



Foto: Vor der Kulisse Esslingens steigt der DUO-Bus 319 die Zollbergstraße in Höhe der Haltestelle "Am Holder" am 9.7.1994 in Richtung Neuhausen auf. Über dem Haltestellenschild kann man die alte Pliensaubrücke, über die bis 1978 die Straßenbahn nach Zollberg fuhr, erkennen, während über den Stromabnehmern zwischen den Häusern sich die neue Vogelsangbrücke über dem Neckar befindet.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Schweidler- Eberswalde, Herrn Hörer- Esslingen, Herrn Zschieschang- Hoyerswerda, Herrn Dukiewicz - 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

EBERSWALDE (27.1.1995)

Die Zulassung der bis Anfang 1995 gelieferten MAN/Gräf&Stift-Obusse 36 bis 40 erfolgte am 27.12.1994 mit dem Kennzeichen BAR-Z 295 bis BAR-H 299. Auch der Obus 33 ist aus Bolonia eingetroffen. Bis auf die letzten beiden Obusse 39 und 40 befinden sich alle im Einsatz.

Nach Beseitigung der Kinderkrankheiten an den neuen Obussen werden nach und nach alle Ikarus-Obusse des Baujahres 1985 und die restlichen ehemaligen Salzburger Obusse 16, 26 und 27 abgestellt und abgemeldet. Ausgenommen bleibt jedoch Obus 2, bei dem vor kurzem noch zahlreiche Investitionen vorgenommen wurden. Neben diesem verbleiben die Ikarus-Obusse 21-25 des Baujahres 1990. Hiervon weiterhin abgestellt ist der Obus 21, dessen Nachläufer nach einem Unfall total beschädigt wurde. Eine Reparatur ist weiterhin vorgesehen. Der Obus 25 hat eine grün/weiße Lackierung entsprechend der Neufahrzeuge erhalten.

Nachdem bis Ende 1995 eine Bereinigung des Wagenparks erfolgen wird, ist eine Umnummerierung des Obusparks zum 1.1.96 wahrscheinlich. Für die 14 Kurse der Obuslinien S1 und S2 werden 20 Obusse ausreichen, der Ersatz der letzten Ikarus-Obusse des Baujahres 1990 durch Neufahrzeuge ist noch nicht vorgesehen.

ESSEN (27.1.1995)

Weiterhin bleibt die Situation in Essen unverändert. Die Wendeschleife in Krays wird überwiegend elektrisch befahren. Ein Umweltnutzen ist jedoch fragwürdig, da hier nur alle 20 Minuten die Linie CE47 elektrisch verkehrt. Es ist anzunehmen, daß bei größeren Investitionen zur Reparatur oder Erneuerung der elektrische Betrieb eingestellt wird. Auf dem Autobahnstück stehen weiterhin einige der Stahlmasten der ehemaligen Straßenbahnlinie, die früher auch als Beleuchtungskörper dienten. Da das Problem der Gefahr bei eventuellem Herabfallen der Leitung auf die Autobahn nicht technisch gelöst werden konnte und inzwischen keine Finanzmittel zur Verfügung stehen, ist eine Fahrleitung nie errichtet worden. Weiterhin wird am Wasserturm eingedrahtet um bis KRUPP, Hauptverwaltung durch den Tunnel elektrisch zu fahren. An der Tunnelrampe ist für die Linie CE45 von Heisingen über Hbf.Essen ein weiterer Trichter, bei dem bei Bauarbeiten oder sonstigen Störungen am etwa 600 m langem Streckenstück Wasserturm-Volkshochschule die Linie CE47 auch eindrahten kann. Der elektrische Betrieb erfolgt wegen der Routine der Fahrer ohne wesentliche Störungen.

Die DUO-Busse sind nun 8 Jahre alt und haben bisher eine Kilometerleistung von 450-500 Tausend km erbracht. Alle DUO-Busse tragen noch ihre silberne Grundfarbe mit den 1990/91 neu angebrachten Streifen in CE-Design. Keine der 18 Wagen hat bisher Ganzreklame erhalten.

