



Foto: Aus Richtung Ohligs am Graf-Wilhelm-Platz endende Kurse fahren nun über die Weyersberger Straße ins Depot, hier der Gelenkbus 4 nach einem Einsatz auf Kurs 681/3 der Linie 682 am Samstag, den 20.11.1993. (siehe Auflistung unten)

Kurzberichte aus den Obusbetrieben der Bundesrepublik für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit bzw. Besuchen bei Herrn Vandeck- Eberswalde, Herrn Hörer - Esslingen, Herrn Zschieschang-Hoyerswerda, Herrn Wilke- Potsdam, Herrn Richartz und Herrn Mettler - Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft. Auszüge der Berichte werden auch von den Zeitschriften BLICKPUNKT STRASSENBAHN, ELEKTRISCHER NAHVERKEHR AKTUELL und TROLLEYBUS MAGAZINE übernommen.

Jürgen Lehmann, Görlitzer Str.21, 41564 Kaarst

ab April 1994: Korschebroicher Str.3, 41564 Kaarst

EBERSWALDE (13.01.1994)

Leider gibt es immer noch Probleme mit den neuen MAN - Gelenkobussen, insbesondere mit der elektrischen Ausrüstung und dem ABS-Bremssystem. Dennoch wurden für 1994 10 weitere Fahrzeuge bestellt, von denen 5 Mitte 1994 und 5 Ende 1994 geliefert werden sollen. Damit sollen dann bis Ende 1994 alle Ikarus-Gelenkbusse des Baujahrs 1985 und 2 der ehemaligen Salzburger Obusse ausgemustert werden. Neben den 3 übrigen Gräf&Stift verbleiben dann nur noch die 5 Ikarus-Obusse des Baujahres 1990. Weitere Ausmusterungen sind jedoch seit August 1993 noch nicht vorgenommen wurden.

Der nach der Erweiterung des Streckennetzes eingeführte Fahrplan hat sich bewährt. Weitere Streckenverlängerungen, z.B. über Finow hinaus, sind jedoch nicht vorgesehen.

ESSLINGEN (13.01.1994)

Im Dezember 1993 wurden zwei weitere DUO-Busse 325 und 326 in Betrieb genommen, die baugleich mit den übrigen MB O 405 GTD sind. Es wurden jedoch nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, die Obusse 201 und 202 aus dem Dienst genommen, sondern der Dieselmotorenbus 109 und der DUO-Bus 306, der zuvor als reiner Dieselmotorenbus umgebaut wurde. Die Ausmusterung der Obusse 201-202, die noch mit den BBC-Obusmotoren der alten Henschel-Obusse verkehren, ist nun für Ende 1994 vorgesehen, wenn zwei weitere DUO-Busse ausgeliefert werden. Für die Obusse besteht bereits Kaufinteresse eines südamerikanischen Obusbetriebs.

POTSDAM (13.01.1994)

Seit Oktober 1993 sind zwei neue DUO-Busse unter den Betriebsnummern 993 und 994 (Kennzeichen P-AV 993 und 994) im Einsatz. Leider gab es auch hier zahlreiche Kinderkrankheiten zu beseitigen, u.a. gab es Probleme mit der Elektrik bei Reifbildung. Die Fahrzeuge werden im Betriebshof Rehbrücke unterstellt und dieselmotortechnisch gewartet. Die Wartung der Elektrik erfolgt in Obusdepot Stephensonstraße. Für März ist die Auslieferung eines weiteren DUO-Busses vorgesehen, der jedoch Drehstromtechnik erhalten soll.

Der Esslinger Wagen verblieb ab Oktober etwa 5 Wochen bei AEG in Spandau zur Beseitigung von Schäden und wurde durch Potsdamer Werkstattpersonal im November nach Esslingen überführt.

Von den 7 Skoda-Obussen wird ein Fahrzeug (Obus 976) generalüberholt. Die Ausrüstung der Obusse wird nun derart umgebaut, daß der Generator ständig läuft. Ein Nachladen der Batterie über Nacht ist dann nicht mehr erforderlich.

Nach Ausbau der Großberger Straße wird auch die Schleife Steinstraße wieder elektrisch befahren. Für 1994 ist eine Erneuerung der Fahrleitung vorgesehen, begonnen wird hiermit in Babelsberg Nord.

