Der erste elektrische Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen fährt bald durch Emsdetten. Mit einem Nissan e-NV 200 bedient der Bürgerbusverein Emsdetten/Saerbeck die innerstädtische Linie BB2. Aktuell haben die Fahrer die Gelegenheit, sich in Testfahrten an das neue Fahrzeug zu gewöhnen. EV-Mitarbeiterin Heidrun Riese ließ sich von Karl-Heinz Weßling (Vorsitzender), Hartmut Brüna (Fahrdienstleiter) und Franz-Josef Enxing (Fahrer und Ausbilder) die Besonderheiten des rot-weißen Elektroautos erklären – und verraten, warum es auch einen kleinen Dieselmotor hat.

Elektrisch unterwegs

Karl-Heinz Weßling, Franz-Josef Enxing und Hartmut Brüna (v.l.) freuen sich: Mit dem rot-weißen Nissan e-NV 200, hier noch ohne Werbung, ist der Bürgerbusverein bald elektrisch in Emsdetten unterwegs. EV-Fotos: Riese

Mit einem Knopfdruck startet Franz-Josef Enxing den Motor des neuen Bürgerbusses. „Ist der überhaupt schon an?“, fragt Karl-Heinz Weßling, der sich gerade auf einem der acht Sitze für die Fahrgäste anschnallt. Seine eigenen Ohren liefern dem Vorsitzenden des Bürgerbusvereins Emsdetten/Saerbeck keine Antwort auf die Frage. Denn im Innenraum des rot-weißen Nissan e-NV 200 herrscht, abgesehen von den Stimmen der Insassen, absolute Stille. So ist das eben in einem Elektrofahrzeug.

und Saerbeck ist. „Wir wollten den motorisierten Individualverkehr reduzieren“, erinnert er an die Idee. „Wenn ich mir die Fahrgastzahlen anschaue, mehr als 16 000 im Jahr und etwa 180 000 insgesamt, dann zeigt das, dass wir etwas zur Verbesserung des Klimas beigetragen haben.“ Der elektrische Bürgerbus – „der Erste in Nordrhein-Westfalen“, wie der Vorsitzende betont – ist da der nächste logische Schritt.

Vor drei Jahren, als das Thema Klimaschutz mehr ins Bewusstsein der Menschen rückte, sei zum ersten Mal das Gespräch auf einen klimaneutral fahrenden Bürgerbus gekommen. „Zu dem Zeitpunkt gab es schon Elektrobusse, wie sie auch in Münster fahren, aber für einen elektrischen Bürgerbus mussten bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein“, erklärt Weßling. Denn die beiden Bürgerbusse in Emsdetten und Saerbeck werden von aktuell 72 ehrenamtlichen Fahrern gesteuert, mit Führerschein der Klasse 3 bzw. B. „Deshalb darf der Bürgerbus nicht schwerer als 3,5 Tonnen sein“, verrät der Vorsitzende und verweist auf ein noch wesentlicheres Problem, die Reichweite. 40 bis 50 Kilometer, wie beim in Göttingen erprobten Elektro-Bürgerbus, reichten den Emsdettenern nicht. „Wir fahren vormittags und nachmittags jeweils 60 Kilometer“, nennt Hartmut Brüna die Länge der Strecke auf der BB2-Linie durch Emsdetten. „Die Firma Fibe hat uns dann zugesichert, dass sie einen Bürgerbus mit einer Reichweite von 110 bis 140 Kilometern baut“, ergänzt Weßling. Brüna als Fahrdienstleiter hat die Probe aufs Exempel gemacht: „Ich bin auf 120 Kilometer gekommen und hatte noch einen ganz kleinen Rest.“

Aufgrund der Reichweite ist der neue Nissan e-NV 200 – wie alle Bürgerbusse mit Automatik-Schaltung – nur für die 120 Kilometer am Tag auf der BB2-Linie geeignet. Auf der BB1-Linie, die über Hembergen nach Saerbeck führt, ist weiterhin ein Bürgerbus mit Ottomotor unterwegs. Hier legt das Fahrzeug ganze 260 Kilometer am Tag zurück. Damit der Strom des Elektro-Bürgerbusses auch ausreicht, bis der letzte Fahrgast aussteigt, soll er in der zweistündigen Mittagspause immer an die Ladestation angeschlossen werden.

Wer selbst ein Elektroauto fährt, kennt es schon. Da gibt es keinen Tankdeckel, sondern eine Steckdose. Die befindet sich beim Nissan e-NV 200 ganz vorne am Fahrzeug, unter dem blau schimmernden Firmenlogo. „Links ist der Chade-Mo-Schnellladeanschluss, der das Fahrzeug mit 50 kW bis auf 80 Prozent auflädt“, erläutert Brüna. „Rechts der Anschluss für den Typ-1-Stecker, der in Asien verbreitet ist und das Fahrzeug innerhalb von zwölf bis 14 Stunden auflädt.“ Aktuell verwendet der Bürgerbusverein einen Adapter, möchte aber einen entsprechenden Anschluss an der Ladestation einrichten. „Und in der Mitte befindet sich noch der 230-Volt-Anschluss für die Zusatzbatterie“, ergänzt der Fahrdienstleiter.

