



Foto:

Die Eigenwerbung für die Verkehrsgesellschaft Spree-Elster präsentiert hier Obus 720 in Depot Hoyerswerda am 23.8.1993, Zu diesem Zeitpunkt war der Obusbetrieb vorübergehend wegen Straßenbauarbeiten eingestellt.

Kurzberichte aus den Obusbetrieben der Bundesrepublik für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Schweidler-Eberswalde, Herrn Hörer-Esslingen, Herrn Ahlbrecht-Essen, Herrn Zscheschang-Hoyerswerda, Herren Wilke, Wagner und Müller-Potsdam und Herrn Richartz-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, Korschebroicher Str.3, 41564 Kaarst
(neue Adresse ab 26.3.1994)

EBERSWALDE (01.07.1994)

Die Abmeldung der Ikarus-Obussen 12, 13 und 14 erfolgte am 20.1.1994. Der Obus 8 wurde am 2.5.1994 abgemeldet. Der Salzburger Obus 28 ist abgestellt worden und die Abmeldung wird Anfang Juli vorgenommen.

Der erste der fünf neuen MAN/Gräf&Stift-Obusse ist eingetroffen und wird in der Werkstatt komplettiert, der zweite Wagen ist zur Zeit per Bahn unterwegs nach Eberswalde. Die Auslieferung der restlichen Gelenkbusse ist bis Ende Juli geplant. Die Obusse werden die Betriebsnummern 31-35 erhalten. Für die 5 weiteren Gelenkbusse, deren Lieferung im 4.Quartal 1994 beabsichtigt ist, stehen noch keine Betriebsnummern fest.

ESSLINGEN (23.06.1994)

Nachdem die Gelenkbusse 110 und 109 sowie der ehemalige DUO-Bus 306 ausgemustert wurden, besitzen die Verkehrsbetriebe nun nur noch die DUO-Busse 307 (D-B O305 GTD) und 310-326 (D-B O405 GTD) als Gelenkwagen.

Zum 50jährigen Jubiläum des Obusbetriebs wird am 9.7. und 10.7.1994 im Betriebshof eine Festveranstaltung stattfinden. neben dem üblichen Getränkeausschank und einer musikalischen Untermalung werden historische Fahrzeuge der Stuttgarter Historischen Straßenbahnen ausgestellt. Mit dem Esslinger Museumsobus 22 werden Fahrten vom Betriebshof bis Mettingen durchgeführt, der Heilbronner Museumsbus Mercedes O3500 verkehrt vom Betriebshof bis Lerchenäcker. Ein DUO-Bus, nach Möglichkeit der jüngste Wagen 326 wird als Sonderfahrt die Strecke Betriebshof - Zollberg befahren. Diese Fahrten beginnen jeweils eine halbe Stunde nach Eröffnung der Festlichkeiten am Samstag ab 13.30 und am Sonntag ab 11.30 und wiederholen sich nach Bedarf bis jeweils etwa 19 Uhr.

Da der Obusanhänger leider noch nicht fertiggestellt wurde, kann er nur als Ausstellungsstück aufgestellt werden. Es fehlen noch die Fensterscheiben und die Inneneinrichtung.

Nach mehreren Reparaturen nach dem Betriebseinsatz in Postdam steht der DUO-Bus 324 wieder im ständigen Einsatz.

ESSEN (01.07.1994)

Im Rahmen der Optimierung des Liniennetzes sind zum Fahrplanwechsel die Linienführungen der dieselbetriebenen Abschnitte im Bereich Haarzopf verändert worden. Die CE 47 fährt nun über dem Rhein-Ruhr-Zentrum nach Fängershof, und die Linie CE 45 fährt stündlich über Haarzopf hinaus zum Flughafen Mülheim. Weitere Änderungen des Fahrplans der DUO-Buslinien sind nicht vorgenommen worden.

Kurz vor Abschluß des Forschungsprojekts wird der DUO-Busbetrieb als Erfolg gewertet. Die Erweiterung des Tunnelbetriebs wurde bereits nicht mit Forschungsmittel sondern im Rahmen des Gemeindefinanzierungsgesetzes öffentlich gefördert. Für weitere Ausbauten des elektrischen Betriebs fehlen jedoch die Finanzmittel.

HOYERSWERDA (30.06.1994)

Die Ende letzten Jahres abgemeldeten Obusse 711-713 wurden an einen Zwischenhändler aus München verkauft, befinden sich jedoch weiterhin im Depotgelände. Nachdem am 15.10.1993 die Obusse 714, 716 und 721 abgemeldet wurden, stehen nun nur noch 6 Obusse für die 4 Kurse der einzigen Obuslinie 14 zur Verfügung.

