

KURZBERICHTE AUS DEN OBUSBETRIEBEN
IN DEUTSCHLAND



Foto: Starker Verkehr behindert nun auch den Nahverkehr in Weimar. Während Ikarus-Gelenkbus 204 von der Haltestelle abfährt, wartet Wagen 211 im Stau vor einer Ampel in der Weimarer Innenstadt am 26.3.1991.

Kurzberichte aus den Obusbetrieben der Bundesrepublik für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit den Betriebsleitern der jeweiligen Betriebe Herr Hörer- Esslingen, Herr Fleischer- Eberswalde, Herr Ahlbrecht- Essen, Herr Boch-Hoyerswerda, Herr Neumann- Potsdam, Herr Mettler- Solingen und Herr Buche- Weimar, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft.

Jürgen Lehmann, Mai 1991

ESSLINGEN (16.04.91)

Die bestehende Fahrleitung zwischen Esslingen, Bahnhof und Maille ist inzwischen erneuert worden. Auf dem fehlenden Stück auf der Vogelsangbrücke werden derzeit die Mastfundamente gegossen und nach der Lieferung der Maste Mitte Mai wird die Eröffnung dieses Streckenstückes für Ende Juni/Anfang Juli erwartet. Die zu liefernden Masten sind teilweise bis zu 20 Meter hoch, da sie neben der Brücke aufgestellt werden. Über der Neckarbrücke beträgt der größte Abstand der nicht nachgespannten Fahrleitung etwa 98 Meter.

Am Bahnhof ist jedoch noch keine Fahrleitung verlegt worden, da hier eine Großbaustelle die Sperrung der Fleischmann- und Bahnhofstraße erfordern wird. Diese Straßen werden zum Erreichen der Haltestellen vor dem Bahnhofsgebäude von allen DUO-Buslinien befahren. Als einzige Möglichkeit bleibt das Linksabbiegen von der Neckarstraße vor dem Bahnhof. Es wird nun durch einen Gutachter überprüft, ob dieses aufgrund des starken Verkehrsaufkommens im Gegenverkehr machbar ist.

Alle DUO-Busse sind bis Ende 1990 ausgeliefert und angemeldet worden. Die Fahrzeuge wurden wegen zahlreicher Kinderkrankheiten jedoch erst seit April im Linienverkehr eingesetzt. Neben sämtlichen Kursen der Linien 119 und 120 wird auch der Kurs der Linie 118 des ganztägigen 30 Minuten-Verkehrs von einem DUO-Bus bedient. Die zwei Verstärkungskurse der Linie 118 in der HVZ (10-Minuten-Verkehr) werden jedoch weiterhin mit Dieselnbussen bedient. Alle Dieselnbussen wurden bis auf Wagen 110 verkauft. Dieser Wagen wird für Schulbusfahrten in Betrieb bleiben.

Hier die Anmeldedaten der DUO-Busse 317-323:

317	ES-2193	21.09.90
318	ES-2364	12.10.90
319	ES-2365	10.12.90
320	ES-2366	10.12.90
321	ES-2367	10.12.90
322	ES-2368	10.12.90
323	ES-2369	10.12.90

ESSEN (16.04.1991)

Im April wurde der neunte DUO-Bus, Wagen 3719 bei der Karosseriewerkstatt Ludewig in Essen mit Türen auf der Fahrerseite versehen. Der Ausbau der Rampe Schützenbahn hinter der Haltestelle Porscheplatz in Richtung Berliner Platz ist für Ende August geplant. Etwa drei Wochen vor Ausbau dieser Rampe wird der Tunnelbetrieb der Spurbuslinien eingestellt und die Linien 145 und 147 oberirdisch geführt.

SOLINGEN (16.04.1991)

Die letzten Einsprüche von privater Seite gegen die Elektrifizierung der Obuslinie nach Aufderhöhe sind vom Regierungspräsidenten noch nicht bearbeitet worden. Dieses wird erst in den nächsten zwei Monaten erwartet, so daß sich die

Terminplanung dementsprechend verzögert und die Obuslinien erst im Laufe des Jahres 1992 eröffnet werden können.

Zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1991 ist eine Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes auf der Linie 683 von etwa 11.30 bis 18 Uhr geplant. Da jedoch das Personal für diese Maßnahmen nicht aufgestockt wird, kann eventuell der Streckenabschnitt Krahenhöhe - Burg nur im 20-Minuten-Takt bedient werden. Weitere Maßnahmen zur Verdichtung des Verkehrs auf den Obuslinien sind geplant

Im Obus 67 wurde eine automatische Haltestellenansage der Firma Klüttendorf mit digitalisierter Anzeige im Fahrgastraum eingebaut.

POTSDAM (16.04.1991)

Der letzte der 13 Obusse, Wagen 983 wird zur Zeit karosseriemäßig überholt, mit neuen Seitenblechen versehen und in Kürze neu lackiert und mit Reklame versehen wieder zum Einsatz kommen. Alle Obusse werden jetzt mit neuen Fahrersitzen und gepolsterten Fahrgastsitzen versehen. Der erste Wagen mit der neuen Inneneinrichtung ist bereits im Einsatz, die weiteren Wagen werden nach und nach umgebaut.

Ein Ankauf der Skoda-Obusse aus Weimar wird zur Zeit nicht erwogen, da kein Mehrbedarf durch Streckenerweiterung besteht und die angebotenen Fahrzeuge bereits bis zu 8 Jahre alt sind. Es wurden bisher nur einige Ersatzteile für die vorhandenen Fahrzeuge erworben.

EBERSWALDE (17.04.1991)

Zum 50jährigen Jubiläum am 2.11.1990 war der Esslinger DUO-Bus 318 in Eberswalde. Er trug nur das amtliche Kennzeichen, die Betriebsnummer war noch nicht angebracht worden.

Zum Fahrplanwechsel am 26.5.1991 wird der Verkehr auf den Obuslinien in der Hauptverkehrszeit verdichtet. Statt des bisherigen 15 Minuten-Takts wird Montags-Freitags ein 12 Minuten-Verkehr angeboten. Während der HVZ zwischen 6-8 und von 13-18 Uhr wird dann auf der Linie 1 (Nordend - WK Max Reimann) im 6 Minuten-Verkehr gefahren, während die Linie 2 (Ostend- Finow, Kleiner Stern) alle 8 Minuten verkehrt. In der HVZ werden nun 19 Fahrzeuge eingesetzt, mehr Fahrzeuge sind von den 25 vorhandenen Gelenkwagen wegen der Reparaturanfälligkeit nicht einsetzbar.

Vor 1993 sind jedoch keine Neuanschaffungen geplant. Zu diesem Zeitpunkt sollen dann die Ikarus-Gelenkwagen durch Neufahrzeuge ersetzt werden. Da der Betrieb noch zur Treuhand gehört, sind derzeit keine Investitionen möglich. Nach Klärung der Eigentumsverhältnisse sollen dann zuerst die Dieselbusse, die im Regionalverkehr eingesetzt werden, durch Neuanschaffungen ersetzt werden. Es wurden jedoch Gespräche zur Vorauswahl des Fahrzeugtyps aufgenommen. Neben dem reinen Obusgelenkwagen (z.B. MAN wie in Solingen) steht der DUO-Bus von Daimler-Benz zur Debatte, aber auch der Radnarben-Obus der Firma Neoplan, der ab Juli 1991 in Basel erprobt wird, wird in engere Wahl gezogen.

HOYERSWERDA (16.04.1991)

Zum 31.5.1991 wird das geplante Obusnetz in der Neustadt komplett mit der Eröffnung des Abschnitts nach Kühnnicht fertiggestellt. Damit sind 2/3 des Obusnetzes in Hoyerswerda fertiggestellt. Es fehlt dann nur noch die Verbindung mit der Altstadt und dem Bahnhof Hoyerswerda mit etwa 3 km Streckenlänge. Hier zögert die Gemeinde Fahrleitung zu verlegen. Bis Juni soll nun über die Zukunft des Abschnitts im Rat beschlossen werden. Neben der Absicht zu elektrifizieren hat man einen Vertrag über die Lieferung von 5 DUO-Bussen bei Daimler-Benz auf Abruf, jedoch ist derzeit aufgrund geringer Förderungsmittel keine Finanzierung dieser Fahrzeuge möglich.