ESSLINGEN (27.1.1995)

Am 20.12.1994 wurden zwei DUO-Busse 327 und 328 mit den Kennzeichen ES-258 und ES-259 angemeldet. Abgestellt wurde hierfür der DUO-Bus 307 und der Obus 202. Für einen Verkauf dieser Fahrzeuge nach Vologda wurde ein Vorvertrag abgeschlossen. Während der DUO-Bus 307 mit eigener Kraft überführt werden soll, muß der Obus 202 per Bahntransport zum neuen Einsatzort gelangen.

Ein Prototyp des Niederflurgelenkduobusses Daimler-Benz O405GNTD wird in

Esslingen frühestens in der 2. Jahreshälfte zur Erprobung ausgeliefert. Die elektrische Komplettierung des bei der IAA Nutzfahrzeug in Hannover ausgestellten "Dummy" verzögerte sich. Da somit eine Serienreife nicht vor 1996 erreicht wird, wird die Beschaffung von weiteren DUO-Bussen, u.a. als Ersatz für den Obus 201, verschoben.

HOYERSWERDA (30.12.1994)

Am 30.12.1994 fuhr der Obus letztmalig in Hoyerswerda. In der Obusgeschichte Deutschlands ab 1930 ist dies mit nur 5 Jahren die kürzeste Betriebsdauer eines Obusbetriebs. Bisher waren Essen (1949-1957) und Köln (1950-1959) die Spitzenreiter der Negativ-Hitparade.

Am 30.12.1994 wurde mit einer Abschiedsfahrt die letzten Stunden des Obusbetriebs gewürdigt. Gegen 10 Uhr fuhr Obus 719 als letzter Obus des Linienverkehr und Obus 720 als 2. Wagen für die zahlreichen Gäste letztmalig den Linienweg der Obuslinie 14. Nach der Rückkehr um etwa 11.15 wurden die beiden Obusse auf den Abstellplatz zu den anderen bereits abgestellten Obussen geschleppt und gegen 12 Uhr der Strom abgeschaltet. In den letzten Betriebstagen waren nur noch 3 Obusse betriebsbereit. Die Obusse 717, 718 und 722 waren bereits mit Schäden abgestellt. Die bereits am 13.10.93 abgemeldeten Fahrzeuge 711-714, 716 und 721 wurden von der Handelsfirma im Dezember 1994 aus Hoyerswerda geschleppt. Sie werden zur Zeit noch in Deutschland abgestellt, da sich noch kein Endabnehmer gefunden hatte.

Ob die Fahrleitung vom betriebseigenen Personal abgebaut wird, oder die Interessenten des Materials selber den Abbau vornehmen werden, stand am letzten Einsatztag noch nicht fest. Bisher wurden noch keine Kaufverträge mit den Interessenten aus Ungarn und Österreich abgeschlossen.

POTSDAM (30.01.1995)

Nachdem eine Beschlußvorlage, den Obusbetrieb zum 18.12.1994 einzustellen, von der Stadtverordnetenversammlung am 14.12.1994 mit knapper Mehrheit von 18 zu 19 Stimmen abgelehnt wurde, kam nun am 17.1.1995 das vorläufige "Aus" des reinen Obusbetriebs, da am diesem Tag die Skoda Obusse vom TÜV als nicht betriebssicher stillgelegt wurden. Insbesondere Mängel an den tragenden Teilen der 7 Skoda-Obusse veranlaßte die DEKRA zu diesem Schritt.

Am Sonntag, den 22.1.1995 führte man eine Abschiedsfahrt mit dem Skoda-Obus 976 durch. Diese Fahrt startete gegen 10 Uhr vom Betriebshof aus mit dem DUO-Bus 994 und einem Berliner Museumsdoppeldecker. Mit den 3 Fahrzeugen wurde bis Babelsberg-Nord gefahren und zurück bis Bahnhof Drewitz. Der DUO-Bus fuhr dann allein über den Bahnübergang und fuhr unter dem im Januar 1993 von der übrigen Netz abgetrennten Obusfahrleitung elektrisch die Wendeschleife Steinstraße. Mit dem Obus 976 wurde dann nochmals die gesamte Strecke abgefahren, um dann gegen 11.45 vom Bahnhof Drewitz in das Depot einzurücken.

