

»Busworld 2023« mit vielen Neuheiten

Artikel vom **9. November 2023**

Busse und Bahnen

Vom 7. bis zum 12. Oktober fand auf dem Messegelände in Brüssel die weltgrößte Bus-Messe »Busworld« statt. Christian Marquardt war vor Ort und hat für »RegioTrans« die Trends und Neuheiten zusammengefasst. In seinem Review, der auch in unserem [Newsletter](#) erscheint, stellt der Fachjournalist die Hersteller und deren neue Busse genauer vor.



Die »Busworld Europe« fand in 2023 zum zweiten Mal in Brüssel statt – und dies mit vielen Neuvorstellungen (Bild: Messe Busworld).

Erstmals fand die Messe 1971, damals noch unter dem Namen »Car et Bus« (Reise- und Linienbus), auf dem Messegelände in der belgischen Stadt Kortrijk statt. Sie fand von da an immer in den ungeraden Jahren statt, immer im Wechsel mit der deutschen »IAA(-Nutzfahrzeuge)«, 2017 zum letzten Mal in Kortrijk. Die »Busworld« war kontinuierlich gewachsen, das Kortrijker Messegelände war irgendwann zu klein für die Ambitionen für den Veranstalter, und so zog man 2019 auf das wesentlich größere Gelände der Expo Brüssel um. 2021 hätte eigentlich die Jubiläumsausgabe zum 50-jährigen Bestehen der »Busworld« angestanden, diese musste jedoch aufgrund der globalen Corona-Pandemie ausfallen. 2023 zeigte sich die »Busworld« nun also zum

zweiten Mal in Brüssel. Und sie war die größte »Busworld«, die es bis heute je gegeben hat. In neun Hallen des Messegeländes (2, 4 bis 9, 11 und Patio) zeigten sich mehr als 300 Busse, präsentiert von mehr als 500 Ausstellern. Denn auf den Ständen sah man nicht nur Bushersteller mit ihren Fahrzeugen, auch die Zuliefer-Industrie nutzte die Gelegenheit, ihre Produkte vorzuführen. So zum Beispiel Gelenkkonstruktionen für Gelenkbusse, Pantographen für das Nachladen von Elektrobussen auf ihrer Linie, Sitze für die Fahrgäste und Zielschildkästen, aber auch »Kleinigkeiten« wie die Taster, mit denen der Fahrgast den Stopp an der nächsten Haltestelle anfordern kann.

Tendenzen auf der »Busworld 2023«

Auffällig war, dass die Linienbusse bei weitem dominiert haben, Reisebusse gab es vergleichsweise nur wenige zu sehen. Das hat einen ganz einfachen Grund: im Busbau ist der Dieselmotor unübersehbar ein Auslaufmodell. Linienwagen werden unterdessen eigentlich nur noch als Elektro- oder als Wasserstoffbusse geordert, selbst der Diesel-Hybrid ist für die Linie unterdessen ziemlich »out«. Schon heute gibt es Hersteller, die für Linie nur noch Busse anbieten, die mit Strom fahren. Als Beispiele seien (in alphabetischer Reihenfolge) Ebusco, Van Hool und VDL genannt. Sollten die Abgasnormen für Dieselbusse noch einmal verschärft werden (Stichwort: Schadstoffnorm Euro 7), so sagt mehr als ein Hersteller – wie etwa Mercedes –, dass er die Kosten für die Entwicklung dieser Technik nicht mehr aufwenden werde. Zu kurz sei die Zeit, die für Euro 7 bis zum endgültigen Verbot des Dieselmotors noch verbleiben werde. Es war zu hören: »Wenn Busse mit Euro 6 nicht mehr zugelassen werden dürfen, werden wir keine Dieselbusse mehr anbieten.« Etwas anders sieht es zurzeit noch beim Reisebus aus. Der muss auch schon mal 1000 Kilometer ohne Nachladung schaffen – zum Beispiel für eine Reise von Bonn nach Wien – und dafür genügen die Reichweiten von Batterie- und Wasserstoffbussen heute noch nicht. Aber auch das wird sich schon in Kürze ändern, Batterie- und Brennstoffzellen-Technik machen rasante Fortschritte. So kann man längst hören, dass es Reichweiten von 1000 Kilometern für Batterie-Busse schon in Kürze geben werde. Auffällig auf der diesjährigen »Busworld« war, dass immer mehr Hersteller aus der ganzen Welt in Brüssel ausstellen – und damit, so dürfte das ja wohl zu verstehen sein, auf den europäischen Markt drängen. Da gab es etwa den Bushersteller Zeroid aus Spanien. Aussteller aus China gibt es indes seit langem auf der Messe, zum ersten Mal in diesem Jahr war auch Zhongtong dabei. Mit MCV und Geyushi kamen erstmals zwei Hersteller aus Ägypten zur »Busworld«, und auch zwei Produzenten aus Brasilien (Marcopolo) und Indien (JBM) feierten ihre Premiere auf der Fachmesse. Schlussendlich lässt sich festhalten, dass ein gewisser Trend hin zu Fahrzeugen zu beobachten ist, die sich als autonom fahrende Shuttles eignen. Neben bekannten Spezialisten wie Gama, ehemals Navya, und Karsan mit seinem autonomen »eATAK« – ein solcher Wagen läuft seit etwa einem Jahr mit Erfolg im Linienverkehr der norwegischen Hafenstadt Stavanger – zeigte Unvi aus Spanien erstmals einen Minibus, der deutlich in diese Richtung geht. Des Weiteren gibt es eine Kooperation zwischen Atlas-Auto aus Litauen und Zhongtong aus China, um einen autonom fahrenden Minibus zu produzieren. **Autor: Christian Marquardt Freier Fachjournalist für RegioTrans**

Hersteller aus dieser Kategorie
