Zeitschrift: Badener Neujahrsblätter

Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden

Band: 95 (2020)

Artikel: 85, 70, 55, 50 : oder doch nur 20 Jahre RVBW?

Autor: Zehnder, Patrick

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-858562

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 26.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Von Patrick Zehnder, Birmenstorf. Er ist Historiker und nimmt bei schlechtem Wetter den Bus der RVBW-Linie 7 an die Kantonsschule Baden.
Recherche und fachliche Beratung: Tomislav Kokot, Baden.

85, 70, 55, 50 – oder doch nur 20 Jahre RVBW?

Vor einem halben Jahrhundert nahmen die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) den Linienbetrieb auf. Die RVBW-Busse sind im Alltag vielleicht das sichtbarste Zeichen der regionalen Zusammengehörigkeit und der Zusammenarbeit über Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg. Die Ursprünge der RVBW liegen in den bewegten Sechzigerjahren.

Seit den 1930er-Jahren gibt es einen regelmässigen Busbetrieb zwischen Baden und Wettingen.[1] Die beiden ersten Busse – mit Depot beim Schadenmühleplatz – gehörten Rudolf Bolliger. 1940 übernahm die eben gegründete Autobus Baden und Umgebung GmbH die zugehörige Konzession und baute das Netz aus. So konnten Arbeiter und Angestellte vom Kappelerhof und vom Terrassenschwimmbad in die Badener Industrie und zurück nach Hause gelangen. Dreh- und Angelpunkt war damals der Badener Bahnhofplatz, was den Transport auch für Fernreisende interessant machte.

Bis 1962 wurde der Personentransport in der Region Baden von zwei privaten Unternehmern und der Autobus GmbH bewirtschaftet. Die Busse von Fritz Rippstein und Walter Baumann erreichten den Kappelerhof, das Brisgi und über die Allmend auch die Baldegg.[2] Die Autobus GmbH zirkulierte weiterhin zwischen Wettingen und Baden sowie Neuenhof. Insgesamt umfasste das Netz 21 Kilometer, auf dem 15 Wagen jährlich eine halbe Million Passagiere transportierten. Es waren dynamische Zeiten, mitten in den *Trente Glorieuses* des Wirtschaftswunders nach 1945. Die Hochkonjunktur brachte Vollbeschäftigung. Brown, Boveri & Cie. (BBC) brummte, und auch deren Zulieferbetriebe arbeiteten auf Hochtouren. Schwer zu finden waren Arbeitskräfte, sodass vermehrt Ausländerinnen und Ausländer eine Anstellung fanden.

Unzuverlässige Privatunternehmen

In der Hochkonjunktur stiegen die Ansprüche der potenziellen Fahrgäste, während das Bewusstsein für Dienstleistungen bei den Transportfirmen noch wenig ausgeprägt war. Glauben wir den Klagen von anno dazumal, zirkulierten die Busse so, wie es gerade kam. Ohne fixen und regelmässigen Fahrplan stand der finanzielle Gewinn im Vordergrund. Die Situation blieb sowohl für die Einheimischen als auch für Kurgäste unbefriedigend.

Der damalige Wildwuchs schlägt beispielsweise in einem siebenseitigen Schreiben des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements durch.[3] Die Behörde war zuständig für die Vergabe der Transportkonzessionen und listete ein regelrechtes Sündenregister auf. Minutiös rechnete sie dem im Kappelerhof ansässigen Taxi- und Kleintransportbetrieb Walter Baumann vor, in welchen Teilen er seine Konzession verletze. Er halte sich auf der ihm zugeteilten Strecke von der Fremdarbeiterunterkunft im Brisgi zum Bahnhof nicht an die vorgeschriebenen Verkehrszeiten, transportiere Personen aus dem Kappelerhof, die er eigentlich an der Haltestelle stehen und seinen Konkurrenten überlassen müsste, verwende ein Fahrzeug, das dafür nicht zugelassen sei, mache Fahrten zwischen der BBC und dem Badener Gaswerk, wofür keine Konzession bestehe und bringe unter dem Vorwand, es handle sich um Taxifahrten, Reisende vom Bahnhof Baden in den Kappelerhof und zurück. Alle diese Vorwürfe stammen aus einem Rapport eines nach Baden gesandten Kontrollbeamten der PTT. Sie werden im erwähnten Schreiben fein säuberlich aufgelistet. Zu vermuten ist, dass sich Walter Baumann, die Autobus GmbH und Fritz Rippstein ins Gehege kamen. Rippstein führte nämlich Personentransporte zwischen dem Kappelerhof und dem Bahnhof aus. Die Fuhrhalter verstanden den Begriff der Konkurrenz wohl nicht nur im ökonomischen Sinne, sondern als handfeste Rivalität.

