Besuch in der Schweiz mit Abstecher nach Italien 08.-11.09.2009

Wie berichtet wurden am 12.09.2009 die letzten Alt-Trolleybusse von Rimini letztmalig eingesetzt. Da ich die Woche vor dem 12.09.09 mir frei nehmen konnte und eine Reise in die Schweiz geplant hatte, verlängerte ich diese um einen kurzen Ausflug nach Italien. Mit dem Nachtzug ging es nach Mailand, dort konnte ich alle Obustypen auf den Ringlinien 90 und 91 sowie der Linie 92 am Bahnhof sichten. Die vierte Obuslinie (Linie 93) wurde jedoch von Dieselbussen befahren. Die Obusse 901-920 sind nicht mehr in Betrieb, sie sollen bereits an Ruse/Bulgarien abgegeben sein. Fünf der neuen VanHool-Gelenkwagen konnten gesichtet werden, höchste gesichtete Nummer war 714. Auf der Linie 92 verkehrten auch einige Gelenkwagen. Der Umlauf der Ringlinien dauert über zwei Stunden, in den Hauptverkehrszeiten besteht ein 3-Minuten-Takt, ab 9:00 Uhr wird ein 5-Minuten-Takt geboten, es sind oft Pulkfahrten zu beobachten.

Auf der Linie 92 kamen hauptsächlich Solotrolleybusse zum Einsatz, hier Wagen 930

Um 11:05 Uhr ging es nach Rimini mit dortiger Ankunft um 13:50 Uhr. Die Freude war groß, als als erster Wagen der Linie 11 ein Trolleybus am Bahnhof erschien. Denn nach zwei vergeblichen Besuchen in 2002 und 2008 sah ich erstmals in dieser Stadt einen Trolleybus. Die einzige Linie fahrt kilometerlang an Hotels vorbei, es gibt 54 Haltestellen, durchnummeriert von 1 bis 54. Nr.49 ist die Wendeschleife Curire, hier wird ab 20 Uhr gewendet, das letzte Streckenstück bis zur Endhaltestelle Riccone Therme besitzt K&M-Fahrleitung, der rund 1,4 km lange Abschnitt wurde 1994 eröffnet.
Die Linie wird in Sommerzeiten mit 11 Kursen im 8-9 Minuten-Verkehr bedient, ab Mitte September gilt dann der Winterfahrplan, der dann nur noch einen 15-Minuten-Takt vorsieht, für den dann nur noch 5 Kurse erforderlich sind.

Die zahlreichen Hotels entlang der Küste werden vom Obus erschlossen, im Sommer 2009 kamen letztmalig die über 30-jährigen Solowagen zum Einsatz, nächstes Jahr werden werden die Fahrgäste mehr Platz in den neuen Gelenkwagen finden. Das Schild an der Querspannung der Oberleitung zeigt die Nummer der Haltestelle.

