

# OMNIBUS

## SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **UNTERNEHMENS PORTRÄT:** Stadtverkehr Euskirchen seit Gründung
- **FAHRBERICHT:** K-Bus E-Solar City XL ■ **STRATEGIE:** Solaris 2024
- **UNTERNEHMENSGESCHICHTE:** Busverkehr in Leipzig - 2. Teil

## Van Hool in Turbulenzen

In jüngster Zeit überrascht der belgische Busbauer Van Hool nicht nur mit guten Nachrichten: Anfang März wurde bekannt, dass sich das Unternehmen in Schieflage befindet und in den letzten Jahren erhebliche Verluste verkraften musste. Als Konsequenz daraus wurde beschlossen, die eigentlich langsam verlaufende Verlagerung der Produktion in das Zweigwerk in Skopje in Nordmazedonien erheblich zu beschleunigen und am Stammsitz Koningshooikt zahlreiche Stellen abzubauen. Insgesamt soll die Belegschaft dort bis 2027 um rund 1.100 Mitarbeiter reduziert werden, alleine in diesem Jahr sollen 830 das Unternehmen verlassen.

Kernpunkte des Rettungsplans sind die Beschränkung auf Entwicklung, Vertrieb, Service und Prototypenbau in Belgien sowie die Konzentration der Fertigung in Nordmazedonien. Zudem will man sich auf lukrative Aufträge konzentrieren.

Als Gründe für die Schieflage werden Nachwirkungen der Corona-Pandemie und hohe Energiekosten genannt. Das Fass zum Überlaufen soll dann ein Auftrag des flämischen ÖPNV-Unternehmens De Lijn über 92 Ebusse gebracht haben, mit dem das Familienunternehmen fest gerechnet hatte, der dann jedoch an BYD ging.

Nach Berichten belgischer Medien sollen aber auch Streitigkeiten innerhalb der Inhaberbefamilie ein weiterer Grund für die Probleme und die Schwierigkeiten bei der Rettung sein. Zudem wird dort vermeldet, dass der Busbauer inzwischen Gläubigerschutz beantragt habe.

Erfreulich ist immerhin, dass es in jüngster Zeit verschiedene Großaufträge gibt, die auch das Vertrauen der Banken stärken sollten. So hat der niederländische ÖPNV-Betreiber Qbuzz 54 Exemplare des neuen A 15 LE E geordert, die ab dem Spätherbst ausgeliefert werden sollen. Marino-Bus aus Italien gab eine Bestellung über 50 Doppeldecker des Typs TDX27 Astromega auf Arbeit ist also vorhanden.

Es ist zu hoffen, dass das belgische Familienunternehmen zu alter Stärke zurückfindet und die Branche weiterhin mit durchdachten Konstruktionen und innovativen Modellen bereichert.

DH

## Editorial



Mit guten Zahlen für das abgelaufene Jahr und interessanten Projekten kann Solaris aufwarten, darunter auch eine emissionsfreie Intercity-Familie; mehr dazu finden Sie auf den Seiten 12 und 13.



Anfang dieses Jahres nahm die Regionalverkehr Köln GmbH für den Stadtverkehr Euskirchen sieben K-Bus E-Solar City XL in Betrieb. Einen der Kleinbusse konnten wir auf einer kurzen Probefahrt selber testen (Seiten 8 bis 11).



Im zweiten Teil der LVB-Geschichte gehen wir auf die sozialistische Ära und die Entwicklung ab der Wende 1989 und der deutschen Wiedervereinigung ein; die ausführliche Chronik lesen Sie auf den Seiten 14 bis 29.

### Fahrplan

OS 24-4

Porträt Stadtverkehr Euskirchen ..3	
Geschichte SVE.....	5
K-Bus E-Solar City XL.....	8
Zahlen und Projekte Solaris.....	12
Busverkehr Leipzig 2. Teil.....	14
Modellbus .....	30
Buchversand.....	32

### Titelbild



Ein Schwerpunktthema in dieser Ausgabe ist die Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE). Auf den Seiten 3 und 4 stellen wir zunächst das Unternehmen vor, im Anschluss gehen wir näher auf die SVE Geschichte ein. Das Titelbild entstand 2008 am Euskirchener Bahnhof, dem Mittelpunkt des Stadtbusnetzes. Foto: Volkhard Stern

