



Höfner Volksblatt
8832 Wollerau
044/ 787 03 03
www.hoefner.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 5'087
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Themen-Nr.: 651.11
Abo-Nr.: 651011
Seite: 3
Fläche: 50'069 mm²

Beim Bremsen Energie gewinnen



Meinrad Tschudi steuert den Hybrid-Gelenkbus über den Lachner Bahnhofplatz.

Zurzeit testet die PostAuto Schweiz AG auf der Linie Reichenburg–Pfäffikon einen Hybrid-Gelenkbus. Erste Erfahrungen mit dem neuen Bus und die Reaktionen von Fahrgästen fallen positiv aus.

Von Hans-Ruedi Rügsegger

Ausserschwyz. – Fast geräuschlos biegt der auffällig Grün und Blau gespritzte Gelenkbus um die Ecke, hält an der Haltestelle. Durch vier grosszügige Türen gelangen die Wartenden ins Innere, setzen sich auf die

gepolsterten Sitze. «Ist der neu?», fragt eine Dame ihre Begleiterin. «Die testen einen neuen Bus», gibt diese zur Antwort. Während fünf Wochen testet die PostAuto Schweiz AG einen Hybrid-Gelenkbus der Firma Hess auf der Marchbuslinie von Reichenburg nach Pfäffikon. Tests mit diesen Bussen laufen unter anderem in den Städten Winterthur und Genf. In Dresden fahren bereits Hess-Hybridbusse.

Warum also der Test in der March? «Es geht darum, den Einsatz von Hybridbussen im Überlanddienst zu testen», sagt Xaver Kistler, der im Auf-

trag der PostAuto Schweiz AG den Marchbus betreibt. Die Strecke von Reichenburg nach Pfäffikon sei topografisch ideal und weise viele Haltestellen auf, so Peter Schönbächler, Leiter Geschäftsstelle Uznach der PostAuto Schweiz AG.

Elektromotoren surren

Der Gelenkbus fährt von der Haltestelle weg, biegt bei der Lachner Kirche in die Zürcherstrasse ein. Zu hören ist nur das Surren der Elektromotoren, wie bei einem Trolleybus. Postautochauffeur Meinrad Tschudi beschleunigt, und nun schaltet kaum hörbar der



Höfner Volksblatt
8832 Wollerau
044/ 787 03 03
www.hoefner.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 5'087
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Themen-Nr.: 651.11
Abo-Nr.: 651011
Seite: 3
Fläche: 50'069 mm²

Dieselmotor ein. «Das Fahrzeug ist optimal ausgelegt», schwärmt Meinrad Tschudi. Fährt sich das Testfahrzeug anders als ein herkömmlicher Dieselmotor? «Eigentlich nicht. Im Betrieb mit Strom ist er ein bisschen harzig, bis er auf Touren kommt», meint Tschudi. Das Fahrzeug muss mit einem Mehrgewicht von rund zwei Tonnen gegenüber einem herkömmlichen Bus fertig werden. Das nehmen die Passagiere offensichtlich anders wahr. «Der beschleunigt ja zügig», meint ein älterer Passagier.

«Cooles Fahrzeug»

Der Hess-Hybrid-Gelenkbus basiert auf einem Trolleybus. Zwei Elektromotoren treiben die zwei hinteren Achsen an. Im Gegensatz zu einem Trolleybus bezieht der Hybridbus den elektrischen Strom nicht von einer Fahrleitung. Ein Dieselmotor treibt einen Generator an, der Strom an einen Stromspeicher liefert. Beim Bremsen

wird Energie zurückgewonnen. «Zwischen der Huob und Lidwil konnte ich mit der zurückgewonnenen Energie rollen», schwärmt Tschudi.

Ziel der Testphase ist es, die Hybrid-Technologie auf ökonomische, betriebliche, technische und ökologische Aspekte zu prüfen, heisst es vonseiten der PostAuto Schweiz AG. Ganz speziell die Zuverlässigkeit: «Wenn das Fahrzeug stehen bleibt, und die Passagiere den Zugangschluss verpassen, ist ihnen die Ökologie egal», so Schönbächler. Zudem soll die Akzeptanz bei Fahrpersonal und Fahrgästen erhoben werden. «Die Fahrgäste sind begeistert», sagt Meinrad Tschudi und zitiert einen Jungen: «So en coole Bus.» Im Innern des Busses machen Informationstafeln die Fahrgäste auf die Besonderheiten des Hybridbusses aufmerksam. Sie werden auch eingeladen, sich zu «ihrem Hybridbus-Erlebnis» zu äussern.

Was den ökonomischen Aspekt betrifft, sind die prognostizierten Treibstoffeinsparungen von 30 Prozent gegenüber reinen Dieselmotoren vielleicht etwas gar optimistisch. «Der Hybrid-Bus hat rund 41 Liter pro 100 Kilometer verbraucht, gegenüber 48 bis 50 Litern bei einem reinen Dieselmotor», so Xaver Kistler. Mit der Feinabstimmung des Fahrzeugs und einer entsprechenden Fahrweise könne der eine oder andere Liter noch eingespart werden.

Für Peter Schönbächler ist klar: «Nach heutigem Wissen kann der Minderverbrauch die höheren Anschaffungskosten nicht decken.» Im Vordergrund stehe der Umweltgedanke.

Von Ende November bis Ende Dezember testet die Xaver Kistler AG zwischen Reichenburg und Pfäffikon ein weiteres Modell, einen Citaro G BlueTec-Hybrid.