

Verabschiedung vbl-Trolleybusanhängerzüge

Liebe Trolleybusfreunde, Werte Gäste, «Liebi Lozärner»

Mit der heutigen Verabschiedung der NAW-Trolleybusse und Anhängerzüge verschwindet eine Fahrzeuggeneration, die das Luzerner Stadtbild über drei Jahrzehnte geprägt hat. Werfen wir gemeinsam einen kurzen Blick zurück auf drei spannende Jahrzehnte Luzerner öV-Geschichte, die nicht nur schweizweit sondern international einmalig waren.

Aufgrund des überalterten Fahrzeugparkes kamen die VBL nach einer gründlichen Evaluation in den frühen 1980er-Jahren zum Schluss, dass eine gross angelegte Neubeschaffung der sinnvollste und wirtschaftlichste Weg sein würde um den Fahrgästen rasch einen zeitgemässen Komfort zu bieten und gleichzeitig Einsparungen erzielen zu können.

Nach der erfolgreichen Volksabstimmung vom 9. Juni 1985 konnten insgesamt 46 neue Trolleybusse – 16 Gelenk- und 30 Zweiachswagen – bestellt werden. Der grosse Auftrag ging an die Nutzfahrzeugwerke Arbon Wetzikon (NAW) für das Fahrgestell, die Carrosserie Hess AG in Bellach für die Aufbauten, sowie die Siemens Albis für die elektrische Ausrüstung, wobei die VBL als Generalunternehmerin amtierten. Die Karosserien für 20 der 30 Zweiachser wurden seitens Hess an Ramseier & Jenzer in Biel weiter vergeben.

Heute stehen wir vermutlich nur hier und dürfen die Verabschiedung der letzten Zweiachstrolleybusse respektive Trolleybus-Anhängerzüge im Linieneinsatz in der ganzen Deutschschweiz feiern, weil damals eine Aufteilung des Auftrags in deutlich mehr Solotrolleybusse als Gelenkwagen gefällt wurde, die praktisch der Anzahl zu ersetzender Altwagen entsprach. Es handelte sich um einen wenig mutigen Entscheid, der sich hinsichtlich der verfügbaren Kapazität innert weniger Jahre rächen sollte. Genau diesem Umstand ist es aber zu verdanken, dass die NAW-Trolleybusse eine wechselvolle Geschichte durchlebt haben und sich die jüngere Luzerner Trolleybusgeschichte daher wesentlich von jener anderer Städte unterscheidet.

Die 16 Gelenkwagen Nr. 181-196 gingen zwischen Dezember 1987 und Herbst 1988 in Betrieb und die 30 Zweiachser Nr. 251-280 folgten anschliessend, worauf am 23. Juli 1989 der Abschluss des Generationenwechsels gefeiert werden konnte. Im Hinblick auf die Linienerweiterungen ins Obernau und zur Sprengi wurden die vier Gelenkwagen Nr. 197-200 nachbestellt, welche 1991 baugleich, aber mit einer elektrischen Ausrüstung von ABB statt Siemens, in Betrieb gingen. Ab diesem Moment bestand die Flotte über 15 Jahre nur noch aus zwei Typen, nämlich den 50 neuen NAW-Trolleybussen sowie den 14 verbliebenen Volvo-Gelenkwagen aus den 1970er-Jahren. Der Einsatz erfolgte anfänglich wie gehabt – auf den Linien 1 und 2 Gelenk- und auf den übrigen Linien Zweiachstrolleybusse. Zur Hauptverkehrszeit kamen zwischen Luzernerhof und Kriens weiterhin Zweiachser zum Zug, was zwar dichte Takte, aufgrund des Verkehrsaufkommens aber oft eine unregelmässige Wagenfolge bedeutete – und dies mit zunehmenden Kapazitätsproblemen. Eine zukunftssträchtigere und wirtschaftlichere Lösung musste her.

