

Für Elektromobilität im Tourismus-ÖV

Der Boom von Hybridfahrzeugen und rein elektrisch angetriebenen Personenwagen steht erst am Anfang. Längst haben auch Verkehrsbetriebe in Städten und Agglomerationen begonnen, ihre bestehenden Oberleitungsnetze durch Verlängerungen bestehender Linien und den Bau neuer Strecken auszuweiten. Wo das keinen Sinn macht und noch Diesibusse im Betrieb sind, kommen immer öfter Batteriebusse zum Einsatz – zuletzt im Glatttal zwischen Zürich Flughafen und Wangen bei Dübendorf auf der «Innovationslinie 759» über 27 Kilometer mit 28 Haltestellen. Auch Postauto Schweiz engagiert sich: Für die Jahre 2023/24 hat das Unternehmen rund 100 elektrisch angetriebene Fahrzeuge für den Überlandbetrieb ausgeschrieben. Das entspricht einem Viertel des jährlichen Beschaffungsvolumens. Dem Testbetrieb auf Strecken ab Interlaken und Sarnen folgt nun der Regeleinsatz in der Bündner Herrschaft. Saisonal verkehren bereits Batterie-Postautos in Saas-Fee und auf der Lenzerheide als Sportbusse. Städter und Bewohner urbaner Gebiete fahren immer häufiger elektrisch. Sie geniessen die sich daraus ergebenden Vorteile: rasche Beschleunigung, kuppelungsfreies Fahren, fast lautloses Gleit-

ten, kein schlechtes Gewissen wegen des CO₂-Ausstosses, abgasfrei und umweltfreundlich ...

Solche Feriengäste erwarten in den touristischen Destinationen einerseits Abwechslung vom Alltag ohne Stau, Stress oder Parkplatzsuche. Andererseits wächst ihr Erwartungsdruck an das ÖV-Angebot in den Ferienorten. Es soll Schritt halten mit den technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen, dem gesteigerten Umweltbewusstsein und der vermehrten Suche nach unverdorbenen Erlebnissen in der Natur.

Zudem machen die ambitionierten CO₂-Reduktionsziele keinen Halt vor den Berggebieten. In dieser Hinsicht besteht allerdings Konfliktpotenzial zu den Bedürfnissen der einheimischen Bevölkerung, für deren Alltag der Vierradantrieb und oft das Dieselfahrzeug selbstverständlich sind und zum Teil auch notwendig bleiben werden.

Dennoch: Ein konkreter Ansatz muss die Umstellung von primär touristischen Linien des öffentlichen Verkehrs auch hier sein. Motorenlärm und Abgaswolken haben in unseren alpinen Destinationen nichts mehr verloren. Die von Ortsbussen zurückgelegten Strecken sind kurz, die Haltestellen folgen dicht nacheinan-



der, in den Spitzenzeiten sind Stehplätze – oft noch mit Sportgerät – kaum zu vermeiden. Da passt der elektrisch angetriebene Midibus mit seinem ruckfreien Anfahren ideal.

Wer nun moniert, steile Strassen und enge Kurven eignen sich nicht für elektrisch angetriebene Busse, der irrt. Die Verkehrsbetriebe Luzern setzen auf ihrer anspruchsvollsten Strecke auf den Obergütsch seit diesem Jahr erfolgreich drei E-Busse ein! Zudem fahren Ortsbusse in Davos, dem Saanenland, in Kandersteg und Adelboden mehrheitlich auf flachen Routen – man muss ja nicht gleich mit der steilsten Postautostrecke der Welt von Reichenbach ins Kiental und auf die Griesalp mit der Elektrifizierung touristischer Buslinien beginnen.