

Verkehr in Frankfurt

Busse in Frankfurt ohne Dieselmotor

Von Florian Leclerc

Bis 2030 könnten in Frankfurt nur Busse mit Batterie und Brennstoffzellen durch die Stadt fahren. Die Nahverkehrsgesellschaft Traffiq stellt dazu ein neues Konzept vor.

Die Umstellung des Busverkehrs in Frankfurt kann zur Hälfte mit Elektrobussen, zur anderen Hälfte mit Brennstoffzellenbussen erfolgen. Ein entsprechendes Umsetzungskonzept bis 2030 hat Traffiq-Geschäftsführer Hans-Jörg von Berlepsch am Dienstagabend im Verkehrsausschuss des Römers vorgestellt.

Für die Anschaffung der neuen Busse - derzeit sind rund 350 Dieselmotoren im Einsatz - entstünden Kosten von rund 150 Millionen Euro. Von dieser Summe müsse man die Förderung durch Mittel von EU, Bund, Land abziehen.

Wie der Traffiq-Verkehrsplaner Christian Wagner ausführte, könnte die Nahverkehrsgesellschaft kurzfristig mit der Umsetzung des Konzepts auf acht Buslinien beginnen (33, 36, 37, 60, 52). Danach sollen die Linien 38/43 und 59 folgen. Nach und nach würden ganze Busbündel umgestellt. Unabhängig von diesem Konzept fahren ab Dezember fünf Elektrobusse auf der Campus-Linie 77, ab Sommer 2019 kommen drei Brennstoffzellenbusse auf der Linie 64 hinzu.

Traffiq hatte in einer Studie fünf Szenarien für den Umstieg auf alternative Antriebe untersuchen lassen: eine reine Brennstoffzellenbusflotte, eine Batteriebusflotte mit Nachladung im Depot, eine Batteriebusflotte mit Schnellladung an der Endhaltestelle, das favorisierte Szenario sowie Batteriebusse mit langsamer Nachladung sowie schneller Ladung auf der Strecke.

Beim von Traffiq empfohlenen Szenario überwiegen folgende Vorteile, hieß es: Es gebe keinen Bedarf an Zusatzfahrzeugen, das Konzept sei leicht umsetzbar, habe Kostenvorteile und sei anpassungsfähig an die Entwicklungen am Markt. Von Vorteil sei auch, dass auf dem Gelände von Infraser im Industriepark Höchst eine Wasserstoff-Tankstelle zur Verfügung stehe. Noch besser wäre es, „wenn der Strom ökologisch gewonnen werden könnte, etwa durch Windkraft“, sagte von Berlepsch, der nach 15 Jahren als Traffiq-Geschäftsführer seine letzte Sitzung im Ausschuss absolvierte; er geht in den Ruhestand. Als Nachfolger hat Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD) den Traffiq-Verkehrsplaner Tom Reinhold bestimmt.

Oesterling betonte, dass die Kosten nicht bei 150 Millionen Euro lägen, sondern von Fördermitteln und der Preisentwicklung am Markt abhängen. Weitere politischen Reaktionen erfolgten erst nach Redaktionsschluss. Zuvor hatte die CDU-Fraktion allerdings wohlwollende Skepsis zum Ausdruck gebracht. Von den 350 Bussen im Frankfurter Nahverkehr erfüllten die meisten die Euro-6- oder die EEV-Norm, sagte der CDU-Verkehrsfachmann Frank Nagel. Ohnehin machten die Busse nur vier Prozent der Stickstoff-Belastungen im Verkehr aus. Die Belastung der Umwelt lasse sich auch durch den Kauf von neuen Euro-6-Dieselmotoren vermindern.