

PRESSEMITTEILUNG

24.07.2025

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212-26893
E-Mail: presse@traffiQ.de
Web: www.traffiQ.de



In-der-City-Bus GmbH
Am Römerhof 27
60486 Frankfurt am Main

Pressekontakt

Katja Wegner
Kommunikation – extern

Telefon: +49 163 66 44 33 8
E-Mail: presse@icb-ffm.de

18 Meter Zukunft: Wasserstoffbusse mit neuem Innendesign

- Erstmals Wasserstoff-Gelenkbusse im Frankfurter Linienbetrieb
- Elektrifizierung Linie M32 – spart 95 Tonnen CO₂ pro Jahr ein, keine lokalen Emissionen
- Gefördert mit rund 2,3 Millionen Euro durch das Land Hessen
- Neues Innenraumdesign: übersichtlich, funktional, modern

Die Stadt Frankfurt treibt die Antriebswende ihrer Busflotte weiter voran. Mit neun neuen Wasserstoff-Gelenkbussen des Typs Solaris Urbino 18 hydrogen bringt die In-der-City-Bus GmbH (ICB) emissionsfreie Mobilität auf eine weitere Linie im Frankfurter Stadtverkehr.

Der Hersteller hat die Busse an die ICB geliefert. Diese führt nun umfangreiche technische Prüfungen durch – einschließlich Sicherheitsausstattung und komplexer Softwarearchitektur – und testet die Fahrzeuge anschließend im alltäglichen Frankfurter Linienverkehr. Nach der Abnahme werden die Busse schrittweise in den Stadtverkehr eingesteuert. Die vollständige Integration der Fahrzeuge soll Ende August abgeschlossen sein.

Vorgesehen ist ihr Einsatz auf der stark frequentierten Metrobuslinie M32 zwischen Westbahnhof und Ostbahnhof. Damit elektrifiziert die ICB eine weitere innerstädtische Linie.

Die neuen Fahrzeuge sind 18 Meter lang, bieten Platz für 113 Fahrgäste und haben eine Reichweite von rund 350 Kilometern. Getankt wird an der betriebs-eigenen Wasserstofftankstelle in nur rund 20 Minuten.

Technische Weiterentwicklung für mehr Zuverlässigkeit

Mit den neuen Gelenkbussen bringt die ICB eine praxiserprobte Technologie in weiterentwickelter Form auf die Straße. Seit 2022 sind Wasserstoff-Solobusse desselben Herstellers zuverlässig im Frankfurter Liniennetz unterwegs – nun folgen erstmals Wasserstoff-Gelenkbusse, ausgestattet mit einem technisch optimierten Antrieb. Anstelle radnaher Motoren verfügen die neuen

Fahrzeuge über einen zentralen Elektromotor mit klassischem Antriebsstrang. Diese technische Optimierung basiert auf Betriebserfahrungen und erhöht die Wartungsfreundlichkeit und Einsatzbereitschaft im Alltag. Der Antrieb erfolgt über eine 100-kW-Brennstoffzelle, die mit Wasserstoff betrieben wird. Dieser wird als Nebenprodukt im benachbarten Industriepark Höchst gewonnen.

Innenraum neu gedacht: Orientierung, Sicherheit und Komfort durch anwenderfreundliche Gestaltung

Nachhaltigkeit im Frankfurter ÖPNV umfasst neben der Antriebswende noch weitere Aspekte: Zum Beispiel die Anwenderfreundlichkeit der Fahrzeuge für die Fahrgäste. Unter intensiver Einbindung von ÖPNV-Nutzer:innen, aber auch von Menschen, die den ÖPNV bisher noch nicht nutzen, führten traffiQ, die städtische Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, und das Mobility Institute Berlin das Forschungsprojekt „Der kundenfreundliche und innovative Bus“ durch. Dabei wurden umfangreiche Befragungen vorgenommen, um herauszufinden, welche Anforderungen Busfahrgäste mit unterschiedlichen Bedürfnissen - Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer:innen u.a. – an die Innenausstattung von Bussen haben. In anschließenden Gesprächen mit Fahrzeugherstellern wurde die Umsetzbarkeit dieser Vorstellungen validiert. In einem Folgeprojekt wurden die designbezogenen Anforderungen gemeinsam mit dem Industriedesignstudio Panik Ebner Design in einem Designbook fixiert und schließlich in die fahrzeugbezogenen Ausschreibungsunterlagen übernommen.

