

RBS-Medienmitteilung
24. November 2009

Testbetrieb Hybridbus: Der RBS zieht positive Bilanz **Über ein Fünftel Treibstoffersparnis auf dem RBS-Busnetz**

Der RBS hat im November auf seinem Liniennetz drei Tage lang einen Hybridbus auf seine Alltagstauglichkeit getestet. Das Resultat fiel positiv aus: Der Treibstoffverbrauch war um über 20% tiefer als jener der konventionellen Busse. Einen endgültigen Entscheid für den Kauf von Hybridbussen kann der RBS jedoch noch nicht fällen.

Vom 2. bis 4. November war ein Volvo-Hybridbus beim RBS im Einsatz. Gross war das Erstaunen der Fahrgäste, als auf der Linie 40 anstelle des normalerweise verkehrenden RBS-Busses ein grün lackierter «Ökobus» vorfuhr. Nicht nur die Reaktionen der Fahrgäste waren durchwegs positiv, sondern auch die ersten Erkenntnisse des RBS: Die Dieselerparnisse von 21,5% gegenüber konventionellen Bussen lag über den Erwartungen.

Kurzfristig neue Dieselfahrzeuge – längerfristig Hybridbusse?

Bei der Beschaffung von neuen Linienbussen setzt der RBS auf energieeffiziente und umweltfreundliche Fahrzeuge. Filtertechnik und Einhaltung der strengen Euro 5/EEV-Norm sind mittlerweile Standard bei Neubeschaffungen, so dass die Emissionen der RBS-Busflotte trotz Zunahme der jährlichen Fahrleistungen kontinuierlich gesenkt werden. In den kommenden Wochen ersetzen beispielsweise drei neue Busse der Euro 5/EEV-Klasse ältere Fahrzeuge, was die Umweltbilanz des RBS noch weiter verbessern wird.

Im Rahmen seiner Umweltstrategie setzt sich der RBS nicht nur mit dem Dieserverbrauch auseinander, sondern prüft auch neue Möglichkeiten – wie der Testbetrieb mit dem Hybridbus zeigt. Ein Ersatz der bestehenden Fahrzeugflotte durch neue, umweltfreundlichere Busse ist jedoch ein langfristiger Prozess. Einerseits haben Busse eine Lebensdauer von rund 10 bis 15 Jahren und werden daher nur schrittweise ersetzt. Ausserdem sind Treibstoffverbrauch und Emissionen nur ein wichtiger Aspekt. Nebst den Beschaffungskosten (ein Hybridbus kostet über eine halbe Million Franken und ist damit um 100'000 Franken teurer, als ein reiner Dieseldieselbus) müssen auch die Betriebs- und Unterhaltskosten sorgfältig geprüft werden, bevor sich der RBS für die neue Technologie entscheiden kann. Die Resultate aus dem Testbetrieb sind für den RBS daher ein wichtiges Kriterium für die weitere Beschaffungsplanung. Ein definitiver Entscheid für den Kauf neuer Hybridbusse steht aber noch aus.

Die Hybrid-Technik

Beim Hybridbus von Volvo werden zwei Antriebstechniken miteinander kombiniert. Das Fahrzeug verfügt über einen Verbrennungs- und einen Elektromotor. Beschleunigt wird der Bus rein elektrisch. Ab 15-20 km/h arbeiten Dieselmotor und Elektromotor parallel zusammen. Der Elektromotor verstärkt das Drehmoment des Dieselmotors, so dass im Vergleich zu herkömmlichen Bussen kleinere und verbrauchsärmere Verbrennungsmotoren eingesetzt werden können. Weitere Kraftstoffeinsparungen können durch die Rückgewinnung der Bremsenergie erzielt werden. Die Bremsenergie, welche in normalen Bussen als Wärme ungenutzt verpufft, wird in den Lithium-Ionen-Batterien des Hybridbusses gespeichert und kann für die Antriebsenergie wieder verwendet werden. Treibstoffverbrauch, Schadstoffemissionen und Lärm werden deutlich verringert. Hybridbusse eignen sich daher vor allem für den Einsatz in Städten mit häufigem Stop-and-Go-Verkehr.

Auskunft erteilt:

Fabienne Thommen, Verantwortliche Kommunikation RBS, Tel: 031 925 55 57
oder fabienne.thommen@rbs.ch