HOYERSWERDA (19.01.1994)

Dem Verkehrsbetrieb liegt ein Angebot eines bayrischen Händlers vor, der drei Ikarus-Obusse weiterverkaufen will. Hierfür sind die ältesten Obusse 711-713 vorgesehen, die mit Obus 714 seit Juni 1993 abgestellt sind. Die

bereits 1992 abgestellten Obusse 716 und 721 wurden inzwischen wieder aufgearbeitet und sehen mit den anderen Obussen zum Einsatz auf der Obuslinie 14 zur Verfügung.

Ein Teilstück von etwa 400 m des Straßenzugs der Bautzener Allee vom Bahnhof Hoyerswerda-Neustadt steht noch 1994 zur Erneuerung an. Zu diesem Anlaß ist mit der erneuten vorübergehenden Einstellung des Obusbetriebs zu rechnen.

SOLINGEN (13.12.1993, 13.1.1994)

Der anlässlich der Eröffnung der neuen Obuslinien eingeführte Fahrplan ab dem 22.8.1993 konnte nur bis Mitte September aufrecht erhalten werden. Es wurden nicht nur mehr Obusse gebraucht, sondern auch mehr Fahrer. Da aber die Planstellen für Busfahrer nicht erhöht wurden, und zum Beginn des Herbstes ein hoher Krankheitsstand zu verzeichnen war, mußten einige Kurse ausfallen. Die betraf den 5-Minuten-Verkehr, im Fahrplan bereits als "In der Verkehrsspitze früh und spät verstärkter Wageneinsatz" bezeichnet. Er wurde ab Mitte September komplett gestrichen. Dies hatte eine massive Pressekritik zur Folge. Man sah sich gezwungen einen ergänzenden Dienstplan aufzustellen, der nun statt 55 Dienste im Dienstkreis II nur noch 45 vorsah. Der verstärkte Einsatz erfolge nun nur noch zwischen 7.00 und 8.00 sowie nachmittags zwischen 15.45 und 16.30 Uhr ab Ohligs mit 15 (vorher:18) und 9 (vorher:18) E-Wagen-Kursen für einen 5-Minuten-Verkehr auf den Linien 681 und 682. Da jedoch weitere Planstellen eingepart werden müssen, werden nun weitere Leistungseinschränkungen nötig. So wird ab dem neue Fahrplan (29.5.1994) der Abendverkehr ab 22 Uhr und der Sonntags-morgens-Verkehr nur noch mit stündlicher Taktfolge betrieben. Ebenso ist die Ausdünnung des Fahrplans auf der Obuslinie 683 geplant, die nun wieder nur noch in den Hauptverkehrszeiten (6-8 Uhr, 16-17 Uhr) im 10-Minuten-Takt verkehren soll. Seit dem neuen Fahrplan wird Burg vormittags alle 15 Minuten angefahren, statt bisher alle 30 Minuten. Die Schleife Krahenhöhe wird daher neben einigen Einsatzfahrten nur noch Samstags nachmittags benutzt.

Die Fahrzeitenverlängerung auf der Linie 681 und 682 sind von Fahrpersonal gut angenommen wurden. Bis zum Fahrplanwechsel im August brauchte eine Obus 52 Minuten von Graf-Wilhelm-Platz bis Ohligs und zurück. Im neuen Fahrplan sind nun 61 Minuten vorgesehen, mit 5 Minuten Wartezeit am Bf. Ohligs, 2 Minuten in Wald und 3 Minuten am Graf-Wilhelm-Platz. Die Fahrzeit für diese Runde soll nun wieder gestrafft werden, so daß statt der derzeit erforderlichen 20 Kurse nun noch 19 Kurse erforderlich sind. Samstags werden 18 Kurse auf den Linien 681/682 eingesetzt, um die Pausenzeiten der Fahrer zu gewährleisten, fährt nur jeder 2.Wagen bis Hästen und Brockenberg, die übrigen wenden am Bülowplatz bzw. in Höhscheid. Jeder Kurs der Linie 681 fährt Sonntags und samstags nachmittags nach Hästen durch, so daß der Streckenabschnitt nach Hästen nun alle 15 Minuten statt bisher alle 30 Minuten bedient wird.

Da der Obus auf den neuen Obuslinien verkehrsbedingt häufig Verspätungen hat, konnten die Anschlüsse in Aufderhöhe nicht gewährleistet werden. Eine der Ursachen hierfür ist die kurze Wendezeit in Widdert (2 Minuten) so daß die Obusse von hier häufig verspätet abfahren. Dieses soll zum neuen Fahrplan verbessert werden.

