



Foto:

Zum Zeitpunkt dieser Aufnahme wurde gerade der erste MAN-Gelenkibus in Dienst gestellt und die TS-Fahrzeuge bestimmten noch das Bild an der Endhaltestelle in Hästen (6.4.1984)...

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

Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst  
(neue Adresse ab 26.3.1994)

### EBERSWALDE (06.05.1994)

Anfang des Jahres wurden weitere Ausmusterungen von Ikarus-Obussen vorgenommen. Im Januar 1994 wurden die bereits 1993 abgestellten Obusse 12 und 13 abgemeldet, im März folgte Obus 14 und im April Obus 8. Fünf neue MAN/Gräf&Stift -Obusse werden im Juni erwartet, fünf weitere folgen bereits im August/September. In der Hoffnung, daß diese Serie ohne wesentliche Mängel in Betrieb genommen werden kann, sind bis zum Jahresende die restlichen Ikarus-Obusse des Baujahrs 1985 (Nr.5, 6, 7, 9, 10, 15, 18, 19, 20, 1, 2 und 3) und die Salzburger Obusse 27+28 (Baujahr 1976/7) zur Ausmusterung vorgesehen.

Die neuen Obusse weisen gegenüber der ersten Serie nur geringfügige Änderungen an der Heizungsanlage und an der Zielanzeige auf. Weiterhin sind die neuen Obusse mit einer Rollfilmanzeige ausgestattet, jedoch soll diese nun über eine Zentrale elektrisch gesteuert werden. Eine Nachrüstung der ersten Serie wird gewünscht.

Verlängerung über Finow hinaus in eine benachbarte Siedlung wird auf kommunaler Ebene diskutiert.

### ESSLINGEN (06.05.1994)

Am 27.12.1993 wurden die DUO-Busse 325 und 326 unter den Kennzeichen ES-2348 und ES-2371 angemeldet. Die Fahrzeuge sind baugleich mit den bisherigen Fahrzeugen. Für Ende 1994 sind zwei weitere glicheartige DUO-Busse bestellt. Da der DUO-Bus 307 zusehens Probleme bereitet ist eine vorzeitige Ausmusterung in Erwägung gezogen. Sein Schwesterfahrzeug 306 wurde bereits 1993 umgebaut und verkauft. Eine Ausmusterung der Obusse 201-202 könnte daher weiter aufgeschoben werden.

### POTSDAM (06.05.1994)

Zum Fahrplanwechsel im Mai sind keine wesentlichen Änderungen im Fahrplan der Obuslinien zu erwarten.

Leider wurde mit der Überarbeitung der Fahrleitung noch nicht begonnen. Der Zustand ist jedoch noch nicht so schlecht, daß der Obusbetrieb eingestellt werden muß, eine Rekonstruktion der Fahrleitung ist jedoch erforderlich. Da hierfür nur noch bis 1995 Mittel im Rahmen des Gemeindefinanzierungsgesetzes erteilt werden könnten, hat man einen Antrag hierfür 1993 gestellt. Es fehlt jedoch für eine Bewilligung eine Grundsatzentscheidung für den Obusbetrieb. Die unentschlossene Haltung der Entscheidungsträger verhinderte bisher einen konkreten Beschluß in dieser Angelegenheit. Die breite politische Lobby für den Obusbetrieb kämpft jedoch weiter!

### SOLINGEN (18.04.1994)

Für einen Prototyp einer neuen Obusgeneration sind im Haushaltsplan 1995 Mittel beantragt worden. Es wird jedoch eine Grundsatzentscheidung abgewartet, ob Fahrzeuge nicht in Zukunft geleast werden. Sollte dies der Fall sein, wird ein Prototyp zum Test gemietet. Ein Lastenheft für das gewünschte Niederflur-Gelenkfahrzeug mit verstärktem Hilfsantrieb wird in

der 2. Jahreshälfte 1994 aufgestellt.

