

KURZBERICHTE AUS DEN OBUSBETRIEBEN
IN DEUTSCHLAND



Foto: Abgestellte Obusse auf der Stephensonstraße vor dem Depot in Potsdam. Die Fahrzeuge werden rückwärts vom Depot aus rangiert, die Fahrleitung endet im Hintergrund. Ebenfalls ist ein neuer Betonmast und ein ausgedienter Stahlgittermast hinter den Obussen zu erkennen.

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, November 1991

ESSLINGEN (23.10.91)

Die Fahrleitungsanlage ist bis auf die Elektroinstallation einiger Weichen im Bahnhofsbereich fertiggestellt. Seit Anfang September wird talabwärts bis zur Haltestelle Pliensauturm (eine Haltestelle vor dem Bahnhof) elektrisch gefahren. Es stellte sich heraus, daß die Spannweite von 98 Meter über der Vogelsangbrücke ohne Probleme befahren werden kann. Auch die Fahrleitung am Bahnhof ist fertiggestellt worden und die dortige neue Verkehrsführung hat sich bewährt. Die gesamte Strecke wird bis Ende November in Betrieb genommen werden. Von der Koppelung des Weichenfunks mit dem Zielfilm ist nun abgesehen worden. Es ist nun in allen DUO-Bussen ein zusätzlicher Schalter am Amaturenbrett eingebaut worden, der den Weichenfunk für die Linie 118 steuert. Dieses wird auch in Kürze im Obus 205 eingebaut, der für die Bedienung dieser reinen Obuslinie vorgesehen ist. Die Abmeldung des DUO-Busses 308, der nach Nordhausen von dem bisherigen Eigentümer Daimler-Benz veräußert wurde, erfolgte im Juli 1991. Der von Daimler-Benz nach Kapfenberg verkaufte DUO-Bus wurde auch den Verkehrsbetrieben Esslingen angeboten. Man hatte jedoch kein Interesse an den Wagen. Die Nummer 309 wurde nicht für diesen Wagen freigehalten, sondern erhielt die DUO-Bus-Serie wie die Dieselsebusse der SLII-Generation Betriebsnummern ab 10 (Dieselsebusse ab Nr.010).

Wegen Bauarbeiten wurde die Obuslinie 101 in den Herbstferien (25.-30.10.91) abgeschaltet und von Diesel- und dieselebetriebenen DUO-Bussen bedient.

In der Diskussion ist eine Verlängerung der Obuslinie 101 auf Stuttgarter Gebiet nach Stilllegung der dortigen Straßenbahnlinie 4 auf dem Abschnitt Obertürkheim-Untertürkheim im Zuge der Umwandlung dieser Straßenbahnlinie in eine Stadtbahn-Linie.

ESSEN (22.10.1991)

Der Umbau der DUO-Busse 3711-28 mit Türen auf der Fahrerseite und neuem CE-CityExpress-Anstrich wurde Anfang Oktober 1991 abgeschlossen. Alle Wagen wurden in ihrer numerischen Reihenfolge ab September 1990 bei der Karosseriewerkstatt Ludewig in Essen umgebaut. Anfangs sollten nur 9 Wagen dort und die restlichen in der Hauptwerkstatt umgebaut werden. In der Hauptwerkstatt wurden jedoch die Straßenbahnwagen umgebaut, von denen zuerst 5, dann 8 und schließlich 15 Einrichtungsstraßenbahnwagen der 18er und 16er Serie mit Türen auf der Fahrerseite versehen wurden. Die Zahl der Wagen wurde erhöht, da aus Finanzmangel keine neuen Wagen beschafft werden können. Aus gleichem Grund wird die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte der DUO-Buslinien nicht möglich sein. Nachdem am 27.09.91 die Tunnelrampe Schützenstraße stillgelegt wurde und inzwischen auch entfernt wurde, konnte die Straßenbahn den neuen Tunnel pünktlich zum Fahrplanwechsel befahren. Die DUO-Bus-Linien 145 und 147 fahren zur Zeit nur oberirdisch. Zum 9.11.1991 wird der Tunnelbetrieb der DUO-Bus-Linien wieder eröffnet. Ab diesem Zeitpunkt werden die Linienäste nach Kray, Heisingen und Erbach-Fängershof mit den CityExpress-Linien CE45 (Heisingen-Erbach-Fängershof), CE47 (Kray-Erbach) und CE46 (Kray-Heisingen) im 10-Minuten-Takt (jede Linie alle 20 Min.) bedient. Die letztere Linie wird mit den Dieselsebussen 3622-3628 bedient, die hierfür ebenfalls die CityExpress-Lackierung erhalten haben. Als weiterer Dieselsebus gehört der Wagen 3621 zu

dieser Serie, jedoch trägt er zur Zeit eine Ganzreklame. Von den aus der Anfangszeit stammenden DUO-Bussen 3700 und 3701 (beide Baujahr 1983) wurde nach Ausbau der Elektro-Antriebe, der MAN-Wagen 3700 an das Land NRW verkauft und nach Magdeburg abgegeben. Der andere ehemalige DUO-Bus verbleibt weiterhin als Dieselbus 3701 in Essen.