Nach Erfassung aller Kurse (auf den 11 Kursen waren 6 Obusse: 1005, 1009, 1012, 1013, 1015. 1017) fuhr ich noch ins Depot, ich musste aber erstmal recherchieren, wo dieses lag. Als ich gegen 17 Uhr dort eintraf, war kein Verantwortlicher mehr zugegen, der mir eine Besichtigung des neuen VanHool -Gelenkobus ermöglichte. Keinen der drei Wagen, die inzwischen ausgeliefert wurden, war zu erblicken. Durch den Zaun konnte ich nur sechs abgestellte Obusse (1003, 1008, 1011, 1014, 1006(?), 1014 (?, so weit reichten meine Augen nicht) sichten und im Hintergrund zwei ausgeschlachtete Wagen.
Wieder zurück in der Innenstadt fuhr ich nochmals die gesamte Strecke mit dem Obus ab, um 20 Uhr verließ ich Rimini wieder, um ab Bologna den Nachtzug nach Lausanne zu nehmen. In Bologna waren jedoch keine Trolleybusse zu sehen, Ob dies allabendlich oder weiterhin wegen der vorübergehenden Umstellung der Spannung auf 750V (siehe TrolleyMotion - Meldung vom 10.08.09) blieb unbekannt.
Der Nachtzug brachte mich nach Lausanne, wo er gegen 8:50 Uhr mit einer anderhalbstündigen (planmäßigen) Pause in Brig eintraf. Am Bahnhof Lausanne stieg ich direkt in die Linie 21, die weiterhin wegen einer Baustelle von Dieselbussen befahren wird. Sie fährt wie die Trolleybuslinie 3 vom Bahnhof (Gare) bis zur Haltestelle Jomini und folgt dann etwa 1 km dem Linienweg der Trolleybuslinie 2. Während diese dann links in die Chemin de Pierrefleur einbiegt, fährt die 21 rund 1,3 km weiter über die Avenue du Grey zum Endpunkt der Linie 1 Blecherette. Die Fahrleitung war auf diesem Neubauabschnitt komplett fertig einschließlich aufwändiger Wendeschleife mit Überholungsmöglichkeiten in Blecherette, damit beide Linien mit unterschiedlicher Pausenzeit abfahren können.
Die Linie 3, die nach Protesten der Fahrgäste im geänderten Netz blieb, verkehrt nun ganztägig alle 15 Minuten, zwei der drei Kurse waren Trolleybusse, und zwar aus der Serie von Gelenkwagen, die 2005/06 aus Genf übernommen wurden. Hiervon dient seit Juli 2009 Wagen 884 als Ersatzteilspender, sieben der verbliebenen neuen Wagen waren im Einsatz, der überwiegende Teil auf der Linie 8, Anhangerzüge verkehren auf den Linien 1, 2, 7 und 9, ein Anhängerzug war auf der Linie 6 zu finden, die ansonsten wie die Linien 4 und 25 von Soloobussen bedient wurde. Die Linie 25 wird mit vier Kursen tagsüber im 15-Minuten-Takt und auch bei 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit bedient. Die Linie 25 verbindet die östliche Endhaltestelle der Linie 4 mit Maladiere und übernahm ab hier den weniger frequentierten Teil der Linie 2 nach Bourdonnette, wo eine Umsteigemöglichkeit in die Stadtbahn M1 besteht. Neben zwei Trolleybussen waren auch zwei Dieselbusse im Einsatz.
Mit der Stadtbahnlinie M1 ging es zurück nach Flon, von hier mit der im letzten Jahr eröffneten M2 nach Sallaz, Endhaltestelle der Linie 6, die ebenfalls Ende 2008 eine neue Streckenführung erhielt. Die Metro M2 verkehrt führerlos und wegen kurvenreicher Fahrt auch langsam durch den Tunnel, zusätzlich braucht auch die Türöffnung von den Wagentüren und den Bahnsteigtüren zusätzliche Zeit.
Die Linie 6 brachte mich von Sallaz in die Innenstadt, an der Haltestelle St.- Francois, die bis auf die Linien 3 und 25 von allen Obuslinien angefahren wird, unternahm ich eine Erfassung aller Kurse. Es war festzustellen, daß 78 Kurse für die 10 Obuslinien benötigt werden, zum Einsatz kamen auch 13 Dieselbusse neben 7 Gelenk-, 45 Anhängerzüge und 13 Soloobussen zum Einsatz. Der Wagenpark besteht zur Zeit aus 82 Einheiten, bei Umstellung der Linie 21 (5 bzw. 6 Kurse) stehen auch in Lausanne nicht genug Trolleybusse zur Verfügung, um

alle Obuslinien zu bestücken. Zudem ist geplant, daß die neuen Trolleybusse zuerst hochflurige Gelenkwagen und Anhängerzüge ersetzen. Die Trolleybusse 721 und 722 dienen ausschließlich als Fahrschulwagen, offensichtlich sind die Wagen 723-730 nur Reservefahrzeuge, denn lediglich Wagen 729 konnte ich sichten.

Der erste SwissTrolley in Lausanne, Wagen 831 konnte nur auf einer Werkstattfahrt in Maladière, Endhaltestelle der Linien 1 und 6 gesichtet werden.

