

■ Stadtverkehr

Neue Technik im Test bei der BVG

aus SIGNAL 04/2015 (September 2015), Seite 18 (Artikel-Nr: 10003872)
IGEB Stadtverkehr

Die Buslinie 204 fährt seit Ende August elektrisch

Schon vor Jahren hatte der Senat sein Ziel formuliert, Berlin zu einem Schaufenster für Elektromobilität zu machen. Als Fahrgast der öffentlichen Verkehrsmittel, die mit S-, U- und Straßenbahn schon traditionell elektrisch fahren, fühlte man sich verschaukelt, wenn in diesem Zusammenhang fast nur von Autos mit Elektroantrieb und E-Bikes gesprochen wurde. Aber mit der Absicht, das Straßenbahnnetz schneller zu erweitern, und mit der Bewerbung der BVG um die Förderung eines Großversuchs mit Elektrobussen ist nun auch der öffentliche Verkehr in das Schaufenster gerückt.

Sowohl die Europäische Union als auch die Bundesregierung unterstützen die forschende Industrie bei ihren Feldversuchen. Dabei haben sich die Speicherung der elektrischen Energie im Fahrzeug und das schnelle Aufladen außerhalb der Betriebshöfe als größte Herausforderungen erwiesen. Während die Energiespeicher als rein technisches Problem konfliktfrei entwickelt werden können, führen die Ladestationen im öffentlichen Straßenland zu kontroversen Diskussionen, wenn die Technik sichtbar bleibt.

Aus diesem Blickwinkel kann die BVG mit der für die Buslinie 204 gewählten Technologie des induktiven Ladens zufrieden sein, denn alle Komponenten sind unter der Straßendecke oder im Fahrzeugboden verborgen. Für die Fahrer hat das leider den Nachteil, dass sie die notwendige genaue Parkposition des Fahrzeugs auf der Straße nicht ohne weiteres erkennen können und darum auch andere Autofahrer die Zufahrt dahin oder gar diese Fläche selbst blockieren werden.

Aber die beteiligten Firmen versichern gemeinsam mit der BVG, dass der Ausfall einer Zwischenladung kein Problem darstelle, da die Busse nicht nur eine halbe, sondern eine ganze Runde auf der Linie 204 Bahnhof Südkreuz--Bahnhof Zoologischer Garten schaffen. Zumindest die Ladestelle in der Wendeschleife Hertzallee am Zoo dürfte ohne Behinderungen durch den Straßenverkehr nutzbar sein.

Der Busbetrieb hat sich auch logistisch auf die Herausforderungen des öffentlichen Probebetriebes eingestellt, indem die Wendezeiten an den Endstellen ausreichend lang für das Nachladen gestaltet wurden. Dafür wurden sogar ein zusätzlicher Umlauf eingeplant und ein vierter Elektrobus beschafft.

Insgesamt kann hier wohl von einer sorgfältigen Planung und Vorbereitung gesprochen werden, so dass die Fahrgäste hoffen dürfen, von diesem Großversuch nicht durch viele Störungen betroffen zu werden. Nun muss neben diesem Experiment noch die Stabilisierung des Regelverkehrs bei allen Verantwortlichen der BVG und des Senats die gleiche Aufmerksamkeit bekommen, damit die U-Bahn nicht länger unter Fahrzeugmangel und die Straßenbahn unter Fahrermangel leiden. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003872>.



Am 1. August 2015 wurden die vier E-Bus-Fahrzeuge vorgestellt. Inzwischen sind die Testfahrten abgeschlossen und alle nötigen Zulassungen erteilt. Seit 31. August 2015 setzt die BVG auf ihrer Linie 204 Südkreuz--Zoologischer Garten im Rahmen des »Internationalen Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg« nur noch diese E-Busse ein. (Foto: Florian Müller)



Neu ist, dass der Bus seine Batterie kontaktlos mittels induktiver Ladung auflädt. Auf dem Foto sieht man die Ladeplatte abgesenkt zum Laden unter dem Fahrzeugboden. Wichtig ist, dass der Fahrer den Bus genau über der in der Fahrbahn eingelassenen Ladetechnik parkt. Dazu sind auch mal Rangiermanöver erforderlich. (Foto: Florian Müller)