### IMPRESSUM

**Redakteure:** Kirsten Krämer (KK), Eberhard Schaa (ES)  
**Redaktionsassistent:** Silke de Meester de Tilbourg  
**Redaktion Modellbus:** Robert Kubath (RK), Waldfriedhofstr. 93, 81377 München, Telefon 089-719 11 74  
**Erscheinungsweise:** zwölfmal jährlich  
**Layout:** Kirsten Krämer, Anastasia Krusch  
**Lithos:** Helena Walloschek • **Druck:** D+L Printpartner, Bocholt  
**Bezugspreise:** Einzelheft EUR 12,- + Versand (Inland EUR 2,-/Ausland EUR 4,-), Jahresabonnement EUR 120,- (Ausland + EUR 10,- Versandkostenanteil)  
**Bankverbindungen:**  
 Volksbank Bonn-Rhein-Sieg: IBAN: DE71 3806 0186 5201 0520 19, BIC: GENODED 1BRS  
 Sparkasse Köln-Bonn: IBAN: DE03 3705 0198 0010 6551 32, BIC: COLSDE33  
 Wenn Sie Ihr Abonnement nicht verlängern möchten, teilen Sie es uns bitte bis zum 30.11. des laufenden Jahres mit; die Beendigung ist frühestens nach einem vollen Jahr Laufzeit möglich.  
 Alle Rechte vorbehalten. Der OMNIBUSSPIEGEL ist urheberrechtlich geschützt; Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung. Alle Angaben ohne Gewähr. Mit Namen oder Initialen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags, auch in abgeänderter Form, einverstanden, und es wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendungen ist; die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 41 vom 01.01.2024.  
**Verlag und Redaktionsleitung:** Dieter Hanke, Am Weingarten 37, 53227 Bonn, Telefon 0228-944 28 53, Fax 0228-44 52 80  
 E-Mail: info@omnibusspiegel.de, Internet: www.omnibusspiegel.de



Anfang dieses Jahres stellte die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) für den Stadtverkehr Euskirchen (SVE) sieben K-Bus E-Solar City XL in Dienst, die vom SVE liebevoll als E-Bussis bezeichnet werden. Sie kämen bei Fahrgästen und Fahrern gleichermaßen gut an, berichtet Ulrich Lambertz, der Leiter der zuständigen RVK-Niederlassung Euskirchen. Die Aufnahme entstand im Euskirchener Ortsteil Billig. Foto: Volkhard Stern

## STADTVERKEHR EUSKIRCHEN GMBH

**Der Busverkehr in der Kreisstadt Euskirchen in der Voreifel hat in den knapp 28 Jahren seines Bestehens einen beispiellosen Aufschwung erlebt: Was die Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE) am 3. Juni 1996 mit vier Bussen auf zwei Durchmesserlinien begann, ist mittlerweile auf eine Flotte von mehr als 30 Fahrzeugen angewachsen, die auf acht Stamm- und einigen weiteren Zusatzlinien verkehren. Über die Gründe für diesen Erfolg sprachen wir mit SVE-Geschäftsführer Anno Schichler-Koep und SVE-Betriebsleiter und Prokurist Uwe Brinkmann sowie mit Ulrich Lambertz, der als Leiter der RVK-Niederlassung Euskirchen für die Leistungserbringung zuständig ist.**

Die Stadtverkehr Euskirchen GmbH befindet sich zu 100 % im Eigentum der Kommune und ist neben dem Busverkehr auch für die Parkraumbewirtschaftung zuständig. Über einen Querverbund mit dem Energieversorger E-Regio werden Verluste aus dem Nahverkehr zumindest teilweise kompensiert.

Die SVE ist eine reine Managementgesellschaft und verfügt weder über eigene Busse noch über Fahrer. Dennoch erhielt sie von der Stadt Euskirchen eine Direktvergabe bis 2028, da die SVE über ihre Beteiligung an der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) die entsprechende Voraussetzung der EU-Verordnung 1370 erfüllt, welche einen Eigenanteil an den Fahrleistungen vorgibt. Diesen Eigenanteil

erbringt die RVK für die SVE mit derzeit gut 30 Bussen und entsprechendem Fahrpersonal. In den Spitzenzeiten und im Schülerverkehr kommen zudem noch einige Fahrzeuge von den Subunternehmen Busverkehr Rheinland aus dem Deutsche-Bahn-Konzern sowie Effen & Werner zum Einsatz.

