

# PostAuto : Pünktliche Abfahrt in die Energiezukunft

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft (1): **Watt d'Or 2013**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-638677>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## PostAuto: Pünktliche Abfahrt in die Energiezukunft

39 Millionen Liter Diesel verbraucht PostAuto jedes Jahr, um seine über 120 Millionen Fahrgäste zu transportieren. Das geht ins Geld, belastet die Umwelt und ist angesichts der unsicheren Preisentwicklung dieses fossilen Treibstoffs ein nicht zu unterschätzendes Unternehmensrisiko. Grund genug für die PostAuto Schweiz AG, ihren Energiekonsum konsequent effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Mit ihrem fünfjährigen Testbetrieb mit fünf Brennstoffzellenpostautos in der Region Brugg, fährt PostAuto pünktlich in die Energiezukunft ab.

Die Konzernleitung der Schweizerischen Post, zu der auch die PostAuto Schweiz AG gehört, hat sich 2010 in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie ehrgeizige Ziele gesetzt. Sie hat einen Massnahmenplan zur Reduktion des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen verankert und einen internen Nachhaltigkeitsfonds zur Finanzierung von Pilot- und Leuchtturmprojekten geschaffen. «Der Klimawandel, die Verknappung der natürlichen Ressourcen und die steigenden Energiekosten bringen neue Herausforderungen. Sie eröffnen aber auch Chancen. Und diese will die PostAuto Schweiz AG nutzen», sagt Daniel Landolf, Mitglied der Konzernleitung Post und Leiter des Konzernbereichs PostAuto. «Doch trotz ehrgeiziger Energie- und Umweltziele dürfen wir die Wirtschaftlichkeit nicht ausser Acht lassen», meint Landolf. «Das Projekt Brennstoffzellenpostauto können wir nur dank des Post-internen Nachhaltigkeitsfonds, dem Lotteriefonds des Kantons Aargau, der europäischen Union, des Bundesamts für Energie und weiteren Institutionen finanzieren, aus eigener Kraft ginge es nicht.»

### Abgas Wasserdampf

Die fünf Brennstoffzellenbusse des Typs Mercedes-Benz Citaro FuelCELL Hybrid haben 11 Millionen Franken gekostet, fast sechsmal mehr als konventionelle Diesellbusse. Dazu kommen die Kosten für den Aufbau der Wasserstoff-Tankstelle, die Schulung der

Chauffeure und Techniker, den Unterhalt und die wissenschaftliche Begleitung.

Seit dem 12. Dezember 2011 fahren die fünf Busse im Linienverkehr in und um Brugg im Kanton Aargau. Im Postautodepot in Brugg werden sie mit Wasserstoff betankt, der dort in einem Elektrolyseur mit Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien produziert wird. Und wie treibt der Wasserstoff den Bus an? «In der Brennstoffzelle auf dem Dach reagieren Wasserstoff und Sauerstoff zu Wasser. Dabei wird elektrischer Strom freigesetzt, der den Elektromotor antreibt. Als «Abgas» stösst der Bus nur Wasserdampf aus», erklärt Nikoleta Seraidou, Projektleiterin Brennstoffzellenpostauto. Unter ihrer Leitung wurde die Tankstelle aufgebaut, die Fahrzeuge zum Laufen gebracht und jetzt geht es darum, Betriebssystem und Wartung zu optimieren. «Anfangs war ich jeden Tag in Brugg. Weil jetzt alles gut läuft, sind es vielleicht noch zweimal pro Woche.» Häufig geht es dabei nicht um die Technik, sondern sie muss das Projekt Besucherinnen, Besucher und Delegationen vorstellen.

INTERNET  
www.postauto.ch



Von links: Beat Stutz, Nikoleta Seraidou, Daniel Landolf



Beat Stutz, Leiter Postauto bei der Voegtlin-Meyer AG, die den Postautobetrieb im Auftrag von PostAuto Aargau durchführt, bestätigt: «Seit dem Betriebsstart gibt es wenig Probleme. Sogar die anfänglichen Bedenken zur Reichweite haben sich als unbegründet erwiesen. Ausgelegt waren die Brennstoffzellenbusse auf 250 Kilometer Reichweite, in der Praxis erreichen wir eher 400 Kilometer.» Bewusst wurden alle Chauffeure der Voegtlin-Meyer AG auf den neuen Bussen ausgebildet. «Heute werden sie fast böse, wenn sie nicht mit dem Brennstoffzellenpostauto fahren können.» Zu Beginn war das an den Wochenenden der Fall. Die Busse wurden wegen der zu langen Reaktionszeiten im Falle einer Panne nicht eingesetzt. «Seit Sommer fahren die Busse auch am Wochenende, sehr zur Freude der vielen Ausflügler, die dafür extra nach Brugg kommen.»

### Kaum Nebengeräusche

Was den Passagieren auffällt, ist die ruhige Fahrt. Man hört nur den Fahrtwind und das Rollgeräusch der Reifen, kein Motorengeräusch und auch das typische Vibrieren fehlt. Zum Beweis betätigt Stutz den Anlasser: Nichts. «Doch, doch, der Motor läuft», lacht er. «Im September 2012 haben wir ein Brennstoffzellenpostauto in Davos getestet. Der Antrieb funktioniert auch in höheren Lagen einwandfrei, trotz des geringeren Sauerstoffgehalts der Umgebungsluft. So

können wir wie geplant im Januar 2013 am World Economic Forum die Linie 3 mit zwei Brennstoffzellenpostautos regulär bedienen», freut sich Seraidou. Betankt werden die Busse in Davos übrigens mit dem mobilen Wasserstoff-Trailer.

Eingebettet ist der Testbetrieb in das EU-Projekt CHIC (Clean Hydrogen In European Cities). Neben Fahrzeugherstellern und Energieversorgern sind dort auch Busbetriebe aus anderen europäischen Städten wie Oslo, Köln oder Mailand dabei. CHIC ermöglicht so einen breiten Praxistest unter unterschiedlichsten Bedingungen.

«Mit diesem Leuchtturmprojekt leuchten wir einen Weg in die Zukunft aus. PostAuto beweist damit seine Kompetenz, neue Technologien aufs Terrain zu setzen», resümiert Daniel Landolf. Der Entscheid für dieses Projekt sei noch vor Fukushima gefallen. «Dass danach Bewegung in die schweizerische Energiepolitik gekommen ist, davon können wir nun profitieren.» Der richtige Entscheid zum richtigen Zeitpunkt: Postautos fahren eben immer pünktlich ab, sogar in Richtung Energiezukunft.