

UITP-Ausstellung in Genf: Alternative Antriebe im Zentrum

Ein Trolleybus neben grossen Stadler-Plakaten? Ein Niederflur-Gelenkbus mit Stromabnehmer, aber ohne Oberleitung? Solche ungewöhnlichen, aber nicht ganz unerwarteten Anblicke boten sich dem Besucher der Ausstellung, die traditionell den alle zwei Jahre stattfindenden Kongress des Internationalen Verbandes des öffentlichen Verkehrs (UITP) begleitet. Nach Dubai 2011 trafen sich rund 2100 Kongressteilnehmer aus 78 Ländern im schweizerischen Genf. Einen Schwerpunkt bei der Ausstellung, die sich über zwei Messehallen erstreckte, bildeten Busse mit alternativen Antriebssystemen. Der Schienenverkehr spielte eine untergeordnete Rolle; immerhin war Alstom mit zwei Modulen einer neuen Strassenbahn für Nantes vertreten. AnsaldoBreda zeigte – unter einem schwarzen Tuch versteckt – die Maquette eines Wagens für die Metro Honolulu; die Präsentation fand erst am Schluss des zweiten von drei Ausstellungstagen statt.

Bei Stadler gab es den zuvor bereits in Berlin vorgestellten Mock-up für die Berliner S-Bahn zu sehen. Interessant war der zweite Stadler-Stand in der dem Busverkehr gewidmeten Messehalle, wo ein in Minsk gebauter Trolleybus ausgestellt war. Der Schweizer Hersteller hat in Weissrussland mit dem einheimischen Hersteller Belkommunmash, der schon bisher Busse und Trams baute, ein Joint-Venture gegründet und hält an diesem die Mehrheit. Die dort gefertigten Produkte sind laut Stadler vor allem für den GUS-Markt bestimmt; die Typenblätter gibt es immerhin auch in deut-

scher Sprache. Ein Montagewerk ausserhalb von Minsk ist im Bau und soll Ende 2013 in Betrieb gehen. Die 24 Doppelstockzüge für die russische Gesellschaft Aero-express werden dort gebaut, wobei die Hälfte der Wertschöpfung in der Schweiz anfallen soll. Der Personalbestand des Minsker Werks wird mehrere hundert Mitarbeiter umfassen.

ABB und Hess stellten ihren elektrisch betriebenen „TOSA“-Gelenkbus vor – das Kürzel steht für „Trolleybus Optimisation System Alimentation“. Die Energie kommt aus Ladestationen, die eigens vor der Messe und am Genfer Flughafen aufgestellt wurden, um auf der etwa zwei Kilometer langen Strecke einen fahrplanmässigen Shuttlebetrieb anzubieten. Beim Flughafen wurde der Supercap des Busses jeweils etwa zwei Minuten lang aufgeladen, bei der Messe nur während 15 Sekunden. Um die Leistungsspitze während des Ladevorgangs zu begrenzen, befindet sich auch in der Ladestation selbst ein Supercap.

Bei Bombardier lautete das Schlagwort „Prime“; das System wurde in dieser Zeitschrift bereits ausführlich vorgestellt. Bei der Werbung legt der Hersteller den Fokus seit kurzem weniger auf die induktive Energieübertragung als auf die Batterien, die besonders leicht und leistungsstark sein sollen. Bei Siemens waren Elektrobusse ebenfalls ein Thema; in Wien ist die Inbetriebnahme einer Flotte von zwölf elektrischen Midibusen für zwei Innenstadtlinien im Gang.

Selbstverständlich waren auch Hybrid- und Brennstoffzellen-Busse zu sehen. Auch wenn

laufend Fortschritte erzielt werden, dürfte noch viel Zeit vergehen, bis sich allenfalls einzelne der neuartigen Antriebssysteme im grossen Stil durchsetzen können. (lüt/mr)

Keine Suissetraffic mehr

2009 und 2011 fand in Bern die „Suissetraffic“ statt. Die von der Berner Messe Bernexpo AG organisierte Fachmesse sollte vor allem der Schweizer Bahnindustrie eine Plattform bieten. Die dritte Ausgabe 2013 wollte man als Teil des Genfer Kongresses durchführen. Vor Ort in Genf fand sich allerdings kein Hinweis darauf, dass es sich bei der traditionellen Begleitmesse zum UITP-Kongress zugleich um die Suissetraffic handelte. Und die Spatzen pfeifen es von den Dächern, dass es sich auch 2015 keine Suissetraffic mehr geben wird. Für die Aussteller stimmten Aufwand und Ertrag nicht überein – zu gering war trotz anderslautender Erfolgsmeldungen der Publikumsaufmarsch. Die Schweizer Industrie mit ihrem Branchenverband Swissrail nutzte in Genf dennoch die Chance, mit einem grossen Gemeinschaftsstand Präsenz zu zeigen. Und da der UITP-Kongress 2015 in Mailand stattfindet, bietet sich dort in Grenznähe abermals die Chance für einen prominenten Auftritt. Für die Zeit danach will man sich ein neues Format an einem neuen Ort einfallen lassen. (mr)



Oben: Die Genfer Verkehrsbetriebe haben bei Van Hool 33 „Exqui.City“-Trolleybusse mit zwei angetriebenen Achsen bestellt; der erste wurde in Genf gezeigt (Foto: M. Rellstab).

Unten: Für die Präsentation der für Nantes bestimmten Alstom-Strassenbahn wurden einige Meter Schienen verlegt (Foto: M. Rellstab).



Oben: Der in Minsk gebaute Trolleybus „Vitovt Max Duo 43303A“ mit Diesel-Hilfsantrieb am Stadler-Stand. Am Bus selbst findet sich aber kein Hinweis auf den Schweizer Hersteller (Foto: J. Lütthard).

Unten: Der TOSA-Gelenkbus-Prototyp von ABB/Hess an der Ladestation am Genfer Flughafen (Foto: M. Rellstab).

