

# OVR ist mit E-Bussen in Waiblingen sehr zufrieden - Skepsis bei Wasserstoff

Daniel Hertwig



Einer der drei Elektro-Busse beim Laden auf dem OVR-Betriebshof in Waiblingen-Beinstein. © ALEXANDRA PALMIZI

Seit drei Jahren fahren in [Waiblingen](#) Elektro-Busse im Linienbetrieb. Noch sind die drei „Urbino 8,9 LE electric“-Fahrzeuge des polnischen Herstellers Solaris eine kleine Minderheit angesichts der Flotte von über 160 Diesel-Bussen, die den Waiblinger Busunternehmen OVR und WBG gehören. Doch Geschäftsführer und Werkstattleiter sind sehr zufrieden mit der bisherigen Leistung. Skeptisch sind sie hingegen bei einem anderen Hoffnungsträger der Verkehrswende, dem Wasserstoff.

Anfang 2020 ging es bei den Citybussen der Linien 208 (Bahnhof - Galgenberg) und 218 (Bahnhof - Wasserstube) mit der Elektrifizierung los. Die schon 2018 bestellten Urbino-Busse kamen erstmals zum Einsatz. Hunderttausende Kilometer haben sie seitdem in Waiblingen zurückgelegt. Am elektrischen Antriebsstrang „ist gar nichts“, sagt Horst Windeisen, Geschäftsführer der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR), die die Linien bedient.

Es gebe weniger technische Probleme als bei den Euro-6-Diesel-Fahrzeugen, so Werkstattleiter Joachim Hahn. Probleme treten bei Komponenten wie Reifen, Bremsen und Achsen auf, sagt er,

doch das sei bei den Bussen mit Dieselmotor genauso. Diese Komponenten kämen in der Regel von denselben Produzenten. Ansonsten seien die Urbinos „ebenbürtig“ zu den Bussen von Mercedes oder MAN.

## **Werkstatteleiter: „Ich kann nicht meckern“**

Am Anfang, vor drei Jahren, hatten die drei Waiblinger E-Busse mit dem ein oder anderen Leistungsproblem zu kämpfen. Die habe der Hersteller dann vor Ort abgestellt, am Betriebshof in Beinstein. „Seitdem läuft’s“, sagt Hahn. „Ich kann nicht meckern, obwohl ich nicht zu denen gehöre, die auf Elektro schwören.“ Reichweiten in Kilometer seien bei Stadtbussen kein Thema. Wichtig sei, dass die Fahrzeuge je ihre Sechs-Stunden-Schichten schaffen müssen. Dies täten sie „locker“.

Strom getankt wird nachts auf dem Betriebshof, im batterieschonenden Langsam-Ladeverfahren. Und zwischendurch, in Mittagspausen der Fahrer, an der eigenen Ladestation in der Dammstraße, nahe beim Bahnhof. Heizung oder Klimaanlage hätten noch nie abgestellt werden müssen. Nur ein einziges Mal mussten der Werkstatteleiter und seine Leute einen der E-Busse abschleppen, weil die Batterie leergefahren war. Menschliches Versagen, kein technisches. „Wir haben gute Fahrer“, sagt Chef Windeisen. Aber alle müssten im Rahmen des Schichtplans jeden Bus fahren, da kann zwischen zwei Elektro-Einsätzen ein wenig Zeit vergehen, wodurch am Anfang die Routine nicht gleich da war. Die Dienstplanung sei mit den E-Bussen auch aufwendiger, weil nicht nur die Pausenzeiten der Fahrer, sondern auch die Ladezeiten beachtet werden müssen.

## **Waiblingen in Zukunft elektrischer beziehungsweise „emissionsärmer“**

Insgesamt sind sie bei OVR aber sehr zufrieden mit den Elektrischen. Im April erwartet Horst Windeisen einen weiteren E-Bus, diesmal einen längeren Gelenkbus, ebenfalls von Solaris. Der wird jedoch im Raum Ludwigsburg eingesetzt. Den fünften des Unternehmens bestelle man für den Standort Neuffen im Kreis Esslingen. Und dann gibt es noch ein Experiment: Ein fünf Jahre alter Diesel-Bus wird gerade von einer Spezialfirma auf Elektro umgebaut. Windeisen rechnet damit, dass er im dritten Quartal dieses Jahres fertig wird. Zu den Kosten möchte er nichts sagen, aber: „Wir versprechen uns Vorteile.“

