

Ab 2025 Wasserstoff-Busse in Waiblingen: OVR sieht Erfahrungsplus bei Elektro

Daniel Hertwig



Ein Elektrobus auf dem Betriebshof von OVR in Waiblingen-Beinstein. © ALEXANDRA PALMIZI

Noch fahren die allermeisten Linienbusse mit Diesel, doch das soll sich ändern: Für mehr Klimaschutz und sauberere Luft für Anwohner von Straßen setzt der Rems-Murr-Kreis dabei besonders stark auf Wasserstoff. Der Einsatz von Brennstoffzellen-Bussen soll auf mehreren Linien, die Waiblingen, Weinstadt, Kernen und Korb verbinden, ab Sommer 2025 vorgeschrieben sein. Elektrobusse hingegen sollen hier fast zehn Jahre lang nicht eingesetzt werden, im Gegensatz zu anderen Gebieten. Ein Ziel: eine „hohe Auslastung“ der in Waiblingen geplanten Wasserstofftankstelle. Was sagt ein Bus-Praktiker dazu?

Bei batterieelektrischen Bussen habe man inzwischen einige Jahre Erfahrung, so Horst Windeisen, Geschäftsführer der Firma Omnibus-Verkehr Ruoff (OVR). Sie betreibt in Waiblingen etwa die „Citybusse“ mit drei E-Fahrzeugen des polnischen Herstellers Solaris. Im Auftrag der Stuttgarter SSB ist OVR seit ein paar Monaten auch mit ihren beiden ersten elektrischen Gelenkbussen unterwegs.

Insgesamt hat OVR an seinen verschiedenen Standorten eine Elektro-Reichweite pro Bus von 300 bis 400 Kilometern herausgeholt, sagt Windeisen. Der durchschnittliche Fahrzeugumlauf eines Busses – vom Start auf dem Betriebshof bis zum Ende dort – liege bei 200 bis 300 Kilometern. Die Elektrobusse können das also gut abdecken, die Technik sei „ausgereifter“.

Auch in der Werkstatt bislang keine Wasserstoff-Expertise

Das heißt für den erfahrenen Verkehrsmanager nicht, dass bereits sicher feststeht, „dass batterieelektrisch der Weisheit letzter Schluss ist“. „Aber mit Wasserstoff fehlt momentan die Erfahrung.“ Das betrifft laut Horst Windeisen auch die Werkstätten, wo man seit jeher auf Diesel spezialisiert war und sich zuletzt auch Elektro-Wartung und -Reparaturen draufgeschafft hat. Wird das bei den Brennstoffzellen-Fahrzeugen auch klappen? „Das macht noch ein Stück weit Kopfzerbrechen“, meint der OVR-Chef.

Eine Zukunftsprognose traue er sich nicht zu. Bei Laufzeiten von acht bis zehn Jahren für ÖPNV-Aufträge gehe es aber um ein „sehr statisches System“. Windeisen: „Da bin ich auch Schwabe und sage mir: Batterieelektrisch ist derzeit günstiger, auch für die Steuerzahler.“

Wasserstoff könne trotzdem ein Zukunftsthema sein, das man nicht außer Acht lassen sollte.

Wasserstoff-Tankstelle in Waiblingen: "Hohe Auslastung sicherstellen"

Testfahrten mit Wasserstoffbussen hat OVR an anderen Standorten bereits absolviert. Sinnvoll könnten solche Fahrzeuge aber nur dort eingesetzt werden, wo es Tankstellen gibt – wie es in Waiblingen beim Fachmarktzentrum Waiblinger Tor in der Stuttgarter Straße vorgesehen ist.

Das ist einer der Gründe, warum der Rems-Murr-Kreis für die Linienbündel 1 (Fellbach/Kernen) und 2 (Unteres Remstal) erstmals Vorgaben zum Einsatz von Wasserstoffbussen macht. Damit soll der gesamte Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen abgedeckt werden.

Elektro bleibt hier außen vor, auch „um ein sehr herausforderndes Nebeneinander verschiedener Technologien innerhalb eines Bündels zu vermeiden, um eine hohe Auslastung der Tankstelle sicherzustellen und um die Wasserstofftechnologie im Raum Waiblingen und Fellbach deutlich sichtbar zu machen“, wie es im vom Kreistag angenommenen [Vorschlag des Waiblinger Landratsamts heißt \(pdf\)](#).

