



**Leipziger
Verkehrsbetriebe (LVB)
GmbH**



Medieninformation

vom 26.05.2011

088/11 ck

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer übergibt Hybridbusse an Leipzig und Dresden

Am heutigen Donnerstag übergaben der **Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer** und der **Sächsische Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Sven Morlok** die ersten Hybridbusse an die Städte Leipzig und Dresden. Zur symbolischen Schlüsselübergabe waren anwesend:

Burkhard Jung, Oberbürgermeister der Stadt Leipzig
Jörn Marx, Bürgermeister für Stadtentwicklung von Dresden
Ulf Middelberg, LVB-Geschäftsführer für Marketing/Vertrieb/
Finanzen und Sprecher der Geschäftsführung
Ronald Juhrs, LVB-Geschäftsführer für Technik und Betrieb,
Dr. Sabine Groner-Weber, LVB-Geschäftsführerin für
Personal/Recht und Arbeitsdirektorin,
Reiner Zieschank, Vorstand Finanzen und Technik der Dresdner
Verkehrsbetriebe AG.

Ab Mai 2011 nehmen die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH gemeinsam mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG als Modellregion Sachsen die ersten Hybridbusse einer weiterentwickelten Generation in Betrieb. Die Modellregion Sachsen wird im Rahmen des Bundesprogramms »Elektromobilität in Modellregionen« gefördert. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellt für bundesweit acht Modellregionen rund 130 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II des Bundes zur Verfügung. Koordiniert wird das Programm von der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

1 von 4





Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Dr. Peter Ramsauer (CSU):

„Ab heute wird Elektromobilität in Sachsen praktisch erfahrbar. Durch den Einsatz von insgesamt 20 modernen Hybridbussen hier in Leipzig sowie in Dresden wollen wir das Nahverkehrssystem noch klimafreundlicher gestalten. Dafür erproben wir diese Fahrzeuge jetzt im Alltag. So erhalten wir wichtige Erkenntnisse, die in die Weiterentwicklung einfließen. Unser langfristiges Ziel ist es, die Busse im Stadtverkehr rein elektrisch fahren zu lassen. Die dafür notwendige Energie sollen die Busse in regulären Stopps aus Schnellladestationen an Haltestellen und Endpunkten entnehmen. Dieses Vorhaben ist bundesweit bisher einmalig!“

Die Projekte zur Hybridantriebstechnik und Elektromobilität werden ebenso vom Sächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) unterstützt. Bund und Land treiben damit die Entwicklung der Elektromobilität voran. Mit ihren Projekten tragen Leipzig und Dresden beispielgebend in Deutschland zur Entwicklung der Energiespeicherung und Nachladefähigkeit bei Fahrzeugen für den ÖPNV bei.

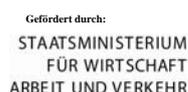
Der Sächsische Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Sven Morlok (FDP):

"Hybridbusse sind Investitionen in die Zukunft. Sie sind dank ihres Komforts und der Umweltfreundlichkeit ein Imagegewinn für den ÖPNV. Die Fahrzeuge tragen wesentlich zur Verringerung der Feinstaubbelastung und des CO₂-Ausstoßes in den Innenstädten bei. Solche gezielten Maßnahmen machen Umweltzonen unnötig. Deshalb unterstützt der Freistaat die Beschaffung von Hybridbussen im Rahmen der Bundesprogramme ergänzend durch Landesmittel."

Gefördert und gefordert – Bund und Land unterstützen

Jeweils zehn Hybridbusse beschaffen DVB (acht Mercedes- und zwei HESS/Vossloh-Kiepe-Gelenkbusse) und LVB (sieben HESS/Vossloh-Kiepe- und drei Mercedes-Gelenkbusse) im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Projektes SaxHybrid. Das Projekt sieht den Flottentest mit partiell rein elektrischen Antrieben, die wissenschaftliche Begleitung und eine Weiterentwicklung der Technik vor. Angesichts steigender Kraftstoffpreise und dem Ruf nach mehr Umweltschutz vor allem in den Städten muss die technische Weiterentwicklung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Hybridfahrzeugen das Ziel sein. Das Projekt wird durch die NOW

2 von 4





GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie sowie die Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH begleitet und koordiniert.

