweise schon jetzt einige Elektrobusse ein, die von Mercedes und dem polnischen Hersteller Solaris geliefert wurden. Bei diesen Fahrzeugen mit Batterie fällt vor allem die sehr geringe Reichweite auf. Während die normalen Dieselmotoren auf tägliche Reichweiten von rund 700 Kilometern kommen, müssen die Elektrobusse bereits nach einer Fahrtstrecke von 140 Kilometern wieder zurück an die Ladesäule.

Da auch das Stromtanken mehrere Stunden dauert, reduziert sich die Einsatzdauer so stark, dass scherzhaft bereits von „Halbzeitkräften“ die Rede ist. Wegen der geringen Reichweite setzen die Verkehrsbetriebe die Batteriefahrzeuge bislang nur auf relativ kurzen Abschnitten ein. Die nun geordneten „New Urbino 12 electric“ des Posener Herstellers Solaris werden zudem auch noch zu den eher kleineren Bussen im BVG-Fuhrpark gehören. Sie sind für maximal 70 Fahrgäste ausgelegt.

Schon in wenigen Jahren werden auf die Verkehrsbetriebe zudem Anschaffungskosten in Milliardenhöhe zukommen. BVG-Chefin Sigrid Evelyn Nikutta hatte bereits im Frühjahr angekündigt, dass die Busflotte bis 2030 komplett auf Strom umgestellt werden soll.

Mit derzeit etwa 1400 Fahrzeugen verfügen die landeseigenen Berliner Verkehrsbetriebe ohnehin über den größten Busfuhrpark in Deutschland. Die jetzt bestellten

90 Fahrzeuge schlagen inklusive der Ladeinfrastruktur mit 61 Millionen Euro zu Buche.

Einen Teil der immensen Kosten – voraussichtlich 14 Millionen Euro – will der Bund übernehmen. Der Großteil von wahrscheinlich 47 Millionen Euro werden indes das Land Berlin und die BVG schultern müssen. Die Folge: Trotz der Förderung durch den Bund wird bei diesem ersten Großauftrag jeder der E-Busse ein Mehrfaches dessen Kosten, was für einen herkömmlichen Dieselmotoren bezahlt werden muss.

Anderswo mehren sich die Stimmen, die vor einer ausschließlichen Festlegung auf batteriegetriebene Elektrofahrzeuge warnen. So forderte Thomas Kiel vom Deutschen Städtetag auf einer Fachtagung in Berlin, dass grundsätzlich technologieoffen gearbeitet werden müsse: „Wir wissen schließlich nicht, welche Technologie sich in Zukunft durchsetzen wird“.

Die Frage der Technologieoffenheit steht auch im Zentrum einer Debatte, die mittlerweile in der deutschen Automobilindustrie geführt wird. Der VW-Konzern unter seinem Chef Herbert Diess hat einen radikalen Schwenk hin zur Elektromobilität eingeleitet. Zudem kommt von VW auch die Forderung nach einem „Masterplan Elektromobilität“, mit dem etwa der Bau von Stromtankstellen organisiert werden soll.

In der Branche ist die von VW vorangetriebene Festlegung auf die Elektromobilität allerdings durchaus umstritten. Wolf-Henning Scheider, Chef des Zulieferers ZF, kommentierte etwa im Berliner „Tagesspiegel“: „Man darf nicht die Strategie eines einzelnen Unternehmens mit der gesamten Branche gleichsetzen.“

Mit deutlichen Zweifeln hat sich auch der BMW-Entwicklungschef Klaus Fröhlich zu Wort gemeldet. Er sprach von einem „hochgejubelten“ Trend zur Elektrifizierung, während das tatsächliche Interesse bei den Kunden in Europa nur gering sei. „Es gibt keine Anfragen von Kunden für Batterie-Elektroautos. Keine“, so Fröhlich vor Pressevertretern. Chancen sieht der Entwicklungschef des deutschen Premiumherstellers in Europa bei Fahrzeugen mit Hybridantrieb, die eine gute Elektro-Reichweite vorweisen können.

Auch auf dem wichtigen chinesischen Markt bahnt sich eine Entwicklung an, die starken Einfluss auf die Zukunftspläne der deutschen Autobauer ausüben dürfte. Die chinesische Regierung will ihre Subventionen für Elektroautos in diesem Jahr drastisch kürzen und langfristig sogar weitgehend auslaufen lassen. Beobachter rechnen damit, dass die chinesischen Autobauer als Reaktion auf die Subventionskürzungen ihre Preise für Elektroautos deutlich erhöhen werden.

=====

)* Anmerkung der EIKE-Redaktion :

Dieser Aufsatz ist zuerst erschienen in der **Preußischen Allgemeinen Zeitung**; 05.07.2019, S.5, **NORMAN HANERT**, „**Zweifel an Elektrobussen wachsen**“, EIKE dankt der PAZ-Redaktion sowie dem Autor für die Gestattung der ungekürzten Übernahme.

=====