



Ansprechpartner:

Norbert Schmieglitz

Pressewesen und Statistik

Dr.-Pfleger-Straße 15

92637 Weiden

Telefon 09 61 / 81-13 01

Fax 09 61 / 81-10 19

presse@weiden.de

## Pressemitteilung der Stadt Weiden i.d.OPf. 30.11.2018

### Weidener Stadtbusse: Eine saubere Sache

Gute Luft ist ein Beitrag zur Gesundheit, zum Wohlbefinden und zum Schutz der Natur. Luftschadstoffe können beim Menschen zu akuten oder chronischen Erkrankungen der Atemwege und anderer Organe führen. Sie können Ökosysteme schädigen und Bau- und Kunstwerke beeinträchtigen. Insbesondere der Verkehr zählt zu den Hauptverursachern von Luftschadstoffen. Dass man sich dieser Tatsache schon länger bewusst ist und Maßnahmen ergriffen hat, zeigt, dass die NO<sub>2</sub> Emissionen (Stickstoffdioxid) in Deutschland seit 1990 um 1.675 Mio. Tonnen auf 1.217 Mio. Tonnen im Jahr 2016\* gesunken ist. Die Belastung durch den Verkehr liegt hier bei ca. 40 %. Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) unterhält Messstationen u. a. in der vielbefahrenen Nikolaistraße in Weiden. Aktuell wird hier ein NO<sub>2</sub> Mittelwert von bis 23 ug / m<sup>3</sup> gemessen. Im Vergleich dazu lag München im Jahresdurchschnitt 2017 bei 78 ug / m<sup>3</sup>.<sup>\*3</sup>

„Eine mögliche Lösung wird zum Problem gemacht...“

Für die NO<sub>2</sub> Emissionen im Verkehr sind die Diesel PKW zu 73% verantwortlich. Die Dieselbusse haben hier nur einen Anteil von 4%. In der Öffentlichkeit begegnet man aber dennoch häufig dem Vorurteil, dass Dieselbusse die Ursache hoher NO<sub>2</sub> Emissionen im Verkehr seien.\* „Wir haben keine Euro 4 und Euro 5 Busse mehr im Einsatz, die in Großstädten sehr häufig noch mit vielen Fahrzeugen

das Gros des Fuhrparks bilden“, so Wolfgang Wies, Chef der Weidener Stadtbusse. Anders als bei PKW's und Krafträdern sind die Emissionsgrenzwerte bei Lastkraftwagen und Bussen nicht streckenbezogen, sondern nach einem 13-stufigen Prüfstandtest leistungsbezogen definiert. Dieses stationäre Testverfahren wird allerdings zunehmend durch ein dynamisches ersetzt, welches realitätsnahe Lastwechselstufen enthält. Die EU-Schadstoffklassen zeigen folgende Entwicklung für LKW und Busse (ab 3,5 t) auf: EURO 4 (3,5g NO<sub>2</sub>/kWh), EURO 5 (2,0g NO<sub>2</sub>/kWh), EURO 6 (0,4g NO<sub>2</sub>/kWh). Moderne Dieselbusse sind den PKW des Individualverkehrs, was die Umweltfreundlichkeit betrifft, deutlich überlegen. Im Durchschnitt liegt der Emissionsausstoß eines EURO 6 Dieselbusses nahezu gleichauf mit dem eines EURO 6 PKW. Bezogen auf die absoluten NO<sub>2</sub> Werte ergeben sich bei Bussen oft sogar bessere Resultate als bei vielen PKWs und das trotz eines erheblich höheren Gewichts und der deutlich höheren Personenzahl je Fahrzeug. Dies lässt den Schluss zu, dass mehr öffentlicher Verkehr, z. B. mit Stadtbussen helfen kann, die Schadstoffbelastung im innerstädtischen Verkehrsbereich dauerhaft zu reduzieren. Im Gegensatz zum PKW hält der moderne Dieselbus die Grenzwerte ein\*<sup>2</sup>. Verglichen mit dem PKW ist er pro Fahrgast signifikant ökologischer unterwegs.

„Die kurzfristige städtische Strategie gegen den PKW-Dieselskandal ist die Förderung des ÖPNV“, so Rechts- und Sozialdezernent

Hermann Hubmann. Die Weidener Stadtbusse haben in punkto sauberes Fahren die Zukunft fest im Blick. Das zeigt die folgende Entwicklung: Der Anteil der EURO 6 Busse an der Gesamtleistung beträgt in diesem Jahr bereits 50%. Im kommenden Jahr wird er bei 66% und in 2020 bereits bei 80% angekommen sein. Im Jahr 2021 wird der Anteil 92% und ein Jahr darauf 98% betragen. Die restlichen 2% sind der Verkehrsspitze an 185 Schultagen morgens und mittags geschuldet. Hier wird der Bedarf durch Fahrzeuge mit EURO III (0,5%) und der Restanteil je Jahr von EEV-Bussen gedeckt. EEV ist die Abkürzung für Enhanced Environmentally, Friendly Vehicle und bedeutet, dass die Abgaswerte die EURO 5 Norm bereits deutlich übertreffen.

„Elektrobusse auch in Weiden...?“

Derzeit noch nicht. Gründe dafür sind nach wie vor die unzureichenden Reichweiten und die unzureichenden Netzkapazitäten. Außerdem liegen die Kosten, sowohl für die Anschaffung als auch für den Unterhalt, sowohl für die Batterien als auch für die Fahrzeuge selbst in einem viel zu hohen Bereich. Diese Faktoren machen die Anschaffung derzeit noch unwirtschaftlich. Aktuelle, zugegeben medienwirksame Anschaffungen großer Verkehrsbetriebe sind im Ergebnis weder wirtschaftlich noch nachhaltig. Zudem liegt auch bei den großen Verkehrsbetrieben die Anschaffung von Dieselnissen weiter vorn. Beim Stadtbus Weiden geht man davon aus, dass erste Anschaffungen von Elektrobusen frühestens nach 2022 sinnvoll sein könnten. Allerdings bleibt der Stadtbus Weiden auch nicht ein-

fach stehen: Als Zwischenschritt werden die Weidener Stadtbusse bereits ab 2019 mit ersten Hybridfahrzeugen unterwegs sein.



\*: Quelle: Präsentation Stadtbus Weiden, Fa. Wies

\*<sup>2</sup> Quelle: Dresdner Verkehrsbetriebe AG

\*<sup>3</sup> LfU, Luftreinhalteplan für Stadt Weiden, [www.weiden.de](http://www.weiden.de)