

Presseinformation

21.08.2018

Akku-Netz statt Dieselnetz?

TU Berlin, Bombardier und VVO untersuchen alternative Antriebe

Das Dieselnetz im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) umfasst vier Nebenstrecken ab Dresden in die Westlausitz, ins Osterzgebirge und in die Sächsische Schweiz. Derzeit sind dort Dieseltriebwagen des Typs Desiro im Einsatz. In Vorbereitung der Neuvergabe des Netzes ab 2024 untersucht die Technische Universität Berlin nun gemeinsam mit Bombardier Transportation die Möglichkeit, Fahrzeuge mit einem batterieelektrischen Antrieb auf diesen nicht oder nur teilweise elektrifizierten Strecken einzusetzen. Der TALENT 3 Batterietriebzug (BEMU, von „Battery Electrical Multiple Unit“) von Bombardier kann unter Oberleitung als Elektrotriebzug und auf oberleitungsfreien Strecken im Batteriebetrieb fahren und so Dieseltriebzüge ersetzen

„Da der Streckenabschnitt Heidenau – Dresden-Klotzsche bereits elektrifiziert ist, kann der Einsatz solcher Fahrzeuge sinnvoll sein“, erläutert Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des VVO. „Zudem strebt der Freistaat Sachsen in der Zukunft einen weiteren Ausbau der Elektrifizierung an.“ Die nun beauftragte Machbarkeitsstudie prüft daher die Wirtschaftlichkeit der neuen Technologie und die mögliche Umsetzung.

Der VVO hat die TU Berlin und Bombardier mit der Untersuchung beauftragt, da diese bereits umfangreiche Erfahrungen mit batterieelektrischen Antrieben gesammelt haben. „Im Rahmen des Projektes BEMU fördern das Bundesverkehrsministerium und die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie die enge Kooperation zwischen den Fachgebieten „Schienenfahrwege und Bahnbetrieb“ sowie „Methoden der Produktentwicklung und Mechatronik“ und Bombardier Transportation“, erläutert Professor Dr. Dietmar Göhlich von der TU Berlin. „Durch die Zusammenarbeit profitieren alle Seiten von Synergie-Effekten, da neue Modelle nicht immer wieder von Grund auf erstellt werden müssen.“ Bombardier hat im Rahmen des Projektes einen Triebwagen mit Li-Ionen Traktionsbatterien ausgestattet. „Ist der Zug auf einer elektrifizierten Strecke unterwegs, lädt er über den Stromabnehmer auf dem Dach die Akkus auf“, beschreibt Stefan von Mach, Technischer Leiter des Projektes von Bombardier. „Wenn er dann ohne Oberleitung weiterfahren muss, nutzt er die gespeicherte Energie für den Antrieb.“ Die Partner gehen davon aus, dass die Ergebnisse über eine mögliche Umsetzung im Februar 2019 vorliegen.

Weitere Informationen erhalten Sie bei:

Christian Schlemper

Pressesprecher

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

0351/852 65 12

presse@vvo-online.de

www.vvo-online.de

www.twitter.com/vvo_presse