



Nach über 30 Jahren konnte der Berliner Obus 1224 zum "Tag der offenen Tür" in Eberswalde wieder Fahrgäste befördern. Mit seinem Alter von 50 Jahren ist er der älteste deutsche betriebsfähige Obus.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Rutscher und Herrn Schweidler, Eberswalde, Herrn Ahlbrecht, Essen und Herrn Mettler u.a.- Solingen, verbunden mit einem herzlichen Dank für Ihre bereitwillige Auskunft. Auszüge der Berichte werden auch von den Zeitschriften BLICKPUNKT STRASSENBAHN, OMNIBUS NACHRICHTEN und TROLLEYBUS MAGAZINE übernommen.

Dipl.-Ing. Jürgen Lehmann, Korschenbroicher Str.3, 41564 Kaarst

EBERSWALDE (23.08.97, 02.12.97 und 09.12.1997)

Der Umbau des Betriebshof der BBG wurde am 23.8.1997 mit einem "Tag der offenen Tür" gefeiert. Um 10 Uhr erfolgte die Eröffnung des Depotfestes mit einer Ansprache des Geschäftsführers. Auf dem Platz wurde eine Hüpfburg für Kinder angeboten und ein Obus (Wg.030) war hochgebockt. Auch wurde der derzeit im Umbau befindliche Skoda 9TR - Obus ausgestellt. In der neu errichteten Halle waren einige Busse verschiedener Bauart zur Besichtigung aufgestellt und einige Info-Stände der BBG, zweier Modellbusvereinigungen und der Stadtwerke Solingen, vertreten von J.M.Bankes, informierten über Dinge rund um den Obus. Ferner konnte man auf einigen Infotafeln der BBG sich über den Depotneubau und die Erneuerung der Fahrleitung informieren. Um 10.50 fand ein Korso mit den Obussen Eberswalde 3 (ex Potsdam 976), Berlin 1224 (Baujahr 1947) und 488 (Baujahr 1957) und dem Gelenkibus 031 statt. Die Berliner Wagen befanden sich weitestgehend im Originalzustand, wie sie bis 1965 in Westberlin im Einsatz waren. Obwohl die Fahrzeuge seitdem nicht mehr gefahren wurden, waren nur kleinere Arbeiten nötig, um den Wagen wieder fahrbereit zu machen. Mit einigen Fotohalten fuhr der Korso über das Brandenburgische Viertel und Finow zurück zum Depot. Zwei weitere Fahrten mit den drei Museumsobussen, jedoch nur bis Westend, wurden um 12 Uhr und um 14 Uhr angeboten, um 16 Uhr fuhr nur noch Obus 3 nach Westend und nach Ostend. Das Depotfest war trotz zurückhaltender Werbung relativ gut besucht. Während auf der Linie 862 die für Wochenende üblichen Solodieselbusse zum Einsatz gelangten, kamen auf der Linie 861 aufgrund des erwarteten Zubringerverkehrs zum Depot Nordend Gelenkbusse zum Einsatz, bis 18 Uhr wurde ein 15-Minuten-Verkehr statt des sonst an Wochenenden üblichen 30-Minuten-Verkehrs angeboten.

Ab August 1997 erhielten die beiden Obuslinien S1 und S2 die Nummern 861 und 862, da der Linienverkehr in Eberwalde in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg integriert wird. Die tarifliche Anpassung wird jedoch erst Mitte 1998 erwartet, erst dann wird auch eine Tageskarte für den Stadtverkehr erhältlich sein. Bis dahin können weiterhin nur Einzelfahrscheine in Höhe von 1,80 DM gelöst werden.

Mit dem Einzeichnen der geplanten Fahrleitungsmasten begann auf der Strecke nach Ostend Mitte August die geplante Fahrleitungserneuerung. Es werden überwiegend Stahlmasten mit Ausleger zur Aufhängen der Fahrleitung verwendet. Bis Dezember erfolgte die Aufstellung der Masten, der Beginn der Fahrleitungsarbeiten ist für Frühjahr 1998 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt soll auch im Depot die Fahrleitung ergänzt werden, hier wurde bisher lediglich die Umfahrung sowie eine Spur durch die Wartungshalle verlegt.

Ab dem 5.1.1998 erfolgt mit der Einführung eines neuen Fahrplans erneut eine Reduzierung des Angebots auf den Obuslinien. Während in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6 und 8 Uhr sowie 15 und 17 Uhr weiterhin der 10-Minuten-Verkehr auf beiden Linien besteht, wird zwischen 8 und 15 Uhr nun ein 12 Minuten-Verkehr angeboten. Somit können in diesen Zeiten zwei Kurse eingespart werden. Ob dieses auch eine Reduzierung des Obusparks nach sich zieht wird, kann erst nach einigen Monaten Praxis entschieden werden.

