

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt:

13. VDV-Elektrobuskonferenz

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Die 13. VDV-Elektrobuskonferenz. Am 12. und 13. Juli 2022 ist es wieder so weit und die VDV-Elektrobuskonferenz geht mit der Fachmesse ElekBu in die nächste Runde. Daher haben wir es uns nicht nehmen lassen, anlässlich dieser Veranstaltung in unsere zweite Sonderpodcastfolge für Sie zu gehen, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, um Sie einmal zu informieren, was Sie bei der 13. VDV-Elektrobuskonferenz erwartet.

Ich bin Catharina Goj und zu Gast habe ich Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik, Vorstand des Forums Verkehr und Logistik und einer der Hauptverantwortlichen für die Konferenz. Herzlich willkommen!

Martin Schmitz:

Vielen lieben Dank.

Catharina Goj:

Herr Schmitz! Was sind die Themen der diesjährigen Konferenz?

Martin Schmitz:

Ja. Wir bauen natürlich mit der 13. Elektrobus-Konferenz auf den vorgängigen Konferenzen auf und beginnen immer wieder mit den politischen Rahmenbedingungen. Wir haben jetzt auch die neue Bundesregierung angefragt, hier ihr Statement abzugeben, um eben darzustellen, wie sie den Koalitionsvertrag umsetzen wollen,



welchen Einfluss dieser dann auch auf den ÖPNV und die Elektromobilität, den Ausbau Elektromobilität haben wird. Natürlich werden auch die Themen Klimapolitik, fit for fifty-five und die CO2-Reduktion und Bepreisungspolitik diskutiert werden. Denn die ist ja entscheidend für zukünftige Investitionen, insbesondere die Überlegungen auf EU-Ebene, die Stromsteuern zu reduzieren und auf der Bundesseite die EEG Umlage abzuschaffen. All das wird ja im Moment in den Taxonomie Diskussionen der EU diskutiert. Und das möchten wir gerne auf der Konferenz auch vorstellen. Danach natürlich auch gehen wir auf die Fachthemen ein. Das heißt, wir diskutieren über Depot und Lademanagement für Batteriebusse. Wir werden uns dem Thema Brandschutz in Depots und Abstellanlagen annehmen. Wir werden die Wasserstofftechnik beleuchten, die Weiterentwicklung uns betrachten aber auch das Thema Digitalisierung und neue Fahrzeugtechniken werden vorgestellt.

Hier haben wir doch einige Hersteller eingeladen, die Neuigkeiten vorstellen möchten im Rahmen des Fahrzeugbetriebs und auch der

Fahrzeugwartung und des Managements. Wir haben auch schon in der Ausstellung 40 Anmeldungen von 40 Herstellern und auch zehn Elektrobusse, die vorgestellt werden und hier gibt es dann die Möglichkeit, eben diese Fahrzeuge auch anzufassen, mit den Ausstellern in Kontakt zu treten, um dann eben ein besseres Gefühl dafür zu bekommen, welche Auswirkungen die neuen Entwicklungen haben und wie die umzusetzen sind in Betrieb.

Ganz besonders möchten aber auf einen Punkt hinweisen, den wir auch vorstellen. Und das ist jetzt natürlich erstmalig und neu. Das ist der VDV-E-Bus-Avas-Sound.

Wir haben mit dem FOAM Institut in Berlin nun eine Vereinbarung getroffen, dass wir einen E-Bus-Sound entwickeln wollen und diesen hoffentlich finalen Ton oder eben auch dann die besten drei möchten wir auf der Konferenz vorstellen, um dann eben den besten in den Markt zu bringen.

Catharina Goj:

Vielen Dank für den schnellen Überblick Da sind schon ganz viele Sachen dabei. Auf ein paar möchte ich genauer eingehen. Das Thema Klimaschutz beschäftigt uns alle, die Klimaschutzziele, die erreicht werden müssen. Seit einiger Zeit ist das große Thema in der Branche der Umstieg auf alternative Antriebe. Viele Verkehrsunternehmen sind schon stark dabei ihre Flotten umzustellen. Sie haben gerade schon einige Neuheiten erwähnt.