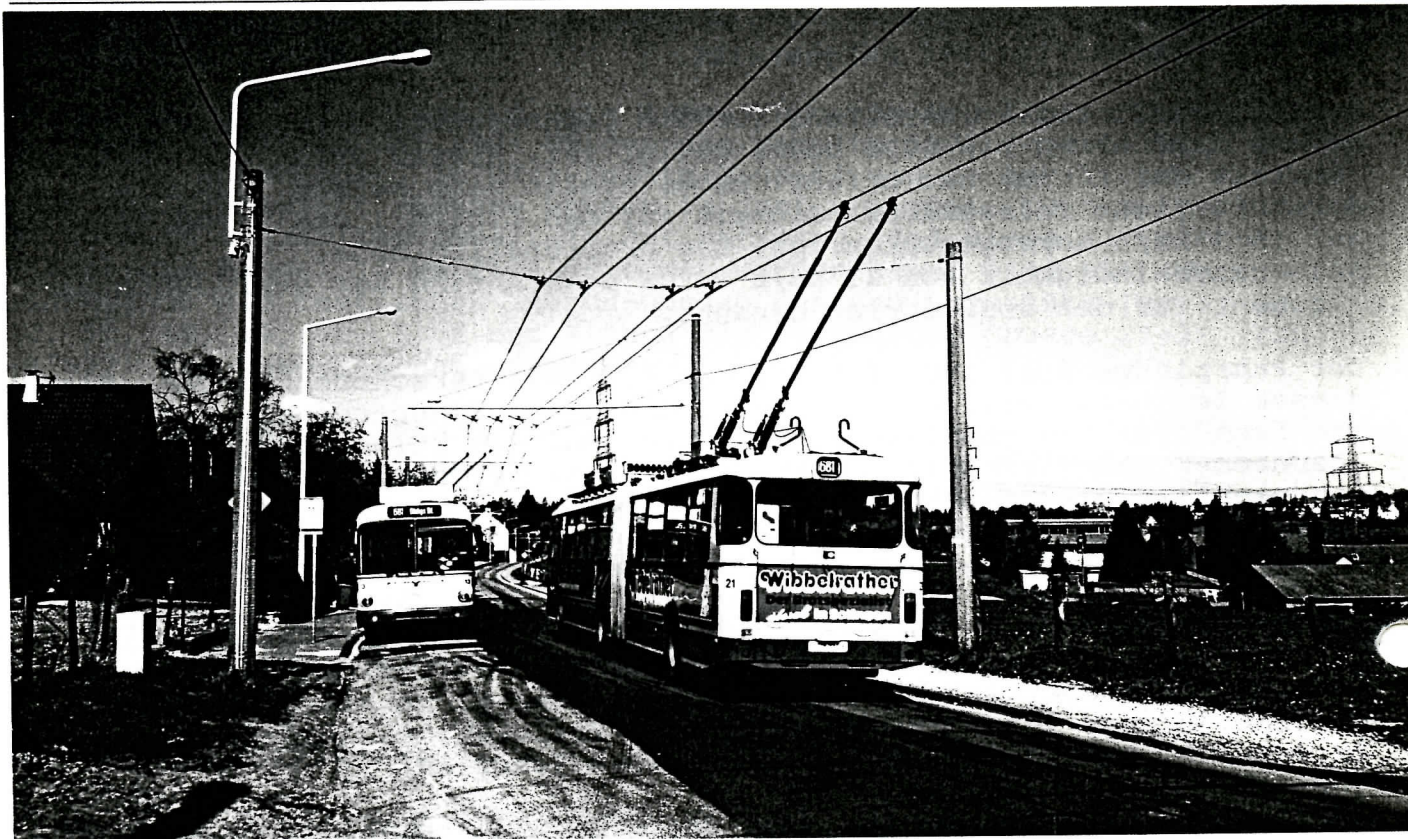
Derzeit läuft die Vorbereitung für ein rechnergesteuertes Leitsystem, dessen Einführung bis 1998 beabsichtigt ist. Hierzu wurde die konkrete Fahrzeit der Linien neu erfaßt. Dabei stellt sich heraus, daß die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den Linien 1 und 2 von 18,9 km/h auf 16,7 km/h herabgesunken ist. Die ursprünglich hohe Reisegeschwindigkeit von 21 km/h wurde noch Anfang der 80er Jahre als Argument für den Obusbetrieb genannt.

