

Batterien verlieren im Frost Strom Kölner E-Busse haben Probleme mit Kälte

- Von
- Ingo Schmitz
- 18.01.17, 13:51 Uhr



Standlicht an und in der Ladestation angedockt: Bei Minustemperaturen sorgt das bei den E-Bussen für Probleme.

Köln -

Seit wann nageln Elektromotoren? Tun sie nicht. Und sollte dennoch in den vergangenen Tagen auf der KVB-Linie 133 der Eindruck entstanden sein, dann liegt das daran, dass auf der Strecke zwischen Breslauer Platz und Südfriedhof wieder verstärkt Dieselbusse fahren. Und das, obwohl die Linie seit dem Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember eigentlich ausschließlich mit E-Bussen betrieben werden sollte. Doch die Flotte hat kalte Füße bekommen. Die Batterien der acht Elektrobusse kommen mit den Minustemperaturen nicht gut klar. Auch das Aufladen an den Endhaltestellen verläuft ein wenig frostig. „Das ist eine echte Herausforderung“, sagt KVB-Sprecher Stephan Anemüller zum ersten richtigen Wintertest für die E-Bus-Linie 133.

Eingefrorene Kontakte

Dass das Fahren mit Elektromotoren im Winter nochmals seine eigenen Qualitäten hat, das wussten die Experten der KVB schon, bevor sie die Pilotphase für ihre E-Bus-Linie starteten. Auch darum begann der Testbetrieb im Wintermonat Januar. „Doch der vergangene Winter war mild“, sagt Anemüller. Der jetzige hat Minustemperaturen. Er erwischt die E-Busse kalt – und das gleich an zwei Fronten.

Der erste Angriffspunkt kam überraschend, scheint aber schon abgewehrt. An den Endhaltestellen am Breslauer Platz und am Südfriedhof werden die Batterien der Busse aufgeladen. Ein Greifer auf dem Dach des Busses hebt sich dafür in eine Ladestation oberhalb der Haltestelle, geformt wie eine Haube. Doch bei Frost froren die Kontakte ein. „Das Problem hoffen wir jetzt im Griff zu haben. Wir haben die Schutzkontakte ausgetauscht“, sagt Anemüller.

Das könnte Sie auch interessieren



Linie 133 KVB hat Probleme mit den Sitzen der neuen E-Bussen

Der zweite Angriffspunkt war erwartet und trifft dennoch hart. Die Problemlage: Kälte frisst Strom. „Das liegt auch daran, dass wir das Licht an den Bussen im Winter länger an haben und die Heizungen im Dauereinsatz sind“, erklärt Anemüller. „Wir haben aber auch Energieverluste, die wir nicht erklären können, die wir im Testbetrieb so nicht hatten“, ergänzt er. Handybesitzer kennen das. Bei kalten Temperaturen verlieren die Akkus wie von Geisterhand an Ladung. Die große Gefahr bei den Batterien der E-Busse: Der Ladestatus darf nicht unter 60 Prozent fallen. Das könnte zu einem bleibenden Schaden führen. „Und damit wäre die Gewährleistung dahin, sagt der KVB-Sprecher. Sprich, die Garantie weg.

Bei all diesen technischen Problemen treibt die KVB aber auch die Sorge um die Dienstleistung um. Die Verkehrs-Betriebe wollen es unbedingt vermeiden, dass die Fahrgäste vor ihrem Ziel aus dem E-Bus aussteigen müssen, weil der Elektromotor nicht mehr mitmacht. Darum würden mit großem Sicherheitspuffer Dieselbusse auf der Linie 133 eingesetzt. Das treibt die Dieselquote nach oben. Die liegt zeitweise bei bis zu 70 Prozent. Für den Fahrgast bedeutet das, die Wahrscheinlichkeit, einen Dieselbus auf der Linie 133 anzutreffen ist weit größer als die, auf einen E-Bus zu stoßen.

Das könnte Sie auch interessieren

Kölner Verkehrs-Betriebe Erste komplette E-Buslinie Deutschlands in Betrieb

Nun ist der Winter zurzeit noch weit davon entfernt, sibirisch genannt zu werden. Die Temperaturen sind für hiesige Verhältnisse durchaus nicht ungewöhnlich. Ist das Projekt, die Linie 133 komplett mit E-Bussen zu betreiben, gescheitert? Ein klares Nein von Anemüller: „Wir lernen jetzt die Feinjustierung im Umgang mit den Fahrzeugen.“ Den Winter werde man langfristig in den Griff bekommen, versichert er.

Doch welche Konsequenzen hat der Kampf Winter versus E-Bus für den Kunden? Die Rundschau erreichen Fahrgastbeschwerden, wonach die Verspätungen auf der Linie 133 seit Einführung der E-Busse zugenommen haben sollen. „Das hat nichts mit den E-Bussen zu tun“, sagt der KVB-Sprecher. Die Buslinie 133 sei eine der Linien mit „erheblichen Verspätungsanteil“. Das liege vor allem daran, dass solch neuralgische Verkehrspunkte wie der Heumarkt, der Ubierring und auch der Chlodwigplatz auf dem Linienweg liegen. „Die Verspätungen gab es deshalb auch schon im reinen Dieselbetrieb.“

– Quelle: <http://www.rundschau-online.de/25566858> ©2017