Von Anfang an war dem SVE ein hohes Qualitätsniveau wichtig. Bei den Omnibussen bedeutet das ein einheitliches Erscheinungsbild mit einer markanten blau-gelben Farbgebung, durchgehende Niederflrigkeit sowie Klimatisierung und getönte Scheiben.

Das Liniennetz ist auf den Euskirchener Bahnhof ausgerichtet, wo sich alle SVE-Linien treffen. Von dort aus bestehen Eisenbahnverbindungen in

Richtung Köln, Trier (derzeit aufgrund der Flutschäden von 2021 nur bis Kall), Bonn und Düren sowie voraussichtlich ab Dezember auch wieder nach Bad Münstereifel. Beim Fahrplan legt man Wert auf eine Vertaktung, die sich an den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge nach bzw. aus Köln orientiert. Die Hauptlinien 871 bis 875 verkehren ganztags alle 20 Minuten, die 876 halbstündlich. 877 und 878 fahren zwar nur einmal die Stunde, doch im Zusammenwirken mit parallel verlaufenden RVK-Regionallinien ergibt sich hier ebenfalls ein Halbstundentakt.

Auch die Haltestellen sind vorbildlich ausgestattet: Trotz Verzögerungen infolge der Lieferkettenprobleme durch die Covid-19-Pandemie sind sie

fast alle schon barrierefrei, die restlichen werden es Ende dieses Jahres auch sein.

Dann stellt sich natürlich noch die Frage nach der Zuverlässigkeit des Fahrplans, schließlich mussten vielerorts aufgrund von Fahrermangel Angebote eingeschränkt und Takte gestreckt werden. Nicht so beim Stadtverkehr Euskirchen, betont Ulrich Lambertz. Die Lage sei zwar angespannt, doch befinde man sich auf einem guten Weg. Durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen sei es der RVK gelungen, neue Mitarbeiter zu gewinnen. Bei Bedarf könnten diese auch in der RVK-eigenen Fahrschule den für Busfahrer erforderlichen Führerschein der Klasse D erwerben. Zudem sei das Gesamtpaket aus Grundlohn, Zulagen und Urlaubstagen durchaus attraktiv.

### Nachhaltig in die Zukunft

Seit je her ist dem SVE auch die Umweltfreundlichkeit wichtig. Diesem Ziel wird man natürlich schon alleine dadurch gerecht, dass man Menschen mit attraktiven Angeboten zum Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV motiviert, doch das genügt den SVE-Verantwortlichen nicht. Daher entsprachen die Busse stets den besten verfügbaren Abgasstandards, kommende Normen wurden nicht selten vorzeitig erfüllt. 2021 wurden schließlich 23 Citaro NGT in Dienst gestellt,

die zwei Drittel der vorhandenen SVE-Dieselbusflotte der RVK ersetzen und zudem zur Ausweitung des Angebots dienen. Sie fahren mit Biogas, das vor Ort erzeugt wird, und sind damit besonders nachhaltig unterwegs.

Anfang dieses Jahres erhielt die RVK dann die ersten lokal emissionsfreien Busse für den Stadtverkehr Euskirchen. Dabei handelt es sich um sieben batterieelektrische Minibusse des Typs K-Bus E-Solar City XL. Sie kommen auf der Linie 877 nach Kreuzweingarten, als Verstärker im Schülerverkehr und in Tagesrandlagen auf den innerstädtischen Hauptlinien zum Einsatz.

Nachdem im Dezember vergangenen Jahres das Angebot erneut ausgeweitet wurde, reichen Biogas- und Minibusse aber noch nicht gänzlich aus, um die letzten SVE-Dieselbusse im RVK-Fuhrpark zu ersetzen. Daher wird aktuell eine Ausschreibung über vier weitere Ebusse vorbereitet, diesmal mit der Standardlänge von 12 m. Bei der Planung der Ladeinfrastruktur auf dem RVK-Betriebshof Euskirchen wurden diese neuen Fahrzeuge gleich mitberücksichtigt, dort sind zehn Ladepunkte installiert worden.

Damit wird die moderne und nachhaltige SVE-Flotte dann mit 34 Fahrzeugen komplett sein. Welchen Antrieb die für etwa 2031/32 anstehende Ersatzbeschaffung für die Biogasbusse haben wird, vermag

Uwe Brinkmann derzeit noch nicht zu sagen; es sei zu früh, um sich auf Batterie oder Brennstoffzelle festzulegen. Sicher ist jedoch, dass diese neue Generation emissionsfrei unterwegs sein wird.

