



Foto: Die DUO-Busse in Essen werden zur Zeit mit einer Tür auf der Fahrerseite versehen. Hier zeigt Wagen 3718 am 25.4.1991 die neue Türseite am Viehofer Platz beim Anlegen der Stangen.

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 und Herr Dreßler- Eberswalde, Herr Bogner- 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, August 1991

ESSLINGEN (04.07.91)

Die 14 bestellten DUO-Busse für die Linien 118-120 sind seit Anfang 1991 im Betrieb, es müssen jedoch weiterhin Kinderkrankheiten beseitigt werden. Die beiden Wagen 205 und 308, die noch der Firma Daimler-Benz gehörten, sind nun verkauft worden. Während der Soloobus 205 im August in den Besitz der Verkehrsbetriebe übergeht, wurde Obus 308 nach Nordhausen veräußert. Dort ist der Aufbau eines Obusnetzes beabsichtigt.

Für das fehlende Stück auf der Vogelsangbrücke werden Mitte Juli die letzten Maste aufgestellt. Für den Bereich am Bahnhof ist nun eine Lösung gefunden worden. Die bisherige Wendeschleife durch die Bahnhof- und Fleischmannstraße kann durch eine Großbaustelle für etwa 2 Jahre nicht mehr befahren werden. Hier wird unter der Fleischmannstraße eine Tiefgarage errichtet, die eine Vollsperrung dieser Straße zwischen Neckarstraße und Bahnhofstraße erfordern wird. Die bis zu 533 Busse, die täglich diese Straße passieren, müssen nun vor dem Bahnhof von der Neckarstraße als Linksabbieger zum Busbahnhof fahren. Daher wird nach Erstellung der Statik die Fahrleitung provisorisch für etwa 2 Jahre wie folgt errichtet: Die DUO-Busse werden vor dem Bahnhof hinter der Haltestelle der Obuslinie 101 links in die Fleischmannstraße abbiegen um dann vor dem Bahnhofsgebäude wieder in Richtung Zollberg abfahrbereit zu stehen.

Die Weichen der DUO-Buslinien 119 und 120 und der Obuslinie 101 verbleiben so in ihrer Grundstellung, daß die Fahrer auf diesen Linien keine Weichen stellen müssen. Für die Obuslinie 118 ist ein Weichenfunk geplant, der mit dem Zielfilm gekoppelt ist.

ESSEN (05.07.1991)

Im Juli wurde der DUO-Bus 3724 bei der Karosseriewerkstatt Ludewig in Essen mit Türen auf der Fahrerseite versehen. Damit sind 13 Wagen im umgebauten Zustand im Einsatz. Die Wagen erhielten gleichzeitig eine Änderung der Lackierung. Während die Grundfarbe silbergrau beibehalten wurde, ersetzte man die bisherigen blauen und gelben Streifen durch rote und orange Streifen mit CE-CityExpress-Symbolen. Die gleiche Lackierung, jedoch mit weißer Grundfarbe, erhielten einige Diesegelkenbusse. Die zwei DUO-Buslinien 145 und 147 und die Buslinie 146 werden bei der Einführung des verlängerten Tunnelbetriebes als CityExpress-Linien ein neues Image erhalten.

Der Ausbau der Rampe Schützenbahn hinter der Haltestelle Porscheplatz in Richtung Berliner Platz ist erst kurz vor der Eröffnung des neuen Tunnelstücks (29.9.91) geplant. Der Ausbau dauert etwa 2 Tage, an denen der Straßenbahnbetrieb unterbrochen ist. Zu diesem Zeitpunkt wird der Tunnelbetrieb der Spurbuslinien eingestellt und die Linien 145 und 147 oberirdisch geführt. Da die Fahrbahnbalcken und Einrichtungen des Spurbusbetriebs der Rampe an anderer Stelle wiedereingebaut werden, wird der DUO-Busbetrieb noch einige Monate nach der Tunnelöffnung oberirdisch geführt.