Für weitere Beschlüsse wird ein Gutachten als Entscheidungsgrundlage erstellt. Um die Fahrleitung in Betrieb zu halten, müssen einige Reparaturen und Erneuerungen vorgenommen werden. Hierfür sind jedoch keine Finanzmittel für 1995 vorgesehen. Sofern ein nochmaliger Antrag erfolglos ist und die Frist 28.2.1995 zur Mängelbeseitigung an der Fahrleitung verstreicht, muß auch mit der Einstellung des elektrischen DUO-Busbetriebs gerechnet werden.

Da die Skoda-Obusse nur mit erheblichen Mittel wieder erneuert und betriebsbereit gemacht werden können, die Fahrzeuge jedoch schon über 10 Jahre alt sind und mit 3 Einstiegsstufen nicht den Erfordernissen des öffentlichen Verkehr entsprechen sind auch für die Beschaffung von Neufahrzeugen Finanzmittel zu beantragen.

Das Obusdepot an der Stephensonstraße ist zur Zeit geschlossen. Nur Reparaturen an der elektrischen Ausrüstung der DUO-Bussen werden hier noch bei Bedarf durchgeführt.

SOLINGEN (30.01.1995)

Am 1.1.1995 wurde ein neuer Fahrplan in Solingen eingeführt. Dieser Fahrplan stellt die größte Änderung in den letzten Jahren dar. Nahezu alle Abfahrtszeiten der Obusse ab Graf-Wilhelm-Platz wurden neu festgelegt. Um Kosten einzusparen, wurden Taktfrequenzen außerhalb der HVZ geändert. Nachfolgend eine kleine Übersicht, in Klammern die Werte des letzten Fahrplans:

- 681/2 Mo-Fr: 5-19 Uhr: 10 Min. 19 (20) Kurse ,
20-22 Uhr: 30 Min.,
23- 1 Uhr: 60 Min.
Samstags: 1- 5 Uhr: 60 Min., 2 Kurse (nur GWP-Ohligs)
6-15 Uhr: 15 (10) Min. 13 (18) Kurse,
15-19 Uhr: 20 (15) Min. 10 (12) Kurse,
abends wie Mo-Fr.
Sonntags: 1- 5 Uhr: 60 Min., 2 Kurse (nur GWP-Ohligs)
6- 9 Uhr: 60 (30) Min., 4 (8) Kurse
10-12 Uhr: 30 Min., 6 (8) Kurse
13-19 Uhr: 15 Min., 13 (11) Kurse
abends wie Mo-Fr.
- 683 Mo-Fr.: 6-8 Uhr: 10 Min. 10 Kurse,
8-12 Uhr: 15 Min., nur alle 30(15) Min. bis Burg, 7 Kurse (8)
13-18 Uhr: 10 Min., bis 14 Uhr auf gesamter Strecke,
ab 14 Uhr nur alle 20 Min. bis Burg: 10 Kurse (11)
19-23 Uhr: 30 Min., nur stündlich bis Burg: 3 Kurse (4)
Samstags: 5-15 Uhr: durchgehend 15 (10) Min. 7 (11) Kurse
16-18 Uhr: durchgehend 20 (15) Min. 6 (7) Kurse
abends wie Mo-Fr.
Sonntags: 6- 9 Uhr: durchgehend 60 (30) Min. 2 (4) Kurse
10-12 Uhr: durchgehend 30 Min. 4 Kurse
13-18 Uhr: durchgehend 15 Min. 7 Kurse
abends wie Mo-Fr.
- 684 Mo-Fr.: 6- 7 Uhr: 10 Min. 10 Kurse mit Linien 685/6
8-12 Uhr: 15 Min. 9 Kurse (8) mit Linien 685/6
12-18 Uhr: 10 Min., 10 Kurse mit Linien 685/6
19-22 Uhr: 30 Min., 2 Kurse
23-24 Uhr: 60 Min., 1 Kurs
Samstags: 5-15 Uhr: 15 Min., 9 Kurse Kurse mit Linien 685/6
16-18 Uhr: 20 (30) Min., 4 Kurse
(bisher 30 Minuten mit Linie 685/6, 5 Kurse)
abends wie Mo-Fr.
Sonntags: 6- 9 Uhr: 60 Min. 2 Kurse
10-15 Uhr: 30 Min. 2 Kurse
16-18 Uhr: 30 Min. 3 Kurse
(von 12-18 Uhr bisher 30 Minuten mit Linie 685/6, 5 Kurse)
abends wie Mo-Fr.

