

29.11.2017



Erste Elektrobusse für Frankfurt sind bestellt

- Oberbürgermeister Feldmann: besondere ökologische Verantwortung für städtische Gesellschaften

Die ersten fünf Elektrobusse für Frankfurt am Main sind bestellt. Für Oberbürgermeister Peter Feldmann ist das ein wichtiger Schritt in die Zukunft: „Der Nahverkehr in Frankfurt ist bereits durch U-Bahn und Straßenbahn zu großen Teilen elektrisch und wird durch eine hochmoderne, abgasarme Busflotte ergänzt. Mit dem Einstieg in den elektrischen Busverkehr macht die Stadt konsequent den nächsten ökologischen Schritt“.

Nach einer europaweiten Ausschreibung und ausführlichen Begutachtungen der Angebote hat die städtische In-der-City-Bus GmbH (ICB) den Auftrag für die Lieferung der zwölf Meter langen Fahrzeuge erteilt. Auftragnehmer ist Solaris Bus und Coach S.A., die im Fuhrpark der ICB bereits mit 110 Fahrzeugen vertreten ist. Die Busse sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 auf der Linie 75 eingesetzt werden.

Einstieg in alternative Antriebstechnologien

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung, an der sich sechs Firmen beteiligten, fiel die Entscheidung letztlich zugunsten der Busse des polnischen Herstellers Solaris. Solaris hat bisher 100 Elektrobusse ausgeliefert, weitere ca. 100 stehen in den Auftragsbüchern. Die ausgelieferten Fahrzeuge haben bereits mehr als 3.000.000 km zurückgelegt. Das Unternehmen gehört damit zu den Herstellern, die schon eine nennenswerte Anzahl von Elektrobusen ausgeliefert haben und über eine entsprechende Erfahrung verfügen.

STADT FRANKFURT AM MAIN

- Der Magistrat -
Dezernat Verkehr
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Tel. (069) 212-45909
Verkehrsdezernat@stadt-frankfurt.de

In-der-City-Bus GmbH

Am Römerhof 27
60486 Frankfurt am Main
Telefon: 069 – 213 22 294
a.rautschka@icb-ffm.de
www.icb-ffm.de

traffiQ

Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Unternehmenskommunikation

Stiftstraße 9 -17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 – 212 26 893
Telefax: 069 – 212 24 430
presse@traffiQ.de
www.traffiQ.de

Einsatz auf der Buslinie 75

Mit Beschaffung der fünf neuen Busse soll die Linie 75 vollständig elektrifiziert werden. Die städtische Nahverkehrsgesellschaft *traffiQ* hatte gemeinsam mit der ICB, der Mainova, Fraport und der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die günstige Einsatzbedingungen für Elektrobusse in Frankfurt ermittelte, wobei sich die Linie 75 im Westend als am besten geeignet herausstellte.

Die Linie 75 ist eine Ringlinie mit der Start- und Endhaltestelle „Bockenheimer Warte“. Die Busse fahren über die Zeppelin- und Miquelallee, Hansaallee und die Bremer Straße zum Universitäts-campus Westend und von dort zurück zur Bockenheimer Warte. Der Botanische Garten, der Palmengarten und das Naturkundemuseum Senckenberg werden ebenfalls von dieser Linie bedient. In den Vorlesungszeiten nutzen bis zu 2.600 Fahrgäste pro Tag die Busse. Derzeit wird die Linie in der Hauptverkehrszeit mit fünf Umläufen, also von fünf (Diesel-) Bussen bedient.

Neue Technologie im Frankfurter Nahverkehr

Auf den ersten Blick werden sich die Busse nach der Auslieferung im Sommer 2018 nur wenig von den bereits Ende 2016 ausgelieferten Standard-Linienbussen des Typs „New Urbino 12“ mit Dieselmotor (Euro VI) unterscheiden. Allein durch die Batterien und Teile der Leistungselektronik auf dem Dach heben sie sich von anderen Bussen ab. Die wesentlichen Neuerungen sind die Antriebs- und Energiespeichertechnik:

Die Busse nutzen Lithium-Ionen-Batterien mit einem Speichervolumen von rund 240 Kilowattstunden (kWh) als Energiespeicher. Die Ladung der Batterien erfolgt über Nacht im Betriebshof. Die Reichweite des Busses mit einer Batterieladung beträgt nach den vom Hersteller abgegebenen Garantien auch nach acht Jahren noch mindestens 130 km. Da Batterien altern und ihre Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter abnimmt, wird die Reichweite in den ersten Jahren – und „frischen“ Batterien – den garantierten Wert deutlich überschreiten. Unterwegs wandelt der Motor Bremsenergie in elektrische Energie um und führt diese den Batterien zu. Diese steht zusätzlich für den Betrieb zur Verfügung.

