

Reiseberichte



3 x Schweiz und zurück: 24.03.11, 29.03.11, 07.04.11

Anstelle eines längeren Aufenthalts besuchte ich im Frühjahr 2011 dreimal die Schweiz. Das schöne Wetter lockte mich zu einem Besuch in Luzern mit Kurzaufhalten in Zürich, Winterthur und Schaffhausen auf dem Rückweg. Der zweite Besuch eine Woche später ging mit Vereinskollegen Oliver Schmidt nach La Chaux de Fonds, Neuchatel und Biel. Der dritte Besuch, wiederum mit Oliver Schmidt führte uns zur Eröffnung des Rosenberg-Centers nach Winterthur aufgrund des ersten Betriebstags der verlängerten Linie 3. Hierbei wurde auf dem Hinweg ein kurzer Aufenthalt in Zürich und auf Rückweg ein Halt in Schaffhausen gemacht.

Donnerstag, 24.03.2011:

Zwar gab es in Luzern nichts Neues nach meinem letzten Besuch am 15.7.2010, aber eine Netzerweiterung ist nun beschlossene Sache. Im östlichen Stadtgebiet wird ab Ende 2012 die Trolleybuslinie 8 die derzeitigen Dieselbuslinie 25 ersetzen. Diese ist mit 8 Minuten Fahrzeit eine der kürzesten im Dieselbusnetz. Derzeit läuft die Planfeststellung, ein Bau wird frühestens 2012 erfolgen, eine Eröffnung somit zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012. Derzeit müssen die Fahrgäste an der Haltestelle Bruelstraße umsteigen, künftig fahren die Trolleybusse der Linie 6 nach Büttenen, die derzeitige Endhaltestelle Würzenbach wird nur von der Linie 8 bedient. Somit wird kein Fahrzeugmehraufwand anfallen. Mehr darüber in der [TrolleyMotion-Meldung 1227 vom 18.04.2011](#). Auf den sechs Trolleybuslinien standen nur Trolleybusse im Einsatz, auf der am stärksten frequentierten Linie 1 (mehr als 9 Mill. Fahrgäste pro Jahr) kamen Doppelgelenkwagen und Anhängerzüge zum Einsatz, auf der Linie 6/8 Anhängerzüge und Gelenkwagen, auf der Linie 4 vier Solotrolleybusse, davon trugen zwei noch den Altlack in blau.

Vier Kurse benötigt die ganztags alle 7½ Minuten verkehrende Linie 4, sämtlich hochflurige Trolleybusse, am Besuchstag waren zwei noch in der komplett blauen Original-Lackierung unterwegs, hier Trolleybus 259 kurz hinter dem Bundesplatz.



Die Linie 7 und die Linie 2 wurden von Gelenkwagen bedient, auf der Linie 2 war auch Wagen 190 zu finden, der noch im Einsatz blieb, da zur Zeit die Hess SwissTrolley3 überarbeitet werden und die Revision und Neulackierung der Solotrolleybusse noch andauert. So standen in der Werkstatthalle der SwissTrolley 201 und ein Solotrolleybus, vermutlich 279. Da das Depot neuerdings mit einem Tor ausgestattet ist und ich mir nicht die Zeit für einen längeren Besuch nehmen wollte, nahm ich nur eine Besichtigung von außen vor. Auf der Rückseite standen keine ausgemusterten Trolleybusse mehr, die fünf Trolleybusse aus der Serie 181-200 vom Baujahr 1988/92, die noch zum Verkauf standen, wurden nun auch bis auf Wagen 184, der nach Retro-Bus ging, verschrottet.

Auch einige Wagen aus 6 Solowagen umfassenden Hybridbus-Flotte konnten gesichtet werden, so Wagen 75 im Einsatz auf Linie 21. Gemäß der [Kundenzeitung der VBL](#) (Seite 6-10 u. 22-23) haben die Hybridbusse mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,9 l/100 km die Erwartungen der VBL übertroffen. Es wären rund 30% weniger als die vergleichbaren Dieselbusse. Aber es wird auch die richtige Sichtweise kund getan: Die Hybridbusse gelten nur als Alternative zu den Dieselbussen, aber nicht zu den Trolleybussen!