ESSLINGEN

Eine sehr bestürzende Nachricht ist leider aus Esslingen zu vermelden. Der Werkleiter der Städtischen Verkehrsbetriebe, Herr Helmut Hörer, ist am 23.11.1997 im Alter von nur 49 Jahren verstorben. Herr Hörer war Mitte

1986 zum Werkleiter bestellt worden. Seinem Einsatz ist der Ausbau des Esslinger Obusnetzes und Einrichtung des DUO-Bus-Betriebs zu verdanken.

Auf dem Höhepunkt seiner Karriere:

Herr Hörer (links im Bild) bei der Eröffnung des DUO-Bus-Betriebs am 31.8.1990. Zur Eröffnung des Betriebs wurde damals eine zweitägige Feier abgehalten



Leider konnte er einen wichtigen Schritt zum Erhalt des Verkehrsbetriebs in der Wahl des SPD-Kandidaten für das Oberbürgermeisteramt Dr. Ziegler nicht mehr erleben. Dieser setzte sich gegenüber den Kandidaten des bürgerlichen Lagers durch, die zwecks Einsparungen im Haushalt für die Privatisierung des Busbetriebs (und damit Abschaffung des DUO-Bus-Betriebs) plädierten. Es bleibt zu hoffen, daß die bereits in einer Fachzeitschrift angekündigte Absicht zur Beschaffung von neuen DUO-Bussen in die Tat umgesetzt wird, damit die langjährige Arbeit von Herrn Hörer erfolgreich fortgesetzt werden kann. Ebenfalls bleibt zu hoffen, daß sich sein Nachfolger sich genauso für den Fortbestand der Verkehrsbetriebe im bisherigen Umfang und Fortbestand des DUO-Busbetriebs einsetzt wie Herr Hörer.

ESSEN (11.12.1997)

Eine Entscheidung für oder gegen den DUO-Busbetrieb, der seit dem 21.9.95 nicht mehr betrieben wird, steht immer noch aus.

Es konnte beobachtet werden, daß die DUO-Busse im Mischbetrieb mit den Dieselgelenkbussen der Serie 3761-3774 auf den 3 CE-Linien eingesetzt werden. Die 18 im Jahre 1987 beschafften DUO-Busse sind nunmehr die ältesten Gelenkbusse im Essener Fahrzeugpark.

SOLINGEN (02.12.1997)

Zum 28.9.1997 erfolgte die Einführung eines neuen Dienstplans. Obwohl die Fahrplantabellen kaum nur unwesentlich geändert wurde, erfolgte eine deutliche Einschränkung des Fahrplanangebots. Die Anzahl der E-Wagen-Kurse, die auf den Linien 681 und 682 einen 5-Minuten-Verkehr

bilden, wurde auf 10 reduziert. Diese Fahrten finden nun nur noch zwischen 7 und 8 Uhr (bisher bis 9 Uhr) sowie nachmittags zwischen 14 und 15 Uhr statt. Auf den Obuslinien gelangen nun morgens 52 Kurse zum Einsatz, auf 3 Kursen (E3+4 sowie DO11) werden vorzugsweise Dieselsebusse eingesetzt. Der Einsatz der E-Wagen nachmittags wurde wegen dem Schülerverkehr vorgezogen, zwischen 16 und 17 Uhr ist die Auslastung zurückgegangen.

Im Sommer wurde der Entwurf zum Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Solingen herausgegeben. Der vom Ing.-Büro IVV, Aachen in Zusammenarbeit mit dem Ing.-Büro Hoppe&Partner, Solingen erstellte Plan sieht die Beibehaltung der Streckenführungen der derzeitigen Obuslinien vor. Der schon sein Jahren geplante Wechsel der Linienäste der Linien 681 und 684 Hästen und Widdert wurde hier nun festgeschrieben. Als Voraussetzung hierfür wird jedoch das Anlegen einer Wendeschleife im Bereich der Haltestelle Eichenstraße gesehen. Aufgrund von Sparsmaßnahmen, die ein angestrebtes Ziel des NVPs sind, sollen die Endhaltestellen Brockenberg und Widdert nur alle 20 Minuten angefahren werden ansonsten wird bis Höhscheid und Eichenstraße ein 10 Minuten-Verkehr geplant. Mit einer Aufwertung der beiden Obuslinien 681 und 682 als CE-Linien versucht man, neue Fahrgäste zu gewinnen. Nach einem ebenfalls im NVP abgedruckten Diagramm über die Nachfrageentwicklung ist die Anzahl der beförderten Fahrgäste in Solingen seit Gründung des VRR im Jahre 1980 um etwa 18 % gesunken, während im gesamten VRR-Bereich die Beförderungszahlen um etwa 3% gestiegen ist. Ebenfalls sind die Zahlen für die Wuppertaler Stadtwerke angegeben, die ein Anstieg der Fahrgäste seit 1980 um 30% verzeichnen können.