Planungswut in der Wachstumseuphorie

Die damalige Wachstumseuphorie, gepaart mit einem technisch-naturwissenschaftlichen Machbarkeitsglauben und dem Willen zur regionalen Kooperation, führte in den Sechzigerjahren in einer veritablen Planungswut zu einer Reihe von vorausschauenden Studien.[4] Als Beispiel dafür steht der Transportplan des Planungsbüros Seiler und Barbe (S+B) aus Zürich.[5] 1962 analysierten die Ingenieure Otto Seiler und Hans Barbe – zwei Pioniere der Schweizer Verkehrsplanung[6] – die verkehrstechnische Situation in der Region von Baden und Wettingen, um strategische Vorschläge für eine künftige «Nahverkehrsorganisation»

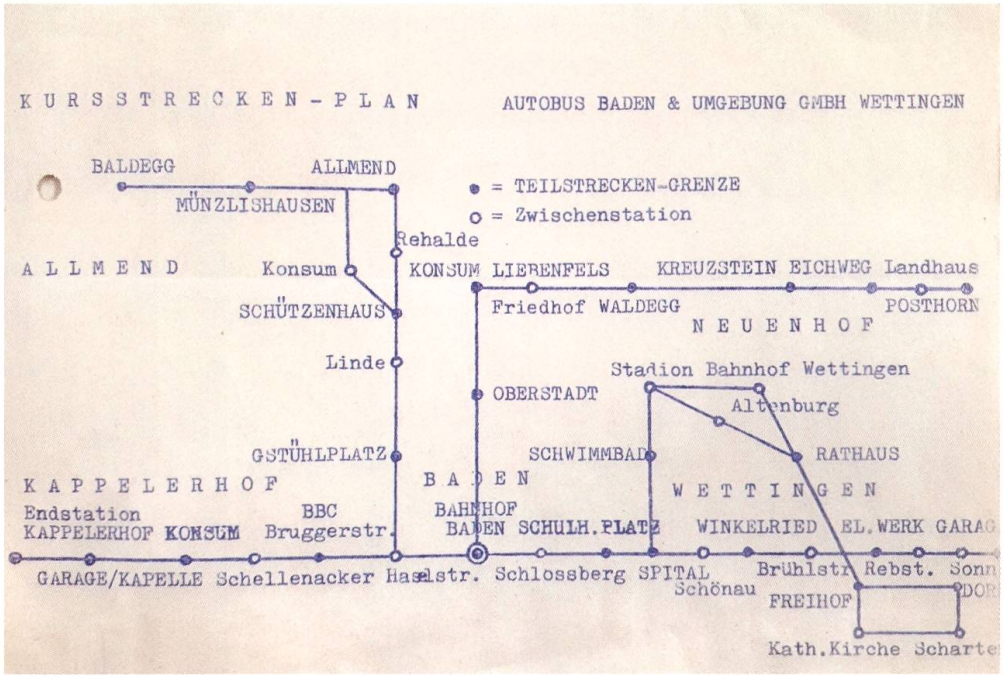
zu machen. Treibende Kraft hinter dieser Verkehrsplanung war die seit 1947 bestehende Regionalplanungsgruppe Baden und Umgebung.

