

MVG und Aufsichtsrat sehen keinen Druck für eine Umrüstung

## MVG bleibt vorerst bei Diesel - Interesse an Wasserstoff-Antrieb

23.07.18 - 15:00



Ende des Jahres will Mercedes seine E-Produktion für die Busse hochfahren. © Daimler

**Lüdenscheid - Der Sauerland-Tourismus preist die Region als Ziel erster Güte für Erholungssuchende an, die den Alltag vergessen und mal durchatmen möchten. „Mit sauberer Luft haben wir nun wirklich kein Problem“, sagt Karsten Meininghaus, CDU-Vorsitzender der Kreistagsfraktion. Als Aufsichtsratschef der MVG sieht er darum keinen Handlungsdruck, die Diesel-Busflotte möglichst schnell auf neue Antriebe umzurüsten.**

Autor



Bernd Eiber

[kreisredaktion@mzv.net](mailto:kreisredaktion@mzv.net)

Das auch deshalb, weil der Wagenpark seine Passagiere umweltfreundlich zum Ziel fahre. 90 Prozent der Busse sind mit der Euronorm 5 beziehungsweise 6 unterwegs. „Wir haben hier keine hohen Schadstoffbelastungen. Vielmehr geht es darum, die Entwicklung und Marktreife der neuen Antriebsvarianten zu beobachten“, sagte Gerhard Schmier, Geschäftsführer der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG). „Es tut sich eine ganze Menge, aber aus Entwicklungssicht ist es noch zu früh für Entscheidungen.“

### Mehr Fahrzeuge in Reserve nötig

Vor wenigen Tagen nahm der MVG-Chef an einem Symposium von Mercedes teil, in dem der Hersteller seine langfristige Elektro-Strategie für Busse vorgestellt habe. Erstes Ergebnis: Ende 2019 wird die E-Kapazität hochgefahren, die Jahresproduktion wird bei rund 600 Solobussen liegen. Die Reichweite werde rund 150 Kilometer betragen, eine Aufladung ist nur im Depot und nicht auf der Strecke vorgesehen.

Damit ist der MVG nicht gedient, denn im Schnitt fahren die Busse täglich die doppelte Kilometerzahl. Etwas weniger Fahrleistungen haben die Gelenkbusse. Schmier: „Auch wenn die Reichweite in zwei Jahren wie geplant um 30 Prozent steigt, müssten wir erheblich mehr Fahrzeuge in Reserve vorhalten, um die Linien zu bedienen. Wirtschaftlich macht das keinen Sinn.“

Der nächste Entwicklungsschritt werde voraussichtlich in drei Jahren mit dem Einsatz von „Festkörperbatterien“ vollzogen. Damit ließe sich die Reichweite im Sommer wie im Winter auf rund 250 Kilometer erhöhen. Die Lebensdauer der Batterie von zehn bis zwölf Jahren entspreche der Einsatzzeit eines Busses bei der MVG. Allerdings sei das System nicht schnellladefähig. Interessanter wird es für Schmier, wenn in vier Jahren eine Kombination aus Elektromotor und Brennstoffzelle marktfähig ist.

### **Umstellung auf Wasserstoff**

Damit wären mit Reichweiten, Ladezeiten und Fahrzeugreserven gleich drei Probleme aus der Nahverkehrs-Welt. Fahrer und Passagiere müssen keine Sorgen haben, dass die Fahrt irgendwo auf der grünen Wiese endet, weil der Akku leer ist. Die Brennstoffzelle (Wasserstoff) lädt während der Fahrt die Batterie bei Bedarf wieder auf, die bisherigen Diesel-Touren ließen sich problemlos mit dem neuen Antrieb fahren. Range Extender heißt das Prinzip, mit dem bei Bedarf die Batterie nachgeladen und die Reichweite verlängert wird.

400 Kilometer und mehr, so die Aussagen der Fachleute, ließen sich mühelos fahren. Allerdings müsse der Wasserstoff speziell gelagert werden und ein mehrfacher Luftaustausch des Lagerraumes gewährleistet sein. Bei der Frage der Wirtschaftlichkeit gehe es nicht allein um den Anschaffungspreis, sondern ebenso um die Kosten während der gesamten Laufzeit des Fahrzeuges. Schmiers Resümee nach dem Gespräch mit den Mercedes-Experten: „Weil wir keine Problemlage wie einige Städte haben, müssen wir auch nichts übers Knie brechen.“

### **Keine Umweltzone, keine Fördermittel**

Mit anderen Herstellern sei es im Augenblick nicht leicht, ins Geschäft zu kommen. Entweder gebe es preisliche oder Kapazitäts-Hürden. Dennoch verfolge die MVG weiterhin intensiv den Umweltgedanken und sei mit dem Mendener Zulieferer HJS im Gespräch, um die Euro-5-Busse nachzurüsten. Weil der Kreis nicht als Umweltzone ausgewiesen sei, gebe es auch keine Fördermittel, sodass die rund 20.000 Euro pro Fahrzeug die MVG alleine aufbringen müsste.

Deshalb sei es sinnvoller, zunächst konzeptionell aktiv zu werden, macht Meininghaus deutlich. Mit flexiblen Mobilitätslösungen, die sich nicht an starre Fahrpläne halten, wolle man den individuellen Bedürfnissen der Kunden stärker Rechnung tragen – auch und gerade im ländlichen Raum.

Das Berliner Start-up-Unternehmen „Door-2-Door“ bietet ein neues Beförderungssystem an. Shuttle-Busse werden über eine Smartphone-App bestellt, der Wagen bringt den Fahrgast ans gewünschte Ziel und die Passagiere können sich ihre Fahrtkosten teilen. Eine Software kalkuliert die optimalen Routen und den besten Einsatz der Flotte.

### **Chance für ein Regionale-Projekt?**

Die Daimler-Tochter „moovel“ will ebenfalls die Mobilität über App-Dienste neu gestalten. Mit beiden Anbietern sollen in Kürze Gespräche erfolgen, um Möglichkeiten für den Märkischen Kreis auszuloten. „Vielleicht“, so Meininghaus weiter, „lässt sich ein solches Projekt in die Regionale 2025 integrieren.“ Die Förderrichtlinien sollen im Oktober vorgestellt werden. „Wenn es darum geht, die Chancen der Digitalisierung zu ergreifen, um eine ländlich geprägte Region modern und nachhaltig weiter zu entwickeln, dann gehört der Mobilitätssektor ganz sicher dazu.“

Zur strategischen Ausrichtung der MVG gebe es einen großen Konsens im Aufsichtsrat, sagte Meininghaus weiter. Mit der SPD und Fraktionschef Wolfgang Rothstein ziehe man gemeinsam an einem Strang.

**Quelle:** <https://www.come-on.de/luedenscheid/aufsichtsrat-sehen-aktuell-keinen-handlungsdruck-eine-umruestung-busflotte-wasserstoff-zukunft-10056626.html>