Beim SwissTrolley 215, hierauf der Langensandbrücke kurz hinter dem Bundesplatz im Einsatz auf der Linie 7, wird die Fläche oberhalb des Fensterbandes einschließlich der Verkleidung der Dachaufbauten für Reklame genutzt.



Einsatz in Luzern:

1: 233, 271+301, 231, 270+315, 275+305, 274+308, 264+304, 272+302, 261+311, 273+303 ua.
 2: 204, 224, 205, 225, 190, 209, ua. - 4: 268, 258, 259, 266 - 7: 211, 208, 202, 203, 215, 221, 223, 213
 6/8: 260+310, 277+307, 206, 218, 222, 263+313, 276+306, 217, 226, 219, 265+316

Um 14:10 Uhr ging es weiter nach Zürich, hier gab es einen kurzen Aufenthalt von 30 Minuten und es konnten Doppelgelenktrolleybusse, aber auch Normalgelenktrolleybusse auf der Linie 31 vor dem Bahnhof gesichtet werden, auf der Linie 46 waren in den 30 Minuten ausschließlich Mercedes-Benz-Trolleybusse zu sichten:
 Linie 31: 73, 68, 70, 64, 76, 71, 158, 62 Linie 46: 118, 106, 103, 123

Weiter ging es nach Winterthur, hier war eine Stunde Aufenthalt eingeplant, um den Einsatz in der Hauptverkehrszeit zu erfassen. Auf den drei Trolleybuslinien standen alle 20 SwissTrolleys im Einsatz, der 21. war zwar zu diesem Zeitpunkt ausgeliefert, stand aber noch nicht in Dienst. Einer der beiden verbliebenen Mercedes-Benz O 405GTZ diente auf der Linie 3. Leider befanden sich auch drei Diesलगelenkbusse im Einsatz und nur fünf der zehn Solaris Trollino. Gesamt sind in der HVZ 30 Kurse zu bestücken, hierfür stehen vorübergehend 33 Fahrzeuge, ansonsten 31 Trolleybusse zur Verfügung. Bei der geringen Reserve wundert ein Autobuseinsatz nicht weiter.

Einsatz am 24.03.11 nachmittags:

1: 102, 115, 323, 112, 177, 113, 337, 118, 110, 107, 103
 2: 106, 109, 336, 119, 179, 117, 120, 114, 180, 332
 3: 104, 116, 175, 111, 105, 149, 101, 174, 108

Um 17:33 Uhr ging es weiter nach Schaffhausen, dort bestand nur 15 Minuten Umsteigezeit, aber es reichte, um 5 der 6 Kurse der einzigen Trolleybuslinie 1 zu sichten.

Dienstag, 29.03.2011:

Nebel erwartet uns am 29.3.2011 bei Einfahrt in die Schweiz. Kurzfristig änderten wir unser Programm und fuhren als erstes nach La Chaux de Fonds. In der in 1000 m Höhe gelegenen Stadt riss die Wochendecke auf und Sonne erwartete uns, als wir um 12 Uhr eintrafen.

Der Solaris Trollino 142 bewältigt ruhig die Steigung zur Endstation Aretes, im Hintergrund ist das im Tal gelegene Stadtzentrum zu erkennen.



Leider war die Besetzung der Trolleybuslinien ernüchternd. Auf den 12 Kursen der Trolleybuslinien standen nur sieben Trolleybusse 131 und 132 (Linie 2), 121, 123, 124, 142, 144. Dem Kilometerstand nach ist dieses wohl leider die Regel: SwissTrolley2 Wagen 142 wies 172 Tkm, Wagen 144 153 Tkm auf, somit liegt deren Jahresleistung unter 35.000 km. SwissTrolley Nr. 123 leistete bislang nur 576 Tkm, dies macht eine durchschnittliche Jahresleistung von 36 Tkm aus.

