



Viel Besuch in den letzten Wochen in Solingen. Von Januar bis März 1999 war der Athener Prototyp der Firmen Neoplan/Kiepe für die Endmontage der elektrischen Ausrüstung zu Gast, im gleichen Zeitraum waren die Arnheimer Gelenkbusse 0208 und 0210 für je etwa 2 Wochen zur Erprobung im Netz unterwegs. Hier wurde der Athener Prototyp bei der Depotausfahrt anlässlich der Pressevorstellung am 26.3.1999 festgehalten.

Kurzberichte aus den deutschen Obusbetrieben für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", zusammengestellt nach Telefonaten mit Herrn Rutscher, Eberswalde, Herrn Veith, Esslingen und Frau Kindermann, 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

LETZTE MELDUNG: Solingen bestellt 15 Gelenkbusse bei den Firmen Berkhof/Traxis, mehr darüber auf Seite 4 !

EBERSWALDE (23.04.1999)

Die Übergabe des wiederhergestellten Skoda 9 Tr wird nun doch nicht im Rahmen eines Depotfestes erfolgen, da nach Neubau des Werkstätten der Barnimer Busgesellschaft in Freienwalde bereits dort am 27.3.99 ein Tag der offenen Tür abgehalten wurde. Es wird erwartet, daß der Skoda 9 Tr seinen ersten Einsatz als Museumsobus zum Altstadtfest Ende Sept. fährt.

In den Osterferien mußte in der Woche nach Ostern Ersatzverkehr auf den beiden Obuslinien erfolgen. Wegen Straßenbauarbeiten in der Potsdamer Allee konnten die beiden Obuslinien zwischen dem 6.4. und 10.4.1999 nicht elektrisch betrieben werden. Ab Sonntag, den 11.4.1999 verkehrten wieder Obusse auf der Linie 861, die Obuslinie 862 wurde wie sonntags üblich mit Dieselnbussen bedient. Eine Woche zuvor am Osterwochenende wurden wegen des hohen Verkehrsaufkommen beide Obuslinien mit Gelenkobussen bedient.

Mit Einführung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) ab dem 1.4.99 wurde der gesamte Buspark auf Fahrscheindrucker umgestellt. Diese Umstellung erfolgte in der Nacht von Mittwoch (30.3.99) auf Donnerstag, neben den 17 Obussen erhielten über 30 Dieselnbuse einen Fahrscheindrucker der Fa.Atron. Die Umrüstung erfolgte reibungslos und ohne große Probleme. Ein 30 Minuten gültiger Einzelfahrschein für eine Fahrt in der Zone Eberswalde ist nun mit 1,60 DM günstiger geworden, für die Fahrt von Eberwalde nach Finow muß jedoch mehr als bisher bezahlt werden.

Auch die beiden Ikarus-Obusse erhielten einen Fahrscheindrucker. Sie werden noch regelmäßig eingesetzt, da in den ersten Monaten dieses Jahres zahlreiche Unfälle mit Blechschäden an den Obussen zu beklagen waren. So steht zur Zeit der Obus 035 nach einem Auffahrunfall am 21.4.1999 in der Karosseriewerkstatt, während die Lackierung vom Obus 034 gerade nach Beendigung gleichartiger Arbeiten abtrocknet.

Beim Streckenabschnitts Markt-Ostend ist nur im Bereich der Saarstraße ein Austausch des Fahrdrachts vorgesehen, nicht wie zuletzt versehentlich berichtet auf dem gesamten Streckenstück. Für die etwa 400 m ist ein Austausch in absehbarer Zeit erforderlich, da der abgenutzte 80mm-Draht an einigen Stellen die Mindestgrenzwerte des Querschnitts erreicht.

Die Sitzung der Arbeitsgruppe Obus/DUO-Bus (AGOD) des VDV in Eberswalde wurde mit einer Fahrt mit dem Museumsobus 1224 (Bj.1947) abgeschlossen, erstmals nahmen Vertreter der Obusbetriebe Ungarns neben den deutschen, holländischen und österreichischen Betrieben teil. Zur nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe, die im Oktober bei EVO-Bus in Stuttgart geplant ist, bemüht man sich auch um Vertreter der Obusbetriebe in Tschechien und der Schweiz. Der Rolle des elektrischen Antriebs wächst, so daß man bestrebt ist, die verbleibenden deutschen Obusbetriebe unbedingt für Test- und Forschungsprojekte im Bereich des elektrischen Antriebs zu erhalten.