Elektrobusse – ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase

Durch die vollständige Umstellung der Linie 75 auf E-Busse werden jährlich ca. 200 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und 640 kg Stickoxid (NO_x) weniger an die Umwelt abgegeben.

Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von Luftschadstoffen und verdeutlicht einmal mehr, dass der ÖPNV nicht Teil des Schadstoff-Problems, sondern Teil seiner Lösung ist. Dass er nämlich nachhaltig zur Reduzierung des Schadstoff-Ausstoßes beiträgt.

Verbunden mit der Ladung der Batterien mit „grünem“ Öko-Strom wird der größte Nutzen zur Reduzierung der Emissionen erreicht.

Auf diesen Aspekt hebt auch Oberbürgermeister Feldmann ab: „Wir wollen in Frankfurt einen leistungsstarken, attraktiven und modernen öffentlichen Verkehr anbieten. Schadstoffarme Antriebe und Strom aus regenerativen Quellen stehen dabei im Mittelpunkt. Hier liegt eine besondere ökologische Verantwortung für unsere städtischen Gesellschaften und wir freuen uns, dass die ICB gemeinsam mit *traffiQ* in Sachen Elektro-Busse in Frankfurt vorangeht. Es ist erfreulich zu sehen, wie schnell und unkompliziert der Aufgabenträger im Benehmen mit einer städtischen Busgesellschaft dieses umweltpolitisch höchst sinnvolle Ziel umsetzen kann.“

Leise durch die Stadt – aber nicht geräuschlos

Neben der fast vollständigen Einsparung von CO₂ fällt eine Veränderung besonders auf: die deutliche Geräuschreduzierung. Motorgeräusche entfallen insgesamt, es bleiben die Geräusche der Aggregate, der Lüfter, der Klimaanlage und die Abrollgeräusche der Reifen. Insgesamt ergibt sich eine Geräuschreduzierung um mindestens 10 dBA im Außenbereich und um ca. 20 dBA im Innenbereich. Eine Reduzierung um 10 dBA entspricht etwa einer Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Auch das bedeutet eine deutliche Steigerung der Lebensqualität für die betroffenen Frankfurterinnen und Frankfurter.

Heizung und Klimatisierung – ganz ohne Hilfe geht es nicht

Der Ausstattungsstandard der Busse im Frankfurter Nahverkehr ist hoch – eine leistungsfähige Heizung im Winter und eine Klimatisierung des gesamten Fahrzeugs im Sommer sind wesentlicher Bestandteil des Angebots für unsere Fahrgäste und werden inzwischen als Komfort-Standard auch vorausgesetzt. Klimatisierung und Heizung erfordern einen erheblichen Energieeinsatz, sodass bei einer ausschließlich elektrischen Heizung die Reichweite des Busses deutlich sinken würde. Deshalb werden die Busse mit einer fossilen Zusatzheizung ausgestattet, die bei niedriger Temperatur die elektrische Heizung unterstützt. In der Machbarkeitsstudie wurde ermittelt, dass unter den klimatischen Bedingungen Frankfurts auch bei Betrieb mit einer fossilen Zusatzheizung rund 95 Prozent der lokalen Emissionen gegenüber einem Dieselbus vermieden werden.

Verbesserte Fahrgastinformation

Zu den Neuerungen gehört auch der Einbau eines zweiten doppelseitigen Monitors zur Fahrgastinformation im Bereich der Sondernutzungsfläche. Besonders für die Fahrgäste im hinteren Busbereich wird dadurch die Information über Folgehaltestellen und Umsteigemöglichkeiten noch besser. Damit wird ein Wunsch des Fahrgastbeirats zur Ausstattung von Bussen im Frankfurter Nahverkehr erfüllt.