Nach 15 Minuten am Bahnhof zur Erfassung aller Kurse ging es mit der Linie 1 zur Endhaltestelle Aretes. Dabei bewältigt der Trolleybus eine starke Steigung in das Wohngebiet. Hier werden die Vorteile des Trolleybus ausgespielt, lautlos ging es den Berg hinauf. Der Einsatz in La Chaux de Fonds:

1: 142, 242, 121, 144

2: 314, 132, 313, 131

4: 244, 123, 243, 124

Um 13:01 Uhr ging es weiter nach Neuchâtel, leider war uns der Blick auf den See aufgrund Nebel verwehrt, aber die Sonne setzte sich nach und nach durch. Vom Bahnhof ging es mit SwissTrolley 148 zum Place Pury. Sein Tacho zeigte erst 361 km an, es ist anzunehmen, dass es erst sein zweiter Betriebstag ist. Nach der BAV-Abnahme gingen in der Woche vor unserem Besuch die letzten Trolleybusse in Dienst. Um ausgemusterte Trolleybusse zu sichten, ging es mit der Trolleybuslinie 1 nach Marin, wo sich das jüngste der drei Depots befindet. Ab 13 Uhr bestand ein 7½ Minuten Verkehr, aber ein Planwagen wies soviel Verspätung auf, dass zwei Kurse hintereinander fuhren, dazwischen auch noch Trolleybus 105 auf Werkstattfahrt. Die Kolonne kam zu stehen als der anführende SwissTrolley eine Entgleisung hatte, so konnten wir drei Trolleybusse hintereinander festhalten, ein vierter kam noch entgegen. Im Depot Marin standen die Trolleybusse 110 und 111 bereits ohne Nummer, ihre Kilometerleistung betrug 904.043 km und 940.404 km, dies macht eine Jahresleistung von 46 bis 47,8 Tkm aus.

Auch die SwissTrolleys sammeln schon kräftig Kilometer: Wagen 150, der erst am Sonntag zuvor in Dienst gestellt wurde erreichte 860 km, Wagen 147 621 km. 140, der zum Jahresende 2010 in Betrieb ging, erbrachte 17.902 km, Wagen 135 (seit September 2010 in Dienst) 26.699 km

Zurück von Marin ging es mit der Linie 7 bis zum Place Pury, von dort gingen wir am See entlang, um einen Besuch im Depot zu machen. Dort standen einige Trolleybusse neben der Halle und in den Hallen, so konnten wir alle Wagen erfassen, es fehlten: 103, 104 (er hatte einen Auffahrunfall und wurde nach Gewinnung der Ersatzteile wohl verschrottet) und 106. Es sind somit vier NAW/Hess und 10 FBW/Hess nach Rumänien transportiert worden, wo sie bei Titan Trade zum Verkauf stehen. Zwei FBW/Hess (166, 170) sind ja von Retro-Bus übernommen worden. Der ursprünglich zur Ausmusterung vorgesehene 112 stand am Besuchstag im Einsatz:

1: 140, 150, 116, 143, 109, 112, 132, 117, 114, 146, 139, 121, 135

2/8: 101, 107, 147, 138 7: 115, 119, 148, 136, 149, nm: 105

Um 15:10 startete von hier der Trolleybus 105 zur Ausfahrt, der uns zum Bahnhof brachte. Dort ging es mit dem ICN um 15:27 weiter nach Biel: Auch hier dominierten Gelenkdieselbusse, die Autobuslinien 2, 5, 6 und 7 bedienten sie komplett. Nur auf der Linie 8 kamen Solo-Diesel-Citaro zum Einsatz. Die Trolleybusse verkehren auf den zwei Linien 1 und 4, aber auch hier standen zwei Dieselbusse im Einsatz, auf Linie 1 zehn Kurse, Linie 4 sieben Kurse bei dem ab 13 Uhr angebotenen 7½-Minuten-Verkehr:

1: 51, 155, 90, 141, 89, 56, 54, 58, 53, 55

4: 57, 85, 59, 87, 60, 86, 84

Um 17:49 Uhr starteten wir über Basel zurück nach Hause.

