

Einst der Trolleybus – heute der e-Bus

e-Mobilität ist im Trend. e-bikes, e-trotti, e-car, alles rollt mit Strom, nur ja nicht mit Verbrennungsmotor. Seit 80 Jahren schon in Zürich. Sechs FBW-Trolleybusse initiierten 1939 die e-Mobilität zwischen Bucheggplatz und Bezirksgebäude. Dort rollen sie noch heute, als Teil der Linie 32. Inzwischen sind's 5 Linien mit 54 km Länge, die von 40 Gelenk- und 34 Doppelgelenkbussen befahren werden und pro Tag 180'000 Fahrgäste geräuscharm, emissionslos und ruckfrei an ihr Ziel bringen.

Bis Herbst 2020 wird die Buslinie 83 Milchbuck – Bahnhof Altstetten, deren Fahrgastzahlen sich in drei Jahren mehr als verdoppelten, auf Trolleys umgestellt, ohne dass zusätzlich Fahrdrähte gespannt würden. Das funktioniert dank acht neuen SwisstrolleyPlus. Diese ersetzen acht Dieselsebusse und fügen sich als weiteren Baustein in die e-Bus-Strategie der VBZ ein.

2024/2025 werden die beiden Linien zur ETH Höggerberg, 69 und 80, ebenfalls elektrifiziert. Erste Masten für die Fahrleitung stehen schon. Inzwischen ist die Technik soweit fortgeschritten, dass e-Bus-Linien nicht mehr über die ganze Länge mit einem Fahrdraht versehen werden. Das dürfte sich günstig auf die Finanzierung auswirken, auch wenn sich der Bund mit dem Agglomerations-Programm daran beteiligt.



Witikon Kienastewies, ein DGTB mit gesenkten Ruten wegen einer Baustelle, bereit zur Talfahrt von Witikon in die Stadt hinunter.

Die E-Bus-Strategie der VBZ

Diese erstreckt sich über alle Buslinien. Nach einem Probetrieb werden mehrere Quartierlinien auf kleine batteriebetriebene e-Busse umgestellt. Regional- und mässig stark belastete Stadtlinien werden heute mit Diesel-Standardbussen bedient. Ob die Batterietechnik hier dereinst ebenfalls e-Busse bringt, wird sich weisen. Als Brückentechnologie und Reserve setzt Zürich auf Diesel-Hybridbusse. Hingegen bleibt der Trolleybus auf Linien mit dichtem Takt und anspruchsvoller Topografie unverzichtbar.

Seit 2013 gehören Trolleys mit knatterndem Diesel-Hilfsmotörchen der Vergangenheit an. Ersetzt wurden diese durch Traktionsbatterien, die dank des

kontinuierlichen Energiebezugs unterwegs aufgeladen werden, genauso wie Energie rekuperiert wird, wenn sie fahrdrahtlos ein Gefälle befahren, z.B. wegen einer Baustelle von Witikon gegen die Stadt hinunter.

Eine Frage bleibt zu klären: Dürfen alle anderen e-Mobile die Fahrspuren der e-Busse benützen? Eigentlich wäre dies logisch, doch e-Bikes und e-Trottis gehören auf Auto- oder Velospuren, nicht auf (e-)Busspuren, der öV muss Vortritt haben. Aus Sicht der Fahrgäste kann man den VBZ nur gratulieren zur e-Bus-Strategie. Einzig bei kleinen elektrischen Quartierbussen geht viel Innenraum für die Batterie verloren. Hier sind bessere Modelle notwendig.



Der Swisstrolley-Plus bringt die Zukunft der e-Mobilität auf das Netz der VBZ. Depot Burgwies

Historisches

Das grösste Trolleybus-Netz der Schweiz findet sich mit 58 Kilometern in Lausanne. Dort sind praktisch alle Zürcher Zweiachs-Trolleys nach wenigen Einsatzjahren gelandet. Einige zogen Anhänger mit, andere brachten es auf über 40 Dienstjahre. Einer davon, die Nummer 179 von 1949, ist zum Jubiläum nach Zürich zurückgekehrt.

Bilder/Text: Kaspar P. Woker, 7./17.Mai 2019