

Presse-Information

06. September 2017

Neue Elektro-Busse für Frankfurt – Minister Al-Wazir übergibt Oberbürgermeister Feldmann Förderbescheid

Das Land Hessen fördert den Kauf von fünf Elektro-Bussen durch die städtische Busgesellschaft „In-der-City-Bus GmbH“ (ICB). Der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Tarek Al-Wazir, hat den Förderbescheid über 760.800 € am 06.09.2017 an den Frankfurter Oberbürgermeister Peter Feldmann übergeben.

Die Zuwendung ist zweckgebunden für die Beschaffung von fünf batterieelektrischen Bussen (Batteriebusse) und den Aufbau der für ihren Betrieb notwendigen Ladeinfrastruktur. Für beides ist eine Laufzeit von mindestens acht Jahren vorgesehen.

„Wenn wir für die Menschen in den Innenstädten eine Entlastung von Abgasen und Lärm erreichen wollen, dann führt kein Weg an der Elektromobilität vorbei“, sagte Minister Al-Wazir. „Mit seinen festen Routen und seiner hohen Fahrleistung ist der innerstädtische Busverkehr dafür optimal geeignet – allerdings ist die Anschaffung von Elektrobussen noch mit deutlichen Mehrkosten verbunden, auch fehlt häufig die notwendige Ladeinfrastruktur. Um die hessischen ÖPNV-Betriebe hier zu unterstützen, stellen wir mit dem neuen Förderprogramm jährlich 5 Mio. Euro zur Verfügung – wir sind damit das erste Bundesland mit einem eigenen Förderprogramm für Elektrobusse. Ich freue mich, hier in Frankfurt

den zweiten Bescheid übergeben zu können, und hoffe, dass wir viele weitere kommunale Verkehrsbetriebe für den Einstieg in die E-Mobilität gewinnen können.“

Oberbürgermeister Feldmann begrüßt das gemeinsam mit der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ initiierte Vorhaben der ICB und die Förderung durch das Land: „E-Mobilität gibt es in Frankfurt mit der Straßenbahn seit mehr als 130 Jahren. Aber die Beschaffung von fünf Batteriebusen ist der endlich notwendige Einstieg in Elektromobilität und in alternative Antriebstechnologien im städtischen Busverkehr. Die Förderung eröffnet die Chance, durch den Einsatz dieser Fahrzeuge, zunächst auf einer bestimmten Linie, die lokalen Emissionen des innenstädtischen Verkehrs in Frankfurt am Main zu verringern.“

Einsatz auf der Buslinie 75

Oberbürgermeister Feldmann bezieht sich auf die Buslinie 75, die mit Beschaffung der fünf neuen Busse vollständig elektrifiziert werden soll. *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. Die fünf Linien 32, 33, 35, 62 und 75 wurden untersucht, wobei sich die Linie 75 im Westend als am besten geeignet herausstellte.

Die 75 ist Teil des über einen Konzessionsvertrag an die ICB direktvergebenen Linienbündels D. Geplant ist die Umstellung auf Batteriebusse mit Depotladung. Die ICB plant den Kauf von zwölf Meter langen und zweiachsigen Solo-Bussen. Die Ausschreibung läuft. Mit ihrem Einsatz sollen auf der 75 die lokalen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen deutlich reduziert werden.

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 Stra-

ße zum Universitätscampus 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.

Ladeinfrastruktur

Teil des ICB-Konzepts sind die Ladeeinrichtungen. Entsprechend des ausgewählten Konzepts der Depotladung muss die ICB nicht nur die Busse, sondern auch eine geeignete Ladeinfrastruktur im Omnibus-Betriebshof Rebstock beschaffen. Für die Busse sind deshalb externe Ladeeinrichtungen vorgesehen, die aus Ladestationen oder Ladegeräten bestehen. Auch die Ladeinfrastruktur ist Teil der Ausschreibung und muss vom Fahrzeughersteller auf das angebotene Fahrzeug angepasst, geliefert und in Betrieb genommen werden. Diese neue Infrastruktur ist idealerweise in ein Managementsystem einzubinden. Dieses ermöglicht, die Ladevorgänge zeitlich zu verteilen und dadurch die benötigte Gesamtleistung sowie den Leistungspreis am Netzanschlusspunkt zu minimieren.