Circa 13 Brennstoffzellen-Busse für das Untere Remstal, 8 für Fellbach/Kernen

Die Linien 202, 206, 209 und 219, die das [künftige Bündel 2 bilden \(pdf\)](#), sollen im Frühjahr 2024 ausgeschrieben werden, so die Kreisverwaltung auf Anfrage. „Sofern kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht.“ Am 1. Juli 2025 könnten die Busse dann starten. Gerechnet wird mit 13 Wasserstoff-Fahrzeugen.

Nur „A-Fahrten“ („spezieller Schülerverkehr“), Verstärkerbusse oder Kleinbusse wären ausgenommen und könnten weiter mit Diesel betrieben werden.

Für das Bündel 1 (Fellbach/Kernen) geht die Verwaltung von acht Brennstoffzellen-Fahrzeugen aus. Die Zahlen seien aber eine Schätzung, so die Pressestelle: „Aufgrund der technischen Weiterentwicklungen, insbesondere bei der Reichweite, kann es zu Veränderungen bei der Fahrzeuganzahl kommen. Den Fahrzeugbedarf legt das Busunternehmen final fest, welches den Zuschlag nach dem Ausschreibungsverfahren erhält.“

Recht schreibt Anteil an "emissionsfreien" Bussen vor - Rems-Murr will Wasserstoff stärken

Bei der Auftragsvergabe für Linienbusse kommt der Rems-Murr-Kreis den Vorgaben der EU und des Bundes nach. Die „Clean-Vehicles-Directive“ und das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ legen fest, wie hoch der Anteil an „sauberen“ beziehungsweise „emissionsfreien“ Bussen in einem bestimmten Zeitraum sein muss. Als emissionsfrei gelten dabei batterieelektrische und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge.

Dass der Rems-Murr-Kreis für zwei Bündel bis Mitte der 2030er Jahre nur auf Wasserstoff setzen will, ist also eine regionalpolitische Entscheidung. Bei den anderen Linienbündeln, 3 bis 13, werden die gesetzlichen Quoten hingegen „technologieoffen“ vorgegeben. Dort könnten also auch Elektrobusse fahren.

Für den Geschäftsführer der Waiblinger Busfirma OVR, Horst Windeisen, ist klar: Die weiteren Entwicklungen vor Ort wird er „sehr aufmerksam“ verfolgen.

Noch fahren die allermeisten Linienbusse mit Diesel, doch das soll sich ändern: Für mehr Klimaschutz und sauberere Luft für Anwohner von Straßen setzt der Rems-Murr-Kreis dabei besonders stark auf Wasserstoff. Der Einsatz von Brennstoffzellen-Bussen soll auf mehreren Linien, die Waiblingen,

Weinstadt, Kernen und Korb verbinden, ab Sommer 2025 vorgeschrieben sein. Elektrobusse hingegen sollen hier fast zehn Jahre lang nicht eingesetzt werden, im Gegensatz zu anderen Gebieten. Ein Ziel: eine „hohe Auslastung“ der in Waiblingen geplanten Wasserstofftankstelle. Was sagt ein Bus-Praktiker dazu?

Bei batterieelektrischen Bussen habe man inzwischen einige Jahre Erfahrung, so Horst Windeisen, Geschäftsführer der Firma Omnibus-Verkehr Ruoff (OVR). Sie betreibt in Waiblingen etwa die „Citybusse“ mit drei E-Fahrzeugen des polnischen Herstellers Solaris. Im Auftrag der Stuttgarter SSB ist OVR seit ein paar Monaten auch mit ihren beiden ersten elektrischen Gelenkbussen unterwegs.

Insgesamt hat OVR an seinen verschiedenen Standorten eine Elektro-Reichweite pro Bus von 300 bis 400 Kilometern herausgeholt, sagt Windeisen. Der durchschnittliche Fahrzeugumlauf eines Busses – vom Start auf dem Betriebshof bis zum Ende dort – liege bei 200 bis 300 Kilometern. Die Elektrobusse können das also gut abdecken, die Technik sei „ausgereifter“.