FBW-Trolleybus 752 mit Anhänger 922 pausiert in Lutry an der östlichen Endhaltestelle der Linie 9, ein kurzer Eindruck von der späteren Fahrt ist hier zu finden:
https://youtu.be/zxfLVxy0cCo

In Lausanne war kein Hotel frei, daher fuhr ich abends weiter nach Neuchâtel, wo ich ein Hotel in St Baise, eine Ortschaft an der Trolleybuslinie 1 und 7, letztere verkehrt im 20-Minuten-Takt hierin. Insgesamt konnten 21 Kurse auf den vier Trolleybuslinien in der Frühspitze erfaßt werden, darunter zwei Dieselbusse, welche die im Fahrplan vermerkten Niederflur-Kurse bedienen. Die Linie 1 und 7 verkehrt in der Hauptverkehrszeit morgens im 7½-Minuten-Verkehr, später am Vormittag wird ein 10-Minuten-Verkehr geboten, Während die Linie 1 ab 13 Uhr wieder alle 7½ Minuten verkehrt, wird auf der Linie 7 nur von 16 bis 17 Uhr nochmals ein 7½-lvlinuten-Takt geboten. Es konnte zudem noch ein Schülerkurs nach Monruz beobachtet werden, obwohl hier eine Fahrleitungs-Wendeschleife existiert, bediente diesen Kurs ein Dieselgelenkwagen.
Im Depot, unweit vom Place Pury befand sich der einige Woche zuvor gelieferte neue SwissTrolley der Firma Hess. Der Pressetermin war leider am Tag zuvor. Der Wagen trug die Nummer 131, die Serie wird demnach die Nummern 131-150 erhalten. Die Auslieferung der übrigen Fahrzeuge erfolgt erst im zweiten Halbjahr 2010. Es ist der Ersatz für die Wagen 101-121 des Baujahrs 1991 angedacht, je nach Verkauf der Trolleybusse wird nach Auskunft der TN die Anzahl bestimmt. Von Bahnhof St. Baise startete ich nach Fribourg. Dort hängt weiterhin in der Innenstadt zwischen Haltestelle Gare CFF und St-Pierre keine Fahrleitung. Die DUO-Busse nutzten zudem ihren Dieselmotor auf Linie 2, da bedingt durch Bauarbeiten auf Route de Berne nach Schoenenberg die Fahrleitung nicht nutzbar ist. Aufwärts werden nur rund 500 m im Dieselantrieb gefahren, in der Fahrleitung ein Trichter kurz vor der Kreuzung mit der Route Saint- Barthelemy montiert.
Abwärts ist kein Trichter vorhanden, daher wird im Dieselantrieb durchgehend bis hinter dem Bahnhof gefahren. Ebenfalls mangels Trichter wird die Linie 3 vom neuen Endhaltestelle Mont-Carmel, etwa 200 m entfernt von der bisherigen Endhaltestelle Jura bis in die Innenstadt mit Dieselantrieb gefahren. Auf den drei Kursen der Linie 3 war neben zwei Citaro-Gelenkdieselbussen der DUO-Bus 501 eingesetzt, der einzige, der alle 45 min die Strecke nach Jura, wo sich auch das Depot befindet, elektrisch befuhr.
Um 15 Uhr ging es weiter nach Bern, mit 20 Minuten nur eine kurze Fahrt. Am hinteren Ausgang des Bahnhofs konnte direkt die Haltestelle Schanzenstraße der Linie 12 erreicht werden. Diese verkehrte im 6-Minuten-Takt mit 9 Kursen. Auch die Linie 20, die an der anderen Seite des Bahnhofs startet, bot einen dichten Verkehr, zuerst im 5-Minuten-Takt, dann 4-Minuten-Takt (8 Kurse).
Auf beiden Linien verkehrten ausschließlich Trolleybusse. Die Linie 20 wird bis Wyleregg auf einen 2-Minuten-Takt verdichtet, da es hier keine Wendeschleife in der Fahrleitung gibt, müssen Dieselbusse verkehren. Auch der nördliche Ast der Linie 12 zur Längsgasse wird auf einen 3-Minuten verstärkt. Zwar besteht für Trolleybusse eine Wendeschleife am Bahnhof, jedoch kamen vier Autobusse hier zum Einsatz.
