



Mercedes-Benz

Ansprechpartner:

Nada Filipovic

Raimund Grammer

Telefon:

+49 711 17-5 10 91

+49 711 17-5 30 58

Presse-Information

Datum:

25. Mai 2012

Die ersten Brennstoffzellen-Busse mit Hybridtechnik in der Schweiz auf Linie

- **Fünfter Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid für PostAuto**
- **2000 Tonnen CO₂-Einsparung in fünf Jahren**
- **Elektrisch, Leise, Schadstofffrei**
- **Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid**

Stuttgart/Brugg – die PostAuto Schweiz AG setzte als erstes Unternehmen in der Schweiz die Brennstoffzellentechnologie im öffentlichen Straßenverkehr ein. Seit Ende 2011 fahren auf PostAuto-Linien in und um Brugg (Kanton Aargau) fünf Brennstoffzellenpostautos des Typs Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid. In den nächsten fünf Jahren testet PostAuto den Brennstoffzellenantrieb und nutzt sauberen Wasserstoff als Treibstoff. Das dichte PostAuto-Liniennetz rund um Brugg eignet sich bezüglich Topographie und Linienführung – Stadtverkehr, Landstraßen, Dorfpässen – gut für den Test. Betrieben werden die Linien vom PostAuto-Unternehmen Voegtlin-Meyer AG. An dessen Standort werden die fünf Brennstoffzellenpostautos gewartet und getankt. Der Kanton Aargau unterstützt als Partner das Projekt Brennstoffzellenbusse mit insgesamt 1,5 Millionen Franken aus dem Swisslos Fond.

PostAuto rechnet während der fünfjährigen Versuchsphase
2 000 Tonnen CO₂ einzusparen.

Seite 2

Hartmut Schick, Leiter Daimler Buses, zeigt sich vom zukunfts-
trächtigen Einsatz der umweltfreundlichen Brennstoffzellenbusse
begeistert: „Vor Kurzem hatte ich die Gelegenheit den Betrieb vor
Ort zu sehen. Ich bin beeindruckt davon, wie die PostAuto Schweiz
AG das Konzept umsetzt.“

Citaro FuelCELL-Hybrid

Gegenüber den Brennstoffzellen-Omnibussen, die ab dem Jahr
2003 im Rahmen des CUTE und HyFLEET:CUTE Projektes in der
Erprobung waren, hat der neue Citaro FuelCELL-Hybrid wesent-
liche Neuerungen anzubieten: Hybridisierung mit Energierück-
gewinnung und Speicherung in Lithium-Ionen-Batterien,
leistungsstarke Elektromotoren mit 120 kW Dauerleistung in den
Radnaben, elektrifizierte Nebenaggregate und weiterentwickelte
Brennstoffzellen. Diese werden eine vergrößerte Dauerhaltbarkeit
von mindestens fünf Jahren oder 12 000 Betriebsstunden
erreichen. Die Brennstoffzellenstacks des neuen Citaro
FuelCELL-Hybrid sind identisch mit denen der Mercedes-Benz
B-Klasse FCELL mit Brennstoffzellenantrieb. Die beiden Stacks
sind wie bei den früheren Brennstoffzellenbussen schon auf dem
Fahrzeugdach angeordnet. Neu hinzugekommen sind dort die
Lithium-Ionen-Batterien, die z.B. beim Bremsen zurückgewonnene
Energie speichern. Mit dem Strom dieser Energiespeicher kann
der neue Citaro FuelCELL-Hybrid mehrere Kilometer allein
batteriebetrieben fahren. Grundsätzlich betrachtet entspricht das
Konzept des neuen FuelCELL-Busses weitgehend den
Mercedes-Benz BlueTec Hybrid-Bussen. Diesen liefert noch ein
Dieselgenerator die elektrische Energie. Bei den neuen FuelCELL-
Bussen erzeugen dagegen schon völlig emissionsfrei die Brenn-
stoffzellen den Strom für die Antriebsmotoren.

Dank der verbesserten Brennstoffzellenkomponenten und der Hybridisierung mit Lithium-Ionen-Batterien spart der neue Citaro FuelCELL-Hybrid im Vergleich zur Vorgängergeneration 50 Prozent Wasserstoff. Deshalb konnte die Anzahl der Tanks gegenüber den früher erprobten Brennstoffzellenbussen von neun auf sieben Behälter auf zusammen 35 kg Wasserstoff reduziert werden. Die Reichweite des Brennstoffzellenbusses beträgt über 250 Kilometer. Mit diesen vielfältigen technischen Fortschritten kommen rein elektrische Omnibusse mit Brennstoffzellen als Energieerzeuger der Serienreife einen deutlichen Schritt näher.

CHIC-Projekt (Clean Hydrogen in European Cities/Sauberer Wasserstoff für europäische Städte)

Das von der EU geförderte Projekt wird in fünf europäischen Städten die Integration von 26 Brennstoffzellenbussen in den täglichen Linienverkehr ermöglichen.

Das Projekt basiert auf einer schrittweisen Einführung von Brennstoffzellenbussen mit Wasserstoffantrieb und zielt auf den Aufbau von Busflotten mit Brennstoffzellenfahrzeugen und der erforderlichen Infrastruktur ab. Mit dem CHIC-Projekt knüpft Daimler Buses an die erfolgreichen Vorgänger-Projekte CUTE und HyFLEET:CUTE der Europäischen Union an, die von 2003 bis 2009 beteiligt waren. Insgesamt haben sich dabei 36 Mercedes-Benz Citaro mit Brennstoffzellenantrieb der zweiten Generation in zwölf Verkehrsbetrieben auf drei Kontinenten bestens bewährt. Mit mehr als 140 000 Betriebsstunden und über 2,2 Millionen Kilometern Laufleistung haben Mercedes-Benz Busse die Praxistauglichkeit des umweltverträglichen Brennstoffzellenantriebs nachgewiesen.

PostAuto Schweiz AG

Die PostAuto Schweiz AG beschäftigt über 3 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und hat rund 2100 Fahrzeuge, davon 1/3

Mercedes-Benz Fahrzeuge, im Einsatz. Pro Jahr befördert das Unternehmen 120 Millionen Fahrgäste. Das Dreiklanghorn und die gelben Postautos gehören zur kulturellen Identität der Schweiz. Das Unternehmen hat sich im Rahmen des CHIC-Projektes beworben und den Zuschlag erhalten. Seite 4

Bild-Nr. **12A603**: Roman Biondi, Markensprecher Mercedes-Benz Omnibusse EvoBus GmbH, übergibt den fünften Citaro FuelCELL-Hybrid an Daniel Landolf, Leiter PostAuto und Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post. Von links nach rechts: Daniel Landolf, Leiter PostAuto und Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post, Roman Biondi, Markensprecher Mercedes-Benz Omnibusse EvoBus GmbH.

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sowie das Bild von der Übergabe mit der Bild-Nummer **12A603** sind im Internet verfügbar: **www.media.daimler.com** und **www.mercedes-benz.com**