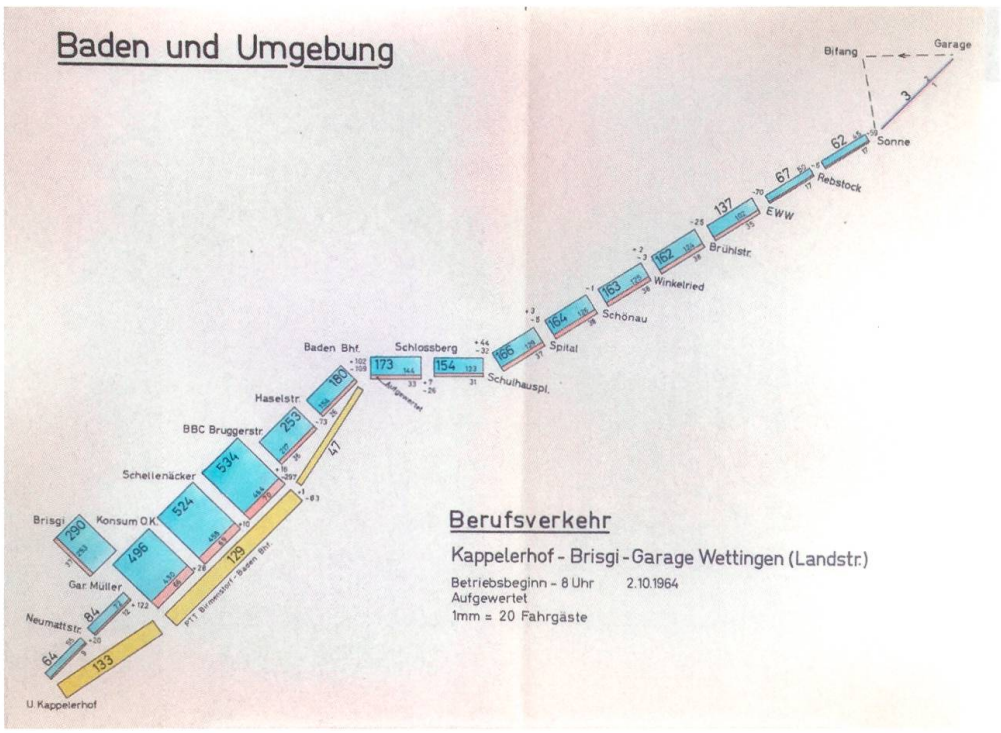
Zentral in der Studie von Seiler und Barbe sind die Erkenntnisse zur Betriebsform: «Die heutige und aus der historischen Entwicklung verständliche Aufsplitterung des Verkehrssystems unter verschiedenen Gesellschaften und Konzessionären ist vom Standpunkt des Verkehrsteilnehmers aus unzweckmässig und weist verschiedene Nachteile auf. Sobald die einzelnen Linien zu einem Gesamtnetz integriert werden, wie wir es gemäss Plan 535-16 vorschlagen, ist eine derartige Betriebsform unseres Erachtens nicht mehr haltbar. Dieses Netz, das – wie etwa die heutigen Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich – als Einheit funktionieren und dem Benützer die freizügige Zurücklegung jeder beliebigen Strecke erlauben soll, muss nach einheitlichen Prinzipien organisiert und betrieben werden.»[7]