Eine taktmäßige Verdichtung der Obuslinien 681 und 682 in den Hauptverkehrszeiten ist im NVP nicht vorgesehen, lediglich wird zur besseren Information der Fahrgäste empfohlen, die Verstärker- und Doppelwagenfahrten im Fahrplan anzugeben. Ebenfalls rät der NVP, die Taktreduzierung in den Sommerschulferien aufzugeben.

Bei den übrigen Obuslinien beabsichtigt der NVP, die Linien 684 (Hasselstraße - Bülowplatz - Hästen) im 10 Minuten-Takt (bis Hästen nur alle 20 Minuten) und die Linien 683, 685 und 686 im 20 Minuten-Verkehr zu bedienen. In den Hauptverkehrszeiten soll die Linie 683 weiterhin alle 10 Minuten befahren werden. Gegenüber dem derzeitigen Fahrplanangebot bedeutet dies für die Linien 683 eine Reduzierung des Angebots (derzeit 15 Min.-Verkehr tagsüber) und für die Linien 685 und 686 eine Verdichtung d. Angebots (derzeit 30 Min.-Verkehr). Diese Veränderung folgt aus dem Taktverkehr des Schienenverkehrs, der Mo-Fr. 20 Minuten beträgt. Gleichzeitig wird im NVP auch festgeschrieben, daß der Hbf. als Haltepunkt aufgehoben wird und durch zwei Haltepunkte Grunewald (Umsteigemöglichkeit Linie 682) und SG-Mitte (Umsteigemöglichkeit am Werwolf in Obuslinien 681, 683 und 684).

Zum Fahrzeugpark wird im NVP ausgeführt, daß der Dieselsebuspark ab 1998 nur aus niederflurigen Fahrzeugen besteht, während für den Obusbetrieb der Beschluß des Aufsichtsrates vom 21.11.1996 erläutert wurde. Dieser sieht für den Obuspark keine Neubeschaffungen bis 1999 vor, zu diesem Zeitpunkt soll eine Grundsatzentscheidung über Fortbestand des Betriebs herbeigeführt werden. Solange werden lediglich Maßnahmen zur Erhaltung, jedoch keine Neubauten und Neuanschaffungen im obusbetrieb durchgeführt.

Bei der Vorlage im Stadtrat erfolgte eine Zustimmung, einige Interessen-Verbände sehen jedoch ihre Belange nicht erfüllt, so daß der Plan noch nicht entgeltlich verabschiedet wurde. Die Fortschreibung des NVP soll bis zum Jahre 2002 erfolgen, bis dahin sind die Planungen des jetzigen NVPs zu erfüllen.

Die im Juni ver-
kauften 7 Obusse
(22, 57, 60, 61,
62, 63 und 66)
wurden am 10.7.1997
abgemeldet. Bis
Mitte November
standen sie
noch auf dem
Betriebshof,
siehe Foto vom
3.11.1997 von
links nach
rechts: 22, 66,
63, 60, 61 und
62.



Es wurden folgende Kilometerlaufleistungen erreicht:

22	Erstzulassung:	14.03.86,	Laufleistung am 3.11.:	332.486 km
57	"	: 10.08.87,	"	: 387.037 km
60	"	: 09.10.87,	"	: 392.115 km
61	"	: 09.10.87,	"	: 393.336 km
62	"	: 20.11.87,	"	: 397.811 km
63	"	: 20.11.87,	"	: 386.835 km
66	"	: 21.12.87,	"	: 350.999 km

Der Abtransport erfolgte Mitte November 1997. Da in Solingen keine Verladerrampe vorhanden war, wurden die Wagen nach Opladen geschleppt um dort per Bahntieflader in Richtung Sarajewo zu gelangen.

Derzeit erfolgt eine Totalrevision vom Gelenkwagen 5, bei dem sämtliche Verschleißteile erneuert werden und die Karrosserie überholt wird. Gleichzeitig erhält er eine neue Inneneinrichtung.