Donnerstag, 07.04.2011:

Um 6:54 Uhr startete der ICE ab Köln pünktlich, eine Stunde später als bei den ersten beiden Fahrten. Aber bis Basel Badischer Bahnhof hatte der ICE 5 Minuten Verspätung, so dass der Zug nach Schaffhausen dort schon leider weg war. Daher planten wir die Route um, wir fuhren über Zürich nach Winterthur. In Zürich gab es eine halbe Stunde Aufenthalt, hier erlebten wir wieder Doppelgelenk- und Gelenktrolleybusse vor dem Bahnhof. Auf der Linie 46 konnte diesmal ein SwissTrolley gesichtet werden:

31: 65-77-68-159-67-61-73

46: 138-127-147

In Winterthur ging es direkt mit der Linie 3 nach Rosenberg, um dort das neue Einkaufszentrum zu besichtigen sowie die neue Strecke zu erkunden, deren Fahrleitung erst in der Nacht zuvor angeschlossen wurde. Für die Linie 3 wird nun ein Kurs mehr benötigt, am Besuchstag waren ausschließlich beflaggte SwissTrolleys im Einsatz. Mit der Linie 1 fuhren wir anschließend bis Oberwinterthur mit Solaris Trollino 177, dieser hatte eine Laufleistung von 348.423 km erbracht (durchschnittliche Jahresleistung rund 63.000 km). Danach ging es mit der Linie 3 zum Depot, hier besichtigten wir die historischen Obusse im Keller: 101, 22 und 25 sowie drei Dieselbusse. In der Halle stand auch der Mercedes-Benz O405 GTZ 147, noch mit Enteisungseinrichtung.

Zum Schluss ging es mit dem Solaris Trollino 179 nach Wülflingen (die erste im Dezember 1938 eröffnete Trolleybuslinie), seine Laufleistung betrug 339.668 km. Der Einsatz in Winterthur:

1: 102, 112, 111, 103, 177, 174, 336, 175, 171, 176

2: 116, 173, 118, 180, 113, 179, 323, 110, 334, 172, 149

3: 107, 115, 109, 117, 104, 108, 114, 105, 120, 106

SwissTrolley 104 auf der Rückfahrt ins Zentrum, im Hintergrund das neue Einkaufszentrum „rosenberg“ mit den darüberliegenden Wohnblöcken.



Um 16:33 Uhr ging es nach Schaffhausen, dort hatten wir eine Stunde Zeit und stiegen schon in Neuhausen aus und gingen die 500 m zu Fuß zur Linie 1.

Trolleybus NAW/Hess Nr.112 vom Baujahr 1992 fährt die Haltestelle Neuhausen Zentrum an.



Vom Zentrum Neuhausen fahren wir dann mit dem 112 zur Endhaltestelle Herbstacker und dann von hier zurück zum Bahnhof. Auf der Linie 1 kam ein Dieselbus und fünf Trolleybusse zum Einsatz: 111, 116, 112, 115, 11, 113

Nach einem einstündigen Aufenthalt ging es über Basel Badischer Bahnhof wieder zurück nach Deutschland. In Düsseldorf sollte der ICE um 23:31 ankommen. Wieder habe ich mich wegen Anschluß des ICE an S-Bahnen geärgert. Wie die anderen S-Bahnen fuhr die S8 um 23:32 Uhr ab, da der ICE 1 min verspätet ankam, war die S-Bahn nur noch beim Abfahren zu sehen, knapp eine Stunde Wartezeit entstand am Düsseldorfer Hbf. Diese Wartezeit blieb mir nur einmal bei den drei Fahrten erspart, als die S-Bahn 10 Minuten Verspätung hatte!

zurück zur [homepage von Jürgen Lehmann](#)