Diese – 48 Volt/50 Ampere stark – versorgt die Tür und die Innenbeleuchtung. „Alles, was das Fahrzeug zum Bürgerbus macht“, erklärt Brüna. Um die Zusatzbatterie mit Strom zu versorgen, verfügt der neue Bürgerbus auch über vier Solarpaneele. Zwei davon befinden sich auf dem Dach, zwei weitere hinten am Fahrzeug, direkt über dem Nummernschild mit E-Kennzeichen. Angetrieben wird der Nissan e-NV 200, der eigentlich ein Lieferwagen ist, von einem 40kW-Elektromotor mit 109 PS. „Und es gibt noch eine dritte Batterie“, verrät der Fahrdienstleiter, öffnet die Kühlerhaube und zeigt auf die Autobatterie. Unscheinbar, fast schon versteckt, befindet sich eine weiße Klappe unter den Solarpaneelen auf der Rückseite des Wagens. Dort wird der Zehn-Liter-Dieseltank befüllt. „Der ist für die Zusatzstandheizung nötig“, informiert Brüna. „Die läuft nicht über die Batterien. Benutzt habe ich sie bisher allerdings noch nicht.“

Und es gibt noch eine Besonderheit, die aber nichts mit der Tatsache zu tun hat, dass es sich beim neuen Bürgerbus um ein Elektrofahrzeug handelt. „Wir haben hier einen Niederflurelektrobus“, sagt Weßling. Das bedeutet nichts anderes, als dass der Wagen tiefergelegt ist. 18 Zentimeter über dem Boden befindet sich der Einstieg genau auf Höhe mit dem Bordstein am Busbahnhof. Enxing hat es schon ausprobiert: „Da kann man so nah ran“, berichtet der Fahrer, für den die Fenster unten in der Tür eine echte Hilfe sind. „So kann ich den Bordstein sehen.“ Das ist also ein absoluter Pluspunkt für die vor allem älteren Fahrgäste, von denen einige mit einem Rollator unterwegs sind. Absenkbar ist der Einstieg nicht. Dafür gibt es, wie in den anderen Bürgerbussen, eine manuell bedienbare Klappe.

Ein so modernes und für die Zwecke eines Bürgerbusses ausgestattetes Auto kostet natürlich einiges – 150 000 Euro. „Dafür gab es eine enorm hohe Förderung aus den ÖPNV-Fördertöpfen des Landes in Höhe von etwa 105 000 Euro“, berichtet Weßling. „Damit war das Fahrzeug für die Kommune nicht wesentlich teurer als ein normaler Dieselbus.“ Spätestens nach sieben Jahren, bei einer Fahrleistung von 300 000 Kilometern sogar schon nach fünf Jahren, kann die nächste Förderung beantragt werden. „Normalerweise wird ein Bürgerbus nach fünf Jahren ausgetauscht“, informiert Brüna und wirft ein: „Aber ein Elektromotor ist lange nicht so anfällig wie ein Dieselmotor.“ Aufgrund der fehlenden Erfahrung betrachtet Weßling den Elektro-Bürgerbus aber lieber als Pilotprojekt. Und der Vorgänger, ein Opel Movano, wird auch nicht direkt abgeschafft. „Wir behalten ihn zur Sicherheit, falls das Elektroauto ausfällt.“

Und wie ist das Fahrgefühl? „Ganz toll“, findet Enxing. Obwohl es für ihn erst die zweite Fahrt ist, hat er sich schon daran gewöhnt, dass der Nissan e-NV 200 schon beim Anfahren richtig Kraft hat. „Da ist es umso wichtiger, dass es erst losgeht, wenn alle Fahrgäste sitzen und angeschnallt sind“, betont der Fahrer, dem vor allem die gute Übersicht gefällt, die er von seinem Cockpit aus hat. Nicht nur wegen der extra eingebauten Rückfahrkamera. „Der neue Bürgerbus fährt sich wie ein ganz normaler PKW“, findet er. Und dann ist da noch der geringe Geräuschpegel. Das leise elektrische Surren des Motors ist nur auf Asphalt zu hören, auf Pflaster dominiert das Geräusch der Reifen. Und an der Ampel, da ist gar nichts zu hören. Enxing: „Da ist das Auto dann ganz still.“

Franz-Josef Enxing gefällt das Fahrgefühl im neuen Bürgerbus (l.). Vorne am Fahrzeug verbergen sich die Elektro-Anschlüsse (Mitte o.), auf der Rückseite des Busses sind Solarpanele angebracht (Mitte u.). Hartmut Brüna wirft einen Blick in den Motorraum (r.).