SOLINGEN (15.07.1991)

Nach einem örtlichen Erörterungstermin wird die Planfeststellung vom Regierungspräsidenten in 1-2 Monaten erwartet. Die Protokollniederschrift dieses Termins liegt zur Zeit vor. Danach muß mit einem Jahr Bauzeit gerechnet werden, so daß die Eröffnung der Obuslinie noch nicht zum 40jährigem Obusjubiläum im Juni 1992 erfolgen kann.

Für die Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes auf der Linie 683 von 12 bis 18 Uhr ab 2.6.1991 werden von mittags an 10 Kurse, ab 16 Uhr 11 Kurse eingesetzt. In der Zeit von 13.47 bis 15.27 Uhr endet jeder 2.Kurs an der Krahenhöhe, so daß Burg dann nur alle 20 Minuten angefahren wird. Für den morgentlichen 15-Minuten-Verkehr zwischen 9 und 12 Uhr werden weiterhin 7 Kurse eingesetzt. Während in der Frühspitze (ebenso 10 Minuten-Verkehr) unverändert auf der Linie 683 10 Kurse zum Einsatz kommen, kommen seit dem Fahrplanwechsel morgens 12 statt 11 Doppelwagen auf den Linien 681/682 zum Einsatz. Es bestehen jedoch Planungen auf diesen Linien zwischen Ohligs und Graf-Wilhelm-Platz einen 5-Minuten-Verkehr ab Mai 1992 einzuführen.

Zum Fahrplanwechsel Ende September ist ein verbesserter Anschluß der Intercity-Züge am Bahnhof Ohligs geplant. Hierfür sollen spezielle Kurse in den bisherigen 30-Minuten-Takt eingefügt, die eventuell auch als Schnellkurse fahren sollen.

Nach einer Zählung wurden die Zwischenkurse der Linie 683 im Abendverkehr wieder eingestellt. Seit Ende 1989 fuhr der von Wuppertal kommende Obus ohne Wartezeit am Graf-Wilhelm-Platz bis Burg bzw. Krahenhöhe durch, während ein Dieselbus, auf die Anschlüsse der anderen Obuslinien wartend, 15 Minuten später fuhr. Seit dem neuen Fahrplan besteht nun wieder 15 Minuten Wartezeit am Graf-Wilhelm-Platz für die Obusse der Linie 683.

Die im Obus 67 eingebaute automatische Haltestellenanzeige mit digitalisierter Anzeige im Fahrgastraum der Firma Klüssendorf/Berlin (nicht Klüttendorf wie zuletzt gemeldet) wird weiter erprobt. In den 10 Mercedes-Benz Niederflur-Dieselbussen, die im Februar 1992 ausgeliefert werden, wird eine derartige Haltestellenanzeige eingebaut. Die Niederflur-Dieselbusse wurden aufgrund des preisgünstigeren Angebotes bei Mercedes-Benz bestellt, die in den letzten Jahrzehnten ausschließlicher Lieferant der Solinger Dieselbusse war.

POTSDAM (15.07.1991)

Nachdem alle 13 Obusse karosseriemäßig überholt wurden, werden jetzt die Innenräume neu ausgestattet. Fünf Wagen wurden bisher mit neuen Fahrersitzen und gepolsterten Fahrgastsitzen versehen. Die Fahrersitze erhielten vom Fahrpersonal gute Kritiken.

Eine Erneuerung des Wagenparks ist erst ab 1993 vorgesehen. Diese sind jedoch auch von den Erweiterungen des Netzes und den Neubau des Betriebshofes abhängig. Die Ersatzteilbeschaffung für die Skoda-Obusse läuft nun nicht mehr über ein ostdeutsches Auslieferungslager sondern man bestellt nun direkt beim Hersteller Skoda in der Tschechoslowakei, der eine Auslieferung innerhalb von 4 Wochen zusagt.

Seit dem Fahrplanwechsel am 2.6.1991 erhielt die Obuslinie im Rahmen des Liniennummernsystems im Großraum Berlin die Liniennummer 691. Montag bis Freitag wird die Obuslinie zwischen Steinstraße und Goetheplatz alle 7-8 Minuten befahren, während die große Schleife durch Babelsberg-Nord nur alle 15 Minuten fahrplanmäßig bedient wird. Samstag und Sonntag nachmittags besteht ein 10(20)-Minuten-Verkehr, in den Abendstunden wird die ganze Strecke alle 20 Minuten befahren.