Für Erweiterungen des Obusbetriebs erhielt der Verkehrsbetrieb eine Absage von der Stadt, die die zusätzlichen Kosten hierfür nicht tragen will.

Ein kaufwilliger Interessent aus Rumänien hat das gelagerte neuwertige Fahrleitungsmaterial und das noch nicht verwendete Unterwerk begutachtet. Nach Äußerung eines Dezernenten in der Tagespresse ist man bereit, die gesamte Obusanlage zu verschenken, sofern diese kostenfrei demontiert und abtransportiert wird. Diesbezügliche Kontakte zu einer Stadt in Litauen wurden in diesem Zusammenhang erwähnt.

POTSDAM (01.07.1994)

Als erster Skoda-Obus wurde der Obus 976 generalüberholt und mit einem Anstrich in grün/weiß versehen, entsprechend den neu beschafften DUO-Bussen. Die Karrosserie, der Fahrzeugboden sowie die Elektrik wurden erneuert und die Innenausstattung des Wagens wurde entsprechend den übrigen neuen Omnibussen der Verkehrsbetriebe eingerichtet.

SOLINGEN (29.06.1994)

Ab dem 30.6.1994 werden auf den Linien 681 und 682 Dieselbusse eingesetzt. Vorsorglich wurden nach Auslieferung der neuen Dieselbusse 521-526 noch keine Ausmusterungen älterer Fahrzeuge vorgenommen. Zuvor wurde auf der Linie 683 vom 27.6. bis 29.6.94 Obusersatzverkehr gefahren, da in Wuppertal im Bereich der Kreuzung am Westring Arbeiten am Straßenbelag durchgeführt wurden.

Der Obusersatzbetrieb auf den Linien 681 und 682 wird wegen der Erneuerung der Fahrleitung in Ohligs zwischen der Bahnunterführung (Haltestelle Rennpatt) und Ohligs, Kronenstraße (vor der Haltestelle Brunnenstraße) für etwa 3 Wochen durchgeführt. Die Fahrleitung wird komplett in Teilabschnitten durch eigenes Fahrleitungspersonal erneuert, so daß die Arbeiten innerhalb von zwei Tagen unterbrochen werden können. Durch Tiefbaumaßnahmen im Bereich der Obuslinien 685-6 könnte ein solche Unterbrechung erforderlich sein, sofern hierdurch ein Ersatzverkehr auf den Linien 684-686 erfolgen muß.

Für die Sommerschulferienzeit (23.6.-6.8.94) wurde wiederum ein Sonderfahrplan ausgegeben. Wie in den letzten Jahren werden die Obuslinien 683 und 684 ganztägig im 15-Minuten-Verkehr fahren. Neu ist jedoch die Streckung des normalen 10-Minuten-Takts der Obuslinien 681 und 682 auf 15 Minuten. Für die Obuslinien werden somit nur 28 Obusse benötigt, halb soviel wie beim üblichen Dienstplan.

Für das kommende Jahr werden 4 Neoplan Omnibusse und 4 Gelenkwagen erwartet. Diese Gelenkdieselbusse sollen Doppelwagen im Schülerverkehr ersetzen und auch für erforderlichen Ersatzverkehr auf den Obuslinien zur

Verfügung stehen.

Die derzeitige Planung für den neuen Fahrplan ab 1.1.95 sieht vor, nur noch jede zweite Fahrt der Linie 683 nach Burg zu führen, so daß hierhin nachmittags nur noch alle 20 Minuten gefahren wird. Der Betrieb auf der Linie 683 wird an Samstagen von 10 Minuten auf 15 Minuten gestreckt. Die Fahrzeiten auf den Obuslinien 684 nach Widdert und 686 nach Aufderhöhe werden verlängert, so daß die Anschlüsse in Aufderhöhe und am Graf-Wilhelm-Platz eingehalten werden können. Weitere Einsparungen betreffen den Abendverkehr ab 22 Uhr, der montags bis donnerstags im Stundentakt durchgeführt werden soll.

Im August ist die Eröffnung eines neuen Kundenzentrums am Graf-Wilhelm-Platz geplant. Hier soll neben Fahrscheinverkauf auch eine elektronische Fahrplanauskunft eingerichtet werden. Während der Umbauzeit dient das Infomobil zum Verkauf von Monatskarten und Erteilen von Informationen.

