

„Der politische Druck wächst“

INTERVIEW Elektromobilität, aktive Sicherheit und ein „midtenkender“ Bus – das sind die Highlights des Busworld-Auftritts von Volvo Buses (Halle 5, Stand 502). Deutschlandchef Thomas Hartmann erläutert im Gespräch mit Busplaner die Pläne und Ziele des schwedischen Busherstellers hierzulande.

Busplaner: Herr Hartmann, welche neuen Produkte stellen Sie auf der Busworld vor?
Hartmann: Wir zeigen mit dem „Volvo 7900 E (Electric)“ einen neuen Elektrobuss, der unser präferiertes „Opportunity Charging“ kann, also Schnellladen unterwegs auf der Strecke, der aber auch ladefähig ist mit dem Standardstecker im Depot. Das deckt komplett unsere Anfragen ab, wobei wir derzeit insbesondere in Deutschland eine Tendenz zur Depotladung sehen.

Wie sehen Sie derzeit die größten Herausforderungen im Bereich Elektromobilität?
 Sie liegen bereits hinter uns, denn Volvo hat sich sehr frühzeitig intensiv mit dem Thema beschäftigt. Für uns ist das jetzt Tagesgeschehen. Eine große Herausforderung in Deutschland ist die Förderstrategie, die noch immer nicht ganz auf dem Papier ist. Ich bin mir aber sicher, dass es nach den Bundestagswahlen in Kürze eine neue Förderlinie geben wird, die der Thematik einen Schub geben wird.

den natürlichen Ersatzbedarf mit kleineren Stückzahlen. Zum Vergleich: Wenn wir in den skandinavischen Ländern Geschäfte machen, geht es um ganze Linienbündel mit 40, 50 oder 80 Fahrzeugen auf einen Schlag. Wir müssen nun lernen, unser Geschäft zu machen. Denn egal ob zwei oder 100 Autos, im Projekt sind immer Ressourcen und Gelder gebunden, und die müssen sich rechnen. In der Regel stelle ich für ein E-Bus-Projekt zwei Personen komplett ab.

Foto: Lenhardt

Welchen Stellenwert hat die Busworld für Sie im Vergleich zu anderen Fachmessen?
 Die Busworld ist dazu da, Impulse zu setzen und Neuigkeiten einzuführen. Gefühl ist sie city-orientierter als zum Beispiel die RDA-Workshops. Kortrijk entwickelt sich zudem zu einer weltweiten Veranstaltung. Dem Umzug nach Brüssel 2019 sehe ich mit gemischten Gefühlen entgegen: Sicherlich ist das eine richtige Entscheidung, weil die Messe im Laufe der Jahre an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen ist. Allerdings finde ich es auch schade: Es ist selten, dass die Wichtigkeit einer Messe den Charme eines kleinen Ortes trifft.

Wie entwickeln sich hierzulande die Bestellmengen bei E-Bussen?
 Wir sehen jetzt die ersten größeren Tender: Berlin hat kürzlich 30 Autos ausgeschrieben, Hamburg 60 in zwei Jahren. Das entspricht zwar noch nicht einmal einem Zwölfteil des Gesamtbedarfs, geht aber in die richtige Richtung. Bislang ging es in Deutschland eher um

Beispiel Göttinger Verkehrsbetriebe: Welche Rolle spielt dieses Projekt für Sie?
 Die Göttinger Verkehrsbetriebe wollen ihren Busflottenpark schrittweise auf elektrische Antriebe umstellen. Sie haben ein klares Konzept auf dem Weg zur Elektromobilität. Noch viel zu häufig spreche ich aber mit Betreibern, die nur ein oder zwei Fahrzeuge anschaffen, um sich dem politischen Druck zu entziehen, der zurzeit in allen Kommunen größer wird. Ernsthaft testen geht aber anders. Unsere Aufgabe ist jetzt, technische und politische Forderungen in Einklang zu bringen. Für mich ist Göttingen deshalb so wichtig, weil hier auch kleinere Strukturen außerhalb der Megastädte den Beweis antreten, dass E-Mobilität überall ihren Platz findet und vielleicht noch schneller umsetzbar ist.

Wie wirkt das „Geo-Fencing“ bei Vollelektrischer Hybridfahrzeugen?
 Über Geo-Fencing lässt sich geografisch programmieren, in welchen Bereichen ein Hybridbus elektrisch fahren muss und wo er noch mit dem Dieselmotor antreibt. Umweltsensible Bereiche werden so elektrisch durchfahren. Bei höheren Geschwindigkeiten werden die Antriebsgeräusche ohne hin von den Rollgeräuschen übertönt. Entscheidend bei der Kombination von Elektro- und Dieselmotor ist das Zusammenspiel der Steuerungs- und Motortechnik. Zusammen mit Telematiksystemen und dem OppCharge-Standard lassen sich Einsatz- und Ladezeiten sowie fahrdynamische Prozesse optimieren.

