



Welche rein elektrischen Fahrzeuge kommen als Bürgerbus in Frage?

Einführung

Im Nachfolgenden finden Sie eine Übersicht der rein elektrischen Fahrzeuge, die sich direkt oder indirekt zum Betrieb eines Bürgerrufverkehrs bzw. eines Bürgerbusverkehrs eignen. Da das Angebot der rein elektrischen Fahrzeuge zwar zwischenzeitlich deutlich gewachsen ist, aber vor allem im Bereich der SUVs und Pickups ausgeprägt ist, haben wir bereits unter den nachfolgenden Aspekten eine Vorauswahl getroffen, die die Anforderungen der einzelnen Betriebsarten bereits besonders berücksichtigt. Die Spalte Typ kennzeichnet mit „Kombi“ und „Bürgerbus“ Fahrzeuge, die für mobilitätseingeschränkte Personen zum Ein- und Aussteigen ausreichende Platzverhältnisse auf allen Plätzen bieten. Vans und mit „bedingt“ gekennzeichnete Fahrzeuge haben hohe Stufen oder schlecht erreichbare hintere Sitze.

Zur oben beschriebenen Vorauswahl wurden folgende Kriterien herangezogen:

- leichte und großzügige Zustiegsmöglichkeit für ältere, auf Hilfsmittel angewiesene Personen, möglichst mit Schiebetüren hinten
- großzügiger, einfach zu bedienender Laderaum für Rollatoren und Einkaufsrollis
- Möglichkeit, Rollstühle zu befördern

Die dargestellten Daten basieren im Wesentlichen auf Angaben der Hersteller und auf Daten des ADAC und des Portals EVDatabase. Einzelne Informationen wurden aus anderen Portalen eingefügt.

Die Marktsituation

Aufgrund der immer noch sehr dynamischen Entwicklung im Sektor der 5-sitzigen Fahrzeuge sind hier SUVs und herkömmliche niedere Kombifahrzeuge nicht aufgeführt. Sie haben nicht die für in der Mobilität eingeschränkte Personen erforderlichen Platz- und Zustiegsverhältnisse und unzureichende Zulademöglichkeiten für Rollatoren, Einkaufsrollis oder Rollstühle.

Ebenso zählen hier auch der Anschaffungspreis sowie die Unterhaltungs- und Verbrauchskosten bei der Vorauswahl als Grenzkriterium. Bei den Fahrzeugen der Sprinterklasse ist in der Regel zu



berücksichtigen, dass bei den E-Fahrzeugen nur in wenigen Fällen Kombiversionen verfügbar sind, sodass in der Regel zu den genannten Preisen auch noch Umbaukosten bei einem Aufbauhersteller in erheblicher Höhe (bis zu 60 Tsd. Euro) anfallen.

Übrig bleiben zum Redaktionsschluss 24. Juli 2023 insgesamt 32 Fahrzeuge, die unter den o.g. Gesichtspunkten grundsätzlich für diesen Einsatzzweck geeignet sind. Dabei gibt es hier in der Regel verschiedene Varianten, die sich vor allem in Länge, Höhe und Akkukapazität unterscheiden.

Für einen linientauglichen, zumindest barrierefreien Umbau eines Fahrzeuges der Sprinterklasse sind wenigstens Fahrzeuge der Länge L3 sinnvoll. Dabei kann sich die Auswahl des Basisfahrzeuges durchaus nach ortsansässigen Händlern richten, da für den Betrieb eine nahe gelegene Werkstatt durchaus wichtig ist.

Für die Zwecke des linienbasierten Bürgerbusbetriebs sind derzeit leider keine Fahrzeuge "von der Stange" auf dem Markt, die reinelektrisch und niederflurig unterwegs sind. Da bei den verfügbaren Serienfahrzeugen aller Hersteller die Akkus im Fahrzeugboden zwischen den Achsen verbaut sind, können niederflurige Umbauten nicht ohne erheblichen Entwicklungsaufwand und die Zustimmung der Hersteller vorgenommen werden. Der einzige Hersteller eines niederflurigen E-Fahrzeuges dieser Kategorie musste aufgrund der Einstellung des Basismodells des Nissan eNV200 einen Nachfolger entwickeln, der nun verfügbar ist.

