

Fahren mit Wasserstoff

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-681842>

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.

FAHREN MIT WASSERSTOFF

PostAuto hat in den letzten Jahren erfolgreich Brennstoffzellenbusse im öffentlichen Verkehr getestet. Das vom Bundesamt für Energie unterstützte Projekt stellt damit eine Pionierleistung dar.

Emissionsfrei und leise drehten fünf Brennstoffzellenbusse in Brugg (AG) bis vor Kurzem ihre Runden. Während fünf Jahren waren sie im öffentlichen Verkehr im Einsatz. Betankt wurden sie jeweils mit Wasserstoff, der in den Brennstoffzellen mit Sauerstoff zu Wasser reagiert. Die dabei freigesetzte Energie treibt den Elektromotor des Busses an. Im Dezember 2016 beendete PostAuto den fünfjährigen Testbetrieb – den ersten seiner Art in der Schweiz.

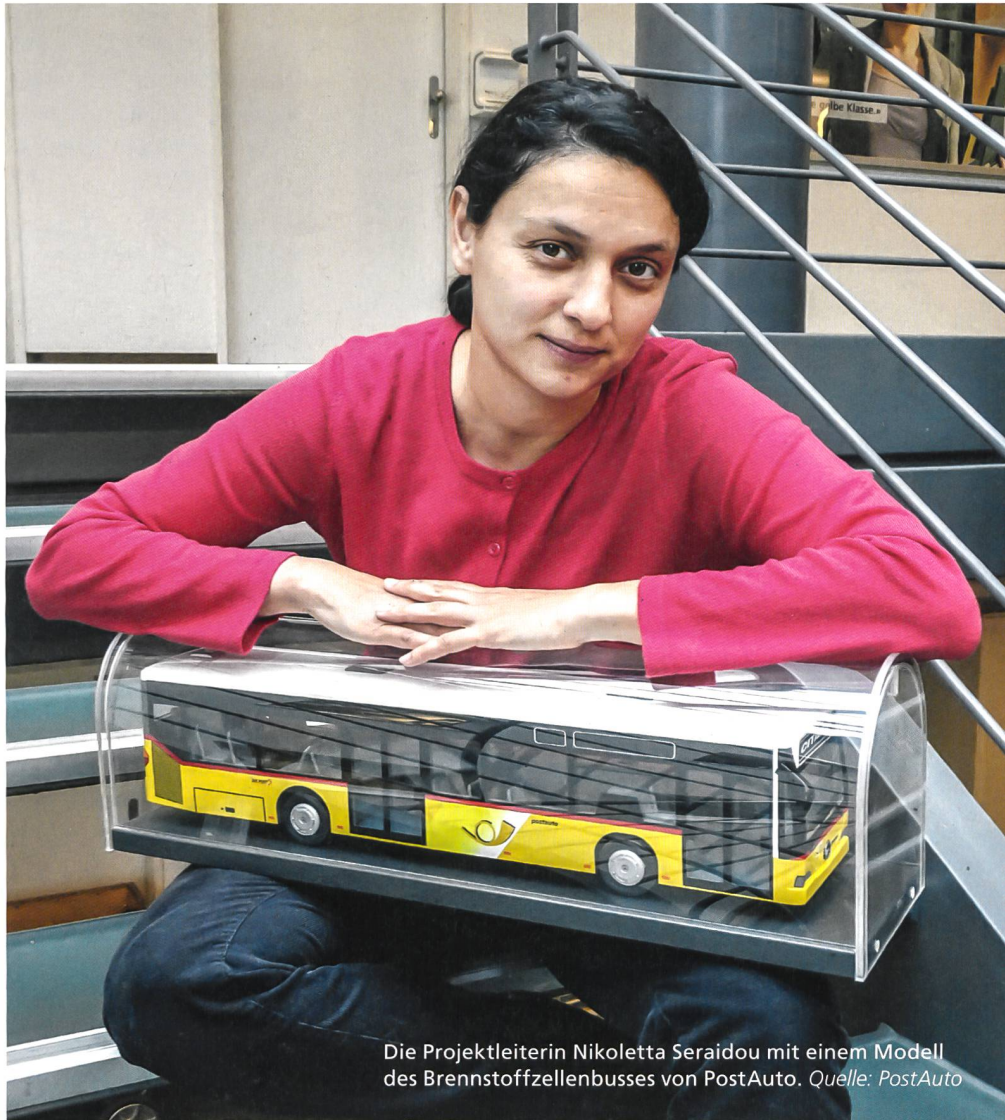
Keine Sonderbehandlungen

Im Dezember 2011 nahmen die Brennstoffzellenbusse, unterstützt durch das Bundesamt für Energie (BFE), ihren Betrieb auf. «Uns war bei diesem Projekt besonders wichtig, dass die Brennstoffzellenbusse gleichbehandelt wurden wie die Diesellbusse», erzählt Nikoletta Seraidou, Projektleiterin von PostAuto Schweiz AG. Konkret hiess dies, dass die neuen Busse wie die herkömmlichen Busse pro Tag etwa 250 Kilometer fahren und auf allen Linien in der Region Brugg eingesetzt wurden.

Seit Projektbeginn haben sie über 1,3 Millionen Kilometer zurückgelegt und waren über 60'000 Stunden in Betrieb. Dabei konnten über 1,6 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Herausforderungen und Erfolge

Trotz anfänglichen Schwierigkeiten mit den Kompressoren der Wasserstoff-Tankstelle und Kinderkrankheiten bei den Brennstoffzellenbussen fällt das Fazit von Seraidou zum Testbetrieb positiv aus: «Mit dem PostAuto-Projekt konnten wir aufzeigen, dass Elektromobilität mit Brennstoffzellentechnologie im öffentlichen Verkehr möglich ist.» Auch Stefan Oberholzer, Fachspezialist der Energieforschung



Die Projektleiterin Nikoletta Seraidou mit einem Modell des Brennstoffzellenbusses von PostAuto. Quelle: PostAuto

beim BFE, betont die Bedeutung des Projektes: «Dieser Testbetrieb hat gezeigt, dass man Busse durchaus emissionsfrei und mit erneuerbar produziertem Wasserstoff im Überlandverkehr einsetzen kann.»

Treibstoff der Zukunft

Wie und wo die Brennstoffzellenbusse nach diesem Testbetrieb in Zukunft eingesetzt werden sollen, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Unabhängig davon

bleibe die Brennstoffzellentechnologie aber künftig wichtig, so Oberholzer: «Insbesondere für weite Strecken mit Bussen und Lastwagen könnte Wasserstoff als Treibstoff in den nächsten Jahren eine grösser werdende Bedeutung zukommen.» Ein Beispiel hierfür sei die erste öffentliche Wasserstofftankstelle der Schweiz, die im November 2016 eröffnet wurde. (zes)