Anpassungen im Busdepot

Im Betriebshof sind wiederum Investitionen für den Aufbau der Ladeinfrastruktur nötig. Eine Spur innerhalb einer der Abstellhallen ist für die Ladung über Nacht vorgesehen. Für die Verkabelung ist eine Investition in Höhe von ca. 80.000 € bis 100.000 € nötig.

Zur Überwachung des Betriebs der neuen Batteriebusse ist die Beschaffung eines Fernüberwachungssystems notwendig. Das System wird nach dem derzeitigen Stand der Planung über eine Internet-Schnittstelle mit der Werkstatt und/oder der Leitstelle der VGF verbunden sein, um bei eventuellen Störungen oder anderen Betriebseinschränkungen

schnell eingreifen zu können. Aus diesen Gründen müssen Werkstatt und Leitstelle mit den entsprechenden Einrichtungen (Bildschirme, Router, etc.) für die Fernüberwachung und die Darstellung des Betriebszustands ausgestattet werden.

Investitionen und Mehrkosten

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden durch einen externen Gutachter folgende Kosten abgeschätzt:

- 280.000 € jährliche Gesamtkosten für den Betrieb der Linie 75 mit Dieselnissen.
- Dem gegenüber 521.000 € jährliche Gesamtkosten für den Betrieb der Linie 75 mit Batteriebussen. ,
- Dies bedeutet jährliche Mehrkosten von ca. 241.000 €.

Diese Mehrkosten des Batteriebus-Betriebs, fast 100 % gegenüber dem Betrieb von Dieselnissen, bedeuten eine große finanzielle Belastung für die ICB und traffiQ, die den Betrieb der Linien finanziert. „Die Förderung der initialen Investitionskosten durch das Land“, so Oberbürgermeister Peter Feldmann, „macht das Vorhaben erst möglich.“

Denn: Mit der Förderung durch das Elektrobus-Förderprogramm des Landes Hessen reduzieren sich die jährlichen Gesamtkosten für den Betrieb der Elektrobusse auf ca. 426.000 €. D.h.: die jährlichen Mehrkosten gegenüber Dieselnissen verringern sich auf ca. 146.000 €. Die Förderung durch das Bundesland Hessen bedeutet somit eine entscheidende Reduktion der jährlichen Mehrkosten für das Projekt.

Alternative Antriebe im Vergleich: Brennstoffzellen-Busse

traffiQ-Geschäftsführer Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch erläuterte, dass die Systemscheidung, welche alternativen Antriebskonzepte sich in Zukunft durchsetzen werden, noch offen sei. Der Einsatz batteriebetriebener Busse ergänze daher hervorragend die Kooperation von *traffiQ*, ICB, ESWE Verkehr in Wiesbaden und Mainzer Verkehrsgesellschaft, in der ab 2018 mit drei Brennstoffzellenbussen in Frankfurt parallel ein weiteres alternatives Antriebskonzept umgesetzt wird. ICB-Geschäftsführer Alois Rautschka wies hierzu auf weitere Investitionen des Unternehmens hin: „Bei der notwendigen Ausrüstung von Depot und Werkstatt im Rebstock können wegen der geplanten Beschaffung der drei Brennstoffzellen-Busse Synergieeffekte entstehen – insbesondere bezüglich Werkstattinfrastruktur und Schulungskosten. Dadurch“, so Rautschka weiter, „sind notwendige Maßnahmen für die Batteriebusse schon abgedeckt.“

So kann Frankfurt wertvolle Erfahrungen mit zwei unterschiedlichen Elektrobuskonzepten sammeln, mit der die Stadt sich auf den Weg in die Zukunft eines emissionsfreien Nahverkehrs begibt.

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 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 136 moderne Omnibusse (zweiachsige Solo- und dreiachsige Gelenkbusse) mit den Schadstoffklassen EURO V, EEV und EURO VI sowie einen Hybridbus ein. Pro Jahr absolviert die Flotte mehr als vier 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:

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

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