

VZO erhalten letztmals neue Hybrid-Dieselmotoren

Gegenwärtig nehmen die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland etappenweise 27 neue Busse in Betrieb. Im Zuge der Flottenerneuerung werden 19 Gelenk- und acht Standardbusse ersetzt. Laut VZO war das die letzte Beschaffung von Dieselmotoren. Bis ins Jahr 2035 soll die gesamte Flotte von rund 100 Fahrzeugen ohne fossile Treibstoffe unterwegs sein.

Eigentlich wäre es naheliegend und läge auf der Hand: Altgediente Dieselmotoren werden einfach durch neue Elektromotoren ersetzt. Die VZO haben diese Option intensiv geprüft und beurteilt. Das Fazit: Jetzt auf einmal rund ein Drittel der ganzen VZO-Flotte durch Elektromotoren zu ersetzen funktioniert aufgrund von technischen Gegebenheiten und finanziellen Hürden (noch) nicht. Die ersten Elektromotoren sollen bei den VZO im Jahr 2023 unterwegs sein. Mit ihrer neuen Fahrzeugstrategie zeigen die VZO auf, wie sie ihre Verkehrsleistungen bis ins Jahr 2035 emissionsfrei erbringen wollen. Der Umbau der Busflotte soll kosteneffizient sein und der Komfort sowie die Zuverlässigkeit für die Kunden gewahrt werden.

Wohl das Ende der Diesel-Ära

Bund und Kanton verlangen eine markante Reduktion der Treib-

hausgasemissionen. Der öffentliche Verkehr soll bis spätestens 2050 komplett emissionsfrei betrieben werden. Aus heutiger Sicht setzen die VZO auf Batteriebusse mit Depotladung, welche die bestehende Dieselmotorenflotte ab 2023 etappenweise ersetzen sollen. Aufgrund der technischen Entwicklung ist aber nicht auszuschliessen, dass in den nächsten Umsetzungsphasen auch weitere Technologien in Frage kommen. Bis der letzte Dieselmotorenbus ausrangiert ist, haben die VZO noch einige Herausforderungen zu lösen und sind auf Partner angewiesen – insbesondere Kanton und Bund müssen finanzielle Unterstützung leisten. Damit die VZO-Busflotte bis 2035 keine Treibhausgase mehr emittiert, sind erhebliche Anstrengungen notwendig.

Herausforderung Reichweite, ...
Ein VZO-Bus verlässt morgens

um fünf Uhr die Garage und kommt gegen Mitternacht wieder zurück. Die meisten VZO-Busse legen heute zwischen 300 bis 400 km zurück, mit einer Tankfüllung und ohne Rückkehr in die Garage. Als die VZO vor über einem Jahr die jetzt ausgelieferten Hybrid-Dieselmotoren bestellte, waren auf dem Markt Elektromotoren mit einer Reichweite von 120 Kilometer erhältlich. Deutlich vor der Hälfte der Tagesfahrleistung müsste der E-Bus somit zurück in die Garage, um die Batterien aufzuladen. Ein solcher Ladevorgang dauert rund vier Stunden. Weil der an der Ladestation stehende Bus nicht fahrbar ist, müsste ein zweiter Bus eingesetzt werden, um die zweite Tagestour zu fahren. Unter dem Strich bräuhete es für dieselbe Tagestour zwei Elektromotoren, anstatt einen Dieselmotorenbus. Der Fortschritt bei Batterien für Strassenfahrzeuge ist jedoch rasant. Die VZO gehen davon aus, dass die künftigen Batteriegenerationen markant steigende Reichweiten ermöglichen und nahezu an die Leistung eines Dieselmotorenbus heran-

Kosten...

Ein Dieselmotorenbus kostet heute rund 500 000 Franken. Derselbe Bus mit einem Elektromotor ist für rund 950 000 Franken erhältlich. Nebst dem doppelten Beschaffungspreis kommt der notwendige Batterieersatz in der Hälfte der Nutzungsdauer von zusätzlichen 400 000 Franken hinzu.

...und Busdepots

Weil die Batterien des Elektromotorenbus auf dessen Dach verbaut sind, ist der Bus um einiges höher als ein Dieselmotorenbus. Diese sich so nebensächlich anhörende Eigenschaft hat weitreichende Konsequenzen für die VZO. In die beiden Busdepots in Grüningen und Rüti aus den achtziger Jahren können aktuell keine Elektromotorenbusse einfahren, weil die Einfahrtshöhen zu niedrig sind. Die VZO-Garagen müssen in den kommenden Jahren angepasst, sowie mit entsprechenden Ladestationen und speziellen Brandschutzmassnahmen ausgestattet werden. Mit den lokalen Stromversorgern sind die Zuleitungen und Trafostationen zu bauen, um die für das Laden der Busse benötigten Strommenge sicherzustellen.

...ABSAGE




Liebe Sängerkreunde

Infolge von mehreren Covid-Erkrankungen in unserem Chor und vielen sonstigen Absenzen, haben sich Vorstand und die Dirigentin entschlossen, die vorgesehene **Abendunterhaltung vom Samstag, 29. Januar 2022** leider absagen zu müssen. Unter diesen Voraussetzungen sind geregelte Proben leider nicht mehr gewährleistet.

Wir bitten alle Freunde unseres Vereines um Kenntnisnahme und Verständnis. Wir wünschen Ihnen eine schöne Adventszeit, frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Mit frohem Sängerkreuss
Paul Tremp
Präsident

Kein Weihnachtsmarkt in Rütli

Der Vorstand des Gewerbevereins Rütli-Tann-Dürnten hat schweren Herzens beschlossen, den Weihnachtsmarkt 2021 nicht durchzuführen. Verschiedene Gründe führten zu dieser Entscheidung, viele Marktfahrer sind verunsichert und haben sich erst gar nicht angemeldet, mit nur einem Dutzend Aussteller kann kein interessanter Weihnachtsmarkt organisiert werden. Aber auch die Corona-Situation hat eine Rolle gespielt, die Ungewissheit über die Durchführung des Marktes und über die zu erwartenden Corona-Massnahmen. Der Vorstand konzentriert sich nun auf die Organisation des Weihnachtsmarktes 2022.

Veränderung des Vorstand

An der schriftlich durchgeführten Generalversammlung wurde folgenden Mutationen zugestimmt. Nach jahrelanger Zugehörigkeit sind folgende Persönlichkeiten aus dem Vorstand ausgeschieden: Marianne Brutsche, Brutsche Consulting, Ruedi Appenzeller, Appenzeller Webdesign, Damir Kaknjasevic, DK TEL, und Roger Trittenbass, Rema-Versicherungs-Treuhand AG. Ihnen gebührt ein herzliches Dankeschön für ihren Einsatz für den Gewerbeverein. Zwei neue Mitglieder ergänzen den Vorstand: Philipp Furrer von Byfurrer Business, Internet und Homepage, und Christian Lienhard von CAL Treuhand, er betreut die Finanzen.