SOLINGEN (22.10.1991)

Seit dem 1.10.1991 ist Herr Mettler als Nachfolger von Herrn Vogel vom Werksausschuß bestimmt worden. Ursprünglich war er als stellvertretenden Betriebsleiter für den pensionierten Herrn Schuhmacher 1990 eingestellt worden. Nun wird die vakante Stelle des stellvertretenden Betriebsleiters ausgeschrieben. Für die neue Obuslinie nach Aufderhöhe ist nun Ende des Jahres mit dem Baubeginn zu rechnen. Zur Zeit laufen die Ausschreibungen und nach erfolgter Submission werden kurzfristig die Aufträge für den Fahrleitungsbau und die Mastversetzung vergeben. Man hofft, noch 1992 die Bauarbeiten abschließen zu können, so daß mit der Eröffnung der Obuslinie zum Jahresbeginn 1993 gerechnet werden kann.

In Anbetracht der Tatsache, daß erst 1990 ein Tag der offenen Tür stattgefunden hat, werden voraussichtlich anlässlich des 40jährigen Obusbestehens im Juni 1992 keine größeren Feierlichkeiten stattfinden.

Von den 10 Mercedes-Benz Niederflur-Dieselnissen, deren Auslieferung für Februar 1992 vorgesehen ist, wird ein Wagen vorab noch in diesem Jahr geliefert, um eventuelle geringfügige Änderungen in der Serie berücksichtigen zu können. Die Planungen für die erstrebte Wiedereinführung des 5-Minuten-Verkehrs auf den Linien 681/2 zwischen Graf-Wilhelm-Platz und Ohligs werden ab Jahresbeginn aufgenommen.

POTSDAM (21.10.1991)

Alle 13 Obusse wurden mit neuen Fahrersitzen versehen, bis auf 3 Wagen erhielten alle Obusse gepolsterte Fahrgastsitze. Des weiteren wird nun in allen Obussen eine Bordsprechanlage für die Durchsage von Haltestellen wieder eingebaut und Weitstrahler auf den Dächern zur besseren Umlegung der Stangen.

Obwohl die Ersatzteilbeschaffung für die Skoda-Obusse nun nicht mehr über ein ostdeutsches Auslieferungslager sondern direkt beim Hersteller Skoda in der Tschechoslowakei, der eine Auslieferung innerhalb von 4 Wochen zusagte, läuft, muß auf die Ersatzteile oft bis zu mehreren Monaten gewartet werden.

Der ab dem 5.8.1991 eingeführte Fahrplan sieht einen 7 1/2 Minutenbetrieb montags bis freitags vor, der in der HVZ von 6-8 und 15-17 Uhr auf 6 Minuten verdichtet wird. Planmäßig kommen 7 Wagen zum Einsatz, in der HVZ kommen 2 Wagen zusätzlich in Dienst. Samstags und Sonntags nachmittags wird mit 5 Kursen die Obuslinie 691 im 10-Minuten-Takt bedient, abends und Sonntags vormittags wird ein 20-Minuten-Verkehr angeboten, bedient von 2 Wagen (abends) bzw. 3 Wagen. Jeder 2. Wagen wendet im 6, 7 1/2 und 10 Minuten-Verkehr laut Dienstplan am Goetheplatz, jedoch wird zur Zeit jeder Kurs durch die große Wendeschleife in Babelsberg-Nord geführt.

Am Goetheplatz wird derzeit wieder eine Weiche der Firma Siemens eingebaut, die nach anfänglichen Schwierigkeiten im Oktober

funktionierte, so daß hier voraussichtlich ab dem 1.11.91 wieder gewendet werden kann.

Die Fahrleitungsrenovierung, die ab Herbst 1991 beabsichtigt war, ist zurückgestellt worden. Lediglich wurden die Stahlmasten der Depotzufahrt durch Betonmasten ersetzt, da einige der alten Masten bei Fahrdrahtentgleisungen und Sturm durchbrachen.

In Kürze muß an der Kreuzung mit der Bahnlinie am Bahnhof Drewitz die Obusfahrleitung unterbrochen werden, da die Bahn diese Strecke elektrifiziert. Entweder endet der Obus am Bahnhof Drewitz oder die Erschließung der Bergstücken-Siedlung geschieht durch die Starnsdorfer Straße (hier Unterführung der Bahnlinie) durch den Berliner Stadtteil Steinstücken oder der Obusbetrieb wird gänzlich eingestellt. Diese Möglichkeiten sollen durch ein Gutachten geklärt werden.

