

DSW21



DORTMUND

## Presse-Information

Dortmund, 17. Februar 2021

Seite  
1/5

### **DSW21 erhält Fördergelder für Projekt »StromFahrer« Bundesumweltministerin Svenja Schulze übergibt 13,6 Mio. €. Ab Mitte 2022 fahren 30 Elektrobusse durch Dortmund.**

Bundesumweltministerin Svenja Schulze hat DSW21 einen Förderbescheid in Höhe von insgesamt 13,6 Mio. € für das Projekt »StromFahrer« übergeben. Im Rahmen des Projekts wird das Dortmunder Verkehrsunternehmen seine Flotte bis Mitte 2022 mit 30 elektrisch angetriebenen Gelenk-Bussen ergänzen und gleichzeitig die dafür notwendige Lade-Infrastruktur am Betriebshof Brüninghausen aufbauen.

Die übergebenen Fördergelder stammen aus dem Programm zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesumweltministeriums. Weitere Fördermittel in Höhe von rund 4,2 Mio.€ könnten noch vom Land NRW dazu kommen. DSW21 selbst nimmt 24 Mio. € in die Hand, um den Einstieg in die Elektromobilität zu finanzieren.

„Der Klimaschutz ist eines der zentralen Themen für uns in Dortmund. Bus und Bahn kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Mit dem Projekt »StromFahrer« setzt DSW21 nun ein Ausrufezeichen und unterstützt damit die Bemühungen, die Lärm- und Schadstoffbelastungen in der Stadt weiter zu reduzieren“, sagt Thomas Westphal, Oberbürgermeister der Stadt Dortmund. „Wir brauchen einen starken und umweltfreundlichen ÖPNV. An den Themen Klimaschutz und Mobilität zeigt sich die Zukunftsfähigkeit einer Großstadt. »StromFahrer« leistet dazu einen erheblichen Beitrag.“

#### **Umstieg auf Elektrobusse erfordert Kraftakt**

Der DSW21-Vorstandsvorsitzende Guntram Pehlke erklärt: „Wir freuen uns über die Unterstützung des Bundesumweltministeriums, ohne die dieses ambitionierte Projekt finanziell nicht zu stemmen wäre. Der Wechsel von modernen Diesel- auf Elektrobusse ist ein Kraftakt, der alle Beteiligten enorm fordert. Dieser Herausforderung stellen wir uns aber sehr gern und tragen somit unseren Teil dazu bei, die

Verkehrswende in Dortmund weiter zum Erfolg zu führen.“ Mit dem Einstieg in die Elektromobilität sei nicht nur die Anschaffung der Fahrzeuge verbunden, sondern auch der aufwändige Aufbau einer Ladeinfrastruktur am Betriebshof und die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter\*innen.

„Wir sind Teil der Lösung und nicht Teil des Problems“, ergänzt DSW21-Verkehrsvorstand Hubert Jung und verweist dabei auf den grundsätzlich geringen Anteil des ÖPNV am innerstädtischen Schadstoff-Ausstoß. Mit seinen 172 Diesel- und Hybridbussen, die durch die Bank über eine grüne Plakette verfügen und fast alle die EURO VI-Norm erfüllen, verfüge man bereits heute über eine der modernsten Busflotten in NRW, so Jung. In den zurückliegenden 20 Jahren habe DSW21 den Ausstoß von Partikeln und Stickoxiden um rund 90 % gesenkt.

„Wir befinden uns bereits auf einem wirklich guten Level und wollen uns bei der Schadstoffreduzierung auf Dauer in der NRW-Spitzengruppe festsetzen“, sagt Jung. Mit Hilfe des »StromFahrer«-Projekts werden die verbleibenden Stickoxid-Emissionen in 2022 nochmals um weitere ca. 40 % gesenkt – im Vergleich zur Anschaffung konventioneller Fahrzeuge.

## Richtigen Zeitpunkt gefunden

DSW21 hatte die Entwicklungen in der Branche in den vergangenen Jahren genauestens verfolgt und sieht nun den richtigen Zeitpunkt für den Einstieg in die Elektromobilität gekommen. Serienreife Elektrobusse in ausreichender Stückzahl, verlässliche Standards und Kompatibilitäten bei Fahrzeugen und der Ladeinfrastruktur: All diese Voraussetzungen seien nun erfüllt. „Unsere Fahrgäste erwarten einen stabilen Linienbetrieb und vertrauen auf die Zuverlässigkeit unseres Fahrplans. Davon wollten wir keinen Deut abrücken und haben nun den richtigen Zeitpunkt für die Anschaffung von Elektrobussen abgepasst“, sagt DSW21-Betriebsleiter Ralf Habbes. Innerhalb der nächsten zehn bis zwölf Jahre könnte die gesamte DSW21-Busflotte elektrifiziert sein.

