



Verlass dich drauf.

SWU Verkehr GmbH
Bauhoferstraße 9
89077 Ulm

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Bernd Jünke
Telefon 0731 166-1090
Telefax 0731 166-2669
bernd.juenke@swu.de
www.swu.de

Presse-Information

Ulm, 8. November 2018

Hybridbusse fahren im Ulmer Nahverkehr

SWU investiert 2,3 Mio. Euro in die Fuhrpark-Erneuerung.

Machbarkeitsstudie klärt, ob reine Elektrobusse auf den

SWU-Linien eingesetzt werden können.

Dreißig Tage vor der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 fahren auch die ersten Busse auf den Linien der SWU Verkehr elektrisch – teilweise zumindest. Das Unternehmen stellt sechs neue Mercedes-Gelenkbusse in Dienst, darunter fünf Busse des Typs Citaro hybrid. Drei davon sind gerade in Ulm eingetroffen. Hybrid heißt: Der Euro-6-Antrieb wird durch einen Elektro-Motor entlastet. Dieser schaltet sich zum Beispiel beim Anfahren des Busses zu und steuert Antriebskraft dann bei, wenn der Bus besonders viel Leistung braucht. Das senkt den Kraftstoffverbrauch um bis zu 8,5 Prozent und mindert die Emissionen. Die Hybridbusse werden bereits in den nächsten Tagen eingesetzt, vornehmlich auf den Hauptlinien.

„Wir freuen uns, dass die letztes Jahr geordneten Busse zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Linie 2 eingetroffen sind. Damit wird die Elektromobilität im ÖPNV konsequent ausgebaut. Das ist ein gutes Signal für die Ulmer Luft“, begrüßt Oberbürgermeister Gunter Czisch die neuen Busse. Das Kostenbewusstsein bleibt nicht außen vor. „Der Citaro hybrid kombiniert in idealer Weise den erprobten

Presse-Information

Diesel mit alternativen Antriebsformen. Der Grad der Elektrifizierung steht in einem optimalen Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit“, betont SWU-Verkehr-Chef André Dillmann. Für alle sechs Busse investiert die Stadtwerktochter rund 2,3 Millionen Euro.

Machbarkeitsstudie zur E-Mobilität im ÖPNV läuft

Ohnehin erarbeitet SWU Verkehr derzeit eine Machbarkeitsstudie zu Alternativantrieben. Die Studie soll Antwort geben auf die Frage, wie sich der Elektroantrieb mit den charakteristischen Ulmer Linienprofilen – lange Steigungsstrecken hoch zum Eselsberg, nach Jungingen und Böfingen – vereinbaren lässt. Ziel ist es, die Elektromobilität im Ulmer ÖPNV Schritt um Schritt auszubauen. Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie soll Anfang 2019 vorliegen.

Hybridtechnik senkt Verbrauch und Emissionen

Die Hybridtechnik funktioniert so: Ein 14 Kilowatt leistender Elektromotor ist zwischen Euro-6-Motor und Getriebe integriert. Der Elektromotor schaltet sich zu, sobald der Bus viel Leistung zieht. Das ist beim Anfahren und Beschleunigen der Fall oder bei der Bergauf-Fahrt. Der Elektromotor unterstützt auch den Leerlaufbetrieb. Somit entlastet der E-Motor das Diesel-Aggregat, was sich beim Verbrauch auszahlt. Die Kraftstoff-Ersparnis erreicht bis zu 8,5 Prozent.

Inklusive Energie-Rückgewinnung

Die Hybridtechnik nutzt sogar Energie, die normalerweise verpufft. Denn der Elektromotor dient zugleich als Generator: Er wandelt freier werdende Bremsenergie in elektrische Energie um und speichert sie in Kondensatoren. Schon beim Wegnehmen von Gas wird Strom zurückgewonnen. Ein Abbremsen aus 50 km/h bis zum Stand lädt die

Presse-Information

Stromspeicher komplett auf. Für mehr Effizienz sorgt auch die neuartige Lenkung („intelligent eco steering“). „Intelligent“ heißt: Die elektrohydraulische Lenkung greift erst ein, wenn der Fahrer das Lenkrad einschlägt und wirkt nicht, wie sonst üblich, permanent. Auch das senkt den Verbrauch.

Technische Daten Citaro hybrid

18 Meter lang, 4 Türen

42 Sitz- und 103 Stehplätze

Euro-6-Motor mit AdBlue-Abgasreinigung; 353 PS (gleich 260 kW)

Elektromotor mit 14 Kilowatt Leistung

Leergewicht 28 Tonnen

Ausstattung mit W-Lan und USB-Ladebuchsen