

Der Batteriebus funktioniert bestens

STADTBUS Neun Tage Testbetrieb mit einem neuartigen Bus haben gezeigt: Das passt. Eine Buslinie quer durch die Stadt – teils mit Oberleitung, teils ohne – wird so möglich.

Das Geheimnis des neuen Fahrzeugs namens Swiss Trolley plus ist ein leistungsstarkes Batteriepaket. Der Trolley plus kann an der Oberleitung fahren wie jeder andere Trolley auch, und wenn mal keine Leitung da ist, fährt er weiter mit Batterie. Der Testbetrieb vom 10. bis 19. April sollte zeigen: Wie weit reicht dieses Batteriepaket? Und wie lange muss der Trolley am Strom fahren, damit sich die Batterie vollständig wieder auflädt? Gestern hat Stadtbus mitgeteilt: Die Technologie funktioniert bestens, das Fazit heisse «zukunftsweisend».

Umstellen an Haltestellen

Die Testfahrten haben laut Reto Aberhalden von Stadtbus gezeigt, dass es ausreicht, wenn die Hälfte einer Strecke mit Oberleitungen versehen ist. Das genüge, um die Batterie jeweils wieder ganz zu laden. Und das wiederum bedeutet, dass keine Nachtladung im Depot nötig ist. Das Umstellen von Batteriebetrieb auf Oberleitung passiert laut Aberhalden an speziellen Haltestellen mit Markierungen am Boden und

einem Mechanismus an der Leitung: «Dort kann der Fahrer mittels Knopfdruck den Stromabnehmer heben.» Getestet wurde unter anderem auf der Linie 3.

Stadtbus will Busse mit der neuen Technologie dereinst auf der geplanten Durchmesserlinie 7 einsetzen: Bahnhof Wülflingen – Niederfeld – Schlosstal – Zürcherstrasse – Hauptbahnhof – Eishalle – Brücke Bahnhof Grüze-Neuhegi – Hegi. Diese Strecke hat zu rund einem Drittel heute schon Oberleitungen, man müsste nur an einigen Stellen noch solche bauen, um auf 50 Prozent zu kommen. Das kommt natürlich wesentlich günstiger, als die ganze Strecke zu elektrifizieren.

Preislich konkurrenzfähig

In zwei bis drei Jahren wird Stadtbus neue Trolleybusse beschaffen. Nach dem Testbetrieb sei nun klar, heisst es in der Mitteilung, dass bei der Ausschreibung auf diese Technologie gesetzt werde. Die getesteten Fahrzeuge waren von der Firma Hess. An der Entwicklung waren das Bundesamt für Energie und weitere Partner beteiligt. Preislich seien sie konkurrenzfähig mit anderen Trolleys, sagt Aberhalden. Ein Fahrzeug kostet rund 1,1 Millionen Franken. Zehn bis zwölf braucht es, um die Durchmesserlinie 7 zu betreiben. *mgm*