Weiter sind verschiedene Hersteller von Basisfahrzeugen der "Sprinterklasse" derzeit auf dem Weg zum Wasserstoffantrieb. Da hier aber das Gewichtsproblem noch größer ist als bei den rein-elektrischen Fahrzeugen, wird es hier noch lange dauern, bis Lösungen für die Führerscheinklasse B in Verbindung mit der Fahrzeugklasse M1 verfügbar sind. Da die allermeisten Fahrer/innen der Bürgerbusse und Bürgerrufautos aber über die Umstellung der Führerscheinklasse III (alt) kommen, können diese auch M1-Fahrzeuge mit über 3,5 to. zulässigem Gesamtgewicht fahren, wenn in der Umschreibung die Führerscheinklasse C1 vermerkt ist. Damit eröffnet sich zumindest für einen Zeitraum der nächsten zehn Jahre die Möglichkeit, mit einem schwereren Fahrzeug mit 8 Fahrgastsitzplätzen das Angebot auszugestalten. Damit kommen auch Fahrzeuge der "Sprinterklasse" mit reinelektrischem Antrieb wieder in den Fokus. Es wird sich dann in der Zukunft zeigen, wie Hersteller und Politik mit dem Thema für die Zeit, wenn überwiegend von den Fahrern nur noch der Führerscheinklasse B verfügbar ist, Lösungen erarbeitet haben.

Hersteller	Modell	Batterie- kapaz.	Reichweit e komb.	Preis brutto	Verbrauch			Anzahl der Fahrgastsitze	Volumen Laderaum	geeignet für Linienverke	Typ	Bemerkungen		
			nach WLTP		kWh/100k m	Ladedauer /Min	Ladedauer /Min						Ladedauer /Min	Nutzlast
		kWh	km	€	2,3/7 kW	11/22 kW	80%*							
Ford	E-Transit	77	224	71.270	38,2	480		35	907	max. 8	9.500	bedingt	Bus	Kastenwagen, Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
Nissan	Townstar EV Kombi	45	279	35.100	20,0	1320	160	37	702	4	4.900	nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Opel	Combo e-Life XL	50	285	46.000	21,5	1440	305	32	582	4	2.693	nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Peugeot	e-Rifter	50	282	45.990	20,3	1870	305	30	479	4	2.693	nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Renault	Kangoo E-Tech Electric EV45	45	285	43.500	19,2		240		500	4	1.969	nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig, derzeit nur Version L1 (kurz)
Volkswagen	ID Buzz	77	390	64.581	21,7		450	30	648	5	3.900	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Citroen	E-Berlingo electric M	50	285	41.940	19,3	840	280	30	551	4		nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Citroen	E-Berlingo electric XL	50	278	44.440	20,0	840	280	30		4		nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Citroen	E-Spacetourer electric M	50	225	54.890	24,6	450	285	30	721	5-8		nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Citroen	E-Spacetourer electric XL	75	320	60.890	26,4	680	420	45	657	5-8		nein	Van	Schiebetüren beidseitig
LEVC	TX Shuttle							30				nein	Kombi	London Electric Vehicle, Coventry, GB
Mercedes	EQV 250	60	228	70.864	28,0	1440	253	35	899	5-7	4.630	nein	Van	auch in extra langer Version und als EQV 300 verfügbar, Schiebetüren beidseitig
Mercedes	EQV 250	90		74.553	28,1				747	5-7	4.630	nein	Van	auch in extra langer Version und als EQV 300 verfügbar, Schiebetüren beidseitig
Opel	Zafira e-Life M	50	224	63.250	24,7		285	32	981	5-6	4.200	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Opel	Zafira e-Life L	75	322	70.075	26,2		420	48	933	5-6	4.900	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Peugeot	e-Expert Kombi L2	50	222	53.190	25,0	1870	305	30	981	4-7	3.061	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Peugeot	e-Expert Kombi L3	75	318	59.980	26,8	2805	455	45	933	4-7	3.500	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Peugeot	e-Traveller L2	50	220	54.890	24,6	1870	305	30	928	5-8	3.061	nein	Van	Schiebetüren beidseitig