Das vorhandene Fahrleitungsnetz wird ab Herbst 1991 erneuert und auf den neusten technischen Stand gebracht. Derzeit werden die bisherigen Masten der Depotzufahrt durch Betonmasten mit Ausleger ersetzt. Bis auf eine Einlaufweiche in Babelsberg-Nord sind alle Weichen ausgebaut. Für die Zufahrt zum Depot und das Wenden am Goetheplatz müssen die Stangen umgelegt werden.

EBERSWALDE (12.07.1991)

Es ist geplant, den Betrieb bis Oktober zu kommunalisieren. Hierfür müssen jedoch noch einige Eigentumsverhältnisse geklärt werden. Für die nötigen Investitionen zur Erneuerung des Wagenparks wurden inzwischen Entschlüsse gefaßt. Ab Ende 1991 werden etwa 15 Niederflur-Dieselgelenkwagen für den Omnibusbereich beschafft. Für die Anschaffung von 6 Obussen im Jahre 1992 sind Vorgespräche geführt worden und man will einen Gelenkwagen mit Niederflurtechnik und Direktimpulsrichter beschaffen. Die Bestellung soll im Oktober erfolgen.

Ein Ersatz der Ikarus-Gelenkwagen wird dringender, da die Zuverlässigkeit weiter nachläßt. Es wurden Fehler in den Anfangsjahren bei der Wartung und Reparatur der Elektrik gemacht. Die Bleche und das Gerippe sind stark durchrostet. Durch den Einsatz dieser Fahrzeuge sowie durch die Fahrpreiserhöhung auf 50 Pfennig und der Erhöhung des Individualverkehrs haben die Obusse bei der Bevölkerung an Akzeptanz verloren. Man hofft, diesem durch den Einsatz von neuen Fahrzeugen entgegenwirken zu können.

Bisher wurde noch nicht beschlossen, welcher Obusbetrieb der ehemaligen DDR als Modell-Obusbetrieb gefördert wird. Nach einem Auswahlkriterium-Katalog steht bisher Weimar vor Eberswalde an erster Stelle. Der Zuschlag soll noch 1991 erteilt werden.

Die Instandhaltungs-Werkstatt im Stadtzentrum wird bis Ende 1991 aufgegeben. Im Depot Nordend wurden Fahrleitungen gespannt und die Instandhaltung wird bis zum 15.12.1991 dorthin verlegt.

Die Arbeitslosigkeit in Eberswalde macht sich bereits bei der Nutzung der Obusse bemerkbar. Eine höhere Beanspruchung der Fahrzeuge in der HVZ ist nicht mehr vorhanden, die Beförderungsspitze liegt derzeit zwischen 9 und 13 Uhr. Dennoch wird der Fahrplan mit dem 6 Minuten- (Linie 1) bzw. 8 Minuten-Takt (Linie 2) in den HVZ zwischen 6-8 Uhr und 13-18 Uhr nicht geändert.

HOYERSWERDA (15.07.1991)

Der Abschnitt nach Kühnicht wurde Ende Mai fertiggestellt, aber noch nicht für den Linienverkehr freigegeben, da an der Endhaltestelle die Außenanlagen noch im Bau sind. Daher werden derzeit nur die Obuslinien A+D betrieben. Die Linie A wird weiterhin im gebrochenen Verkehr bedient. Am Ehrenhain müssen die Fahrgäste vom Obus in den Dieselbus Linie A umsteigen, um in die Altstadt Hoyerswerda zu gelangen. Mit dem Bau dieses Teil des Obusnetzes wird nicht vor 1993 begonnen werden können. Die bisher geplante Streckenführung wurde vom Stadtrat abgelehnt. Über alternative Streckenführungen wurde ein Gutachten bei der SMV in Auftrag gegeben. Das Endergebnis dieser Studie wird Ende September erwartet. Erst danach ist ein Ratsbeschluß zu erwarten. Die Bestellung von 5 DUO-Bussen bei Mercedes-Benz ist auf 1992 verschoben worden. Je nach Ausgang des Ratsbeschluß ist auch an die Anschaffung von reinen Obussen gedacht. Für den Dieselbusbetrieb wurden bisher 5 M-B O 405 bestellt.