Können Sie das nochmal konkretisieren? Was gibt es für Neuheiten, die die Attraktivität dieser Antriebe im ÖPNV vielleicht noch erhöht?

Martin Schmitz:

Ja. Wir haben zum Glück eine sehr aktive Industrie und der Wettbewerb läuft im Bereich der E-Mobilität im ÖPNV.

Viele Hersteller bieten neue Fahrzeugkonzepte an. Fahrzeuge, die Reihen auf batterieelektrische Antriebe ausgelegt sind, also keine Umbau-Fahrzeuge mehr sind, die das Gewicht der Fahrzeuge reduzieren, indem sie die Batterien in den Unterboden des Chassis einbauen und damit eben auch den Aufbau der Fahrzeuge leichter machen können. Mit leichteren Fahrzeugen ist natürlich dann wieder eine höhere Reichweite möglich, weil der Verbrauch reduziert wird. Und ergänzt wird das alles eben um neue Batterien mit höheren Energiedichten und auch mit neuen Energiemanagementsystem in den Fahrzeugen. Das heißt, einer neuen Steuerung zur Heizung, Klimatisierung, um eben noch im energieeffizienter fahren zu können.

Das sind Angaben der Hersteller, die sich auf neue Reichweiten konzentrieren, von 200 bis 400 Kilometer, die angegeben werden. All das muss natürlich miteinander diskutiert werden, unter welchen Bedingungen das funktioniert und wie weit das auch garantiert wird. Dafür laden wir Sie natürlich ganz herzlich dann zu den Gesprächen auf der Ausstellung mit ein. In den Vorträgen werden die Hersteller eben dann ihre Technologien vorstellen, um ein Verständnis für diesen Fortschritt zu erzeugen.

Was wir in der Branche auch haben, ist jetzt die Förderprogramme des Bundes, die aktuell sehr positiv aufgenommen werden. Der Bund hatte im Oktober sein Förderprogramm ausgeschrieben und insgesamt wurden dort über 5000 Busse beantragt. Leider sind noch nicht die Förderbescheide herausgegeben worden.

Das wird sicherlich die neue Bundesregierung bald übernehmen.

Aber mit diesen Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes werden wir eben jetzt hier auch relativ schnell einen Markthochlauf bekommen und viele Elektrobusse im Markt sehen. Und gerade daher ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um eben vor den Beschaffungen mit den Herstellern noch mal über die neuen Technologien zu reden, die neuen Möglichkeiten zu reden, um dann eben auf das richtige Konzept setzen zu können.

Catharina Goj:

Sie haben es gerade schon erwähnt, eine Rolle wie das Thema Wasserstoff auch spielen. Können Sie uns da schon einen kleinen Einblick geben?

Martin Schmitz:

Ja, Wasserstoff ist auch ein sehr interessantes Thema. Denn Wasserstoffe haben wir in einigen Regionen im Überfluss aktuell und können das dann auch gut im ÖPNV einsetzen. Auch politisch, strategisch wird natürlich das Thema Wasserstoff diskutiert. Die Gasindustrie versucht aktuell ihre Pipelines umzurüsten bzw. zu planen umzurüsten und sodass eben in ein in einigen Jahren dann eben auch Wasserstoff deutschlandweit geliefert werden kann.

Aktuell gibt es drei Hersteller, die Wasserstoffbusse anbieten. Und es gibt auch Förderprogramme, die eben diese Projekte unterstützen, um eben auch diese Technik zu erfahren, kennenzulernen und eben auch nutzen zu können. Wir werden auch diesem Thema Wasserstoff eine Session widmen und dort von der Wasserstoffherzeugung Herstellung über den Transport bis zum Betrieb und der Fahrzeugtechnik Themen vorstellen.

Diskutieren, um eben einen Eindruck zu gewinnen, wo diese Technologie am sinnvollsten, am besten auch einsetzbar ist, insbesondere auch im Vergleich zu batterieelektrischen Antrieben bzw. zu anderen Gasantrieben.