Neben den Gelenkobussen 13 und 16 erhielt auch Obus 10 eine Eigenwerbung. Hierfür wurde der blaue Untergrund der bisherigen Ganzreklame übernommen, Schwerpunktthema dieser Eigenwerbung ist die Kunden-Telefonnummer der Stadtwerke.

Auf der Linie 683 werden nach Feststellung der Fahrleitungsabteilung nun größere Fahrleitungserneuerungen nötig. Die Querschnitte der Fahrleitung sind teilweise so abgenutzt, daß nun die Grenzwerte der Mindestdicken unterschritten werden. Es ist zu befürchten, daß hierdurch erneut eine Diskussion zur Einstellung der Linie von der Geschäftsführung empfohlen wird, die eventuell bis zur Grundsatzentscheidung 1999 als "vorläufig" bezeichnet wird.

Die Arbeiten am Mühlenplatz wurden Anfang Oktober aufgenommen. Dort entsteht ein Einkaufszentrum, hierbei wird ein Teil der Kölner Straße überbaut. Ab dem 20.10.1997 passieren die Obusse die ehemalige Haltestelle Mühlenplatz ohne Fahrgäste aufzunehmen. Diese werden auf die ca. 350 m und 600 m entfernten Haltestellen Graf-Wilhelm-Platz und Schlagbaum verwiesen. Auf Verlangen der Einzelhändler verkehrt zwischen 9 und 18 Uhr seit dem 20.10.1997 außerdem eine Ringlinie 688, die alle 20 Minuten die Haltestellen Graf-Wilhelm-Platz - Klingenhalle - Mangenberg -

Freiligrathstraße- Schlagbaum - Mühlenplatz (Mummstraße) -
Graf-Wilhelm-Platz bedient.

Die Kölner Straße soll zwischen Mühlenplatz und Graf-Wilhelm-Platz nur noch vom ÖPNV befahren werden, eventuell dürfen PKWs zur Zufahrt einer Tiefgarage eines Kaufhauses passieren.

BESUCH IN ARNHEIM (26.9.1997)

In der Stadt laufen derzeit größere Umbaumaßnahmen, im Zuge derer die Obuslinien 1, 3, 5 und 9 aus der Innenstadt (Looierstraat) herausgenommen wurden und auf den Jansbinnensingel gelegt wurde. Weitere Behinderungen sind im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu erwarten. Hier wird der Bahnhof durch einen Neubau ersetzt und der Vorplatz entsprechend vergrößert. Die westliche Häuserzeile des Bahnhofvorplatzes wurde Mitte 1997 bereits abgerissen.

Nach Auslieferung des ersten neuen Gelenkobus 202 wurden bis Mitte September Testfahrten durchgeführt, Ende September verließ der Wagen wieder Arnheim, um auf einer Ausstellung präsentiert zu werden. Es wurde erwartet, daß das Fahrzeug Ende Oktober in den Liniendienst gelangt, anschließend wird alle 2 Wochen ein Fahrzeug erwartet, die Auslieferung der Serie 202-211 sollte im Frühjahr 1998 mit der Auslieferung der beiden Berkhof/Premier T18/Holec - Fahrzeuge enden. Für 1998 ist die Bestellung von 20 weiteren Fahrzeugen angedacht. Zum 50jährigen Bestehen im Jahre 1999 soll die heutige Buslinie 7 nach Rijerswoerd (Neubaugebiet im Süden der Stadt) auf Obusbetrieb umgestellt werden.

Als letzter der vier Gelenkbusse 225-228 aus Gent (dort Nr.17, 15, 10 und 03) war Wagen 228 im September noch im Einsatz, hier an der Endhaltestelle der Linie 5 in Presikhaaf, Kamphuizenlaan. Auf der Linie 5 wurden ansonsten ausschließlich Gelenkdieselbusse eingesetzt.



Die ersten der derzeit für die Obuslinien vorhandenen Soloobusse gingen Anfang Oktober 1996 nach Rostow am Don in Rußland. Weitere Wagen, deren Ausmusterung im Jahre 1998 erwartet wird, wurden bereits ebenfalls nach Rußland verkauft.

IN EIGENER SACHE:

Aus Zeitgründen sind Die Ausgaben Oktober'97 und Januar'98 sind mit diesen Kurzberichten zusammengefaßt. Dies liegt daran, daß zum Ende des Jahres die Erstellung des Buches "Straßenbahn in Mönchengladbach" vorrangig war. Dieses Buch ist nun im Verlag Kenning am 4.12.1997 erschienen.