

Abschied vom Wasserstoff

WIESBADEN Die Landeshauptstadt mustert ihre zehn Wasserstoffbusse aus und bestellt bald wieder Dieselfahrzeuge. Aber erst, wenn ein zweiter Betriebshof bereitsteht.

Von Oliver Bock

W as sich seit einigen Wochen angedeutet hat, ist nun offiziell: Das kommunale Mobilitätsunternehmen Eswe Verkehr mustert seine Flotte von zehn jeweils zwölf Meter langen Wasserstoffbussen aus und schließt die im Frühjahr 2020 in Kooperation mit dem Nachbarn Mainz eröffnete, rund 2,3 Millionen Euro teure Wasserstoff-Tankstelle auf dem Betriebsgelände an der Gartenfeldstraße. Diese war – wie berichtet – zuletzt wegen eines Defekts schon nicht mehr in Betrieb. Was mit ihr geschieht, ist offen.

Am Mittwoch hat Eswe Verkehr die von Beobachtern erwartete „Neuausrichtung der Fuhrparkstrategie“ verkündet. Denn das ambitionierte Ziel, den Dieselmotor zügig ganz aus der kommunalen Busflotte zu verbannen, wie es im Luftreinhalteplan verankert worden war, hat sich als unrealistisch erwiesen. Die für Wiesbaden wegen der Passagierkapazität besonders wichtigen Gelenkbusse waren in elektrischen Varianten nicht lieferbar. Öffentliche Ausschreibungen dazu scheiterten.

Die Geschäftsführung habe den von Verkehrsdezernent Andreas Kowol (Die Grünen) geführten Aufsichtsrat über den Strategiewechsel informiert, teilt Eswe mit und zitiert Eswe-Geschäftsführer Jan Görnemann mit den Worten: „Wir gehen einen Schritt auf einem Weg zurück, um zwei Schritte auf einem anderen Weg vorwärtzukommen.“ Nach Abwägung aller Argumente habe sich Eswe Verkehr bewusst dafür entschieden, künftig auf die Wasserstoff-Technologie im städtischen Busverkehr zu verzichten.

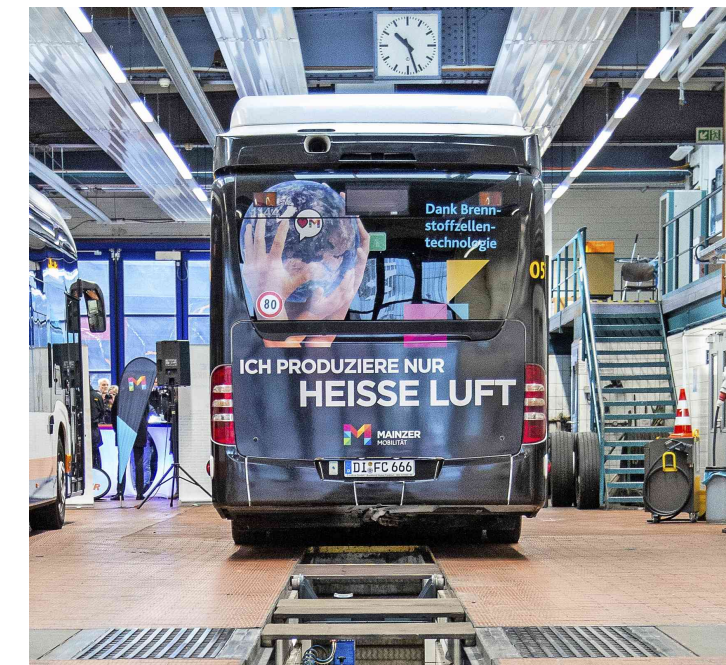
Mit 120 elektrisch angetriebenen Solobussen habe Eswe Verkehr eine der

größten emissionsfreien Busflotten in Deutschland. Nur in Hamburg sei diese noch größer, heißt es. Das Rückgrat im Wiesbadener Busverkehr seien aber die 130 Diesel-Gelenkbusse. Sie seien sämtlich mit Abgas-Reinigungssystemen der Euro-6-Norm ausgeliefert oder nachgerüstet worden. Im Alltag des Eswe-Betriebs hofs und seiner Werkstätten sei sich die Wartung von parallel zwei verschiedenen Antriebstechnologien „sehr anspruchsvoll“, meint Görnemann mit Blick auf die Wasserstoffvariante. Der Betriebs hof sei dafür zu klein.

Um der hohen Fahrgastnachfrage im städtischen Busnetz gerecht werden zu können, würden Omnibusse mit größerer Fuhrparkkapazität als die elektrischen Solobusse benötigt. Deshalb werde Eswe Verkehr bis 2024 noch einmal 36 moderne Diesel-Gelenkbusse bestellen. Diese seien mit knapp 19 Metern fast einen Meter länger als die aktuell eingesetzten Gelenkbusse und verfügten zudem über vier Einstiegsstufen. Derartige Busse seien mit alternativen Antrieben nicht auf dem Markt verfügbar.

Görnemann erinnert die Wiesbadener Kommunalpolitiker an die allzu beengten Platzverhältnisse auf dem Betriebs hof in der Gartenfeldstraße, weshalb Eswe schon Ausweichparkplätze angemietet habe. „Wir brauchen jetzt dringend eine Lösung für weitere Betriebsflächen, damit wir der Wartung, Instandhaltung und Instandsetzung unseres Fuhrparks weiter nachkommen können“, fordert Görnemann baldige Entscheidungen.

Die nun verkündete Neuausrichtung der Fuhrparkstrategie sieht perspektivisch vor, nicht nur die zehn Brennstoffzellenbusse auszumustern, sondern weitere 61 der zwölf Meter langen Diesel-



Hoffungsträger gescheitert: Die Wasserstoffbusse werden in Wiesbaden wieder ausgemustert.

Foto Samira Schulz

Solobusse abzugeben. Sie sollen „in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts“ durch batterieelektrische Gelenk- und teilweise auch durch noch längere Doppel-Gelenk-Busse ersetzt werden. Voraussetzung sei, dass Eswe nach dem Jahr 2025 ein weiterer Betriebs hof zur Verfügung steht. „Vorher ist das unmöglich“, stellt Görnemann fest.

Über die Abwicklung der Wasserstoff-Strategie sei Eswe „in einen Dialog mit allen Projektbeteiligten“ eingetreten, um die nächsten Schritte zu planen. Nähere Auskünfte lehnt Eswe unter Verweis auf

„vertraglich vereinbarte Verschwiegenheitspflichten“ ab. Mit dem Aus für die Wasserstoffbusse begrüßt Eswe die hohen Erwartungen an das System: Vor weniger als zwei Jahren sprach Eswe noch von einem „weiteren wichtigen Baustein in der Umsetzung des Luftreinhalteplans“. Im Gegensatz zu den Batteriebusen schienen die 600 000 Euro teuren Wasserstoff-Pendants mit einer Reichweite von mehr als 400 Kilometern – der Doppelten eines Batteriebus – für lange Strecken gut geeignet. Nun werden sie ausgemustert.

Spannend wird die Frage, wie die Fördermittelgeber auf den Rückzieher von Wiesbaden reagieren. Vermutlich steht zu erwarten, dass der Bund gewährte Fördermittel von Eswe Verkehr zurückfordern wird.

Das wird in der Stadtverordnetenversammlung für einige Diskussionen sorgen, zumal Eswe Verkehr wegen des hohen Zuschussbedarfs und dem seit einiger Zeit ausgedünnten Fahrplan ohnehin in der Kritik steht. Der nächste Fahrplanwechsel in Wiesbaden ist für März angekündigt.