Aufgeräumtes Interior Design für intuitive Nutzung

Hauptziel war es, die Orientierung im Bus zu verbessern, visuelle und räumliche Barrieren abzubauen und den Aufenthalt im Innenraum attraktiver zu machen. Die Farbgebung spielt dabei eine wichtige Rolle: Die Farbpalette des neuen Designkonzepts, das die Frankfurter Nahverkehrsfarbe Subaru-Vista-Blue in den Sitzpolstern und an den Tastern aufgreift, ist bewusst reduziert, um Ruhe, Klarheit und Ordnung herzustellen: Von den dunklen Podesten und Bodenelementen nimmt die Helligkeit bis zur Decke weiter zu. Die klaren Hell-Dunkel-Kontraste und die farbliche Hervorhebung der Türbereiche erleichtert die Orientierung im Fahrzeug.

Die Glasscheiben vor den Türen sind dezent mit dem wiedererkennbaren Raunenmuster des traditionsreichen Frankfurter Apfelweinglases versehen. So haben die Fahrgäste durch das transluzente Glas zwar eine gute Sicht, profitieren aber auch von der schützenden, visuellen Trennung vom Einstiegsbereich.

Mehr Sitzplätze und trotzdem mehr Platz im Gang

Auch die Multifunktionsbereiche gegenüber der Türen wurden verbessert, etwa durch Polster an der Unterseite der Klappsitze – zum Anlehnen für stehende Fahrgäste.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurde der Gang zwischen Tür 1 und Tür 2 durch Eltern-Kind-Sitze auf der rechten Fahrzeugseite verbreitert, sodass auch Rollatoren den Gang problemlos befahren können. Trotz der breiteren Gänge verfügt das neue Busmodell über 48 Sitzplätze – statt 46 wie in den bisher genutzten Gelenkbussen.

Neu sind ebenfalls die breiten, komfortablen Anlehnpolster im flexiblen Gelenk, die, mit robusten Stangen an der Wand befestigt, den Fahrgästen einen sicheren Stand während der Fahrt im beweglichen Gelenkteil des Busses ermöglichen. So wird der bisher weitgehend ungenutzte Raum deutlich sicherer und attraktiver.

Mehr Orientierung für stressfreien Ausstieg

Ein Fokus lag auf der Ein- und Ausstiegssituation: Über den Türen im Innenraum sind LED-Streifen angebracht. Sie blinken bei sich öffnenden Türen grün und bei sich schließenden Türen rot. Während der Fahrt sind sie ausgeschaltet. Ziel ist es, eine möglichst übersichtliche Situation für den oft hektischen Umstieg zu schaffen. Darüber hinaus wurde der Schließmechanismus in den Türen optimiert: Die Türkanten sind nun komplett mit Sensoren ausgestattet, so dass selbst bereits schmale Hindernisse wie einen Gehstock oder einen Arm das Schließen der Tür verhindern.

Erstmals gibt es durchgehend taktile Edelstahlhaltestangen in einem Bus. Die Edelstahlstange hat eine angenehme, kühle Haptik und verbessert das Hygienegefühl beim Festhalten.

Hintergrund: Elektrifizierung des ICB-Fuhrparks

Mit den neun neuen Gelenkbussen steigt die Zahl der lokal emissionsfreien Fahrzeuge im ICB-Fuhrpark auf 48 Fahrzeuge: 32 Wasserstoff- und 16 Batteriebusse. Das entspricht mehr als 20 Prozent der rund 220 Fahrzeuge umfassenden Gesamtflotte. Das Ziel besteht darin, bis Anfang der 2030er Jahre die

komplette Flotte auf alternative Antriebe umzustellen. Zur Überbrückung wird die ICB zudem 52 Dieselsebusse im Leasingbetrieb einsetzen. Die Fahrzeuge sollen ab Mitte 2026 für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren zum Einsatz kommen.