Weniger weit in der Zukunft liegt eine andere Maßnahme, welche die Attraktivität der Stadtbusse weiter steigern soll: Ab dem 1. Juli werde ein spezieller Tarif für innerstädtische Fahrten angeboten, berichtet Anno Schichler-Koep. Erwachsene zahlen dann nur noch 2,- Euro, Kinder 1,- Euro. Das liegt deutlich unter dem Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg, der ansonsten in Euskirchen gilt; die Kommune gleicht die Differenz aus.

Der ÖPNV hat also Rückenwind in der Mittelstadt mit rund 60.000 Einwohnern. Das ist auch Konsens bei den meisten Parteien im Rat, sie haben sich Nachhaltigkeit auf die Fahnen geschrieben. Der Erfolg gibt den Nahverkehrsbefürwortern Recht, denn die Fahrgastzahlen stiegen von rund 600.000 im ersten Betriebsjahr auf etwa fünf Millionen im Jahr 2019. Wie sich die jüngsten Erweiterungen auswirken, dazu liegen aktuell noch keine Daten vor. Man darf jedoch davon ausgehen, dass beim SVE das Ende des Wachstums noch nicht erreicht sein dürfte - und das ist gut so, schon alleine der Umwelt zuliebe. DH/KK



Ausführliche Informationen über die SVE erhielten wir von SVE-Geschäftsführer Anno Schichler-Koep (links) und Betriebsleiter Uwe Brinkmann. Foto: Kirsten Krämer



2021 stellte die RVK für den Einsatz im Stadtverkehr Euskirchen 23 Mercedes-Benz Citaro NGT in Dienst, welche die Kennzeichen K-ZY 357 bis 379 erhielten. Sie werden mit Biogas aus der Region betrieben. Das Bild zeigt mit Wagen 375 einen von ihnen in Euskirchen-Stotzheim im Einsatz auf Linie 873. Foto: Volkhard Stern



Ende September 1997 erfolgte die erste Ausweitung des gut ein Jahr zuvor an den Start gegangenen Stadtbussystems in Euskirchen. Neben der ortansässigen Firma Laschke erhielt auch die RVK erste Aufträge und beschaffte dafür zunächst sechs Neoplan N 4011 NF. Insgesamt wurde die Zahl der für die SVE eingesetzten Busse verdreifacht, sie stieg von 5 auf 15. Die Aufnahme des RVK-Busses 817 entstand im Oktober 1997 in Euskirchen-Kuchenheim.

Foto: Volkhard Stern

# DAS STADTBUSSYSTEM IN EUSKIRCHEN

**Am 3. Juni 1996 ging in Euskirchen ein modernes Stadtbussystem mit komfortablen Fahrzeugen und Taktfahrplan an den Start. Hierfür hatte die Kommune im November 1995 die Stadtverkehr Euskirchen GmbH als Betreiberin gegründet, welche die Fahrleistungen aber komplett an andere Busunternehmen vergab. Aus bescheidenen Anfängen mit zwei Linien und vier Kursen ist mittlerweile ein beachtliches Angebot erwachsen, das vorbildlich für Mittelstädte dieser Größe ist.**

**G**estartet wurde mit zwei Linien, die mit jeweils zwei Bussen im Halbstundentakt bedient wurden:

871 Marienhospital – Bahnhof – Eupener Straße (Südstadt)

872 Dr.-Schweigel-Straße – Bahnhof – Pappelallee (Nordstadt)

Die Fahrzeuge stellte das ortsanässige Omnibusunternehmen Laschke, welches zuvor bereits eine Stadt-

linie mit sechs Fahrten pro Wochentag und drei an Samstagen betrieben hatte. Laschke beschaffte fünf Neoplan N 4011 NF mit 29 Sitzplätzen und Klimaanlage, einer davon diente als Reservewagen.