Von den 12 Ikarus-Gelenkwagen werden 8 Wagen ständig im Linienverkehr benötigt. Die vier übrigen Wagen sind schon für die Eröffnung des gesamten Netzes geliefert worden. Eine Umnummerierung der Fahrzeuge ist geplant. Bisher haben sie die Betriebsnummern 762-570 ff nach dem alten EDV-Nummerierungsschema.

WEIMAR (Besuch am 26.03.1991)

Über die Weiterführung oder Abschaffung des Obusbetriebes wird im Rat im Mai nach Erstellung einiger Gutachten entschieden. Falls die Entscheidung positiv ausfällt können die Planungen (Investitionssumme etwa 2 Millionen DM) zur Erweiterung und Verbesserung des Obusnetzes, für die bereits Investitionen getätigt wurden, ausgeführt werden. Als erstes soll die Stromversorgung des bestehenden Netzes verbessert werden. Es wurden bisher schon etwa 26000 Meter Speisekabel verlegt und der Rohbau für eine neues Unterwerk in der Weimarer Innenstadt ist bereits fertiggestellt worden. Ebenso kann dann die Obuslinie in Schöndorf um etwa 1 km in die neue Siedlung verlängert werden, dort sind bereits die Mastfundamente gegossen worden. Als weiters wird beabsichtigt, die Obuslinie nach Ehringsdorf wieder einzurichten. Hierzu fehlen etwa 1,4 km doppelspurige Fahrleitung, die im Zuge von Straßenbauarbeiten demontiert wurde, und eine Vergrößerung der Schleife in Ehringsdorf ist beabsichtigt. Ferner sind bereits Vorarbeiten für die Obuslinie nach Weimar-Nord getroffen worden. Die Wiedereröffnung der Obuslinie nach Oberweimar gehörte auch zur ursprünglichen Planung.

In dem, seit dem 1.2.91 eingeführten Fahrplan, wird die Omnibuslinie 2 von Oberweimar aus kommend zur Damaschkestraße (Depot) geführt, um die bisher alle 30 Minuten befahrene Obuslinie 8 (Depot-Bahnhof) aufzugeben. Die Weiche und die Kreuzung der Wendeschleife am Bahnhof wurde nun Mitte Februar ausgebaut, und die Abzweigeweiche zum Depot wurde in Richtung Weimar-West festgesetzt. Für die bereits ausgebaute Kreuzung an der Abzweigung nach Ehringsdorf in der Stadtmitte wird von AEG eine Neuentwicklung zum Test eingebaut.

Zum 14.1.1991 wurden die Tarife angehoben. Ein Einzelfahrschein kostet nun 50 Pfennig. Eine Tageskarte zu 2 DM wird eingeführt nachdem der Fahrscheinverkauf beim Fahrer wiedereingeführt und der Einbau von neuen Entwertern abgeschlossen wurde.

Für den Einsatz auf der momentan einzigen Obuslinie 71 stehen zur Zeit 13 Ikarus-Gelenkwagen und 1 Ikarus-Zweiachser zur Verfügung. Da die Stromversorgung auf der Obuslinie 71 Weimar, Am Stadion - Schöndorf nicht für alle 9 Obuskursen ausreicht werden hier auch einige Omnibusse eingesetzt. Die Obusse erhielten die Nummern 201-213 und 241. Die 1990 in Betrieb genommenen Gelenkwagen wurden aus dem Fonds der deutschen Einheit bezahlt und gehören dem Magistrat der Stadt. Die 7 Skoda-Obusse 8000(=242), 8004(=243), 8005(=244), 8008(=245), 8011(=246) sind zur Zeit abgestellt, während die Obusse 8002 und 8009 bereits zur Ersatzteilgewinnung ausgemustert wurden. Die betriebsbereiten Obusse wurden dem Obusbetrieb Potsdam zum Kauf angeboten. Einer der Skoda-Obusse (am 26.3.1991: Wagen 243) steht seit Mitte Januar in der Wendeschleife am Goetheplatz als Verkaufsstelle für Fahrscheine.