EBERSWALDE (21.10.1991)

Am 30. und 31.10.91 wird die neue Werkstatt in unmittelbarer Nachbarschaft der Endhaltestelle Nordend bezogen. Momentan wird hier die Fahrleitung errichtet. Die alte Werkstatt, die aus der Anfangszeit des Strassenbahnbetriebs nahezu unverändert blieb, wird zu diesem Zeitpunkt aufgegeben.

Zum 4.11.1991 wird ein neuer Fahrplan eingeführt, da aufgrund der Depotverlegung sich auch die Dienste ändern. Der bisherige 15 Minuten-Verkehr auf den Linien 1 und 2 mit einer Taktverdichtung auf 6 bzw. 8 Minuten in der HVZ) wird durch einen ganztägigen 10 Minuten-Verkehr ersetzt. Hierfür werden dann 14 Wagen benötigt. Diese Umstellung erfolgte, da inzwischen keine Beförderungsspitzen in den HVZ zu verzeichnen waren. Der 15 Minuten-Verkehr auf beiden Linien an Samstagen und Sonntag nachmittag wird durch einen 20 Minuten-Verkehr ersetzt, während der 30-Minuten-Verkehr auf den Linien abends und Sonntags vormittags bestehen bleibt.

Korrektur des Berichts 8'91:

Die Verkehrsbetriebe erhalten nicht, wie gemeldet 15 MAN-Gelenkwagen ab Ende 1991 sondern 1 Neoplan-Jetliner und 14 MAN-Überlandfahrzeuge (SÜ 242 ua.) für den Regionalverkehr. Frühestens 1992 sollen neue Gelenkdieselbusse beschafft werden. Der Gelenkwagenpark erfuhr erst vor kurzem eine Modernisierung durch die Übernahme von Setra-Gelenkwagen aus Neuss.

HOYERSWERDA (22.10.1991)

Die ausländerfeindlichen Ausschreitungen, mit der die Stadt Hoyerswerda in die negativen Schlagzeilen geriet, hatten keine Auswirkung auf den Obusbetrieb, obwohl sie in den vom Obus bedienten Stadtteilen Kühnicht und im Stadtzentrum der Neustadt stattfanden.

Ein Ratsbeschuß zur Verlängerung der Obuslinie zur Altstadt steht noch aus. Ebenso ist keine Entscheidung gefallen, ob der kurz vor der Fertigstellung stehende Park & Ride- Parkplatz am Haltepunkt Neustadt der Eisenbahnlinie Hoyerswerda - Görlitz an die Obuslinie A angeschlossen wird. Hier ist seitens der Verkehrsbetriebe keine Finanzierung möglich. Man wird nun in beiden Belangen die noch nicht erfolgte Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe abwarten.

Der Abschnitt nach Kühnicht wurde zwar fahrleitungsmäßig seit Ende Mai fertiggestellt, aber noch immer nicht für den

Linienverkehr freigegeben, da an der Endhaltestelle die Außenanlagen noch im Bau sind. Hier werden zur Zeit noch die Ausstiegsflächen an der Haltestelle, das Wartehäuschen sowie die Gehwegflächen zum etwa 80-100 m entfernt liegendem Waldfriedhof errichtet. Man hofft, diese Anlagen zum Jahresbeginn fertigzustellen und den Obusbetrieb aufzunehmen.

WEIMAR (21.10.91)

Für die Entscheidung über die Weiterführung des Obusbetriebes im Rat der Stadt werden zur Zeit die Vorlagen zusammengestellt. Eine Entscheidung fällt vielleicht in einer Sitzung Ende Oktober. Die eingeholten Gutachten ziehen den Schluß, daß eine Obus-Betriebsführung etwa 15-20 % teurer ist. Die notwendigen Investitionen könnten nur durch die Mitfinanzierung technisch Interessierter getätigt werden.

Die ursprünglich für Suhl bestimmten fünf Ikarus-Gelenkwagen 214-218 wurden am 05.06.1991 mit den Kennzeichen WE-SW 14,15,16,13,12 angemeldet. Von den insgesamt 19 Ikarus-Obussen (18 Gelenk- und 1 Solofahrzeug) werden nur 7 Fahrzeuge täglich eingesetzt. Die übrigen zwei Kurse der 9 Kurse der Linie 71 werden mit Dieselfahrzeugen bedient, damit falls die Obusse (ohne Hilfsmotor) ausfallen, die Bedienung hiermit aufrecht gehalten werden kann.

