

Ein Hoch auf diese Phase.

Während unserer Hochlaufphase „Elektromobilität“ rüsten wir bis 2022 kontinuierlich unsere Busflotte um. In dieser Hochlaufphase sammeln wir Erfahrungen mit den Elektrobussen als Basis für die weitere Elektrifizierung bis 2030.

- 2019** 30 Elektro-Eindecker
- 2020** 17 Elektro-Gelenkbusse und 90 Elektro-Eindecker
- 2022** bis zu 90 Elektro-Eindecker

Bis 2030 wollen wir unsere gesamte Busflotte auf Elektrobusse umstellen.



Mehr Infos zum Projekt E-MetroBus findet ihr hier:

e-metrobus.berlin



Wir sagen trotzdem: „Tanke schön!“

Das Projekt E-MetroBus hat es wirklich in sich. Und weil sich etwas so Anspruchsvolles und Wegweisendes besser mit starken Partnern realisieren lässt, haben wir uns tatkräftige Unterstützung geholt – die TU Berlin und das Reiner Lemoine Institut. Mit beiden haben wir uns zu einer Forschungskonstellation zusammengeschlossen. Für die erfolgreiche Zusammenarbeit bedanken wir uns recht herzlich.

Übrigens: Die Erkenntnisse aus dem Projekt kommen letztlich unter anderem auch anderen Städten zugute. Ihr seht also, wir fahren mit gutem Beispiel voran.



berlin unterwegs
Für eine neue Mobilität.

NEU
auf der
Linie 200



WEIL WIR DICH LIEBEN.

Impressum
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), AöR
Bereich VVM-M1 Sachgebiet Werbung (IPLZ 43410)
10096 Berlin

Redaktionsschluss: 07.08.2020
Fotos: BVG

BVG.de

**Mehr Spannung auf Berlins Straßen:
Die ersten Elektro-Gelenkbusse im Einsatz.**



„Mach mal halblang“

war uns zu kurz.

Bereits seit 2019 schicken wir serienreife Elektrobusse auf die Straße. Und bis 2022 kommen noch einige dazu. Wer nicht so lange warten möchte, darf sich freuen: Schon in diesem Jahr sorgen wir sprichwörtlich für frischen Wind – mit unserem Projekt E-MetroBus.

Ab Ende August 2020 nehmen auf der Linie 200 die ersten Elektro-Gelenkbusse der BVG Fahrt auf. Mit 18 Metern Gesamtlänge sind sie 6 Meter länger als unsere bekannten Eindecker, aber komplett abgasfrei und mit dem Komfort, den ihr von unseren „alten“ kennt. Mit ihrer Hilfe kommen wir unserem Ziel ein gutes Stück näher: Wir wollen Berlin noch lebenswerter machen, den Ausstoß von CO₂ weiter reduzieren und dazu beitragen, dass die Berliner Luft Stück für Stück besser wird.

Das Wichtigste über unsere Stromschnellen.

Warum heißt das Projekt E-MetroBus?

Weil die neuen Elektro-Gelenkbusse theoretisch rund um die Uhr unterwegs sein können – also Tag und Nacht, wie unsere „echten“ MetroBus-Linien.

Braucht Berlin wirklich mehrere Elektrobus-Varianten?

Unbedingt. Denn jede Elektrobus-Variante hat spezifische Eigenschaften und deshalb ein eigenes Anwendungsfeld. Unsere Busse müssen unterschiedliche Anforderungen erfüllen. Einige fahren nur in bestimmten Kiezen, andere sehr lange Strecken quer durch die Stadt. Und wiederum andere müssen jeden Tag ein riesiges Fahrgastaufkommen bewältigen. Deshalb braucht Berlin einen Mix aus unterschiedlichen Elektrobusen.

Fahren die E-Busse der Linie 200 auch auf anderen Linien?

Solange das Projekt E-MetroBus läuft, fahren die Elektro-Gelenkbusse nur zwischen Hertzallee und Michelangelostraße. Dort sind die Ladesysteme installiert. Für Forschungszwecke kann es aber durchaus sein, dass einer der neuen E-Busse auch auf einer anderen Linie eingesetzt wird.

Ändert sich der Fahrplan der Linie 200?

Nein. Die Fahrzeiten bleiben wie gewohnt.

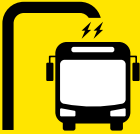
Lade die, lade da.

Das ist beim E-Gelenkbus anders.

Der wesentliche Unterschied der beiden E-Bus-Typen: Die Eindecker von 2019 und 2020 sind Depotlader, die neuen Gelenkbusse Gelegenheitslader.

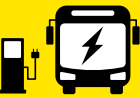
Gelegenheitsladung (Gelenkbus)

Der Gelenkbus legt an den Endhaltestellen einen Stopp an einem sogenannten Pantografen ein. Fertig geladen ist er nach wenigen Minuten. Vorteil: Die Nachladung auf der Strecke ist perfekt für die Elektrifizierung von Gelenkbussen, die dadurch rund um die Uhr im Einsatz sein können.



Depotladung (Eindecker)

Nach seinem Dienst wird der E-Bus auf unserem Betriebshof in der Indira-Gandhi-Straße an eine Ladesäule gehängt. Der Ladevorgang dauert zwei bis vier Stunden.



Funktioniert die Technik bei jedem Wetter?

Ja. Pantografen funktionieren bei Wind und Wetter. Damit sind auch Elektrobusse in Norwegen unterwegs. Und deren Sommer ist ja fast so wie unser Winter.

Birgt das Ladesystem Risiken und Nebenwirkungen?

Nein. Als Fahrgast bekommt ihr zum Beispiel vom Ladevorgang nichts mit. Das Ladesystem ist völlig ungefährlich für Mensch und Tier. Busse und Ladeinfrastruktur werden regelmäßig technisch geprüft und gewartet.

200 S+U Zoologischer Garten ← Michelangelostr.

