

Kategorien

Allgemein
 Europa
 Österreich
 Schweiz
 Fahrplanänderungen
 Fernverkehr
 Güterverkehr
 Kommentar
 Norddeutschland
 Bremen
 Hamburg
 Niedersachsen
 Schleswig-Holstein
 Ostdeutschland
 Berlin
 Brandenburg
 Mecklenburg-
 Vorpommern
 Sachsen
 Sachsen-Anhalt
 Thüringen
 Süddeutschland
 Baden-Württemberg
 Stuttgart
 Bayern
 München
 Übrige Welt
 Verkehrspolitik
 Westdeutschland
 Hessen
 Nordrhein-Westfalen
 NVR
 NWL
 VRR
 Rheinland-Pfalz
 Saarland

Anzeige:

[Google-Anzeigen](#)[Bahn Ticket](#)[Bahn DB](#)[Eisenbahn Dampflo](#)

« [Hans Leister bekleidet neue Position in der Allianz pro Schiene](#) » [Wie kommen die Güter zur Bahn? »](#)

Hybridbusse in München sind praxistauglich, aber nicht serienreif

01.12.11 (München) Autor:Stefan Hennigfeld

Die Münchener Verkehrsgesellschaft hat bei ihrem Langzeittest mit Hybridbussen eine Zwischenbilanz gezogen: Die Fahrzeuge sind zwar praxistauglich, jedoch noch nicht serienreif. Der elektrische Linienbus wird noch eine Weile auf sich warten lassen. Drei verschiedene Busse der Hersteller Solaris, MAN und Daimler-Benz sind zwischen August 2008 und April 2011 in den Betrieb gegangen.

Wegen der unterschiedlich langen Einsatzdauer ist ein Vergleich zwischen den verschiedenen Hybridmodellen derzeit nur sehr beschränkt möglich. Sie haben aber allesamt mehr Ausfallzeiten als Busse mit konventionellem Dieselantrieb – die Ursachen sind verschieden, doch die Verfügbarkeit von siebzig bis achtzig Prozent ist deutlich zu gering. Es handelt sich daher allenfalls um Vorserienfahrzeuge.

Die Kraftstoffersparnis von zwanzig bis dreißig Prozent konnte in keinem Fall dauerhaft erreicht werden, teilweise liegt sich im einstelligen Prozentbereich. Durch verschiedene technische Änderungen wird sich der Kraftstoffverbrauch jedoch weiter reduzieren lassen – und genau das ist ja auch Sinn und Zweck des Vorserienbetriebs.

Ein entscheidender Faktor ist dabei gerade im jetzt anstehenden Winter die Beheizung des Fahrgastraumes. Durch die geringere Abwärme des kleineren Verbrennungsmotors muss die Zusatzheizung erheblich häufiger eingesetzt werden – wodurch der Kraftstoffverbrauch wieder ansteigt. Die Hersteller reagieren ihrerseits ebenfalls mit überarbeiteten Heizungskonzepten.

MVG-Chef Herbert König: „Die Einsparungen beim Verbrauch amortisieren noch nicht die bisher erheblich höheren Anschaffungskosten. Deswegen sind Hybridbusse derzeit noch nicht annähernd wirtschaftlich. Möglich wird ihr Betrieb nur durch Fördergelder. Wir werden unsere Hybridbusse daher noch zwei bis drei Jahre weiter testen, bevor wir entscheiden, ob und in welchem Umfang wir weiter in die Hybridtechnik investieren.“

Er verwies darauf, dass auch bei Bussen mit konventionellem Dieselantrieb starke Effizienzsteigerungen erzielt werden konnten. „Ihre Emissionen liegen teilweise unter der Nachweisgrenze. Auch sie sind ein aktiver Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz – je mehr Fahrgäste, desto besser.“

Hinterlasse eine Antwort

Deine E-Mail-Adresse wird nicht veröffentlicht.

Name

E-Mail-Adresse

Website

Kommentar

Suchen

Stellenmarkt

- Referent/In für Instandhaltungsprozesse
- Triebfahrzeugführer/in (Klasse 3)
- Werkstattleiter/In Hamm-Heessen

Rechtliches

- Allgemeine Geschäftsbedingungen
- Datenschutzerklärung
- Impressum

Meta

Anmelden
 Beitrags-Feed (RSS)
 Kommentare als RSS
 WordPress.org

Anzeige:

Vistaprint
Fototassen für nur 1,99 €
 Jetzt bestellen