Bereits nach gut einem Jahr erfolgte Ende September 1997 eine deutliche Ausdehnung des Netzes, drei neue Verbindungen kamen hinzu:

873 Bahnhof – Stotzheim – Niederkastenholz – Flamersheim

874 Bahnhof – Flamersheim – Kirchheim

875 Bahnhof – Appelsgarten – Großbüllesheim

Während die drei neuen Relationen im 30-Minuten-Takt befahren wurden, konnte auf den beiden Linien 871 und 872 aufgrund der starken Nachfrage

**Die Firma Laschke nahm 1996 insgesamt fünf und 1997 weitere vier Neoplan N 4011 NF für den SVE-Auftragsverkehr in Betrieb. Hier ist einer von ihnen im Juli 2008 am Euskirchener Bahnhof im Einsatz auf Linie 872 zur Pappelallee zu sehen. Foto: Christoph Beckmann**

eine Verdichtung auf eine 15-minütige Wagenfolge vorgenommen werden.

Für das gewachsene Aufgabengebiet waren natürlich auch mehr Fahrzeuge erforderlich, daher beschaffte Laschke vier weitere Neoplan N 4011 NF. Außerdem konnte die Regionalverkehr Köln GmbH erste SVE-Aufträge erringen, wofür sie sechs Niederfler-Midibusse in Dienst stellte, ebenfalls Neoplan N 4011 NF. Die RVK-Wagen entsprachen in der blau-gelben SVE-Farbgebung und der Ausstattung denen der Firma Laschke.

Das gute Angebot des Stadtbusses weckte auch in weiteren Euskirchener Ortsteilen den Wunsch nach einer Anbindung. Daher erfolgte bereits im August 1998 die nächste Erweiterung, indem drei neue Verbindungen eingerichtet wurden:

- 876 Dom-Esch – Kuchenheim (dort Anschluss an 874 zum Euskirchener Bahnhof)
- 877 Bahnhof – Billig – Kreuzweingarten
- 878 Bahnhof – Wißkirchen

Zur Abdeckung des dadurch entstandenen Fahrzeug-Mehrbedarfs stellte die RVK im August 1998 sechs



weitere Neoplan N 4011 NF in Dienst. Ergänzt wurde die Flotte 2001 durch einen Neoplan N 4416 der Firma Laschke, er blieb der einzige SVE-Centroliner.

Ende 2006 wurden schließlich noch die Linien 860 und 870 eingerichtet, die Freitag und Samstagabend bis etwa 1 Uhr verkehren und so auch Nachtschwärmern noch eine Heimfahrt mit dem Stadtbus ermöglichen. Damit hatte das SVE-Liniennetz im Wesentlichen seinen heutigen Zustand erreicht, in der Folge wurden hauptsächlich Optimierungen, Ausweitungen der Betriebszeiten und Taktanpassungen vorgenommen.

Anders sah es bei den Fahrleistungen aus, diese wurden zum 1. August 2008 neu vergeben. Den Löwenanteil erhielt infolge nun die RVK, wäh-

rend für die Firma Laschke lediglich Ergänzungs- und Verstärkerlinien übrigblieben. Nach wenigen Jahren schied Laschke schließlich vollkommen aus den SVE-Diensten aus, andere Omnibusunternehmen aus der Region übernahmen die Zusatzleistungen.

Die RVK beschaffte für ihre neuen Aufgaben neun Mercedes-Benz O 530 K und acht normallange O 530 in der Facelift-Ausführung, natürlich wieder alle in blau-gelb. Hinzu kam ein MAN NL 283 Lion's City.

Die nächste Fuhrparkerneuerung wurde 2021 mit der Beschaffung von 23 Mercedes-Benz Citaro NGT eingeleitet, die mit regional erzeugtem Biogas betankt werden. Hinzu kamen Anfang dieses Jahres sieben batterieelektrische K-Bus E-Solar City XL, die mit Ökostrom betrieben werden. Mit dieser äußerst modernen und nachhaltigen Stadtbusflotte einerseits und dem guten Fahrplanangebot andererseits wird die SVE dem Anspruch sowohl der Antriebs- als auch der Verkehrswende absolut gerecht, sodass der Stadtbus Euskirchen weiterhin auf der Überholspur fahren kann. DH/KK



**Ein Einzelstück im SVE-Auftragsverkehr war der Neoplan Centroliner N 4416, den die Firma Laschke 2001 in Betrieb nahm. Der auf EU-A 1302 zugelassene Dreitürer ist hier auf Linie 871 zur Eupener Straße unterwegs. Foto: Wolfgang Selbach**