685/6 Mo-Fr.: jeweils alle 30 Minuten
19-21 Uhr: alle 30 Min. nur Linie 686,
nur bis Graf-Wilhelm-Platz (2 Kurse)
22-23 Uhr: alle 60 Min. nur Linie 686
nur bis Graf-Wilhelm-Platz (1 Kurs)
Samstag: 5-15 Uhr: jeweils alle 30 Minuten
16-18 Uhr: jeweils alle 60 Minuten
nur bis Graf-Wilhelm-Platz (2 Kurse)
abends wie Mo-Fr.
Sonntag: 6-12 Uhr: alle 60 Minuten, nur Linie 686
nur bis Graf-Wilhelm-Platz (1 Kurs)
13-18 Uhr: jeweils alle 60 Minuten,
nur bis Graf-Wilhelm-Platz (2 Kurse)
abends wie Mo-Fr.

Zur Verstärkung des 10 Minuten-Verkehrs auf der Linie 681/2 fahren in der Zeit von 7-8 und 15-17 Uhr sogenannte E-Wagen zwischen Ohligs und Graf-Wilhelm-Platz, morgens auch bis Höhscheid, um hier insgesamt einen 5 Minuten-Verkehr anzubieten. Hierfür gelangen je 12 Kurse zum Einsatz. Morgens fahren zusätzlich 2 Doppelwagen, der erste vom Depot über Ohligs und Wald zur Krahenhöhe von dort zurück ins Depot und der zweite vom Depot über dem Graf-Wilhelm-Platz zur Hasselstraße, von dort bis zur Krahenhöhe. Dieser Doppelwagen wurde bisher von einem Diesibus gefahren, nun kann hier ein Gelenkwagen eingesetzt werden.

Durch Verkürzung der Fahrzeiten braucht man auf den Obuslinien 681/682 für eine Rundfahrt Graf-Wilhelm-Platz - Ohligs - Wald- Graf-Wilhelm-Platz und umgekehrt nun 56 Minuten, beim letzten Fahrplanwechsel wurde hier die Fahrzeit von ursprünglich 52 Minuten auf 60 Minuten verlängert.

Um den Schülerverkehr auf der Linie 684 von und nach Widdert besser ohne Doppelwagen zu bewältigen, wird morgens auf einem Kurs der Linie 684-686 ein Gelenkwagen eingesetzt, der um 6.45 auch nach Aufderhöhe verkehrt. Um 8.09 wird dann der Gelenkwagen von der Hasselstraße aus kommend gegen einen E-Wagen (E2) ausgewechselt, dieser außerordentliche Umsteigezwang der Linie 685 ist auch im Fahrplan verzeichnet.

Ab Samstag Nachmittag 15 Uhr und dem gesamten Sonntag verkehrt die Linie 684 ohne Verschneidung mit den Linien 685 und 686. Damit wird am Sonntag die Einsatzzeit eines Kurses verkürzt, da für die Linie 684 erst ab 16 Uhr bis 18 Uhr ein 3.Kurs benötigt wird, um hier die Pausenzeiten der Fahrer zu gewährleisten.

Die Taktverdünnung auf den Linien 681/2 und 683 an Samstagen erfolgte nach einer aufwendigen Zählungen des tatsächlichen Beförderungsbedarf. Neben Berufsverkehr fällt an Samstagen nun kein Schülerverkehr mehr an. Sofern durch den langen Samstag eine Taktverdichtung nötig sind, so werden kurzfristig Einsatzwagen eingesetzt.