Die IBIS-Steuerung für Entwerter und Zielbeschilderung von der Fa. Klüssendorf, Berlin hergestellt, sind bisher in allen Dieselnbussen und

den Obussen 45-67 eingebaut worden. Dies hat zur Folge, daß nur diese Obusse auf den Linien 684-686 zum Einstz gelangen, während die übrigen Obusse auf den den Linien 681-683 eingesetzt werden. Für die übrigen Obusse ist jedoch eine Einbau einer IBIS-Steuerung in Kürze vorgesehen.

Die ehemalige Obus-Wendeschleife durch Wald wurde bis August komplett abgebaut. Eine neue Wendschleife ist im Zuge der alten Straßenführung der Friedrich-Ebert-Straße errichtet wurden. Diese wird jedoch ausschließlich von Omnibussen der Linien 690, 692 und 693 benutzt, um den neuen Umsteigepunkt Wald, Kirche zu bedienen. Die Befahrung der Wendschleife kostet jedoch sehr viel Fahrzeit, da die Ampelsteuerung auf die Anforderung des Busses sehr träge reagiert. Daher plant man nun für die Dieselbuslinien andere Verkehrführungen durch Wald, um diese Schleifenfahrt zu vermeiden. So soll z. B. die Omnibuslinie 692 den Linienweg entsprechend der alten Obuswendeschleife über die Poststraße erhalten.

Obwohl für 1995 Mittel für ein Vorläufer-Testmodell einer neuen Obusgeneration vorgemerkt sind, steht der Obusbetrieb weiter zur Diskussion. Als weiterer Nachteil neben der höheren Betriebskosten nennt man die Unflexibilität bei Veränderung bzw. Ergänzung der Linienführungen. So wäre z.B die Verlängerung der Obuslinie 683 in Vohwinkel zum dortigen Bahnhof und in Burg zur Stadtgrenze nach Remscheid mit Anschluß an die Remscheider Omnibuslinie 653 mit Dieselbussen schon längst realisiert. Für die anschlusmäßig dringend erforderliche Erweiterung zum Bahnhof Vohwinkel sind nun weitere Gespräche beabsichtigt. Hier ist die Querung der Schwebebahn ein Problem, die im Kreuzungsbereich Kaiserplatz etwa 1 m zu tief geführt wird. Vom Bahnhof Vohwinkel, unter dem der Obus ja verläuft, hat die Schwebebahn etwa 1,5 m Gefälle zur Kreuzung hin. Sofern dieses im Rahmen der Sanierung des Schwebebahngerüstes geändert wird, ist eine Erweiterung möglich. neben der direkten Durchführung zum Bahnhof ist auch alternativ eine Schleifenfahrt in die engere Wahl gezogen wurden, um weiterhin den Schwebebahnhof Vohwinkel zu bedienen. Die Stadt Wuppertal steht dieser Verlängerung wohlwollend gegenüber. Die Anbindung des Bahnhofs ist in Hinblick auf die Eröffnung der S9 als Verbindung mit dem Ruhrgebiet für Solingen sehr wichtig.

Für das Vorläuferfahrzeug der neuen Obusgeneration sind folgende Rahmenbedingungen aufgestellt worden: Das Fahrzeug soll einen Drehstrommotor besitzen, ein 100prozentiges Niederflurfahrzeug sein und eventuell mit Radnarbenantrieb ausgestattet sein, sofern dies technisch ausgereift ist. Nach Aufstellung eines Anforderungskatalogs ist eine Ausschreibung zur Bestimmung eines Herstellers beabsichtigt. Das Fahrzeug soll 1 Jahr getestet werden, so daß 1997/8 die Ersatzbeschaffung der Gelenkbusse erfolgen kann. Eine Ausweitung der Gelenkwagendienste ist beabsichtigt, so daß an eine Stückzahl von 30-32 Fahrzeugen gedacht wird.

Für die Ersatzbeschaffung der übrigen Obusse wird dann wieder die Diskussion über die Obuslinie 683 aufflammen. Eine oben erwähnte Verlängerung als Obuslinie wird aus politischen Gründen kaum realisierbar sein, insbesondere da die Ortschaft Burg sich bemüht, von Solingen ausgemeindet und in den Kreis Wermelskirchen zu gelangen. Eine Drehscheibe für Gelenkwagen ist technisch nur unter erheblichen Schwierigkeiten herzustellen, so daß dieses nicht in der Diskussions steht. Als einzige Möglichkeiten verblieben dann nur eine Verlängerung der Strecke unter Einsatz eines verstärkten Hilfsantriebs oder Beschaffung einer erneuten Soloversion des Obusses.