Etwas geringere Anzahl Sitzplätzen

Über 28 Sitzplätze und 42 Stehplätze verfügt das Fahrzeug. Durch die Unterbringung eines Teils der Batterien im Heck des Busses können Sitzplätze hinter der dritten Tür nicht mehr angeboten werden. Allerdings ist die Platzkapazität des Fahrzeugs mit 70 Plätzen auch in den Spitzenstunden ausreichend.

Finanzierung mit Landesförderung

Der Anschaffungspreis der Fahrzeuge einschließlich der erforderlichen Ladeinfrastruktur beträgt rund 2,7 Mio. Euro. Damit ist der E-Bus etwa doppelt so teuer wie ein moderner Dieselbus mit Euro VI-Motor. Diese Mehrkosten bedeuten eine große finanzielle Belastung für die ICB und die Aufgabenträgerorganisation *traffiQ*, die den Betrieb der Linien finanziert.

Das Land fördert die Anschaffung der Busse mit einer Mehrkostenförderung von 40 Prozent sowie die Einrichtung der Ladeinfrastruktur. Im September konnte Oberbürgermeister Peter Feldmann einen Förderbescheid über 760.800 Euro vom Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Tarek Al-Wazir, in Empfang nehmen. Durch diese Förderung verringern sich die Mehrkosten für den Betrieb der Linie 75 mit Elektrobussen auf etwa 146.000 Euro im Jahr.

Auf die Tatsache, dass diese Fahrzeuge samt Ladeinfrastruktur teurer sind als konventionelle Busse, ging Verkehrsdezernent Klaus Oesterling ein: „Die Bereitschaft, eine moderne und umweltfreundliche Antriebsart zu finanzieren, obwohl mehr Geld in die Hand genommen werden muss, zeigt, wie wichtig uns die umweltschonende Entwicklung des ÖPNV in Frankfurt am Main ist“.

Zu *traffiQ*

traffiQ ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt am Main. Sie verantwortet für die Stadt den gesamten öffentlichen Bahn- und Busverkehr, der in ihrem Auftrag von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (U-Bahn und Straßenbahn) und mehreren Bus-Verkehrsunternehmen durchgeführt wird. Zu den Aufgaben der zu 100 Prozent städtischen Gesellschaft gehören Verkehrsplanung, Erstellung des Fahrplans, Finanzierung des Nahverkehrs, Beauftragung von Verkehrsleistungen im Rahmen von Direktvergaben und Ausschreibungen, Markt- und Verkehrsforschung, Marketing und vor allem Kundendienst für die Fahrgäste.

Zur ICB:

Die 100%-tige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH wurde von der Stadt Frankfurt mit zwei Linienbündeln (D und E) betraut. Im Rahmen der Direktvergabe betreibt die ICB folgende Linien des Tagesverkehrs: 30, 31, 32, 34, 36, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 63, 64, 66 und 75. Dazu kommen die Nachtbuslinien n2, n5 sowie n62 und n63. Diese Linien decken den Busverkehr in der Frankfurter Kernstadt sowie in den östlichen

Stadtteilen ab. Die Tagesfahrleistung beträgt wochentags und außerhalb der Ferien ca. 19.000 km.

Die ICB setzt mehr als 140 moderne Omnibusse (zweiachsige Solo- und dreiachsige Gelenkbusse) mit den Schadstoffklassen EEV und EURO VI sowie einen Hybridbus ein. Pro Jahr absolviert die Flotte annähernd sechs Millionen Fahrplankilometer. Die Busflotte steht außerdem für zusätzliche Fahrleistungen im Messe- und Schienenersatzverkehr sowie für Gelegenheitsverkehre zur Verfügung. Sie wird in der Werkstatt des Omnibus-Betriebshofs Rebstock gewartet und von dort aus eingesetzt.

Pressekontakt:

Alois Rautschka
In-der-City-Bus GmbH
Telefon: 069 213 22294
E-Mail: a.rautschka@icb-ffm.de

Klaus Linek
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
Telefon: 069 212 26 893
E-Mail: presse@traffiQ.de.