Ebenfalls wird in einem Gutachten untersucht, das Wohnviertel Seidewinkel mit einer Verlängerung der Obuslinie D (seit 24.11.1990 in Betrieb) ringmäßig zu umfahren, um dieses Neubauviertel besser zu erschließen.

An der Errichtung einer Park & Ride-Anlage mit einem Anschluß an die Obuslinie A (Am Ehrenhain - Industriegelände, seit 8.10.1989 in Betrieb) wird zur Zeit gearbeitet. Diese Anlage liegt am Haltepunkt Neustadt der Eisenbahnlinie Hoyerswerda - Görlitz.

WEIMAR (04.07.91)

Die Entscheidung über die Weiterführung des Obusbetriebes wird im Rat der Stadt erst im Oktober 1991 gefällt. Es wurden neue Gutachten in Auftrag gegeben. Bis dahin werden keine weiteren Investitionen getätigt.

Wegen Straßenerneuerungsmaßnahmen ist ab 1.7.1991 für etwa 14 Tage der Obusbetrieb auf der Linie 71 eingestellt. Bei der Wiederaufnahme des Obusbetriebs werden die ursprünglich für Suhl bestimmten fünf Ikarus-Gelenkwagen in Betrieb genommen. Sie erhielten die Betriebsnummern 214-218. Bisher sind nur alle Skoda-Obusse abgestellt, einer davon steht weiterhin in der Wendeschleife am Goetheplatz als Verkaufsstelle für Fahrscheine.

Folgendes konnte Herr Vogel aus seinem Tätigkeitsbereich vermelden:

Für einige Städte in den neuen Bundesländern werden Studien zur Einführung bzw. zum Fortbestand des Obusnetzes erstellt. Neben den bestehenden Obusbetrieben wird auch weiterhin in Suhl über die Einführung eines Obusbetriebes nachgedacht. Die Renaissance des Obusses ist in Südamerika mehr zu spüren. In Argentinien werden in Cordoba, Montevideo, Rosario und Mendoza Überlegungen zu den bestehenden Obusbetrieben gemacht. Die geplante Erweiterung des Obusnetzes in Mendoza liegt nach einer Ausschreibung zur Vergabe bereit. Es sind Obuslinien in einer Gesamtlänge von 78 km geplant. In Montevideo besteht ein heruntergekommenes, abgewirtschaftetes Netz. Nach einer

Privatisierung der Anlage vor einigen Jahren wurden für den Erhalt des Netzes keine Investitionen getätigt. Der überalterte Obuspark in Rosario muß erneuert werden, nachdem man sich dort zum Fortbestand des Obusnetzes bekannt hatte. Dort kommen in Kürze 4 ausgemusterte Salzburger Gelenkwagen der Baujahre 1976-8 (155,156,159,135) zum Einsatz. Auch im benachbarten Chile (Santiago u.a.) werden Studien für den Obusbetrieb erstellt.

SALZBURG (verbunden mit einem herzlichen Dank an G.Mackinger)

Die zuletzt gemeldete Umnummerierung der Obusse wird wie folgt ausgeführt. Ab Baujahr 1991 erhalten die Obusse in einer vierstelligen Betriebsnummer das Beschaffungsjahr vorangestellt und eine zweistellige Betriebsnummer ab 61 für Gelenkwagen und ab 41 für Soloobusse. Die bisher vorhandenen Fahrzeuge behalten ihre Betriebsnummern, für Werkstattarbeiten werden auf dem Dach vierstellige Nummern mit dem Baujahr angebracht, die Hunderterstelle entfällt hier (Beispiel 101=8601). Am 18.3.1991 wurden die Gelenkwagen 9161 bis 9164 mit dem Kennzeichen S-629 BE bis 626 BE angemeldet. Diese ersetzen die Gelenkbusse 155,156 (Bj.76), 159 (Bj.77) und 135 (Bj.78) (am 2.4.91 abgemeldet), die nach Rosario (Argentinien) verkauft wurden. 12 weitere Obusse sollen folgen.