Bei der Prüfung möglicher Lösungsansätze galt es zu berücksichtigen, dass die NAW-Trolleybusse noch längst nicht abgeschrieben waren. Daher lag die Idee, vorhandene Zweiachstrolleybusse mit Anhängern zu bestücken, aus heutiger Sicht zwar nahe, allerdings gilt es zu bedenken, dass damals in der Schweiz nur noch in Zug und in Lausanne Anhänger auf den Strassen anzutreffen waren: Dieses Konzept wieder neu einführen zu wollen, mutete somit einigermaßen exotisch an. Nichtsdestotrotz wurde 1996 NAW-Trolleybus 270 umgerüstet um mit einem Zuger Anhänger Testfahrten zu unternehmen. Diese befriedigten vollauf, sodass die Beschaffung von sieben Anhängern (Nr. 301-307) erfolgte, welche nach Umrüstung der Trolleybusse 271-278 im Spätsommer 1998 in Betrieb gingen. Mit den neuen Anhängern verfügte der VBL-Trolleybusbetrieb erstmals über Niederflurfahrzeuge.

Kamen die Anhängerzüge zu Beginn ausschliesslich zu den Hauptverkehrszeiten auf der Linie 1 anstelle der alleinfahrenden Zweiachstrolleybusse in den Einsatz, so wurde ihr Aufgabenbereich mit der Zeit auf den ganzen Tag und später auch auf die Linien 6 und 8 ausgeweitet. Das neue Konzept bewährte sich, sodass bis 2005 insgesamt neun weitere Anhänger (Nr. 308-316) angeschafft wurden um die Kapazität weiter auszubauen und teilweise die Gelenktrolleybusse von 1975 zu ersetzen. Als Zugfahrzeuge wurden gleichzeitig die Wagen 279 und 260-268 mit Anhängerkupplungen ausgerüstet, womit schlussendlich 19 Zugfahrzeuge für die 16 Anhänger zur Verfügung standen. Nach Anschaffung weiterer Neufahrzeuge – darunter die ersten drei Doppelgelenktrolleybusse – erfolgte ab 2006 die Ausrangierung einzelner NAW-Zweiachser ohne Anhängerkupplung.

Während alle NAW-Gelenktrolleybusse bis 2012 ausrangiert wurden, durchliefen insgesamt 23 Zweiachser zwischen 2008 und 2011 ein gründliches Refit, welches eine neue Innenausstattung und die Anpassung ans neue Farbleid mit mehr Weissanteil beinhaltete. Die 16 Anhängerzüge blieben bis zur Umsetzung des RBus-Konzepts unentbehrlich. Letzteres startete im Sommer 2014 mit Ablieferung der ersten Doppelgelenktrolleybusse im tramähnlichen Design für die Linie 1.

Erfreulicherweise konnte für die stets gut «im Schuss» gehaltenen NAW-Zweiachstrolleybusse trotz ihres Alters eine weitere Nutzung gefunden werden, wurden sie doch praktisch allesamt an den Trolleybusbetrieb in der chilenischen Hafenstadt Valparaíso veräußert, wo inzwischen etwa zehn Wagen das Rückgrat des lokalen Trolleybusbetriebs bilden. Vier weitere Wagen sind vor wenigen Tagen in Südamerika eingetroffen, so dass 28-jährige Luzerner Trolleybusse weiterhin Passagiere im Linienverkehr befördern – wenngleich fernab ihrer Heimat.

Am heutigen Tag schwingt etwas Wehmut mit. Erfreulicherweise darf aber vermerkt werden, dass auch in der Schweiz verschiedene Spuren von den NAW-Trolleybussen erhalten bleiben: In Luzern wird der allerletzte Zweiachstrolleybus der Deutschschweiz, Nr. 280 im alten Farbschema und mit der originalen Innenausstattung, in den Bestand von vbl-historic aufgenommen, womit er als weiterer einsatzfähiger vbl-Oldtimer langfristig zur Verfügung stehen sollte. Des Weiteren besitzt der Verein RétroBus Léman von allen Vertretern dieser bedeutenden Epoche ein Exemplar: den einzigen erhaltenen Gelenktrolleybus Nr. 184, den Zweiachstrolleybus 257, sowie den 2014 ausrangierten Anhängerzug 271+301, der über 16 Jahre in dieser Formation im Einsatz gestanden hat.

Ich erlaube mir, den vbl und besonders all jenen Mitarbeitern, die persönlich zur Organisation dieses gelungenen Anlasses beigetragen haben, ein herzliches Dankeschön auszusprechen.

Roman Zai