

Kurzbericht zur Fachtagung am 15.Juni 2012

Praxistag „Wo steht die Hybridtechnologie heute?“

Im Rahmen eines Förderprogramms für die Beschaffung von Hybridomnibussen hatte der Verkehrsverbund Rhein–Ruhr (VRR) die Verkehrsbetriebe zwischen 2009 und 2011 mit insgesamt 30 Millionen Euro für den Kauf von 71 Fahrzeugen (EvoBus, Solaris, Hess, MAN und Volvo) unterstützt. Der Einsatz dieser Fahrzeuge wurde von einem Forschungsprogramm begleitet, das für die Modellregion Rhein–Ruhr gemeinsam vom Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen, dem TÜV Nord und dem VRR durchgeführt wurde. Insgesamt bestehen bundesweit acht solcher Modellregionen für Elektromobilität. Auf dem Praxistag im Betriebshof der Stadtwerke Krefeld MOBIL hatten sich über 120 Fachleute aus Verkehrsbetrieben, der Politik und Medienvertreter versammelt, um sich über den aktuellen Stand der Hybridtechnologie zu informieren und zu diskutieren. In verschiedenen Vorträgen wurde über die Ergebnisse des Forschungsprogramms berichtet. Der Vorstandssprecher des VRR, Martin Huseman, bewertete die Ergebnisse aus Sicht des VRR positiv. Auch von den Fahrgästen wurden die Hybridbusse sehr positiv beurteilt und angenommen. Von den beschafften und in der Praxis erprobten Hybridbussen standen von 16 Verkehrsbetrieben in der Halle des Betriebshofes 20 Omnibusse für Probefahrten auf dem Betriebsgelände bereit.

Bei den wissenschaftlichen Begleitprogrammen wurden u.a. die Abgas- und Geräuschemissionen untersucht, mit dem Ergebnis, dass bei allen getesteten Bussen eine Reduktion der Abgas- und Geräuschemissionen erreichbar ist. Bei der Treibstoffeinsparung ist die Fahrstrecke und das Streckenprofil mit entscheidend. Die Erfahrungen in den Betrieben hat aber auch gezeigt, dass noch Weiterentwicklungen nötig sind, um die gesamte Breite der Fahr- und Betriebszustände im täglichen Linieneinsatz nachhaltig nutzen zu können. Für die Verkehrsbetriebe, die Hybridbusse einsetzen, bedeutete es zunächst, dass sich Fahrer und Werkstattpersonal mit der elektrischen Antriebstechnik und den komplexen Anforderungen an die Infrastruktur auseinander setzen mussten. Die an der neuen Technik eingesetzten Fahrer wie auch das Werkstattpersonal mussten zunächst eine gründliche Ausbildung für die sachgerechte Handhabung der Hybridtechnologie erhalten. Bei den am Projekt beteiligten Verkehrsbetrieben hat jeder Betrieb für sich aufgrund der unterschiedlichen Einsatzbedingungen auch unterschiedliche Erfahrungen gesammelt. Manche Fahrzeuge zeigten auch noch häufig Störungen, die behoben werden mussten, teils vor Ort, manche auch beim Hersteller. Daher ist aus Sicht der Verkehrsunternehmen die Entwicklung noch nicht abgeschlossen und bedarf weiterer Optimierung.

Für einige Verkehrsbetriebe war es enttäuschend, dass die angestrebten und in Aussicht gestellten Kraftstoffeinsparungen nicht erreicht wurden. Die Einsparung lag zwischen 5 % und max. bei 30%, bei einigen Betrieben zeigte sich aber auch ein Mehrverbrauch. Daher raten die Praktiker den Verkehrsbetrieben, die erwägen, Hybridbusse anschaffen, die Einsatzbedingungen vorher genau zu analysieren, damit sie das richtige und für den Einsatz geeignete Antriebskonzept (seriell oder parallel) wählen.

Die Hybridtechnologie ist als Brückentechnologie, darüber war man sich einig, noch entwicklungsfähig und der eingeschlagene Weg sollte konsequent weiter verfolgt werden.

J. Sch.