

50 Jahre RBL : alles begann mit einem alten Reisecar

Autor(en): **Rey, Claudia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **92 (2021)**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-917818>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

50 Jahre RBL

Alles begann mit einem alten Reiseocar

1970 startet der Regionalbus Lenzburg in eine ungewisse Zukunft. 50 Jahre später wirken die Probleme von damals kurios.

2020 sollte für den Regionalbus Lenzburg (RBL) ein besonderes Jahr werden: Im Sommer wollte das RBL-Team sein 50-Jahre-Jubiläum feiern, doch das Fest musste wegen des Coronavirus abgesagt werden. Trotzdem wurde das Jahr für den RBL ein spezielles: Der SBB fehlten Lokführer, deshalb strich sie etwa die Strecke von Zofingen nach Lenzburg aus dem Fahrplan – der RBL sprang ein. Innert drei Wochen organisierten RBL-Geschäftsführer René Bossard und sein Team einen Bahnersatz. Zehn zusätzliche Gelenkbusse und 40 Fahrer wurden eingesetzt. Und einmal mehr wurde deutlich, wie sehr sich der RBL in den vergangenen Jahren verändert hat.

Das Problem mit dem Namen

Die Geschichte beginnt 1970: Die Gebrüder Knecht der Eurobus-Gruppe aus Windisch erhalten die Konzession für den Regionalbus Lenzburg. Doch noch bevor der erste Bus fährt, gibt es Probleme. Eigentlich soll der Regionalbus «Busbetrieb Lenzburg-Seetal» getauft werden, aber das Kürzel BLS ist bereits besetzt: von der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Die Gebrüder Knecht entscheiden sich schliesslich für den Namen «Seetal-Bus» – doch das lehnen die Lenzburger Behörden ab. Sie wollen, dass Lenzburg im Namen vorkommt. Die Stadt schlägt als Alternative RBL vor – «Regionalbus Lenzburg». Damit sind auch die Gebrüder Knecht einverstanden, aber nun interveniert erneut die SBB. Sie glaubt, es könnte zu Verwechslungen mit dem RBL Rangierbahnhof Limmattal kommen. Am Ende entscheidet das Bundesamt für Verkehr: Es genehmigt «Regionalbus Lenzburg» inklusive Kürzel RBL.

Doch kaum ist das Problem mit dem Namen gelöst, gibt es ein neues. Eine Hauseigentümerin in Schafisheim wehrt sich dagegen, dass der RBL auf ihrem Vorplatz hält. Sie befürchtet, die Fahrgäste könnten Zigarettenstummel in den Garten werfen. Der damalige Schafiser Nationalrat Jakob Baumann höchstpersönlich schafft es schliesslich, die Frau zu besänftigen, er verspricht: Der RBL sammelt die Zigarettenstummel falls nötig ein.



RBL-Geschäftsführer René Bossard mit seinen Mitarbeitern Ruedi Willi, Andi Rudolf und Urs Luescher bei der Präsentation der neusten Busgeneration im November 2019 FT

Startschwierigkeiten

Am 1. Juni 1970 nimmt der RBL den Betrieb auf – mit einem einzigen Fahrer: Dieser fährt die Gäste in einem alten Reiseocar nach Seengen und zurück. Ein exakter Fahrplan fehlt. Immer wieder bleibt der alte Reisebus stehen und der RBL-Chauffeur muss als Ersatz sein Auto holen. Bald wird das Streckennetz ausgebaut und ein Fahrplan entworfen, doch an der Zuverlässigkeit mangelt es weiterhin. Es gibt Reklamationen: Der Bus sei zu früh abgefahren.

Der Filialleiter des RBL in Seon versteckt sich mit der Stoppuhr im Gebüsch, um die Busfahrer zu kontrollieren. Es nützt, die Busse fahren plötzlich pünktlich. Trotzdem ist die Zukunft des RBL in den Siebziger Jahren ungewiss.

Die Strecke Seengen-Fahrwangen wird mangels Interesse eingestellt. Der RBL versucht, sich mit Nebenaufträgen zu finanzieren: Schüler der Rudolf-Steiner-Schule und der Gewerbeschule werden chauffiert, Extradfahrten für Private organisiert und für die Post Expressbriefe ausgetragen – bis vor die Haustür. Doch nicht alle RBL-Chauffeure sind begeistert davon, auch als Pöstler arbeiten zu müssen. Einem Aushilfs-Chauffeur ist die Aufgabe zu mühsam: Anstatt die Expressbriefe zu verteilen, fährt er mit dem Bus an den Hallwilersee und legt sich in die Sonne. Erst nach einer Woche fällt auf, dass die Expressbriefe noch immer im Bus liegen.

Die zusätzlichen Buskanten am Bahnhofplatz verbesserten 2016 den Verkehrsfluss CI



«Langweiliger Städtlibus»

1984 wird die Bahnstrecke Lenzburg-Wildegg aufgehoben. Für den RBL ist das ein Glücksfall: Er übernimmt die Strecke und kann einen bedeutenden Zuwachs an Fahrgästen verzeichnen. Ein weiterer Ausbau folgt ein Jahr später: 1985 stimmen die Lenzburger für die versuchsweise Einführung eines Städtlibusses. Per Wettbewerb sucht der RBL einen Namen für den Bus. Es gewinnt: das Kängurettli. Die Buschauffeure sind genervt. Bei ihnen ist die Städtlibusroute unbeliebt. Zu kurz und langweilig finden sie sie. So manch einer wird ausgerechnet immer dann krank, wenn er auf der Städtlibus-Route eingeteilt ist. Ein Buschauffeur soll gar jedem Lenzburger fünf Franken versprochen haben, der gegen den Städtlibus stimmt. Doch bei der Bevölkerung kommt das Angebot an, 1990 wird es definitiv in den RBL-Betrieb integriert.