Das Bundesministerium fördert die Mehrkosten des Hybridantriebs. Die Grundförderung der Busbeschaffung erfolgt durch das Sächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA). Ein Hybrid-Gelenkbus kostet zwischen 700.000 und 750.000 Euro je nach Ausstattung des Verkehrsunternehmens, rund 380.000 Euro mehr als ein rein dieselgetriebenes Fahrzeug. Grund- und Hybridförderung machen etwa 50 Prozent der Gesamtkosten aus. Den verbleibenden Teil steuern die Verkehrsunternehmen bei. Ebenfalls finanziell unterstützt werden Schulungen des Fahr- und Werkstattpersonals, spezielle Werkstattausrüstungen und die wissenschaftliche Begleitung. Deren Ergebnisse sollen auch Rückschlüsse für Hersteller liefern und mithelfen, die deutsche Wirtschaft in den nächsten zehn Jahren zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen.

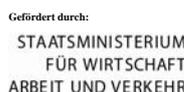
Elektrisch angetrieben – der serielle Hybridbus

Im Gegensatz zum parallelen Hybridantrieb, bei dem zwei Elektromotoren einen Dieselmotor „bei der Arbeit“ unterstützen, werden die neuen Busse ausschließlich durch Elektromotoren angetrieben. Die Energie dafür liefern bei den HESS/Vossloh-Kiepe- und MAN-Bussen hochkapazitive Kondensatoren, so genannte SuperCaps. Mercedes bestückt die Fahrzeuge mit Hochleistungsakkumulatoren. Bei allen Fahrzeugen werden die elektrischen Speicher durch Rückgewinnung von Bremsenergie oder einen Dieselmotor mit Generator nachgeladen. Das hat den Vorteil, dass der Dieselmotor deutlich kleiner ist, immer im umwelt- und motorschonenden Drehzahlbereich arbeitet und über eine Start-Stopp-Automatik sogar ausgeschaltet werden kann. Bis zu 500 Meter sollen die neuen Busse mit SuperCap-Speicher elektrisch und ganz ohne die Hilfe ihrer Dieselmotoren fahren können. Der Hybridbus mit vollem Akkumulator schafft sogar rund zwei Kilometer. Dazu kommt ein Energiemanagement, das die Komponenten exakt auf wechselnde topografische Bedingungen abstimmt. Damit verbrauchen die Hybridfahrzeuge laut Hersteller mindestens 20 Prozent weniger Kraftstoff als herkömmliche Dieselbusse.

Starke Vision – elektrischer Betrieb ohne Fahrleitung

Sachsen nimmt als eine von insgesamt acht „Modellregionen Elektromobilität“ unter den Bundesländern nunmehr eine Vorreiterrolle bei der flächigen Einführung der Hybridbustechnik

3 von 4





ein. Das entspricht schon jetzt der im aktuellen EU-Weißbuch beschriebenen Strategie zur geplanten Ausrichtung des europäischen Verkehrsraums. In beiden Städten Dresden und Leipzig werden damit auch die ehrgeizigen Ziele des Luftreinhalteplans unterstützt. Weitere Forschungen sollen technische Lösungen für einen rein elektrischen Betrieb der Busse ermöglichen. Denkbar wäre beispielsweise das Nachladen der Speicher an einer automatischen Andockstation während des Haltestellenaufenthaltes. Dann könnte sich der Bus elektrisch von Haltestelle zu Haltestelle „hangeln“. Bei kurzen Haltestellenabständen in der Innenstadt wäre der Einsatz des Dieselmotors gar nicht mehr nötig und der Bus würde die City praktisch emissionsfrei passieren. Dazu sind Untersuchungen in den Liniennetzen von LVB und DVB geplant. Den wissenschaftlich-technischen Teil der begleitenden Maßnahmen bestreiten das Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme sowie die Ingenieurbüros VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) und Verkehrs-Consult Leipzig (VCL) GmbH gemeinsam für alle am Projekt beteiligten Verkehrsbetriebe.

* * *

Pressesprecher LVB:
Reinhard Bohse
Tel. 0341/492 10 38
E-Mail pressesprecher@lvb.de

Pressesprecher DVB:
Falk Lösch
0351/857 11 94
loesch@dvbag.de

4 von 4