Für 1994 ist die Beauftragung eines Gutachtens vorgesehen, das untersuchen soll, welches Verkehrssystem für Solingen unter wirtschaftlichen und umwelttechnischen Gesichtspunkten das geeignetste ist.

Drei Mercedes-Benz-Omnibusse mit 5-Gang-Getriebe wurden im Spätsommer 1993 unter den Betriebsnummern 511-513 für den Linienverkehr freigegeben, 6 weitere derartige Fahrzeuge werden im März folgen.

Folgende Kurse benutzen nach derzeitigem Dienstplan die Betriebsstrecke Weyersberg (ohne Gewähr):

Ausfahrt Montags-Freitags			Einfahrt Montags-Freitags:		
Kurs	ab Depot	an GWP	Kurs	ab GWP	an Depot
683/2	4.26	4.38	E3	7.51	8.05
683/3	4.35	4.47	E10	7.52	8.06
684/1	4.48	5.00	E4	8.01	8.15
681/17	4.54	5.06	E11	8.02	8.16
681/7	4.55	5.07	E5	8.11	8.25
684/7	5.03	5.15	E12	8.12	8.26
681/8	5.05	5.17	E6	8.21	8.35
681/19	5.05	5.17	E13	8.22	8.36
683/4	5.05	5.17	E7	8.31	8.45
681/9	5.15	5.27	E14	8.32	8.46
681/20	5.15	5.27	E8	8.41	8.55
684/3	5.18	5.30	E15	8.42	8.56
684/10	5.40	5.52	E9	8.51	9.05
684/9	6.20	6.25	683/1	8.58	9.12
E9	6.30	6.42	E1	9.02	9.16
E10	6.40	6.52	E1	16.21	16.35
E3	6.40	6.52	E2	16.22	16.36
E4	6.50	7.02	E3	16.31	16.45
E5	7.00	7.12	E4	16.32	16.46
683/11	11.20	11.30	E5	16.41	16.55
683/4	11.50	12.00	E6	16.42	16.56
E1	15.10	15.22	E7	16.51	17.05
E2	15.10	15.22	E8	16.52	17.06
E3	15.20	15.32	E9	17.01	17.15
E4	15.20	15.32	683/3	18.31	18.45
E5	15.30	15.42	684/9	v.Adh.	19.04
E6	15.30	15.42	681/18	19.27	19.41
E7	15.40	15.52	684/1	19.29	19.43
E8	15.40	15.52	681/9	19.46	20.00
E9	15.50	16.02	683/7	19.53	20.07
			681/1	19.57	20.11
			684/3	21.10	21.24
			684/10	23.40	23.54
			683/4	0.00	0.14
			681/24	0.12	0.26
			681/21	0.13	0.27
			681/25	0.32	0.46
			683/11	1.00	1.14
			681/22	1.02	1.16
			681/23	1.06	1.20

Ausfahrt Samstags

Kurs	ab Depot	an GWP
683/5	4.26	4.38
681/7	5.05	5.15
683/9	5.10	5.22
684/4	5.10	5.22
684/2	5.40	5.52
684/3	5.48	5.54
683/6	8.48	9.00
681/18	9.15	9.27

Einfahrt Samstags

Kurs	ab GWP	an Depot
681/3	14.26	14.40
681/14	14.56	15.10
684/8	15.10	15.23
684/2	15.37	15.51
683/1	16.37	16.50
681/7	19.19	19.33
683/10	19.47	20.01
684/1	21.40	21.56
684/3	23.40	23.56
683/5	0.00	0.14
681/9	0.12	0.26
681/5	0.13	0.27
681/17	0.32	0.46
683/2	1.01	1.14
681/2	1.02	1.16
681/8	1.06	1.20



Obus 32 als Einsatzwagen E1 (15.22 ab Graf-Wilhelm-Platz), bereits beschildert als Linie 681/Ohligs begegnet Obus 50 (Linie 685) auf der Friedrichstraße am 13.12.93.

Ausfahrt Sonntags

Kurs	ab Depot	an GWP
681/2	6.03	6.15
681/7	6.03	6.15
683/3	6.05	6.17
681/4	6.33	6.45
681/9	6.33	6.45
683/4	6.35	6.47
684/3	6.35	6.47
684/5	12.00	12.05

Einfahrt Sonntags

Kurs	ab GWP	an Depot
683/2	19.48	20.00
684/1	21.40	21.56
684/2	23.40	23.56
683/3	0.00	0.15
681/2	0.12	0.26
681/7	0.13	0.27
681/3	0.32	0.46
683/7	1.01	1.14
681/4	1.02	1.16
681/10	1.06	1.20