Nach einem Artikel im Solinger Tageblatt vom 8.6.1994 steht der Fortbestand des Obusbetriebs in der Diskussion. Ein Gutachter prüft derzeit in allen Betriebszweigen der Stadtwerke, wo Defizite abgebaut werden können und Einsparungen möglich sind. Als erster Schritt ist die Stadtwerke ab Juni 1994 in eine GmbH umgewandelt worden. Die im Artikel angesprochene Vergabe der Spitzenleistung an Private würde sich nicht nur auf den Autobusbereich beschränken, sondern auch auf den Obuslinien erfolgen. Sollte eine generelle Entscheidung für diese Maßnahme fallen, so kämen in den Spitzenzeiten z.B. im 5-Minuten-Verkehr auf den Linien 681/2 auch Omnibusse privater Unternehmen zum Einsatz. Eine Ausschreibung zum Preisvergleich hierzu erfolgt zur Zeit.

Mit einer Linien-Leistungsberechnung werden nun intern die Betriebszweige Autobus und Obus verglichen. Für den Fortbestand des Obusbetriebs ist der politische Wille maßgebend. Hier muß entschieden werden, ob ein angenehmes Verkehrsmittel weiter gefördert wird, oder die Bedienung nach wirtschaftlichen Standpunkten erfolgen soll. Sofern eine Entscheidung gegen den Obus getroffen wird, müssen jedoch die Förderungen des Landes für die neue Obuslinie nach Aufderhöhe zurückbezahlt werden, die an eine Betriebszeit von 30 Jahren gebunden sind. Bei der Betriebsleitung geht man davon aus, daß am Obusbetrieb festgehalten wird und plant haushaltsmäßig weiterhin mit dem Obus.

Solinger Tageblatt, Mittwoch, 8. Juni 1994

Anfang vom Ende des Obus?

Auch Stadtwerke-Stolz in Frage gestellt

Von unserem Redaktionsmitglied
Wolfgang P. Getta

Da konnte sich Klaus Osenroth (49), Beigeordneter und Erster Leiter der Stadtwerke, ein stummes Lächeln der Genugtuung nicht verkneifen: Gerade hatte sein Kaufmännischer Kollege Wolfgang Schütt vor dem Werksausschuß konstatiert: „Ich kann mir vorstellen, daß beim Einsatz von Autobussen auf den Obuslinien bessere Ergebnisse zu erwarten wären...“

Ähnliche Überlegungen, hatte Werksdezernent Osenroth bereits im Frühjahr 1993 angestellt und war deshalb von dieser Stelle aus harsch kritisiert worden. Damals vor allem wirkte der Zeitpunkt derartiger Erwägungen deplaziert: Stand doch die Umstellung der zwei Linien nach Aufderhöhe auf Obusbetrieb (Kosten rund neun Millionen Mark) kurz bevor.

Alles auf Prüfstand

Inzwischen, da die Werke in den roten Zahlen stecken und externe Gutachter nach Einsparungsmöglichkeiten aller Art fahnden, hat sich für so manchen Kommunalpolitiker die Ausgangsposition verändert. „Alles muß auf den Prüfstand. Was vor über 30 Jahren beschlossen worden ist, muß nicht auch heute noch richtig sein“, stellte CDU-Sprecher Paul Disch den Obus zur Disposition. Der wurde übrigens vor fast genau 42 Jahren in Solingen eingeführt.

„Die Umstellung der Strecken nach Aufderhöhe ist aber noch

keine 30 Jahre her!“ warf Karl-Heinz Martini (SPD) ein. Zuvor hatte Kaufmännischer Werkleiter Schütt auf die gezielte Nachfrage von Ulrich Freund (FDP) eingeräumt, daß Dieselbusse auf den Obusstrecken durchaus günstiger sein könnten.

Vergleich der Systeme

Läuten solche Feststellungen, die auf der Kostenanalyse aller Linien beruhen, das Ende der Obusära ein? Wo doch die Klingenstadt in der Vergangenheit immer stolz darauf war, mit dem größten Obusbetrieb im westlichen Mitteleuropa ein ebenso leistungsfähiges wie vor Ort sehr umweltfreundliches Verkehrssystem zu betreiben?

Ganz so weit, daß davon Abschied genommen wird, ist es noch nicht. „Die Gutachter werden das Obussystem und das Autobussystem sowohl wirtschaftlich wie auch ökologisch gegenüberstellen“, betonte Osenroth. Ergebnisse seien im Oktober oder November zu erwarten. Derzeit ermittelten die Berater Möglichkeiten für langfristige Verbesserungen in den Versorgungssparten.

Nicht so schlecht

Der Verkehrsbetrieb — auch dies ein Ergebnis der externen Berater — könne sich im Vergleich zu manch anderem im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr durchaus sehen lassen. Trotzdem müsse darüber nachgedacht werden, durch Einsatz von Privatfirmen in den Spitzenzeiten die Kosten zu kap-
pen.