Zürcher Wissen

Auf den verkehrsplanerischen Grundlagen von Seiler und Barbe aufbauend machten sich die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) daran, deren konkrete Umsetzung zu planen.[8] Die VBZ analysierte als Erstes das Verkehrsnetz und die Verkehrsströme, wie sie 1964 bestanden. Mit ihrer reichen Erfahrung schlugen sie eine Reorganisation und Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes vor. Dabei kümmerten sie sich auch um die Fahrplan- und Betriebsgestaltung sowie das *Pièce de résistance:* die Ertragslage und Tarifgestaltung. Angesichts der damals erwarteten Verdreifachung der Bevölkerung in der Region Baden auf geschätzte 200 000 Personen beurteilte man die wirtschaftlichen Aussichten mehr als positiv. Die Untersuchung wurde Ende 1965 abgeschlossen und sah Sofortmassnahmen bis ins Jahr 1968 vor. Angesichts eines bis dahin ungekannten Wirtschaftswachstums und vor dem geopolitischen Hintergrund des Kalten Kriegs ging man auf Nummer sicher und setzte auf eine staatliche Lösung.[9]

Für kurze Zeit hatte die politische Diskussion 1965 die Vergabe des gesamten Auftrags an ein Privatunternehmen erwogen.[10] Dies mit dem Hinweis, die Stadt Olten habe ihre städtischen Transportbedürfnisse auf diese Weise geregelt. Letztlich vertrat jedoch eine Mehrheit die Ansicht, «ein Privatunternehmen könne deshalb ertragreicher gestaltet werden, weil es gewisse Dienste, die geleistet werden sollten, die aber unrentabel sind, nicht in sein Liniennetz aufnimmt. […] Es gehe hier nicht um den persönlichen Gewinn von Einzelpersonen, sondern um die Befriedigung von Transportbedürfnissen weiter Kreise».[11] Die staatliche Lösung, die dem Geist der damaligen Zeit entsprach, setzte sich also durch und wurde prägend für das Entstehen der späteren RVBW. Erst seit





Der Plan der Autobus Baden und Umgebung GmbH von 1962 zeigt die Streckenführung der damals noch unregelmässig verkehrenden Buskurse. Bild: StAB, E.21.36.2.2.

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich analysierten 1965 die Situation und die Aussichten der Regionalen Busbetriebe Baden. Die Grafik zeigt das morgendliche Passagieraufkommen zwischen dem Kappelerhof und Wettingen. Die Frequenz der Postautolinie von Birmenstorf zum Badener Bahnhof ist mit dem gelben Balken dargestellt, jene der Busbetriebe mit dem blauen. Bild: StAB, E.33.893.

den 1980er-Jahren traten marktliberale Modelle an die Stelle des keynesianischen Staatsinterventionismus.

Starrer Fahrplan und Durchmesserverkehr

So kam es 1965 zur Gründung des Gemeindeverbands Busbetrieb Region Baden, zu dem Baden, Ennetbaden, Wettingen und Neuenhof zählten. Dies führte im Jahr darauf zum ersten Taktfahrplan mit fixen Abfahrtszeiten im Zwanzig-Minuten-Rhythmus an Werktagen, zu Stosszeiten auf zehn Minuten reduziert. Am Wochenende verkehrten die Busse jede halbe Stunde. Gleichzeitig richtete man den sogenannten Durchmesserverkehr ein. Fortan führten alle Linien von Endpunkt zu Endpunkt, quer durch die Stadt Baden, und stoppten beim Bahnhof nur kurz zum Aus- und Einsteigen. Vorbei die Zeiten, in denen der «Bahnhofplatz der einzigen Schnellzugshaltestelle in einem Einzugsgebiet von mehr als 70 000 Einwohnern während Stunden mit stillstehenden Autobussen»[12] und Postautos überstellt war.

Für das Publikum im Alltag sichtbar sind die Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen seit 1970, als der Linienbetrieb mit eigenen Fahrzeugen aufgenommen wurde. Die damalige Abkürzung «VBW» war allerdings missverständlich. So nahm man Rücksicht auf die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen – jene mit dem legendären «Blauen Bähnli» – und setzte ein R für «Regionale» voran. Die sieben Linien erschliessen seit diesem Zeitpunkt zusätzlich Würenlos, Spreitenbach und Rütihof. Die damalige Umbenennung zur «RVBW» gibt Anlass zum fünfzigjährigen Jubiläum im Jahr 2020.

