

Elektrobus-Experiment in Solingen schiefgegangen



Wir hatten bereits darüber berichtet, daß die neuen [Elektrobusse in Berlin](#) nur halbtags fahren, da die Kapazität der Akkumulatoren nicht für länger reicht. Die zweite Tageshälfte übernehmen dann die bewährten Fahrzeuge mit Diesel-Aggregat. Das Beispiel zeigt: „Klimafreundliche“ Technik erzwingt doppelte Infrastruktur und somit doppelte Kosten – mindestens.

Wie die *Junge Freiheit* kürzlich berichtete, mußten nun auch die [Stadtwerke Solingen ähnliche Erfahrungen](#) machen. Zwar hatte die Stadt mit Oberleitungsbussen, die auf Teilen der Fahrstrecke wie eine Straßenbahn mit Starkstrom aus dem Netz versorgt werden, eigentlich eine gute Wahl getroffen (batteriebetriebene Oberleitungsbusse – BOB). Mehrere unserer Leser wiesen zum Thema bereits darauf hin, daß in Osteuropa viele solcher zuverlässiger Fahrzeuge seit Jahrzehnten eingesetzt werden.

Da in Solingen aber das Streckennetz nur teil-elektrifiziert ist, mußten die neuen BOBs die Energie für ihre Elektromotoren zeitweilig aus Lithium-Akkus beziehen. Mit erwartbarem Effekt: Die Elektrik-Fachleute unter den Lesern wissen, daß elektrochemische Batterien bei Kälte große Teile ihrer Aufnahmefähigkeit verlieren. Auch wenn der Akku vorher im warmen vollgeladen wurde, geht sehr viel Saft sofort verloren, sobald das Fahrzeug raus in die kalte Umgebung fährt. Deswegen haben E-PKW wie die *Teslas* Heizungen (und Kühlungen) für ihre Akkumulatoren, kein Witz.

Ob Busse liegengeblieben sind oder die vorausschauenden Verantwortlichen in Solingen rechtzeitig die Reißleine gezogen haben, ist uns nicht bekannt. Zum Glück waren es auch nur vier Exemplare auf einer einzigen Linie. Vermutlich haben die Planer der Stadtwerke die BOBs erst einmal testen wollen, sehr klug. Leider haben sie schon weitere 16 Fahrzeuge bestellt, die im Frühling eingesetzt werden sollen. Man will anhand der vier Problembusse das Problem bis dahin in den Griff bekommen haben. Es darf bezweifelt werden, daß dieses Ansinnen von Erfolg gekrönt sein wird, da die Hauptsätze der Thermodynamik nun einmal nicht so leicht umgangen werden können. Bei warmen Frühlingstemperaturen werden die neuen E-Busse wahrscheinlich störungsfrei fahren können, was bei Hitze im Sommer und spätestens ab Dezember 2020 im Winter vorbei sein wird. Gibt es eigentlich keine Oberleitungsbusse mit zusätzlichem Diesel-Aggregat? Zwar sind Kolbenhub-Maschinen recht groß und schwer, aber das ist der Akku auch. Das zusätzliche Getriebe für den Motor dürfte den Bus recht teuer machen, mitlesende Maschinenbauer mögen

entscheiden.

Die Fehlentscheidung für die BOBs geht nicht nur auf die Solinger zurück, sondern auch auf den Bund, der 15 Millionen Euro für ein „Modellprojekt“ bereitstellte. Erstaunlich wenig, wenn man bedenkt, daß die Akku-Fahrzeuge pro Stück zwischen 600.000 und 900.000 Euro kosten, wesentlich mehr als Diesel-Versionen. Daher war Solingen wohl auch nur einige der wenigen Städte, die in den „Genuß“ der neuen Mobilität kamen, weswegen sogar [Cem Özdemir von den Grünen](#) und ein Ministerialer aus Berlin zur feierlichen Inbetriebnahme der ersten vier Solinger E-Busse vorbeischauten.