Gemeinsam mit den benachbarten Verkehrsbetrieben HCR und HST aus Herne bzw. Hagen, die ebenfalls E-Busse für ihre Flotte benötigen, wird die Ausschreibung der neuen Fahrzeuge derzeit vorbereitet. Im Frühjahr soll die Veröffentlichung erfolgen. „Wir wollen dabei auch Aspekte der Nachhaltigkeit wie etwa die Recyclingfähigkeit der Batterien berücksichtigen“, so Habbes. Weitere Anforderung: Die Elektro-Gelenkbusse sollen über eine Reichweite von mindestens 200 Kilometer verfügen.

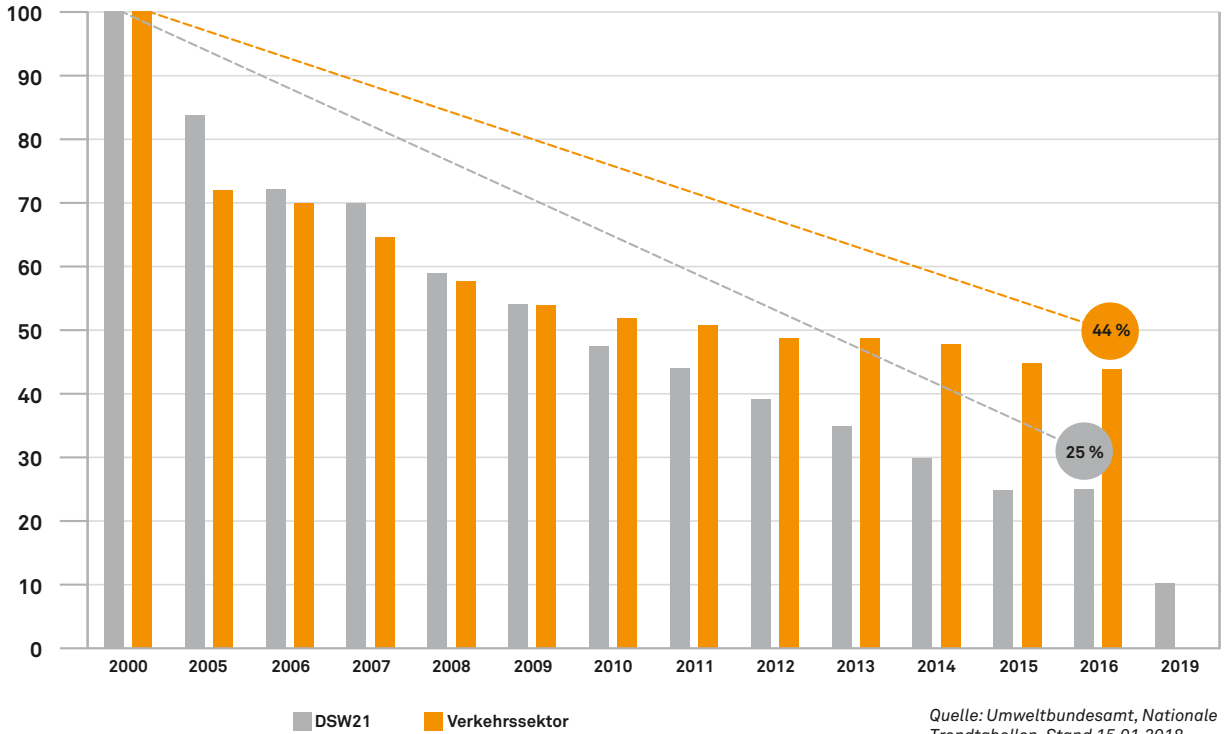
## Umfangreiche Vorbereitungen notwendig

Wo die neuen Busse eingesetzt werden sollen, steht bereits fest. Die miteinander verknüpften Linien 470, 440 und 437, die von Mengede bis nach Sölde einmal quer durch die Stadt führen, sind dafür vorgesehen. Schließlich bieten sie ausreichende Möglichkeiten, die Auswirkungen der Elektromobilität im Hinblick auf Umwelt, Personal, Betrieb, Technik und Fahrgäste unter die Lupe zu nehmen. „Wegen der eingeschränkten Batterie-Reichweiten werden wir am Betriebshof in Brüninghausen eine Umsteigehaltestelle einrichten, an der die E-Busse getauscht werden. Und natürlich interessiert uns auch, wie die Fahrgäste so etwas aufnehmen“, so Habbes.