Der Fahrplanwechsel 1994 ist auf den 1.1.1995 verschoben worden. Bis zu diesem Zeitpunkt will man die Aufstockung des Fahrpersonals erreichen und die Linie 792 Höhscheid-Aufderhöhe wird von den Solinger Verkehrsbetriebe übernommen und durch Verlängerung der Linie 691 bedient. Im neuen Fahrplan ist die neue Streckenführung der Omnibuslinien in Wald, die Reduzierung der Fahrzeiten auf den Linien 681/682 und die Änderung der Wendezeiten auf den Linien 684-686 vorgesehen. Für die Ausdünnung des Fahrplans der Linien 683 und 684 werden zur Zeit Zählungen vorgenommen. Der Streckenabschnitt nach Burg der Linie 683 wird dann sicher nicht mehr im 10-Minuten-Verkehr befahren. Warscheinlich wird ein ganztägiger 15-Minuten-Verkehr auf der Linie 683 eingeführt, verstärkt durch 7,5 Minuten-Verkehr zwischen Krahenhöhe und Gräfrath, eventuell bis Wuppertal in der HVZ, ähnlich dem bis 1986 gültigen Fahrplan.

Ebenfalls wird über Veränderungen der Linienführungen der Obuslinien unter Einbeziehung der Betriebsstrecke Weyersberger Straße gedacht. Für diesen Streckenabschnitt müßte jedoch eine Linienkonzession beantragt werden. Eine weitere Haltestelle für die Linie 685 im Bereich der Friedrichstraße wurde vom Ordnungsamt abgelehnt, da man die Priorität auf den vorhandenen Parkraum legt. Die Haltestellen Klingenhalle und Graf-Wilhelm-Platz liegen über 1 km auseinander, so daß eine zusätzliche Haltestelle zweckmäßig wäre. Weitere Linienverbindungen Gräfrath-Ohligs und Aufderhöhe-Ohligs wären als Obuslinien wünschenswert.

Wegen Bauarbeiten im Bereich Ohligs und Erneuerung der Fahrleitung im Streckenabschnitt Merscheid-Ohligs werden in den ersten drei Wochen der Sommerschulferien (23.6.-6.8.1994) die Linien 681 und 682 mit Dieselsebussen bedient. Bereits in den Osterferien (21.3.-8.4.94) erfolgte eine Woche Ersatzverkehr auf den Obuslinien 684-686, da die zweite Fahrspur am Graf-Wilhelm-Platz in Richtung Werwolf erneuert wurde. Für die Obuslinien 682 und 683 wurde die Fahrleitung auf die andere Fahrspur in Richtung Brockenberg verlegt. Auf den Linien 681 und 682 wurden nur Soloobusse eingesetzt. Die Abfahrtsstelle der Linien 684-686 wurden auf den Omnibusbahnhof verlegt, daher war der Ersatzverkehr erforderlich. Aus Kostengründen erfolgte die Erneuerung nur mit Gußasphalt, so daß innerhalb eines Jahres die Fahrspur wieder im erneuerungswürdigem Zustand sein wird. Bei den Renovierungen der Haltestellenbusspuren wurden in den letzten Jahren Stahlbeton gewählt, der den hohen Belastungen der Obusse am optimalsten standhält.

Obusse mit Ganzreklame: 4,17,18,56 Schossau , Grundfarbe weiß  
10,64 Andreas Pils, Grundfarbe blau  
12 Fielmann, Grundfarbe weiß  
14 Reisebüro Dahmen, Grundfarbe weiß  
19 Kalkhoff, Grundfarbe schwarz  
20 Telekom, Grundfarbe weiß  
27 Innungskrankenkasse, Grundfarbe weiß  
28 Solinger Tageblatt, Grundfarbe blau



.....heute sind die Gelenkwagen knapp 10 Jahre alt. Inzwischen tragen 8 der 21 Gelenkwagen Ganzreklame. Wagen 13 ist neben Obus 1 und 8 der einzige mit der kurz nach der Anschaffung 1984/5 angebrachten ersten Reklame. Übrings trug der TS-Obus 13 die gleiche Reklame bis zu seiner Ausmusterung Ende 1984 (beide Aufnahmen am 18.4.1994)

