

REGARDS

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

Elektromobil ins neue Jahr

Richard Graf

Zumindest bei den Linienbussen schreitet die Reduzierung von CO₂- und Schadstoffausstoß merklich voran.

Bitterkalt war es, als Nachhaltigkeitsminister François Bausch am vergangenen Dienstag die landesweit erste, gemeinsam von ABB und Volvo entwickelte Schnellladestation für Elektro-Hybrid-Busse nahe der Bahnstation Bertrange-Strassen einweihte.

Eigentlich war es fast eine Weltpremiere, denn bisher ist erst eine einzige identische Station in der Nähe der schwedischen Volvo-Werke in einem „nicht kommerziellen“ Umfeld errichtet worden. Die Luxemburger Station ist demnach die erste, die ab sofort im täglichen Betrieb von Elektro-Hybridbussen des Typs Volvo 7900 genutzt werden kann.

Der etwas exotische Standort inmitten eines Gewerbegebietes und in Sichtweite ausgerechnet eines großen Tanklagers erklärt sich durch den besonderen Einsatz, für den die Hybridbusse bestimmt sind: Die RGTR-Linie 126 (Linie 26 innerhalb des Hauptstadt-Netzes) ist eine jener neueren Tangentiallinien, die verschiedene Orte der „Couronne“ rings um die Stadt Luxemburg miteinander verbinden. Die Linie 126 führt vom Einkaufszentrum Belle-Etoile in Bertrange über den Bahnhof Leudelange, die Cloche d'Or und die Aktivitätszone Hesperange zum Hauptbahnhof Luxemburg.

Diese ziemlich lange Strecke weist einige weniger stark urbanisierte Abschnitte auf, führt aber auch durch

dichtbewohnte Ortsteile. Die Elektro-Hybridbusse legen sieben bis acht Kilometer karbon- und schadstofffrei zurück, danach kommt der Dieselmotor zum Einsatz. An der Schnellladestation werden die Batterien in drei bis sechs Minuten wiederaufgeladen, und es geht wieder elektrisch weiter.

Volvo hat einen Kompromiss zwischen ausreichendem Platz für Fahrgäste und der Unterbringung von Batterien gesucht, hieß es bei der Vorstellung. Die mir 150 Kilowatt Leistung ausgestattete Station kann bis auf 450 Kilowatt ausgebaut werden, sobald leistungsfähige Elektrovollbusse zur Verfügung stehen.

Erstmals in kommerziellem Betrieb

Das „OppCharge“ getaufte System erlaubt eine Aufladung, ohne dass es zu einer spürbaren Unterbrechung der Betriebs kommt. Der Bus wird unter einen auf entsprechender Höhe angebrachten Arm gefahren. Sobald der Bus innerhalb des angegebenen Bereichs zum Stillstand gekommen ist, zieht der Fahrer die Handbremse, worauf mittels einer Wifi-Verbindung ein Pantograph herabgelassen und der Ladevorgang gestartet wird. Sind die Batterien nach drei bis sechs Minuten aufgeladen oder wird die Handbremse gelöst, endet der Ladevorgang.

Das System entspricht der internationalen Norm IEC 61851-23, die es zulässt, dass später auch Fahrzeuge oder Ladestationen von anderen Herstellern zum Einsatz kommen. Nicht





PHOTO: WOXX

Kalt war es, doch zum Glück konnten sich die „Opp-Charge“-Protagonisten bei einer kleinen Testfahrt mit dem frisch aufgeladenen Hybridbus etwas aufwärmen.

zufällig gehört der erste so „betankte“ Bus zur Flotte von Sales-Lentz: Das private luxemburgische Busunternehmen war schon 2009 als Pionier aufgetreten und hatte weltweit als erster Kunde Volvo Hybridbusse der ersten Generation geordert. Nach Informationen von Volvo wird Sales-Lentz auch der erste Käufer der dann serienmäßig hergestellten vollelektrisch betriebenen Volvo-Busse sein - als Liefertermin gilt Mai 2017.

Auch die Stadt Luxemburg hatte vor einiger Zeit angekündigt, ihre 129 in Betrieb befindlichen Busse sukzessive zu dekarbonisieren. Derzeit sind 23 klassische Hybridbusse in Betrieb, im Laufe des Jahres 2017 sollen dann dreizehn schnellladefähige Plug-In-Hybridbusse hinzukommen, die bis zu drei Viertel ihrer Fahrzeit vollelektrisch bestreiten können. Auch vollelektrische Busse stehen im nächsten Jahr auf der Bestellliste der Hauptstadt, doch wirken die hohen Einkaufspreise und die beschränkte Reichweite vorläufig noch ein wenig abschreckend. Das Schnellladesystem, sollte es sich im Alltagsbetrieb bewähren, dürfte aber zumindest die letztgenannte Einschränkung entschärfen.

