

Köln

E-Busse bedienen Linie 133

[08.12.2016] Nach einem zehnmonatigen Testprogramm stellen die Kölner Verkehrs-Betriebe die sieben Kilometer lange Linie 133 auf E-Busse um.

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben jetzt die Buslinie 133 auf den Betrieb mit Elektrobusen umgestellt. Auf der sieben Kilometer langen Linie zwischen Breslauer Platz am Hauptbahnhof und dem Südfriedhof in Zollstock fahren jetzt bis zu acht batteriebetriebene Gelenkbusse. Die bislang eingesetzten Dieselsebusse leisten nur noch Vertretungsdienste im Falle eines Ausfalls. Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, sagt: „Mit dem heutigen Tag betritt die KVB technologisch Neuland. Zwar sind wir schon seit 1901 mit unseren Stadtbahnen elektromobil unterwegs, aber mit batteriebetriebenen Bussen gehen wir einen völlig neuen Weg.“ Die E-Busse sparen jährlich etwa 520 Tonnen CO₂ ein und sind wesentlich leiser als Busse mit Verbrennungsmotor. Sie sind außerdem analog zu den konventionellen Gelenkbussen bestuhlt, fallen aber durch ein typisches Außendesign auf. Während ein herkömmlicher Gelenkbus mit Dieselantrieb allerdings nur rund 300.000 Euro kostet, liegen die Kosten für einen batteriebetriebenen Gelenkbus bei 696.000 Euro. Die Investitionskosten für alle acht Busse summieren sich so auf 5,6 Millionen Euro. Hinzu kommen Kosten zur Anpassung der Infrastruktur in der Werkstatt und wissenschaftliche Beraterleistungen, informiert KVB. Deshalb konnten auch die Mehrkosten nur durch eine Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) in Höhe von 1,92 Millionen Euro geschultert werden. Michael Groschek, Verkehrsminister des Landes NRW: „Das in dieses Projekt investierte Geld ist gut angelegt. Durch die Innovationsfreude der KVB werden die Bürgerinnen und Bürger von der Alltagstauglichkeit elektrischer Antriebe überzeugt und andere Verkehrsunternehmen motiviert, ebenfalls in diese Technologie zu investieren.“ Dem elektrischen Befahren der Linie 133 gingen zehnmonatige Tests voraus. Hierbei habe sich unter anderem gezeigt, dass die Einstellung der Software und verschiedener Fahrzeugfunktionen maßgeblich zum Erfolg beiträgt. Zudem habe sich die Reichweite der Busse als größer herausgestellt als zu Beginn kalkuliert. Obwohl die Busse theoretisch 90 Kilometer weit fahren können, werden sie aber nach maximal 45 Kilometern nachgeladen, um das Ladevolumen der Batterien nicht unter 30 Prozent abzusenken. Zumeist werden die Busse bereits nach sieben Kilometern an den Endhaltestellen der Linie 133 nachgeladen, auf dem Betriebshof Nord der KVB erfolgt dann nachts die vollständige Aufladung. Der Kölner Energieversorger RheinEnergie ist wesentlicher Partner im E-Bus-Projekt und übernimmt den Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur. Wie die Kölner Verkehrs-Betriebe mitteilen, steigt RheinEnergie mit dem Projekt in die DC-Schnellladetechnik mit Leistungen von 50 bis 240 Kilowatt ein.

(me)

Stichwörter: Elektromobilität, Köln, KVB, RheinEnergie