Einzigster MAN in der für die SVE eingesetzten Busflotte ist der RVK-Wagen 548, bei unserem Besuch in Euskirchen im März dieses Jahres befand er sich noch im Bestand. Der MAN NL 283 Lion's City wurde im April 2008 in Dienst gestellt und im Dezember 2019 aufgenommen.  
Foto: Volkhard Stern



Im Juni 2008 nahm die RVK eine Erneuerung und Vergrößerung ihres SVE-Fuhrparks vor. Dabei wurden insgesamt 17 neue Busse in Dienst gestellt, darunter neun Mercedes-Benz Citaro K (Wagen 304 bis 312). Die Aufnahme von Bus 309 entstand im Dezember 2019 in Euskirchen am Bahnhof.  
Fotos (2): Volkhard Stern



Außerdem gehörten zur 2008er Beschaffung der RVK für den SVE-Einsatz acht normallange Mercedes-Benz O 530 Citaro, welche die Nummern 313 bis 320 mitsamt den zugehörigen Kennzeichen [K-ZY 313 bis 320] erhielten. Auf dem Bild ist Wagen 318 im August 2018 an der Steinbachtalsperre zu sehen, wo sich ein beliebtes Ausflugsgebiet befindet.



Für Verstärker- und Schülerfahrten setzte Laschke auch diesen Mercedes-Benz O 408 ein. Fotos (2): Christoph Beckmann



Im Februar 2010 nahm Laschke für Zusatzleistungen bei der SVE zwei Mercedes-Benz O 530 LE in Betrieb, die nicht das blau-gelbe SVE-Outfit trugen. Das Bild von EU-L 929 mit SVE-Aufkleber entstand 2015 in Euskirchen am Bahnhof.



Seit Anfang dieses Jahres fahren in Euskirchen sieben batterieelektrische Kleinbusse der Firma K-Bus, sie hören auf den Namen E-Solar City XL. Die Batterien sind auf dem Dach unter einer Haube untergebracht. Bei einer Länge von 7.595 mm können 25 Fahrgäste mitfahren, wobei 15 von ihnen sitzen können.

Fotos: Kirsten Krämer (10), Dirk Sanne (1)

# SIEBEN BUSSIS FÜR EUSKIRCHEN

## K-BUS E-SOLAR CITY XL

Anfang dieses Jahres nahm die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) für den Stadtverkehr Euskirchen sieben K-Bus E-Solar City XL in Betrieb. Die batterieelektrischen Minibusse werden liebevoll als E-Bussis bezeichnet und sind demzufolge auch mit Kussmündern geschmückt. Einen der Kleinbusse konnten wir dank des Entgegenkommens der RVK jetzt auf einer kurzen Probefahrt einmal selber testen.

Voll niederflurige Elektro-Minibusse sind aktuell noch nicht allzu viele am Markt, und ein Großteil davon kommt von K-Bus: Die Österreicher mit Produktionsstätte im slowenischen Murska Sobota bieten mit ihrer E-Solar-City-Familie ein breites Sortiment an Längen, Fahrgastkapazitäten und Lieferanten der Basistechnik. Die Mehrzahl der Wettbewerber

in diesem Segment tritt hingegen mit Low-Entry-Modellen an, die nicht selten von handelsüblichen Transportern abgeleitet werden.

Bei der Konstruktion seiner Elektro-Minibusse verfolgt K-Bus einen eigenen Ansatz: Entwicklungschef Stefan Kutsenits setzt auf die Antriebstechnik bewährter Großserienhersteller wie Iveco, Mercedes-Benz und Toyota,

konstruiert Fahrwerke und Aufbauten aber selber. Dabei werden nach Möglichkeit wieder Standardbauteile verwendet, etwa Hinterachsen vom Mercedes-Benz Sprinter. Eine solche hat auch unser Testbus, wenngleich sein Triebkopf vom Mercedes-Benz E-Vito stammt - typisch Kutsenits.

Die Hochvoltbatterien sind unter einer Haube auf dem Dach unterge-



bracht. Solarpaneele dort liefern zudem Energie für die Nebenverbraucher. Aufgrund der Übernahme der Technik aus dem Pkw- und Van-Bereich arbeitet das Bordnetz mit einer Spannung von 12 V.