Peugeot	e-Traveller L3	75	317	60.890	27,2	2805	455	45	809	5-8	3.500	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Volkswagen	Abt E-Caravelle	38	138	23.850			330	45		7		nein	Van	Umbausatz, Dieselbasisfahrzeug VW T6 erforderlich
Volkswagen	Abt E-Caddy	38	159				330	45		4		nein	Kombi	Umbausatz, Dieselbasisfahrzeug VW Caddy erforderlich
Toyota	Pro Ace Verso electric L1	75	315	64.530	26,9	660		38	834	7	3.061	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Toyota	Pro Ace Verso electric L2	75	312	65.385	27,0	660		38	809	7	3.500	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Fiat	E-Doblo	50	282	41.490	19,6	1870	305	30	626	4		nein	Kombi	derzeit nur Version L1 (kurz), Schiebetüren beidseitig
Fiat	E-Ulysse L2	75	265	61.990	25,7		450	38	920	7	3.061	nein	Van	
Maxus	E-Deliver 3	50	228	47.558	23,6	480		45	855		6.300	nein	Van	Umbau erforderlich, da nicht als Kombi verfügbar
Maxus	E-Deliver 9	72	236	80.908	32,4	480		36	905	max. 8	11.000	bedingt	Kastenwagen	Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
Volkswagen	E-Crafter													seit Ende 2022 nicht mehr neu verfügbar
VDL	MID-Euro electric	50	115	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	45	k.A.	8	k.A.	bedingt	Bus	auf Basis E-Crafter, nicht niederflurig, kaum Stauraum
Mercedes	E-Sprinter	56	k.A.	k.A.	21,9	k.A.	330	45	k.A.	max. 8	11.000	bedingt	Kastenwagen	kommt vsl. 2024 auf den Markt, Kastenwagen, Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
Mercedes	E-Citan Tourer	45	280	43.101			270	38	516	4	1.979	nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Mercedes	EQT	45	278	49.444	19,4			40		4	1.979	nein	Kombi	Schiebetüren beidseitig
Citroen	E-Jumper L3	75	248	80.182	31,7	720	300	60		max. 8	13.000	bedingt	Kastenwagen	Kastenwagen, Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
Citroen	E-Jumpy Kombi L1	50	216	50.932	25,6		285	32	879	5	3.400	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Citroen	E-Jumpy Kombi L2	75	316	56.882	27,0		420	48	1.000	5	5.300	nein	Van	Schiebetüren beidseitig
Fiat	E-Ducato 3450 H2	47	174	56.000	31,8				1.135	max. 8	11.500	bedingt	Kastenwagen	Kastenwagen, Umbau erforderlich
Fiat	E-Ducato 3450 H2	79	283	57.730	33,4				820	max. 8	11.500	bedingt	Kastenwagen	Kastenwagen, Umbau erforderlich
Opel	Movano-e L3H2	75	248	77.338	30,2	360	180	60	655	max. 8	13.000	bedingt	Kastenwagen	Kastenwagen, Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
Peugeot	e-Boxer L3H2	70	247	77.338	31,7	720	540	60	710	max. 8	13.000	bedingt	Kastenwagen	Kastenwagen, Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
MAN	eTGE	36	115	53.900	29,6	320		45		max. 8	10.700	bedingt	Kastenwagen	Kastenwagen, Umbau erforderlich, da nicht als Busversion verfügbar
K-Bus	Bürgerbus	50	120	191.900	k.A.	k.A.	285	32	650	8		ja	Bürgerbus	komplett niederflurig, Mitteleinstieg, auf Basis Toyota Pro Ace

Alle Angaben nach Hersteller Websites

* bei Schnellladung

Autor

Fred Schuster, proBürgerBus Baden-Württemberg