Die schon länger abgestellten Skoda-Obusse 242,244,245 und 246 wurden am 3.7.1991 abgemeldet. Sie wurden zusammen mit dem am 5.11.90 abgemeldeten 8002 zu einem symbolischen Verkaufspreis von 1 DM nach Sibiu (früher Hermannstadt) in Rumänien verkauft und im Zeitraum 27.-30.9.91 mit Kippfahrzeugen der dortigen Verkehrsbetriebe zu ihrem neuen Einsatzort geschleppt. Der ebenfalls am 5.11.90 abgemeldete 8009 wurde bereits Anfang 1991 in Weimar ausgeschlachtet.

Der Skoda-Obus 243 wurde am 11.10.1991 vom Goetheplatz zurückgezogen, und verbleibt vorerst abgestellt auf dem Betriebshof. Am Goetheplatz steht nun ein Verkaufsanhänger als Verkaufsstelle für Fahrscheine.

Blick in die Nachbarländer:

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

Zur Zeit wird über eine Wagenbestellung für den Ersatz von älteren Obussen der Baujahre 1976-78 in der Werkleitung diskutiert. Es sollen eventuell Niederflurobuse beschafft werden. Ein Niederflurobus-Prototyp ist jedoch noch nicht im Einsatz.

Die Obuslinie 21 ist Ende September in Betrieb genommen wurden. Die Fahrleitung wurde durch die Firma Fahrleitungsbau Essen errichtet. Da zu den vorhandenen 20 Gelenk- und 4 Soloobussen noch keine zusätzlichen Obusse in Betrieb genommen wurden, kommen nun häufig Dieselsebuse auf den Obuslinien zum Einsatz.

ZÜRICH, GENÈVE, WINTERTHUR und LAUSANNE (verbunden mit einem herzlichen Dank an Hansjörg Geipel):

Der Niederflur-Prototyp-Gelenkibus von NAW, auch "Swiss-Tolley"

genannt, wurde von Mitte April bis Mitte Juni unter der Betriebsnummer 50 in Zürich im Planverkehr eingesetzt. Ende Juli befand er sich im Einsatz in Genf auf der dortigen Linie 2.

Die Fahrleitungsarbeiten für die neue Obuslinie 6 in Winterthur schreiten zügig voran. Im August wurden in Seen für beide Fahrtrichtungen Verbindungen zur Linie 2 erstellt. Damit können in Kürze die Wagen der Linie 2 von der Endhaltestelle Seen direkt ohne Umweg über Deutweg in das Depot Grüzefeld fahren.

Zum Fahrplanwechsel Ende Mai, gleichzeitig mit der Eröffnung der neuen Stadtbahn TSOL ergaben sich folgende Änderungen im Obusbetrieb der Stadt Lausanne: Die Linie 2 wurde von Ouchy/Plage bis zur neuen TSOL-Station Bourdonnette verlängert, die Linie 15 Chauderon-Coudraie wurde auf Obusbetrieb umgestellt. Diese Linie fährt auf der ganzen Linie für sich allein, nur am Pl. Chauderon besteht Umsteigemöglichkeiten zu anderen Obuslinien.

Haben Sie Interesse an Wagenparklisten ?

Zum "Tag der offenen Tür" am 17.5.1987 in Mönchengladbach erschien erstmals eine komplette Liste aller bei den Stadtwerken Mönchengladbach, der Vereinigten Städtebahn und den früheren Stadtwerken Rheydt in Betrieb gewesenen Straßenbahnen, Obusse, Elektrobusse und Omnibusse.

Im Oktober 1991 erscheint nun die Aktualisierung dieser Wagenparkliste (Autoren wie 1987: Helmut Rehage und Jürgen Lehmann). Folgende Änderungen sind gegenüber der Liste von 1987 zu verzeichnen:

Die Straßenbahnliste ist nach Durcharbeitung weiterer Unterlagen korrigiert worden. Die Ausmusterungsdaten 1946-62 entsprechen nun den Ausbuchungen der Vermögensverwaltung und die Daten des Wagenparks vor 1929 entspricht den Theorien nach den neuen Bestandszahlen, Bilderauswertungen usw. Die Auflistung der Arbeitstrieb- und Beiwagen ist ebenfalls ergänzt worden.

In Ergänzung des Buches "Straßenbahn und Obus in Rheydt" ist die Wagenparkliste der Obusse mit den Kennzeichen bis 1957, Abstelldaten und die Anzahl der Sitz- und Stehplätze angegeben. Die Betriebszeit aller Omnibusse ist nun mit Anmelde-, Abmeldedatum und dem letzten Kennzeichen beschrieben, auch hier sind Korrekturen nach Durcharbeitung weiterer Akten erfolgt.

Wenn Sie an dieser insgesamt 35 DIN-A4 Seiten umfassenden Zusammenstellung interessiert sind, sendet die Stadtwerke Mönchengladbach,
Abt. Öffentlichkeitsarbeit
Voltastraße 2, 4050 Mönchengladbach 1
Ihnen diese Aufstellung kostenlos zu.

Mönchengladbach, den 28.10.91