Durch das Basisfahrzeug ist der Frontantrieb vorgegeben. Das komplette Fahrwerk wird bei K-Bus entwickelt und produziert, ebenso natürlich auch die Karosserie. Diese gewinnt nach unserer Ansicht zwar nicht gerade einen Schönheitspreis, doch bekanntlich ist Design ja Geschmacksache. Außerdem dürfte den allermeisten Passagieren das Äußere vollkommen egal sein, solange ihr Bus pünktlich, zuverlässig, sicher, sauber und komfortabel unterwegs ist.

Das wollen auch wir sein, daher steigen wir interessiert in den Kleinen ein. Er besitzt nur eine Tür mit zwei unterschiedlich breiten Flügeln, von denen im Regelfall lediglich der breitere geöffnet wird, sodass das Fahrpersonal bei den einsteigenden Fahrgästen die Tickets kontrollieren kann.

Positiv überrascht sind wir von der Anmutung des Innenraums, er wirkt modern, hell und freundlich. Die Sterbestuhlung ist teilweise ebenerdig und zum anderen Teil auf Podesten angeordnet. Große Scheiben sorgen dafür, dass es in den Minibussen schön hell ist. Die Verarbeitung ist sauber, sehr solide und etwas handgebacken.

Die sieben Elektro-Minibusse kosteten insgesamt 1.855.000 Euro, was 265.000 Euro pro Fahrzeug entspricht. 60 % der Mehrkosten gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus wurden vom Land Nordrhein-Westfalen über den Zweckverband Go.Rheinland gefördert, außerdem 90 % des Preises der Ladeinfrastruktur in Höhe von insgesamt 772.400 Euro.

### Selbsterfahrung

Wir steuern den Fahrerplatz an, um uns einen eigenen Eindruck von den Fahreigenschaften des Kleinen zu machen. Man sitzt dort ziemlich tief, und wir würden uns einen größeren Verstellbereich des Lenkrads nach oben wünschen.

Bei einer probeweisen Betätigung der Scheibenwischer fällt uns auf, dass die Wischerkeile etwas zu klein sind. Zusammen mit der neuen, deutlich größeren Windschutzscheibe hätte man dem Minibus vielleicht



Im normalen Linienbetrieb wird häufig nur der breitere der beiden Türflügel geöffnet, denn die RVK setzt auf kontrollierten Vordereinstieg. Der zweite Türflügel wird lediglich dann aufgemacht, wenn die Rampe ausgeklappt werden soll.



Der Fahrgast betritt einen großzügigen Niederflrbereich.



Auf der Batteriehaube befinden sich Solarpaneele, die aus Sonnenenergie Strom für das 12-Volt-Bordnetz erzeugen.

auch neue Scheibenwischer spendieren sollen.

Nun geht unsere Fahrt los, die wohlthuende Ruhe im Innenraum ist beeindruckend. Der Elektromotor verrichtet angenehm leise seine Arbeit, und

auch ansonsten ist keinerlei Klappern oder Knarzen zu hören. Später stellen wir dann noch fest, dass auch das Außengeräusch des E-Bussi extrem leise ist - absolut vorbildlich.

Die Beschleunigung erfolgt ange-



Der Kleinbus zeichnet sich durch große Fensterflächen aus, was sich auch im Innenraum durch entsprechende Großzügigkeit und Helligkeit bemerkbar macht.



Das Cockpit stammt vom Mercedes-Benz E-Vito, während der Rest des Fahrzeugs von K-Bus konstruiert und gebaut wurde. Im Zuge des Umbaus erhielt der Kleinbus auch eine größere Windschutzscheibe. Der Fahrer sitzt für unseren Geschmack etwas tief.



Die Position der Außenspiegel engt den Blickwinkel beim Abbiegen teilweise stark ein. Zudem befindet sich auf der rechten Seite ein ganzes Sammelsurium, das aus drei Einzelspiegeln besteht.

nehm und zügig. Nimmt man den Fuß vom Fahrpedal, rollt der Bus weiter und rekuperiert nur ganz leicht. Erst wenn man die Fußbremse betätigt, wird die Rekuperation deutlich stärker. Einen separaten Elektrobremshelbel gibt es nicht, was der Herkunft der Basistechnik aus dem Pkw-Bereich geschuldet ist. Ein Abbiegeassistent von Mobileye unterstützt die Fahrer bei ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit.

Unser Wagen hat vorne eine Einzelaufhängung und ist rundum blattgefedert. Vorne ist der Fahrkomfort gut, doch auf schlechten Fahrbahnabschnitten erweist sich die Hinterachse als etwas hart, was aber auch Geschmackssache sein kann - manche lieben auch straffe Fahrwerke.