ESSLINGEN (27.04.1999)

Die im Herbst 2000 fertiggestellte Stadtbahnverbindung von Stuttgart nach Nellingen wird im Busverkehr nur kleinere Änderungen nach sich ziehen. Auch bleibt der Takt der Linien unverändert, da eine Veränderung des Fahrzeugbedarfs nicht angestrebt ist. Eine Verlegung der Fahrleitung bis zur Stadtbahn ist nicht beabsichtigt, so daß es weiterhin bei den bisher betriebenen DUO-Buslinien bleibt. Für die von der Politik gewünschte Stadtbahnverbindung von Nellingen nach Esslingen wird nun ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Seitens der SVE besteht weiterhin die Absicht den Obusbetrieb zu erhalten, es wird entsprechenden Einfluß auf den Stadtrat ausgeübt, da die Infrastruktur relativ neu ist. Eine Entscheidung für den Fortbestand des Obusbetriebs ist

jedoch nicht in diesem Jahr zu erwarten, da im Herbst 1999 die Kommunalwahl ansteht. Die Meinung hierzu ist gespalten, das bürgerliche Lager wie CDU sind gegen Obus und für eine Privatisierung, die SPD ist für den Erhalt, die Grünen ohne Meinung, sie tendieren zwischen günstig durchgeführten Nahverkehr und Umweltfreundlichkeit.

Aus den vor genannten Gründen wird der Ersatz der nun 16 Jahre alten Gelenkbusse weiter auf sich warten lassen. Für die TÜV-Abnahme wurde der Gelenkbus 201 im Februar und März karrosseriemäßig instandgesetzt, außerdem mußten die Hilfsaggregate überarbeitet werden. Die 11 Jahre alten DUO-Busse der ersten Serie 310-317 erhalten alle eine LED-Matrixanzeige, Wagen 314 und 315 im Dezember, 313-312 im März'99, es folgen noch die Wagen 311 und 310. Damit verbleiben nur die 3 Gelenkbusse mit Rollbandanzeige, hier ist eine Umrüstung nicht zu realisieren, die Matrix-Anzeige paßt nicht in diese Fahrzeuge.

Vor einigen Jahren wurde ein Obusanhänger für den Einsatz hinter dem Museumsobus 22 geborgen. Obwohl bereits mehrmals angekündigt, wurde dieser Anhänger ist immer noch nicht vollständig hergerichtet. Die Arbeiten werden von einigen Mitgliedern des Vereins "Stuttgarter historische Straßenbahnen" durchgeführt, jedoch aus Zeitgründen leider nur sporadisch, so daß eine Fertigstellung nicht in Sicht ist.

SOLINGEN (23.04.1999, 19.05.99)

Wie bereits im Titelbild erwähnt, standen die letzten Wochen in Solingen in Zeichen der Erprobung von einigen Fahrzeugen. Das erste Fahrzeug war ein MAN-Gelenkbus aus Eberswalde, der für 3 Wochen im September 1998 verkehrte. Obwohl dieses Fahrzeug positiv bewertet wurde, gab die Fa.MAN in Solingen kein Angebot ab. Lediglich lag in Arnheim eine Offerte mit einem holländischen Aufbau vor.

Am 29.1.1999 wurde der Wagen 0208 von Arnheim nach Solingen geschleppt. Nach Einstellarbeiten (Weichenschalter, Stangenschuhe etc.) wurden am Montag, den 1.2.1999 die ersten Testfahrten unternommen. Er trug ein Überführungskennzeichen des Lahn-Dill-Kreises, da dort die deutsche Niederlassung der Herstellerfirma Van Hool ansässig ist. Die elektrische Ausrüstung stammt wie bei den bisherigen Solinger Wagenpark von der Fa.Kiepe. Einige Tage später durften auch Fahrgäste mitfahren und ihre Meinung abgeben, als der Wagen den Linienweg der 682 von Ohligs bis Brockenberg und zurück befuhr.

Neben diesen Einsätzen als zusätzlicher Kurs wurden auch Probefahrten auf anderen Streckenabschnitten durchgeführt. So wurde am Donnerstag, den 4.2.99 neben der Endhaltestelle Aufderhöhe, bei der die nebenstehende Aufnahme entstand, die Stecken nach Krahenhöhe, Hasselstraße und Hästen befahren.



Auf der Kronprinzenstraße gab es Stangenentgleisungen, hier bestand derzeit eine Baustelle und die Straße ist uneben. Problematisch gestaltet sich das Andrahten, da die Seilfänger sehr straff gespannt sind. Das Fahrverhalten wurde gelobt, es wurde festgestellt, daß auch bei schlüpfrigen Straßenverhältnissen (Nieselregen) der Wagen seine Spurtreue bewies. Auch bei dem Wintereinbruch am 8. und 9.2.1999 mit ergiebigen Schneefall bewährte sich der Gelenkobus ausgezeichnet. Das befürchtete Ausschlagen bei schneeglatte Fahrbahn geschah nur bei brutalem Anfahren. Als einziges Problem wird jedoch die Höhe der Bordsteinkante angesehen, bei der tiefliegenden Kante wird eine Kneeling-Einrichtung Sch„den am Fahrzeug beim Anfahren an den Haltestellen verursachen. Nach dem 10tägigen Probeinsatz wurde der Wagen am Donnerstag, den 11.2.1999 wieder nach Arnheim zurückgeschleppt.