Wie entwickeln sich derzeit die Preise und Reichweiten der Batterien?
 In den kommenden acht bis zehn Jahren wird es kein anderes Batterieprinzip geben, wir werden nur feinjjustieren. Denn noch wird die Leistungsfähigkeit der Batterien alle drei bis vier Jahre deutlich nach oben gehen. Es wird aber noch dauern, bis sie auch Klimaanlage und die Heizungspeisen. Unter null Grad Außentemperatur ist also weitere Zusatzheizung nötig. Zunächst wollen wir Reichweiten von 150 bis 200 Kilometer erreichen. Mit OppCharge gibt es bei Reichweite und Komfort kein Problem und die Prozesszeiten für die Ladevorgänge werden auch immer kürzer, wie wir in Hamburg und anderswo feststellen. Das Heiß sieht in der intelligenten Kombination von Depot- und Streckenladung.

Welche Rolle spielen in Zukunft weitere alternative Antriebsarten bei Volvo?
 Im Busbereich sind wir 2012 bewusst aus dem Gas- und dem reinen Dieselantrieb ausgetreten. Wir sehen gerade nichts, was besser ist, als den Strom, den wir generieren, zu verbrauchen, zumal der europäische Stadtbusmarkt begrenzt ist. Aber wir können in zwei, drei Jahren neu diskutieren, wenn wir wissen, was der Lkw macht.

Wie sehen Sie die Zukunft des autonomen Fahrens im Busbereich?
 In Kürze werden wir über das Platooning auch beim Bus sprechen, dann beschäftigen wir uns mit dem automatisierten Einfädeln in den Verkehr und der Positionierung in der Haltestelle. In 15 Jahren sehen wir bei Volvo dann autonome Busse im Stadtverkehr. Ich kann mir noch nicht vorstellen, dass der Fahrer dann ganz weg ist. Das liegt aber an der Psyche der Menschen. Den gesetzlichen Rahmen dafür hat Deutschland als eines der ersten europäischen Länder kürzlich geschaffen. Für die Kommunikation von Maschine zu Maschine sind nun im nächsten Schritt noch entsprechende Infrastrukturen nötig.

i ZUR PERSON

Thomas Hartmann ist seit 2013 Geschäftsführer der Volvo Busse Deutschland GmbH mit Sitz in Ismaning bei München und verantwortet zudem das Busgeschäft der schwedischen Volvo Bus Corporation, Göteborg, in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Zuvor war der 60-jährige unter anderem bei Ford und Renault in Führungspositionen tätig und agierte während der Fusion der Bushersteller MAN und Neoman als Geschäftsführer von Neoman Deutschland.



i Volvo Buses
 Der Geschäftsbereich Buses trug 2016 mit umgerechnet rund 2,7 Milliarden Euro zu acht Prozent zum Umsatz der schwedischen Volvo Group mit Hauptsitz in Göteborg bei. Derzeit beschäftigt die Sparte Volvo Buses weltweit rund 7.400 Mitarbeiter.

info
 nutzen. Denn die Windparks in der Nordsee erzeugen heute ein Vielfaches an Strom, als wir benötigen. Er kommt nur nicht da an, wo er gebraucht wird. Hier sehe ich ein Riesenzugzwang: Mich erinnert schon heute jede Umdrehung eines Windrads an die Möglichkeit, einen Bus einen Kilometer zu betreiben.
Was sind die nächsten Entwicklungsschritte bei Fahrsitzensystemen?
 In Kortrijk stellen wir die Fußgänger- und Radfahrererkennung vor, die wir ab 2018 anbieten. Das schon heute verfügbare dynamische Lenkstabilisierungssystem VDS ermöglicht zudem, irgendwann aktiv in die Lenkung einzugreifen, das machen bereits die ersten Pkw. Heute sind vier bis fünf Prozent der Fahrer in großen ÖPNV-Betrieben inaktiv aufgrund der typischen Berufsschäden, die VDS wiederum verhindert. Das ist ein Potenzial, dass es angesichts des Fahrermanagements besser zu erhalten gilt.
Wie sehen Sie die Zukunft des autonomen Fahrens im Busbereich?
 In Kürze werden wir über das Platooning auch beim Bus sprechen, dann beschäftigen wir uns mit dem automatisierten Einfädeln in den Verkehr und der Positionierung in der Haltestelle. In 15 Jahren sehen wir bei Volvo dann autonome Busse im Stadtverkehr. Ich kann mir noch nicht vorstellen, dass der Fahrer dann ganz weg ist. Das liegt aber an der Psyche der Menschen. Den gesetzlichen Rahmen dafür hat Deutschland als eines der ersten europäischen Länder kürzlich geschaffen. Für die Kommunikation von Maschine zu Maschine sind nun im nächsten Schritt noch entsprechende Infrastrukturen nötig.
 Das Gespräch führte Anja Kiewitt.