Technische Daten des Fahrzeugtyps Solaris Urbino 18 hydrogen

- Länge: 18 Meter
- Antrieb: zentraler Elektromotor TSA TMF 35-44-4 (240 kW)
- Energiequelle: 100 kW PEM-Brennstoffzelle
- Reichweite: bis zu 350 km
- Betankungszeit: ca. 20 Minuten
- Kapazität: 48 Sitzplätze, 64 Stehplätze
- Assistenzsysteme: Abbiege-, Spurhalte-, Müdigkeits- und Geschwindigkeitsassistent
- Innenraum: Edelstahl-Haltestangen, Boden in Holzoptik, neue Polster, Anlehnplatten im Gelenkbereich
- Türsignale: LED-Leisten mit Ein-/Ausstiegsanzeige (grün/rot)

Förderung durch das Land Hessen

Die Beschaffung der Fahrzeuge wird vom Land Hessen mit rund 2,3 Millionen Euro unterstützt. Die Förderung erfolgt im Rahmen des Landesprogramms „Beschaffung von Elektrobussen für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HA-Projekt-Nr. 1594/23-147). Bereits zuvor wurden 13 Solobusse mit Wasserstoffantrieb und die ICB-Wasserstofftankstelle über dieses Programm gefördert.

Stimmen zum Projekt

Kaweh Mansoori, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

„Unser Ziel ist ein verlässlicher, bezahlbarer und zukunftsfähiger öffentlicher Nahverkehr. Und Zukunft lässt sich ohne klimafreundliche, innovative Lösungen nicht denken. Wasserstoff ist dabei ein zentraler Bestandteil unserer Strategie für eine umweltfreundliche Mobilität in Hessen. Die neuen Gelenkbusse in Frankfurt zeigen, wie sich Innovation und Alltagstauglichkeit sinnvoll verbinden lassen. Mit unserer Förderung unterstützen wir gezielt Projekte, die emissionsfreie Lösungen in den regulären Betrieb bringen – und so

den Wandel im Nahverkehr konkret vorantreiben. Mit der Elektrifizierung weiterer Linien schaffen wir gemeinsam mit der Stadt Frankfurt nachhaltige Mobilitätsangebote vor Ort. So verbessern sich die konkreten Lebensbedingungen, während Menschen weiterhin komfortabel ihr Ziel erreichen können.“

Wolfgang Siefert, Mobilitätsdezernent der Stadt Frankfurt am Main:

„Zur Nachhaltigkeit im ÖPNV gehört nicht nur eine flächendeckende Antriebswende, sondern auch ein anwenderfreundliches, gut strukturiertes Fahrzeugdesign. Wenn wir mehr Menschen vom Umstieg auf den ÖPNV überzeugen wollen, muss sich das Busfahren für alle angenehm, also sicher und stressfrei anfühlen. Ich danke der ICB für die konsequente Elektrifizierung einer weiteren innerstädtischen Buslinie, der M32, und traffiQ für die intensive Auseinandersetzung mit der Perspektive der Fahrgäste. Wir haben heute einen Prototypen vorgestellt, der neue Standards im Busdesign setzt. Ziel ist es, das Busmodell bis Ende 2030 in weiten Teilen Frankfurts auf die Straße zu bringen.“

Martin Hulecki, ICB-Geschäftsführer:

„Unsere bisherigen Erfahrungen mit H₂-Solobussen sind durchweg positiv. Dass wir dieselbe Technologie jetzt auch im Gelenkbussegment einsetzen, ist ein wichtiger Schritt – auch mit Blick auf stark ausgelastete Linien wie die M32. Die Umstellung auf einen zentralen Antrieb bringt zusätzliche Vorteile in der Wartung und Betriebssicherheit. Mein Dank gilt dem gesamten Team der ICB, das die Integration dieser Fahrzeuge mit viel Know-how vorbereitet hat.“

Stephanie Schramm, ICB-Geschäftsführerin:

„Gerade bei neuen Technologien braucht es Erfahrung, technisches Know-how und viel Engagement. Unser Team hat von der Ausschreibung über das Lastenheft bis zur Inbetriebnahme ganze Arbeit geleistet. Ohne diesen Einsatz wären solche Projekte nicht realisierbar.“

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer der traffiQ GmbH:

„Das neue Innenraumdesign ist das Ergebnis intensiver Analysen und Tests. Wir wollten die Gestaltung konsequent an den Bedürfnissen der Fahrgäste ausrichten – mit mehr Orientierung, klaren Linien und guter Nutzbarkeit für alle.“