Um 18 Uhr ging es nach Luzern. Die letzte Übernachtung wurde hier gebucht, Hess-Trolleybusse in Auslieferung, bis Anfang August standen zehn Wagen im Einsatz, nun wurden auch schon die Trolleybusse 221, 222 und 225 gesichtet. Die Wagen 223, 224 und 226 warten auf Abnahme, der letzte SwissTrolley 226 wurde gerade geliefert, er besaß noch keine Nummer. Acht der einst 20 Trolleybusse vom Baujahr 1989 stehen noch im Dienst Die SwissTrolleys 223 und 224 erhalten Ganzreklame, sie wurden in der Werkstatt gerade beklebt. Die ursprünglichen Ganzreklame-Trager (195 und 197) standen hinter der Halle ausgeschlachtet neben den Soloobussen 252 und 256. Die Motoren und andere Bauteile der ausgeschlachteten Gelenkwagen kommen in den Solowagen mit Anhangerkupplung zum Einsatz, diese erhalten zur Zeit eine Revision (siehe TrolleyMotion-Meldung vom 24.08.09). Derzeit befindet sich Wagen 272 und der Anhanger 312 in Revision.
Nach Abschluß des Generationswechsels stehen 26 Niederflur-Gelenkwagen und 16 Anhängerzüge für den Einsatz auf Linien 1, 2, 6, 7 und 8 (39 Kurse in der HVZ) zur Verfügung, die restlichen 12 Solowagen verbleiben für die vier Kurse der Linie 4. Die Linien 1 und 6/8 werden in den Spitzenzeiten morgens, mittags und abends im 5-Minuten-Takt bedient. Auf der Linie 1 kommen ausschließlich Anhängerzüge
und die drei Doppelgelenkwagen, auf den Linien 6/8 Gelenkwagen und einige Anhängerzüge zum Einsatz. Gegenüber dem Einsatz vor 20 Jahren bedeutet dies ein kräftiger Zuwachs: Damals bestand auf der Linie 1 ein 6-Minuten-Takt mit Gelenkwagen, auf der Linie 6 und 8 ein 5-Minuten-Takt mit Solowagen Richtung Matthof/Hirtenhof und ein 6-Minuten-Takt nach Würzenbach mit Gelenkwagen.
Um 12:24 ging es heimwärts mit Zwischenhalten in Zürich, Winterthur und Schaffhausen. Die Zeit in Zürich war nur kurz bemessen, es ließ sich feststellen, daß zwischen Sihlpost und Hbf mit Hilfsantrieb gefahren werden mußte. Grund waren Gleisbauarbeiten an der Haltestelle Löwenplatz. Stangenableger und –anleger standen bereit.
In Winterthur waren auch keine Änderungen zu verzeichnen. Die bestellten SwissTrolleys werden erst nächstes Jahr geliefert. Die Linie 1 und 2 werden alle 7½ Minuten, die Linie 3 alle 10 Minuten bedient. 22 Kurse waren zu sichten, drei Dieselbusse verkehrten neben 6 (von 10) Solaris- und 13 (von 21) MB 0405 GTZ-Trolleybussen. In der Hauptverkehrzeit sind die Trolleybuslinien auf 6- bzw. 7½-Minuten-Takt verdichtet, ob dann weitere Trolleybusse zum Einsatz kamen blieb unerfahren, da es mit der S33 um 14:30 Uhr nach Schaffhausen ging. Im Gegensatz zu
meinem letzten Besuch kam nun ein neue Triebwagen der Gesellschaft TURBO zum Einsatz, kurz vor Schaffhausen wurde auch der Rheinfall überquert. Die einzige Trolleybuslinie wird im 10-Minuten-Takt bedient, 6 Kurse sind hierfür erforderlich, neben 5 Trolleybussen kam auch ein Dieselgelenkbus zum Einsatz. Leider war in Schaffhausen mein Akku der Kamera leer. im Hotel „Best Western Hotel Bahnhof“ ermöglichte man mir eine kurze Aufladung, so dass ich doch noch einige Fotos als Erinnerung machen konnte. Herzlichen Dank dafür, falls jemand von Best Western Hotel Bahnhof dieses liest!
Um 16:42 ging es über Singen und Stuttgart nach Hause. Pünktlich um 23:23 Uhr kam ich wieder im Heimatort an!

zurück zur homepage von Jürgen Lehmann: http://obus269.homepage.t-online.de/