DOPPELWAGEN

Montags-Freitags

Aufgestellt im Juni 1991 von J.Lehmann

	1	11	4		3	6	7				5	2			10	12	8	9	
Ausfahrt	6.04	6.14	6.24		6.44	6.54	7.04				6.54	6.55			7.05	7.04	7.14	7.24	
GWP												7.07			7.10	7.15			
Höhscheid								11							7.26				
Hasselstr.								!				7.22			7.29				
GWP	6.15	6.25	6.35	1	6.55	7.05	7.15	7.25		9		7.35		1	7.36	7.45			
Wald	6.30	6.40	6.50	!	7.10	7.20	7.30	7.40		!		7.50		!	7.51	8.00			
Ohligs	!	6.54	!	7.18	7.24	7.34	7.44	7.54		7.58		8.02		8.09	!	8.12			
Lehner Str.	!	7.08	!	7.32	7.38	7.48	7.58	8.08		8.12		8.16		8.23	!	8.28			
GWP	!	7.17	!	7.41	7.47	7.57				!				!	!				
Krahenhöhe	!	!	!	!	7.57					!			4	!	!				1
GWP	!	!	!		8.05					6.55		7.05		7.15	!		7.25	7.35	7.45
Lehner Str.	!	!	!							7.04		7.14		7.24	!		7.34	7.44	7.54
Ohligs	!	!	!							7.17		7.29		7.39	!		7.47	7.57	8.07
Wald	6.35		6.57							!		7.42		7.52		7.57	8.02	!	!
GWP	6.50		7.11							!		7.57		8.07		8.11	8.17	!	!
Einfahrt	!	!	!		8.14	8.08	7.58	8.08		8.12	8.08	8.16	8.18	8.23	8.21	8.28	8.28		
					3	6	7	11		9	5	2	4	1	10	12	8		

		3		2	2		1	1	1
Ausfahrt		12.57		13.13	!		12.07		
GWP					14.05			!	!
Lehner Str.		12.57		13.13	14.14				
Ohligs		13.10		13.26	14.29			!	!
Wald		!		13.39	14.42			Kra.	12.34 13.22
GWP		!		13.54	14.57			GWP	12.42 13.30
Wald		!		!	!			Gräf.	12.54 13.41
Ohligs		13.14		!	!			Gräf.	12.58 13.48
Lehner Str		13.28						GWP	12.16 13.12 14.02
GWP		13.37						Kra	12.24 13.20
Hasselstr.		13.50						!	!
GWP		14.01		!					
Einfahrt		14.10		!					14.14

	4	3	5	!	6	1	7	11	8	4	3	9	5	10	6	4	
Ausfahrt	15.15	15.24	15.34	!	15.44	15.31	15.54	15.41	16.04	!	!	16.14	!	16.24	!	!	
GWP																	
Wald				15.35		15.45		15.55		16.05	16.15		16.25		16.35	17.05	
Ohligs				15.50		16.00		16.10		16.20	16.30		16.40		16.50	17.20	
Lehner Str.				16.03		16.14		16.24		16.34	!		!		!	!	
GWP				16.17		16.28		16.38		16.48	!		!		!	!	
Lehner Str.				16.26		16.37		16.47		16.57	!		!		!	!	
Ohligs	15.15	15.24	15.34		15.44		15.54		16.04	!	!	16.14	!	16.24	!	!	
Wald	15.29	15.39	15.49		15.59		16.09		16.19	!	!	16.29	!	16.39	!	!	
GWP	15.42	15.52	16.02		16.12		16.22		16.32			16.37	16.42	16.47	16.52	16.57 17.25	
Höhscheid	!	!	!		16.27		16.37		16.47			16.52	16.57	17.02	17.07	17.10 17.40	
GWP												17.06					
Einfahrt					16.37		16.48	16.48	16.58	16.58		17.03	17.24	17.14	17.18	17.21 17.51	
					2		1	7	11	8		3	9	5	10	6	4