Die Busse möchte DSW21 zentral am Betriebshof Brüninghausen laden. Dafür sind jedoch noch umfangreichen Vorarbeiten notwendig: So müssen nicht nur eine acht Megawatt starke Stromleitung zum Betriebshof, sondern auch entsprechende Zuleitungen zu den einzelnen Stellplätzen, an denen die Aufladung der Busse mittels Pantograph (Stromabnehmer) erfolgen soll, gelegt werden. Auch die Installation von mindestens drei Trafostationen, die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter\*innen sowie die Installation eines Betriebshof-Managementsystems stünden auf der Agenda. Habbes: „Es ist eine Herkulesaufgabe, die unterschiedlichste Unternehmensbereiche betrifft. Wir schlagen damit ein ganz neues Kapitel für DSW21 auf.“

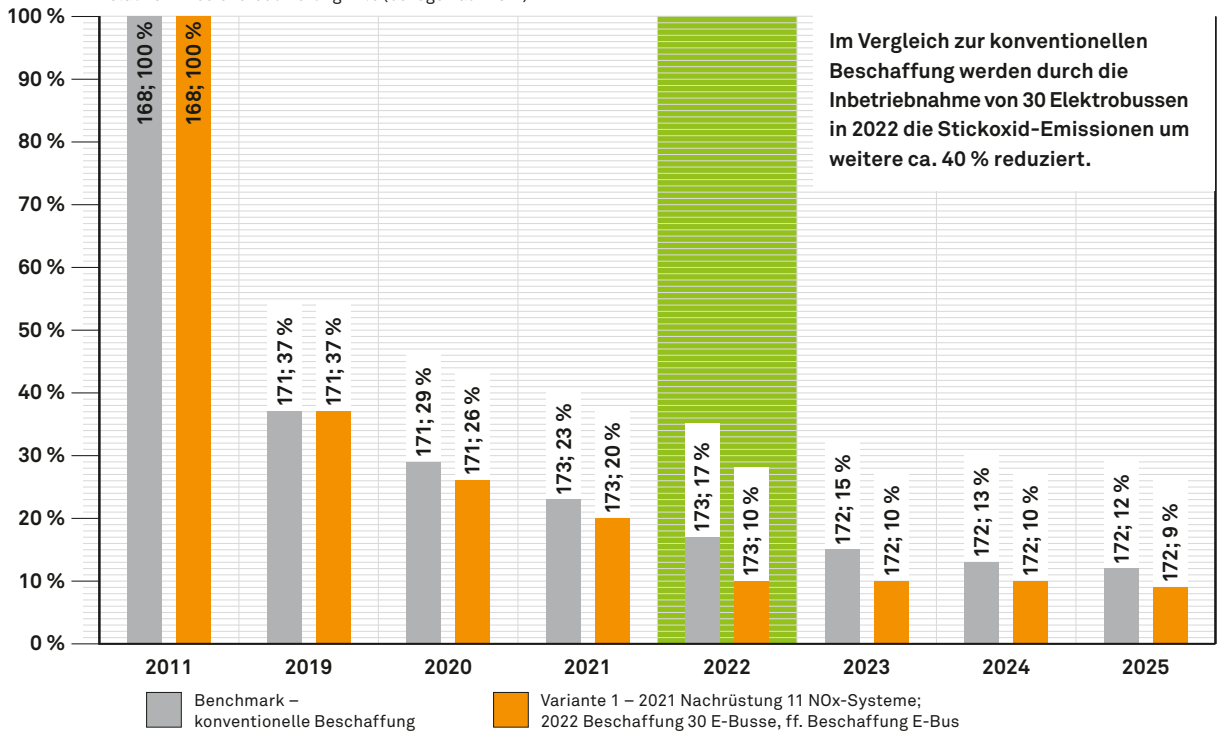


**Emissionsreduzierung NO<sub>x</sub>**  
(DSW21 vs. Verkehrssektor)



**Das Projekt StromFahrer**




**Emissionsreduzierung Stickoxide**  
Relative Emissionsreduzierung in % (bezogen auf 2011)

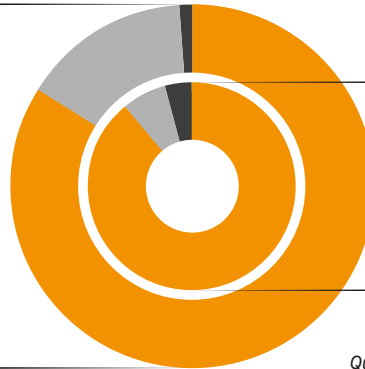


## Unsere Emissionsreduzierung

ÖPNV als Teil der Lösung – Stickoxide im Personenverkehr




### Anteil an Verkehrsleistung

	Pkw	84 %
	ÖPV	15 %
	Inlandsflug	1 %



377 Kilotonnen

### Anteil an Emissionen

	Pkw	90 %
	ÖPV	7 %
	Inlandsflug	4 %

Quelle: VDV, Umweltbundesamt, Statistik 2017

**PKW hat 84 % Anteil am Personenverkehr, verursacht 90 % NO<sub>x</sub>.**

**ÖPV hat 15 % Anteil am Personenverkehr, verursacht 7 % NO<sub>x</sub>.**