Auf Landesebene wird die Elektrifizierung der Flotte wohl noch etwas längere Zeit in Anspruch nehmen. Von den 900 Privatbussen, die das Land auf den RGTR-Linien durchkreuzen, sind nur eine Handvoll Hybridfahrzeuge. Die TICE-Linien im Süden des Landes setzen derzeit noch eher auf Erdgas, mit dem etwa die Hälfte

der über 120 Fahrzeuge der Flotte betrieben wird. Die rund 60 CFL-Busse sind mit traditionellen Diesellaggregaten ausgestattet.

2017 könnte also so etwas wie ein Schicksalsjahr für den öffentlichen Transport in Luxemburg werden: Mit der für das „zweite Semester“ - so die offizielle Angabe - geplanten Eröffnung der ersten Teilstrecke der Tram, die vom Kino-Komplex auf Kirchberg bis zur neuen CFL-Haltestelle „Pont Rouge“ führt, erlangen so fristgerecht eine Reihe von technischen Neuerungen Marktreife, die in eine karbonfreie(re) Zukunft weisen.

Sollte das von mancher Seite kritisierte Konzept einer als Rückgrat gedachten Trambahn, die von Zubringern bedient wird, tatsächlich so funktionieren, wie es sich das Transportministerium vorstellt, bliebe noch ein großes Problem zu lösen: Es müssten wesentlich mehr Menschen auf den öffentlichen Transport umsteigen.

Eine vergangene Woche von der Stadt Luxemburg vorgestellte Umfrage brachte in diesem Punkt eine gewisse Ernüchterung: Auf dem Stadtgebiet bleibt das Privatauto für eine große Mehrheit das Transportmittel Nummer eins. Als größte ÖPNV-Muffel erwiesen sich ausgerechnet die EinwohnerInnen der Randgemeinden.

Im April und Mai 2016 hatte TNS-Illres mehr als 2.200 in Luxemburg lebende Personen zu ihren Transportgewohnheiten befragt. Zusätzlich wurden noch 146 „frontaliers“ in die Erhebung einbezogen. Dabei ergab sich

bei der letztgenannten Gruppe mit 27 Prozent (wobei dieser Wert wegen der geringen Größe der Stichprobe mit Vorsicht zu genießen ist) der höchste Modalsplittwert in Richtung Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Umgekehrt bedeutet dies, dass immer noch 73 Prozent der befragten GrenzgängerInnen mit dem Auto zu ihrem Arbeitsplatz in der Hauptstadt fahren. Bei den EinwohnerInnen der Hauptstadt sinkt der Wert auf 19 Prozent und bei den übrigen, sofern sie nicht in der sogenannten „Couronne“ um die Hauptstadt leben, auf 15 Prozent.

Randgemeinden setzen auf's Auto

Am niedrigsten aber ist der Wert, wie erwähnt, im direkten Umland der Hauptstadt: Dort kommen nur 12 Prozent der Einwohner regelmäßig ohne Auto in die Stadt. Eine kleine Indiz dafür, dass eine gute ÖPNV-Infrastruktur den Verzicht auf das Auto erleichtert, ergibt sich aus der Fahrtrichtung der „Couronne“-BewohnerInnen: Aus dem Norden (18 Prozent) und aus dem Westen (20 Prozent) nehmen wesentlich mehr Personen öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch als aus dem Süden (8 Prozent) oder dem Osten (nur 4 Prozent)!

Bürgermeisterin Lydie Polfer machte bei der Vorstellung der Ergebnisse keinen Hehl aus ihrer Enttäuschung, dass ausgerechnet die Randgemeinden wesentlich zu den Verkehrsproblemen in der Hauptstadt beitragen. Es sind aber nicht nur die

BerufspendlerInnen, die zu dem hohen Anteil an Autofahrten beitragen: Kinder in den Hort oder zur Schule bringen, der Familie oder Freunden einen Besuch abstatten, einkaufen - all das geschieht so gut wie immer mit dem Auto. Und sogar wenn zu den öffentlichen Verkehrsmitteln auch die „mobilité douce“ - also das Zufußgehen, bei Strecken die über 500 Meter getragen, und das Radfahren - hinzugerechnet wird, bleibt das Auto mit 74 Prozent das begehrteste Haupt-Transportmittel.

Insofern dürfte die Einweihung der Schnellladesation gerade in Bertrange am Dienstag tatsächlich einen gewissen Symbolcharakter haben: Lange Zeit waren die Randgemeinden der Stadt nicht richtig in das Busnetz der Stadt einbezogen. Die noch jungen Tangentiallinien sind eine erste Antwort, doch werden sie richtigen Sinn wohl erst in der Kombination mit der Tram als schnellem Zubringer in die Innenstadt ergeben.

Noch stehen die NutzerInnen dieser Linien allzu oft im Stau und müssen unverschuldet die Unvernunft der Automehrheit ausbaden. In Zukunft werden sie es wenigstens mit noch besserem Gewissen tun können, denn dann sind ihre Bewegungen in der Stadt und ins Umland so gut wie karbonfrei.