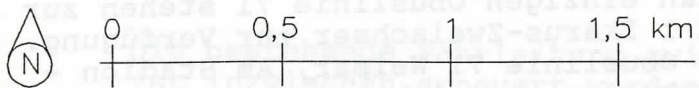
Da die fünf nach Suhl gelieferten Ikarus-Gelenkwagen dort nicht benötigt werden, bemüht man sich um ein Ankauf dieser Fahrzeuge. Obwohl in Suhl die Masten für das Obusnetz bereits aufgestellt und die Ausrüstung der Unterwerke ausgeliefert wurden, wird es in absehbarer Zukunft dort nicht zur Eröffnung des geplanten Obusbetriebes kommen.

Obus-Wagenpark in Weimar am 26.3.1991:

201	ex 48/8020	Ikarus 280T	FV 13-80	Bj.1985
202	ex 48/8021	Ikarus 280T	FV 13-81	Bj.1985
203	ex 48/8022	Ikarus 280T	FV 13-82	Bj.1985
204	ex 48/8023	Ikarus 280T	FV 13-83	Bj.1985
205	ex 48/8024	Ikarus 280T	FV 13-84	Bj.1985
206	ex 48/8025	Ikarus 280T	FV 13-85	Bj.1985
207	ex 48/8028	Ikarus 280T	FV 14-83	Bj.1985
208	ex 48/8029	Ikarus 280T	LG 82-75	Bj.1985
209	ex 48/8030	Ikarus 280T	LG 91-51	Bj.1985
210	ex 48/8031	Ikarus 280T	LG 95-67	Bj.1985
211	ex	Ikarus 280T	FV 49-22	Bj.1990
212	ex	Ikarus 280T	FV 49-23	Bj.1989
213	ex	Ikarus 280T	LS 45-69	Bj.1989
241	ex 48/8012	Ikarus 260T	FV 25-30	Bj.1986
242	ex 48/8000	Skoda 14TR	LY 99-65	Bj.1982
243	ex 48/8004	Skoda 14TR	LP 26-05	Bj.1983
244	ex 48/8005	Skoda 14TR	LP 16-96	Bj.1983
245	ex 48/8008	Skoda 14TR	LG 30-37	Bj.1984
246	ex 48/8011	Skoda 14TR	LG 85-03	Bj.1984

Die Ende 1990 in Betrieb genommen Omnibusse haben folgende Baujahre: 101 Bj.79, 102 Bj.78, 103 Bj.78, 104 Bj.78, 105 Bj.82, 106 Bj.79, 107 Bj.79, 108 Bj.78, 109 Bj.82, 110 Bj.79, 111 Bj.78, 112 Bj.80, 113 Bj.78, 114 Bj.78, 115 Bj.78, 116 Bj.79, 141 Bj.78, 142 Bj.78, 143 Bj.78, 144 Bj.80 und 145 Bj.78. Neben diesen D-B O305G und D-B O 305 gehören MAN 146, D-B 147-148 (Bj.1978 und 1973, aus Fulda) D-B 149-152 (Bj.1973 aus Trier), Ikarus 153-154 (Bj.1989) und die Ikarus-Gelenkwagen 117-120 (Bj.89-90) zum Dieselbus-Wagenpark

Fahrleitungen Weimar 1991



— Obusfahrleitung
 - - - geplante Obuslinie

○ Unterwerke:

1. Buttelstedter Str.
 2. Amalienstraße
 3. West
- im Bau:
4. Schöndorf
 5. Rollgasse

