

## Busse sauber umgerüstet

### Der bundesweit erste auf Elektroantrieb umgerüstete Dieselbus fährt in Nordfriesland

Jan Philipp Albrecht hat es getan. „Ich habe ihn schon selbst gefahren – und das ist einfach nur geil.“ Der Grüne Umweltminister kann sich gestern gar nicht mehr einkriegen, als er im bundesweit ersten vollständig von Diesel- auf Elektroantrieb umgerüsteten Linienbus für den Öffentlichen Personennahverkehr sitzt. Der fährt zügig über die Kiellinie. „Und das Beste ist, dass man nichts hört“, sagt Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP/Foto unten), der ein paar Reihen vor seinem Kabinettskollegen sitzt. Allerdings lässt sich Buchholz gut hören, wenn er die „neue Innovation aus Schleswig-Holstein“ abfeiert.

Denn die Technik ist auf dem Green Tec Campus in Enge-Sande in Nordfriesland mit vielen Partnern entwickelt worden. Und Buchholz' und Albrechts Ministerium haben das 807 000 Euro schwere Projekt mit 438 000 Euro aus eigenen und vor allem EU-Mitteln unterstützt. „Damit setzen wir ein Signal, dass die Umrüstung auf elektrische Motoren bei Nutzfahrzeugen gelingen kann“, sagt Albrecht dazu.

Dass sich das lohnen kann, rechnet Andreas Pfeffer von der Firma „I SEE Electric Busses“ vor, der die Technik entwickelt hat. „Ein Dieselbus kostet zwischen 250 000 und 300 000 Euro, ein neuer Elektrobuss mindestens 500 000 Euro. Unsere Umrüstung kostet derzeit 350 000 Euro.“ Der Preis könne aber noch sinken, wenn man größere Stückzahlen der Umrüstungstechnik mit Achse und Batterie produziere – und dafür bekomme man emissionsfreien Nachverkehr. „Das brauchen wir gar nicht alles bei uns in Nordfriesland einbauen. Das ist wie ein IKEA-Bausatz: Bus auf, Technik rein – und in vier Tagen fährt der elektrisch. Damit wollen wir international erfolgreich sein“, sagt Pfeffer, der gelernter Verbrennungsingenieur ist. „Was ich in 25 Jahren in der Automobilbranche verschuldet habe, das will ich jetzt wieder gut machen.“

Ein Hindernis bei der Anschaffung bleibt, dass Kommunen beim Kauf von Elektrobussen eine staatliche Förderung von 80 Prozent bekommen können. „Aber dennoch kann es sich für Kommunen auch wirtschaftlich lohnen, umzusteigen, wenn sie ihre alten Busse umrüsten“, meint Buchholz. Ein Bus könne 25 Jahre fahren, sagt Pfeffer und auch die Batterietechnik sei langlebig, ergänzt Green Tec Campus Geschäftsführer Marten Jensen. „Wenn Sie den Bus nicht scheuchen und die Batterie langsam laden, hält die locker viele hunderttausend Kilometer.“ Und gerade im Öffentlichen Nahverkehr sei das möglich. Der Bus habe eine Reichweite von 200 Kilometern, könne nachts an die Steckdose und acht Stunden laden. „Am liebsten würden wir die Busse natürlich direkt nachts an den Windmühlen laden, wenn sonst kaum einer Strom braucht“, sagt Jensen. Dann bekäme man eine Füllung für rund zehn Euro. Aber selbst wenn man den erneuerbaren Strom ableite, sei man bei rund 60 Euro. Eine Dieselfüllung koste mehr als das Doppelte. Die Betriebskosten der Busse reduzierten sich nach dem Umbau um die Hälfte. „Wenn sich eine große Windkraftanlage einmal dreht, fährt ein voll besetzter Schulbus mit dem dadurch erzeugten Strom zehn Kilometer weit“, sagt Jensen.

Dass das zukunftsfähig sein kann, hat auch die Deutsche Bahn erkannt, die mit ihren 5000 eigenen Bussen bis spätestens 2030 klimaneutral werden wird, wie DB Regio Chef Frank Klingenhöfer, sagt.

Der erste umgerüstete Elektrobuss wird jedenfalls ab Juli in Niebüll zum Einsatz kommen, drei weitere umgerüstete Busse sollen noch in diesem Jahr an anderen Stellen im Land folgen. Klingenhöfer: „Vielleicht ist das ein Auftakt für mehr.“