Auch in Waiblingen werde die Busflotte in Zukunft elektrischer beziehungsweise „emissionsärmer“. Damit sich das für Busunternehmer aber auch lohnt, hofft der Geschäftsführer, dass die Auftraggeber der öffentlichen Hand bei Vergaben von Linien nicht nur auf den Preis schauen, sondern eben auch auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

## **E-Busse weiter entwickelt als Wasserstoff-Fahrzeuge**

Was die Branche angeht, ist Windeisen sicher: „Keiner wird sagen: Wir bleiben beim Diesel.“ Die Zukunft liege in einer durchmischten Flotte, man müsse sich mit verschiedenen Technologien

auseinandersetzen, auch autonomen Fahrzeugen und welchen, die mit Wasserstoff fahren. Was Stadtbusse angeht, sieht er Letztere aber eher mit Skepsis. Die OVR hat bereits Wasserstoff-Fahrzeuge getestet. Die E-Busse seien einfach weiter entwickelt, ebenso die Infrastruktur.

Beim Waiblinger Tor sollen Busse, Lkw und Autos [zwar ab 2024 Wasserstoff tanken können](#), die Stadtwerke sind am Bau der Tankstelle beteiligt. Doch die Strom-Ladestationen sind bei OVR schon vorhanden, während eine eigene Wasserstoff-Tankstelle auf dem Betriebshof schon aus Sicherheitsgründen „nicht einfach“ wäre, so Werkstattleiter Joachim Hahn. Zudem könne man E-Busse bei einem Ausfall der Technik sogar notladen. Beim Wasserstoff mangle es bislang außerdem auch an Fachkräften, die generell rar sind.

Für die E-Busse hat die OVR hingegen schon vor drei Jahren eine neue Ausbildungsstelle für Mechatroniker geschaffen. Ein erster Lehrling hat „mit Bravour“ abgeschlossen und ist nun als Geselle in der Werkstatt tätig. Gerne würde das Waiblinger Unternehmen wieder jemanden speziell für die wachsende Elektro-Flotte ausbilden. Die Suche ist aber schwierig. Man stehe in Konkurrenz etwa mit Mercedes und AMG, meint Horst Windeisen.

Vielleicht hätten manche Mechatronik-Interessierte in der Jugend abgespeichert, dass „Schulbus nicht so sexy ist“ wie Auto, so der Geschäftsführer. Dafür sei die Branche absolut zukunftssträftig.

Seit drei Jahren fahren in [Waiblingen](#) Elektro-Busse im Linienbetrieb. Noch sind die drei „Urbino 8,9 LE electric“-Fahrzeuge des polnischen Herstellers Solaris eine kleine Minderheit angesichts der Flotte von über 160 Diesel-Bussen, die den Waiblinger Busunternehmen OVR und WBG gehören. Doch Geschäftsführer und Werkstattleiter sind sehr zufrieden mit der bisherigen Leistung. Skeptisch sind sie hingegen bei einem anderen Hoffnungsträger der Verkehrswende, dem Wasserstoff.

Anfang 2020 ging es bei den Citybussen der Linien 208 (Bahnhof - Galgenberg) und 218 (Bahnhof - Wasserstube) mit der Elektrifizierung los. Die schon 2018 bestellten Urbino-Busse kamen erstmals zum Einsatz. Hunderttausende Kilometer haben sie seitdem in Waiblingen zurückgelegt. Am elektrischen Antriebsstrang „ist gar nichts“, sagt Horst Windeisen, Geschäftsführer der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR), die die Linien bedient.

Es gebe weniger technische Probleme als bei den Euro-6-Diesel-Fahrzeugen, so Werkstattleiter Joachim Hahn. Probleme treten bei Komponenten wie Reifen, Bremsen und Achsen auf, sagt er, doch das sei bei den Bussen mit Dieselmotor genauso. Diese Komponenten kämen in der Regel von denselben Produzenten. Ansonsten seien die Urbinos „ebenbürtig“ zu den Bussen von Mercedes oder MAN.

## **Werkstattleiter: „Ich kann nicht meckern“**

Am Anfang, vor drei Jahren, hatten die drei Waiblinger E-Busse mit dem ein oder anderen Leistungsproblem zu kämpfen. Die habe der Hersteller dann vor Ort abgestellt, am Betriebshof in Beinstein. „Seitdem läuft’s“, sagt Hahn. „Ich kann nicht meckern, obwohl ich nicht zu denen

gehöre, die auf Elektro schwören.“ Reichweiten in Kilometer seien bei Stadtbussen kein Thema. Wichtig sei, dass die Fahrzeuge je ihre Sechs-Stunden-Schichten schaffen müssen. Dies täten sie „locker“.