Weiterhin werden abends die Gelenkwagen der Linien 681/2 gegen Solowagen ausgetauscht. Bei der Einführung dieser Maßnahme im Mai 1992 geschah dies durch die nachmittags eingesetzten E-Wagen des 5 Minuten-Verkehrs, ab August 1993 wurden 6 Wagen hierfür abends separat eingesetzt. Seit dem heutigen Fahrplan wechseln 3 Kurse der Linie 683 und 4 Kurse der Linie 684 am Graf-Wilhelm-Platz die Gelenkwagen ab. Der Umsteigezwang der Fahrgäste wird im Fahrplan angegeben:

18.24: Ende Kurs 681/15 ,Einsatzbeginn Kurs 684/10 von Hasselstr.
18.57: Ende Kurs 681/5 ,Einsatzbeginn Kurs 684/5 von Aufderhöhe

18.57:	Ende Kurs 681/14	,Einsatzbeginn Kurs	683/2	von Krahenhöhe
19.12:	Ende Kurs 681/6	,Einsatzbeginn Kurs	684/4	von Widdert
19.14:	Ende Kurs 681/10	,Einsatzbeginn Kurs	683/8	von Vohwinkel
19.42:	Ende Kurs 681/19	,Einsatzbeginn Kurs	684/9	von Widdert
20.15:	Ende Kurs 681/3	,Einsatzbeginn Kurs	683/7	von Krahenhöhe

Der Nachtdienst der Obusse beginnt nun mit einem neuen Fahrzeug aus der Halle und endet auch in der Halle. Damit wird vermieden, daß ein Obus zwei Tage ununterbrochen im Einsatz steht. Dies war bisher z.B. an Freitagen der Fall, an denen der Kurs 684/8 der morgens um 5.10 beginnt, bis Samstag abends fährt und als Kurs 681/5 um 0.27 endet.

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel ist die Einführung einer Haltestelle auf der Linie 685 zwischen Graf-Wilhelm-Platz und Klingenhalle erfolgt. Diese Haltestelle liegt auf der Friedrichstraße in Höhe der Querstraße Bergstraße und erhielt auch diese Bezeichnung.

Beim Fahrplan der Dieselbuslinien sind die bereits beschriebenen Änderungen der Fahrwege in Wald und die Verlängerung der Linie 691 nach Höhscheid in Ersatz der bisherigen Linie 792 zu nennen.

Bereits eine Woche nach Einführung des Fahrplans mußten Korrekturen vorgenommen werden. Die Fahrt vom Graf-Wilhelm-Platz nach Ohligs nach 24 Uhr wird nun wieder täglich durchgeführt, wie sie bereits im alten Fahrplan angeboten wurde.

Seit dem neuen Dienstplan werden nun auch an der Lehner Straße Dienstwechsel einiger Obuskurse vorgenommen. Bisher erfolgte dies nur am Graf-Wilhelm-Platz. In Zukunft beabsichtigt man auch am Bf. Ohligs und in Aufderhöhe Fahrerwechsel vorzunehmen. Die hierfür erforderliche Neugestaltung des Busbahnhofes in Aufderhöhe an gleicher Stelle wird nun beabsichtigt. Eine notwendige Änderung des Bebauungsplans ist bereits erfolgt, man hofft nun auf Finanzmittel.

Ende 1994 wurden 4 Neoplan Omnibusse 601-604 im Werk Pilsding der Fa. Neoplan abgeholt. Dort konnten auch 3 der Baseler Obusse, die kurz vor der Auslieferung standen, besichtigt werden. Aufgrund der hohen Beschaffungskosten dieser Fahrzeuge wird eine Solinger Bestellung nicht möglich sein.

Für weitere diesbezügliche Beschlüsse für eine neue Obusgeneration wird als Unterpunkt eines Gesamtgutachtens der Stadtwerke die wirtschaftliche und ökologische Situation des Obusbetriebs betrachtet unter Berücksichtigung der zukünftigen gesetzlichen Bedingungen für den Nahverkehr. Daher sind noch keine Finanzmittel für einen Obus-Prototyp in Aussicht gestellt. Man beabsichtigt jedoch weiterhin, den Arnheimer DUO-Bus der Fa. Van Hool zu Testzwecken nach Solingen ausleihen zu können.

Der Einbau von IBIS-Steuerungen für die Fahrgastinformation und Zielbeschilderung erfolgte bis zum 26.10.1994 in den Obussen 36, 39-67. Bis zum Jahresende wurden auch die Gelenkwagen 17-21 wegen dem Einsatz auf der Linie 685 morgens umgerüstet. Alle übrigen Obusse sollen bis Ende Februar umgerüstet werden, so daß die Maßnahme Anfang März 1995 abgeschlossen sein soll.