Catharina Goj:

Das klingt sehr spannend. Ja, auf diesen Vortrag, auf die Diskussion bin ich schon sehr gespannt.

Ein weiteres, leider etwas ernsteres Thema, was auch häufiger in den Medien im letzten Jahr war, war die Brandgefahr bzw. Brände bei Elektrobussen. Diesem Thema wollen wir uns ja auch ein Stück weit auf der Konferenz ja stellen. Was wird uns da erwartet? Gibt es irgendwie schon Lösung, die aufgezeigt werden, um solche Brände zu verhindern? Oder werden gemeinsam Lösungen gesucht?

Martin Schmitz:

Ja, das Thema Brandschutz ist natürlich ein ganz großes Thema. Und auch wenn es jetzt bitter ist, dass wir drei Brände in Depots hatten, ist es nun mal nicht technisch unmöglich, dass Fahrzeuge abbrennen, dass man das komplett verhindert. Also ein Brand eines Fahrzeuges findet einfach auch regelmäßig statt.

Was wir eben diskutieren müssen, ist die Ausweitung des Schadens. Natürlich müssen Personenschäden verhindert werden. Aber auch, und das ist eben das dramatische, wenn ein Bus im Depot abbrennt, in Abstellanlage abbrennt, dass dann eben das Feuer auf andere Fahrzeuge übergreift und möglicherweise große Teile der Flotte ausschalten kann, zerstören kann und damit eben der Betrieb und der Service für die Fahrgäste nicht mehr geboten werden kann. Von der Seite müssen wir uns gerade jetzt Gedanken machen in

der Zeit, in der wir viele Depots, Abstellanlagen umbauen, indem wir dort Nachladestationen einbauen oder auch neu bauen, weil es eben auch mehr Anforderungen an mehr Leistung gibt. Und damit kommen wir jetzt genau in die richtige Zeit.

In eine Zeit des Neu-Umbaus von Depots, wo wir eben auch diese Aspekte der Reduzierung einer Brandausbreitung mit aufnehmen können.

Das Thema Brandschutz ist dann natürlich erst mal ein Thema der Hersteller, die ihre Fahrzeuge sicher bauen müssen, sodass eben hier möglichst kein Brand vom Fahrzeug ausgeht. Wenn aber trotzdem ein Fehlerfall auftritt, muss eben dann die Ausweitung reduziert werden.

Hier haben wir eine Arbeitsgruppe gegründet, die dem Ausschuss für Betriebshöfen Werkstätten angehört. Und die Kolleginnen und Kollegen haben sich ja sehr intensiv mit dem Thema beschäftigt. Welche Möglichkeiten es gibt, Brandausbreitung in Abschussanlagen eben zu reduzieren und genau das möchten wir diskutieren, vorstellen.

Wir haben Brandexperten eingeladen auf die Konferenz. Wir haben die Versicherungswirtschaft dabei, die ihre Überlegungen, Anforderungen formulieren wird, aber auch genauso die Feuerwehr und auch Firmen, die Brandschutzanlagen konzipieren. Damit können wir das Thema allgemein vorstellen. Denn es ist ja nicht ganz trivial. Ganze Brandschutzanlagen müssten dann oder Maßnahmen müssten eben auch in Bestandsgebäude eingebaut werden, genutzt werden. Und dort ist eben dann nicht immer der Raum für alle Maßnahmen vorhanden.

Von der Seite her kann dieses Thema nur gemeinsam diskutiert werden. Es können verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt werden, um zum Schluss dann doch individuellen Lösungen je nach Gebäude zu finden. Und da können wir eben nur einladen, an dieser Diskussion teilzunehmen, um für sich selber eine Idee oder Konzepte zu entwickeln, wie man das für sich umsetzen kann.

Catharina Goj:

Sie haben schon einige Sachen für die die Depotgestaltung für Elektrobusse angesprochen, zusätzlich zum Brandschutz, dass meinen ja auch zum Teil nachrüsten muss, mit Ladesäulen oder Ähnlichem

Gibt es sonst noch Dinge, die in diesen Diskussionen besprochen werden, wie man bestmöglich ein Depot und am sichersten natürlich auch gestalten kann?