Fünf Franken
für jeden Lenzburger,
der gegen den
Städtlibus stimmt

Vom Bellevue vor die Haustür

1996 baut der RBL sein Angebot weiter aus: Der Argovia-Telebus wird eingeführt. Der Bus fährt Nachtschwärmer um 02 Uhr am Samstag- und Sonntagmorgen vom Bellevue in Zürich bis vor die Haustür. Fahrgäste, die unterwegs einsteigen möchten, können sich telefonisch anmelden und werden abgeholt. Das Interesse am Angebot schwankt: In manchen Nächten ist der Bus bis auf den letzten Sitzplatz besetzt, in anderen steigt nur eine einzige Person am Bellevue ein. 2002 führt die SBB einen Nachtzug nach Lenzburg ein. Der Nachtbus ab dem Bellevue wird gestrichen. Im selben Jahr sorgt der RBL ungewollt für Schlagzeilen.

Der «Städtlibus» wurde 1985 eingeführt zvg





Ein RBL-Hybridbus der neusten Generation kurvt durch das Burghalde-Quartier zvg

Ein Linienbus fängt vor dem Depot in Lenzburg Feuer. Die Flammen schlagen meterhoch in die Luft. Die anwesenden Buschauffeure versuchen, den Brand mit Feuerlöschern einzudämmen. Es nützt nichts. Der Bus brennt aus. Es entsteht ein Sachschaden von 300'000 Franken. Verletzt wird niemand. 2005 sorgt der RBL erneut für Schlagzeilen – dieses Mal sind es positive.

Eine Kundin bittet den RBL in einem Brief, die Fahrpläne im kommenden Jahr anzupassen, weil sie seit neustem wegen eines Fahrplanwechsels der SBB den Anschluss an den Zug verpasst. René Bossard reagiert sofort. Er ändert den Fahrplan prompt und informiert via Medien über die neuen Abfahrtszeiten. Die Kundin sagt dem K-Tipp: «dass so etwas bei einem öffentlich Betrieb möglich ist, hätte ich nie geglaubt.»

2007 führt der RBL gemeinsam mit Postauto und den RVBW Pendelbusse zum Argoviafest ein. Bis heute wird das Angebot rege genutzt: 2019 fuhr der RBL 7219 Personen ans Argoviafest, 24 Busse standen im Einsatz.

Auf der Höhe der Zeit

Technisch geht der RBL mit der Zeit: 2008 kommt erstmals ein Hybridbus zum Einsatz. Es ist ein Bus, der einen konventionellen Verbrennungsmotorantrieb mit einem elektrischen kombiniert. Dadurch kann Kraftstoff gespart werden. Und es entstehen weniger Lärm, CO₂ und Schadstoffe. Europaweit ist Lenzburg nach München die zweite Stadt, in der ein Hybridbus kursiert.

Im April 2013 weiht der RBL beim Schloss Wildegg die erste Haltestelle mit Solarbeleuchtung ein. Drückt der Fahrgast auf einen roten Leuchtknopf unterhalb des Fahrplans, geht das Licht an. Das Haltstellen-Schild und der Fahrplan sind so auch nachts lesbar und der Buschauffeur sieht schon von Weitem, dass jemand zusteigen möchte. Ab 2011 kommt der RBL auch abseits des Fahrplans zum Einsatz: Gemeinsam mit der Aargauer Zeitung wird ein ausgedienter Bus zum Wahlkampf-Bus umgebaut. Der damalige AZ-Chefredaktor Christian Dorer fährt die Nationalratskandidaten durch den Kanton – von Veranstaltung zu Veranstaltung. Dorer weiss, was er tut – an Wochenenden arbeitet er gelegentlich für den RBL als Chauffeur.

Über drei Millionen Fahrgäste pro Jahr nehmen den Regionalbus Lenzburg

Über drei Millionen Fahrgäste

2016 folgt ein weiterer Meilenstein: Der provisorische Bushof beim Bahnhof Lenzburg wird in Betrieb genommen. Erstmal haben die Buslinien fixe Abfahrtskanten. Die Fahrgäste finden einfacher den richtigen Bus – was längst nicht mehr so einfach ist wie noch 1970: Heute bedienen 25 Busse elf Linien und fahren pro Jahr mehr als drei Millionen Personen an ihr Ziel.

Claudia Rey

In der Spitzenklasse

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) untersucht jedes Jahr anhand von Messungen durch Testkunden und automatisierten Daten die Qualität im Regionalverkehr. Erhoben werden etwa Pünktlichkeit, Sauberkeit, der Zustand der Haltestellen und die Information der Kunden. 2020 schaffte es der RBL in dieser Qualitätsrangliste auf Rang fünf unter sämtlichen Busbetrieben der Schweiz.