Auf jeden Fall lieben die RVK-Fahrer die kleinen Ebusse: Die Resonanz beim Fahrpersonal sei sehr positiv, berichtet RVK-Niederlassungslei-

## Technische Daten K-Bus E-Solar City XL

Ausführung	Regionalverkehr Köln
Technik	Mercedes-Benz EQV/E-Vito
Länge	7.595 mm
Breite	2.140 mm
Höhe	3.100 mm
Radstand	4.500 mm
Überhang vorn	895 mm
Überhang hinten	2.200 mm
Wendekreisdurchmesser	17.000 mm
Türen	K-Bus
Türbreite	1.250 mm
Art Türen	elektrische AST
Innenstehhöhe	2.160/2.080 mm
Sitzplätze	15
Typ Fahrgastbestuhlung	Ster
Stehplätze	10
Fassungsvermögen	25 Personen
Leergewicht	4.215 kg
Zul. Gesamtgewicht	6.000 kg

### Heizen/Kühlen:

Klimaanlage	Dometic RTX 2000
Spannung	12 V
Leistung Kühlen/Heizen	10/12 kW
Kältemittel	1234 YF

### Antrieb:

Motor	Mercedes-Benz
Art	Asynchron
Dauerleistung	92 kW
Spitzenleistung	150 kW
Spitzendrehmoment	362 Nm
Batterien	CATL
Zellen	Lithium-Ionen
Platzierung	Dach
Gesamtkapazität	100 kWh
Ladeleistung Stecker	110 kW

### Fahrwerk:

Vorderachse	Mercedes-Benz
Art	Einzelrad
Federung	Blattfederung
Bereifung	225/60 R 17
Hinterachse	Mercedes-Benz Sprinter
Art	zwillingsbereift
Federung	Blattfederung
Bereifung	205/75 R 16 C

ter Ulrich Lambertz - und das, obwohl gestandene Busfahrer üblicherweise Kleinbusse nicht besonders mögen.

Zufrieden sei aber auch die RVK als Betreiber, denn bislang habe es keine größeren Störungen gegeben. Die E-Solar City XL absolvieren problemlos Umläufe mit bis zu 150 km. Bei deutlich längeren Touren kommen sie kurz zum Nachladen auf den Betriebshof, der direkt am Euskirche-

ner Bahnhof liegt, dem Mittelpunkt des Liniennetzes. Dort befindet sich eine entsprechende Infrastruktur mit fünf Hyperchargern von GP Joule, an jedem können zwei Elektrofahrzeuge geladen werden.

Bei den genannten Reichweiten ist noch zu berücksichtigen, dass die E-Bussis keine fossile Heizung besitzen. Es war den Verantwortlichen von RVK und Stadtverkehr Euskirchen GmbH wichtig, wirklich emissionsfrei unterwegs zu sein.

Es gehört zur Strategie der RVK, Wartungs- und Reparaturarbeiten weitgehend in Fremdwerkstätten durchführen zu lassen und sich auf den Betrieb der Fahrzeuge zu konzentrieren. So ist beispielsweise die Firma Wiedenhoff in Burscheid ein Wartungspartner für die in Wermelskirchen stationierten Van Hool Brennstoffzellenbusse der RVK. Die kleinen Ebusse von K-Bus müssen aber nicht dorthin fahren, vielmehr können sie beim K-Bus-Partner RKH (Rheinba-

cher Kraftwagen Handelsgesellschaft mbH) im nahen Rheinbach gewartet werden.

Unsere Probefahrt beenden wir mit einem guten Gefühl, der K-Bus E-Solar City XL hat unter dem Strich überzeugt. Von der guten Verarbeitungsqualität und dem extrem niedrigem Geräuschniveau könnte sich so mancher Wettbewerber eine ordentliche Scheibe abschneiden. DH/KK



**Die Anordnung und die Höhe der Sitze ist teilweise etwas willkürlich gewählt.**



**Nicht optimal gelöst ist das offenliegende Kabel außen an der Bordwand.**



**Die zwillingsbereifte, blattgefederte Hinterachse stammt vom Mercedes-Benz Sprinter.**



**Die Technik des E-Vito befindet sich vorne unter der Haube. Vor den Frontgrill wurde die Ladesteckdose montiert.**