Martin Schmitz:

Das werden wir auch in Grundkonzept vorstellen. Wir können eben nicht ein finales Konzept vorstellen, weil eben Gebäude, Bestandsgebäude unterschiedlich sind. Von der Seite wird es eine Sammlung von Themenvorschlägen geben, wie man die Brandausbreitung reduzieren kann. Zum Schluss muss dann aber jeder sehen, der Betrieb seine Kombination von Maßnahmen selber entwickeln. Daher ist eben eine Diskussion dieses Themas und ein Abwägen, welche Maßnahmen wann, wo sinnvoll sind, ganz, ganz wichtig. Daher ist eben diese Diskussion und diese Teilnahme und dieses Vorstellen von Vor- und Nachteilen der Maßnahmen, ja entscheidend.

Catharina Goj:

Also ein dringender Appell an alle Teilnehmenden, an dieser Diskussion

teilzunehmen.

Zuletzt möchte ich noch einen Blick über den Tellerrand wagen, der ja auch Bestandteil der Konferenz sein soll.

Können wir etwas aus anderen Branchen lernen, für den ÖPNV, speziell auch für die Elektrobusse vielleicht? Mir fallen da die Automobilindustrie oder vielleicht sogar die Luftfahrt ein?!

Martin Schmitz:

Ja, ich denke schon, dass man auch von anderen lernen kann. Denn alle Branchen haben im Moment die Aufgabe, die Energieträger zu wechseln und CO₂-freie Mobilität anzubieten. Und von der Seite her machen sich auch alle Branchen Gedanken, haben natürlich verschiedene Anforderungen.

Also die Luftfahrt kann natürlich keine Oberleitung nutzen und tut sich auch in weiten Bereichen mit Batterien schwer, wobei eben auch Drohnen heutzutage diskutiert werden, die mit Batterien betrieben werden.

Langstreckenflugzeuge werden das eher nicht können. Ich glaube, von der Luftfahrt müssen wir uns eher abgucken, auf welche Energieträger man setzt und sich dann überlegen kann, ob eine Skalierung dieses Energieträgers auch für den ÖPNV nutzbar ist oder ob wir dort in einen gewissen Wettbewerb der Mangelware der Energieträger kommen werden.

Im Logistikbereich der Lkw Nutzung, glaube ich, haben mir schon viel mehr Synergien. Dort kann man erkennen, dass Hersteller gleiche Antriebstechnologien im Bus wie im E-Lkw einsetzen. Daher ist der Blick auf den Lkw, glaube ich, entscheidend. Da bis jetzt der Lkw die größere Stückzahl darstellt im Markt und damit möglicherweise auch bei gleicher

Nutzung von Technologien eben Preiswirkungen auf die E-Bus-Technologie haben kann, indem gleiche Technologien eingesetzt werden und damit eben auch günstiger bezogen und eingesetzt werden können.

Deswegen halte ich eben den Blick zur Logistikseite für sehr, sehr wichtig und entscheidend. Zusätzlich kann man auch noch mal gucken, was und das werden wir auch tun, was Logistiker selber tun. Wie Logistikunternehmen, wie die Deutsche Post, ihr Konzept umgestellt hat auf E-Mobilität, welche Anforderungen sie haben, um dann auch möglicherweise zu sehen, welche Synergien kann man auch bei Ladeinfrastruktur mit Logistikern gemeinsam umsetzen und finden.

Catharina Goj:

Jetzt wissen Sie, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, was Sie auf der 13. VDV-Elektrobuskonferenz erwartet. Anmelden können Sie sich noch bis zum 1. Juni 2022. Den Link dazu finden Sie, wie immer, in unseren Shownotes.

Herr Schmitz, vielen Dank, dass Sie zu Gast waren, uns diesen Einblick in die 13.VDV-Elektrobuskonferenz gegeben haben. Ich jedenfalls freue mich sehr auf die Konferenz.

Martin Schmitz:

Vielen herzlichen Dank und Sie sind alle sehr herzlich eingeladen. Ich freue mich, Sie dann dort auch zutreffend.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.