Strom getankt wird nachts auf dem Betriebshof, im batterieschonenden Langsam-Ladeverfahren. Und zwischendurch, in Mittagspausen der Fahrer, an der eigenen Ladestation in der Dammstraße, nahe beim Bahnhof. Heizung oder Klimaanlage hätten noch nie abgestellt werden müssen. Nur ein einziges Mal mussten der Werkstatteiler und seine Leute einen der E-Busse abschleppen, weil die Batterie leergefahren war. Menschliches Versagen, kein technisches. „Wir haben gute Fahrer“, sagt Chef Windeisen. Aber alle müssten im Rahmen des Schichtplans jeden Bus fahren, da kann zwischen zwei Elektro-Einsätzen ein wenig Zeit vergehen, wodurch am Anfang die Routine nicht gleich da war. Die Dienstplanung sei mit den E-Bussen auch aufwendiger, weil nicht nur die Pausenzeiten der Fahrer, sondern auch die Ladezeiten beachtet werden müssen.

## **Waiblingen in Zukunft elektrischer beziehungsweise „emissionsärmer“**

Insgesamt sind sie bei OVR aber sehr zufrieden mit den Elektrischen. Im April erwartet Horst Windeisen einen weiteren E-Bus, diesmal einen längeren Gelenkbus, ebenfalls von Solaris. Der wird jedoch im Raum Ludwigsburg eingesetzt. Den fünften des Unternehmens bestelle man für den Standort Neuffen im Kreis Esslingen. Und dann gibt es noch ein Experiment: Ein fünf Jahre alter Diesel-Bus wird gerade von einer Spezialfirma auf Elektro umgebaut. Windeisen rechnet damit, dass er im dritten Quartal dieses Jahres fertig wird. Zu den Kosten möchte er nichts sagen, aber: „Wir versprechen uns Vorteile.“

Auch in Waiblingen werde die Busflotte in Zukunft elektrischer beziehungsweise „emissionsärmer“. Damit sich das für Busunternehmer aber auch lohnt, hofft der Geschäftsführer, dass die Auftraggeber der öffentlichen Hand bei Vergaben von Linien nicht nur auf den Preis schauen, sondern eben auch auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

## **E-Busse weiter entwickelt als Wasserstoff-Fahrzeuge**

Was die Branche angeht, ist Windeisen sicher: „Keiner wird sagen: Wir bleiben beim Diesel.“ Die Zukunft liege in einer durchmischten Flotte, man müsse sich mit verschiedenen Technologien auseinandersetzen, auch autonomen Fahrzeugen und welchen, die mit Wasserstoff fahren. Was Stadtbusse angeht, sieht er Letztere aber eher mit Skepsis. Die OVR hat bereits Wasserstoff-Fahrzeuge getestet. Die E-Busse seien einfach weiter entwickelt, ebenso die Infrastruktur.

Beim Waiblinger Tor sollen Busse, Lkw und Autos [zwar ab 2024 Wasserstoff tanken können](#), die Stadtwerke sind am Bau der Tankstelle beteiligt. Doch die Strom-Ladestationen sind bei OVR schon vorhanden, während eine eigene Wasserstoff-Tankstelle auf dem Betriebshof schon aus Sicherheitsgründen „nicht einfach“ wäre, so Werkstatteiler Joachim Hahn. Zudem könne man E-Busse bei einem Ausfall der Technik sogar notladen. Beim Wasserstoff mangle es bislang

außerdem auch an Fachkräften, die generell rar sind.

Für die E-Busse hat die OVR hingegen schon vor drei Jahren eine neue Ausbildungsstelle für Mechatroniker geschaffen. Ein erster Lehrling hat „mit Bravour“ abgeschlossen und ist nun als Geselle in der Werkstatt tätig. Gerne würde das Waiblinger Unternehmen wieder jemanden speziell für die wachsende Elektro-Flotte ausbilden. Die Suche ist aber schwierig. Man stehe in Konkurrenz etwa mit Mercedes und AMG, meint Horst Windeisen.

Vielleicht hätten manche Mechatronik-Interessierte in der Jugend abgespeichert, dass „Schulbus nicht so sexy ist“ wie Auto, so der Geschäftsführer. Dafür sei die Branche absolut zukunftssträftig.