Mehr Linien, bessere Anbindung

Ein weiterer grosser Ausbauschritt für die RVBW bedeutete das Konzept «Rund um das Gebenstorfer Horn». Seit 1946 führte das Carunternehmen Albert Zehnder aus Birmenstorf einen Postautokurs vom Bahnhof Baden über Wil bei Turgi und die Reuss bei Gebenstorf nach Birmenstorf. 1988 war es nach langen Diskussionen und ebensolchem Ringen so weit, dass die Linie 7 vom Forschungszentrum in Dättwil nach Birmenstorf verlängert wurde, gleichzeitig die Linie 1 vom Kappelerhof bis in den Dorfkern von Gebenstorf. Ab dem gleichen Zeitpunkt verband die Linie 8 die 1985 eingeweihte Busgarage in Wettingen mit Spreitenbach. Seither gruppierten die RVBW gewisse Linien um, banden endlich das Siggenthal an ihr Netz an und befriedigen mit der Linie 9 innerstädtische Transportbedürfnisse. Die jüngsten Linien, 10, 11 und 12, verdichten das Netz an der Peripherie, ohne durch die Stadt Baden zu führen.

Mit Beginn des Jahres 2000 wandelten sich die RVBW zu einer Aktiengesellschaft, an der die Gemeinden Baden, Ennetbaden, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Spreitenbach, Wettingen und Würenlos Anteile halten. 2018 arbeiteten 216 Personen für die RVBW, um mit 66 Busfahrzeugen bei einer Fahrleistung von 4,2 Millionen Kilometern auf den mittlerweile zwölf verschiedenen Linien, die sich über 109 Kilometer erstrecken, 13,5 Millionen Fahrgäste von den 345 Haltestellen an den gewünschten Zielort zu bringen.[13] Daran beteiligten sich seit einigen Jahren die Transportbeauftragten Indermühle Bus AG (Zurzach) und Twerenbold Bus AG (Baden-Rütihof).

Damit ähnelt die Situation wieder jener in den dynamischen 1960er-Jahren: Das Angebot des öffentlichen Verkehrsträgers wird ergänzt durch zwei private.

Anmerkungen

1 Zehnder, René: 75 Jahre. Und die Reise geht weiter. Festschrift der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen RVBW. Wettingen 2010.

2 Schreiben mit Streckenplan der Autobus Baden und Umgebung GmbH vom 14. November 1962 (StAB, E.21.36.2.2).

3 Schreiben des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements vom 24. April 1956 (StAB, E.21.36.2.2).

4 Zum Beispiel: Leitbild zur «Besiedlung des Kantons Aargau». Zwischenbericht. Grundsätze, Richtlinien, Variantenvorschläge erstattet im März 1968 an den Regierungsrat des Kantons Aargau vom Koordinationsausschuss für Planungsfragen. Experten Rolf Meyer-von Gonzenbach und Anton Bellwald (AKB SchQ VIII 119 Expl. 2) sowie «Bericht über Weiterführung der Arbeit an einem aargauischen Leitbild zur Besiedelung» (StAAG AG 8.84/AG 8.85).

5 Transportplan Region Baden, Zukunft II: Vollausbau 1962 (StAB, E.33.133).

6 Geschichte von SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich, www.snz.ch/ueber_uns/geschichte.php (2. 5. 2019).

7 Transportplan Region Baden, Zukunft II: Vollausbau 1962, S. 74 (StAB,E.33.133).

8 Regionale Busbetriebe Baden. Betriebsgestaltung. Untersuchungen VBZ vom 10. März 1965 (StAB, E.33.893).

9 Bösch, Frank: Zeitenwende 1979. Als die Welt von heute begann. München 2019, S. 396–405, v. a. S. 396.

10 Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung der Stadt Baden vom 14. Dezember 1965.

11 Ebd.

12 *Badener Tagblatt,* 18. 9. 1965.

13 Homepage der RVBW, www.rvbw.ch/uber-uns/das-unternehmen (21. 5. 2019).