Auch in der Werkstatt bislang keine Wasserstoff-Expertise

Das heißt für den erfahrenen Verkehrsmanager nicht, dass bereits sicher feststeht, „dass batterieelektrisch der Weisheit letzter Schluss ist“. „Aber mit Wasserstoff fehlt momentan die Erfahrung.“ Das betrifft laut Horst Windeisen auch die Werkstätten, wo man seit jeher auf Diesel spezialisiert war und sich zuletzt auch Elektro-Wartung und -Reparaturen draufgeschafft hat. Wird das bei den Brennstoffzellen-Fahrzeugen auch klappen? „Das macht noch ein Stück weit Kopfzerbrechen“, meint der OVR-Chef.

Eine Zukunftsprognose traue er sich nicht zu. Bei Laufzeiten von acht bis zehn Jahren für ÖPNV-Aufträge gehe es aber um ein „sehr statisches System“. Windeisen: „Da bin ich auch Schwabe und sage mir: Batterieelektrisch ist derzeit günstiger, auch für die Steuerzahler.“

Wasserstoff könne trotzdem ein Zukunftsthema sein, das man nicht außer Acht lassen sollte.

Wasserstoff-Tankstelle in Waiblingen: "Hohe Auslastung sicherstellen"

Testfahrten mit Wasserstoffbussen hat OVR an anderen Standorten bereits absolviert. Sinnvoll könnten solche Fahrzeuge aber nur dort eingesetzt werden, wo es Tankstellen gibt – wie es in Waiblingen beim Fachmarktzentrum Waiblinger Tor in der Stuttgarter Straße vorgesehen ist.

Das ist einer der Gründe, warum der Rems-Murr-Kreis für die Linienbündel 1 (Fellbach/Kernen) und 2 (Unteres Remstal) erstmals Vorgaben zum Einsatz von Wasserstoffbussen macht. Damit soll der gesamte Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen abgedeckt werden.

Elektro bleibt hier außen vor, auch „um ein sehr herausforderndes Nebeneinander verschiedener Technologien innerhalb eines Bündels zu vermeiden, um eine hohe Auslastung der Tankstelle sicherzustellen und um die Wasserstofftechnologie im Raum Waiblingen und Fellbach deutlich sichtbar zu machen“, wie es im vom Kreistag angenommenen [Vorschlag des Waiblinger Landratsamts heißt \(pdf\)](#).

Circa 13 Brennstoffzellen-Busse für das Untere Remstal, 8 für Fellbach/Kernen

Die Linien 202, 206, 209 und 219, die das [künftige Bündel 2 bilden \(pdf\)](#), sollen im Frühjahr 2024 ausgeschrieben werden, so die Kreisverwaltung auf Anfrage. „Sofern kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht.“ Am 1. Juli 2025 könnten die Busse dann starten. Gerechnet wird mit 13 Wasserstoff-Fahrzeugen.

Nur „A-Fahrten“ („spezieller Schülerverkehr“), Verstärkerbusse oder Kleinbusse wären ausgenommen und könnten weiter mit Diesel betrieben werden.

Für das Bündel 1 (Fellbach/Kernen) geht die Verwaltung von acht Brennstoffzellen-Fahrzeugen aus. Die Zahlen seien aber eine Schätzung, so die Pressestelle: „Aufgrund der technischen Weiterentwicklungen, insbesondere bei der Reichweite, kann es zu Veränderungen bei der Fahrzeuganzahl kommen. Den

Fahrzeugbedarf legt das Busunternehmen final fest, welches den Zuschlag nach dem Ausschreibungsverfahren erhält.“

Recht schreibt Anteil an "emissionsfreien" Bussen vor - Rems-Murr will Wasserstoff stärken

Bei der Auftragsvergabe für Linienbusse kommt der Rems-Murr-Kreis den Vorgaben der EU und des Bundes nach. Die „Clean-Vehicles-Directive“ und das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ legen fest, wie hoch der Anteil an „sauberen“ beziehungsweise „emissionsfreien“ Bussen in einem bestimmten Zeitraum sein muss. Als emissionsfrei gelten dabei batterieelektrische und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge.

Dass der Rems-Murr-Kreis für zwei Bündel bis Mitte der 2030er Jahre nur auf Wasserstoff setzen will, ist also eine regionalpolitische Entscheidung. Bei den anderen Linienbündeln, 3 bis 13, werden die gesetzlichen Quoten hingegen „technologieoffen“ vorgegeben. Dort könnten also auch Elektrobusse fahren.

Für den Geschäftsführer der Waiblinger Busfirma OVR, Horst Windeisen, ist klar: Die weiteren Entwicklungen vor Ort wird er „sehr aufmerksam“ verfolgen.