In der Nacht vom 23. auf dem 24.2.1998 traf der Arnheimer Gelenkbus 0210 in Solingen ein. Im Gegensatz zum Van Hool-Gelenkbus behielt der Wagen 0210 sein holländisches Kennzeichen. Nach Einstellarbeiten gemeinsam mit den Herstellerfirmen TRAXIS (elektr. Ausrüstung) und Berkhoff (Aufbau) wurden Probefahrten unternommen. Am 3.3.1999 fand eine Pressevorstellung statt, an der die örtlichen Zeitungen und auch das WDR-Lokalfernseh teilnahmen. Während das Solinger Tageblatt neutral über den erprobten Wagen berichtet, kritisierte das Morgenblatt diesen Wagen sehr stark. Besonders die eng geschnittenen Sitze störten den Reporter des Morgenblatts, auch die Undichtigkeit an der Decke und andere Kinderkrankheiten ließ der Reporter nicht unerwähnt.

Auch bei den geforderten Geräuschpegeln müssen die Herstellerfirmen noch nachbessern. Nachdem bei den ersten Fahrten festgestellt wurde, daß der Wagen sehr laut wirkt, hatte man Werte mit einem Schallmeßgerät ermittelt. Bei normaler Geschwindigkeit wurde ein um 8 dB höherer Wert als der in der Ausschreibung geforderte Maximalwert ermittelt. Gut hörbar sind beim Anfahren die Phasen des Drehstrommotors. Auch im Stand ist das Fahrzeug lauter. Der Einsatz vom Obus 0210 dauerte bis Mitte März 1999 an und war überschattet von weiteren Pannen bedingt durch Kinderkrankheiten.

Nach Auswertung der Ausschreibung und den Probeeinsätzen wurden mit den einzelnen Firmen technische und kaufmännische Verhandlungen geführt. Die für Solingen gegenüber den Probefahrzeugen erforderlichen Änderungen am Fahrzeug mußten nachverhandelt werden und in das Angebot einfließen. Zur Auswertung der Angebote, bei denen zur Auftragsvergabe nur die Firmen VanHool mit Kiepe und Berkhof mit Traxis übrigblieben, wurde eine sogenannte "Long-Life"-Kostenbetrachtung erstellt. Diese wurde am 30.4.1999 dem Aufsichtsrat vorgelegt, der grünes Licht für die Beschaffung der Fahrzeuge gab.

Am 18.5.1999 erfolgte seitens der Stadtwerke Solingen die Bestellung von 15 Gelenkobussen bei den Firmen Berkhoff/Traxis. Das Auftragsvolumen beträgt knapp 15 Mio.DM. Nach Genehmigung durch die Holding von Oostnet, Arnheim werden dort 10 weitere Fahrzeuge bestellt, so daß insgesamt 25 Fahrzeuge für die beiden Betriebe hergestellt werden. Die Auslieferung der Fahrzeuge beginnt Mitte 2000, es werden monatlich etwa 1-2 Fahrzeuge ausgeliefert. Ob die vier ursprünglich für 1999 vorgesehenen Solinger Fahrzeuge oder die 10 Arnheimer Fahrzeuge zuerst produziert werden, steht noch nicht fest. Im Laufe des Jahres 2000 erhält Solingen noch weitere 6 Fahrzeuge, die Auslieferung endet im Jahre 2001 mit 5 Wagen für Solingen.

Nachdem Obus 4 seit dem 1.2.1999 generalüberholt wieder in Liniendienst verkehrt, erfährt seit Anfang April der Obus 8 eine Generalüberholung. Der Wagen wurde ausgewählt, da die Dachcontainer stark durchgerostet waren und eine Zwischenuntersuchung anstand. Es besteht weiterhin die Absicht, zwei weitere Wagen noch im Laufe des Jahres einer Generalüberholung zu unterziehen. Die Gelenkbusse 10 und 16 wurden nach Durchführung der erforderlichen Reparaturen ab März 1999 wieder eingesetzt.

Dem Ausschuß für Stadtplanung und Verkehr wurden Anfang März der Vorschlag zur Verlängerung von drei Linien und der Neueinführung von drei Linien vorgelegt. Die drei neuen Dieselbuslinien sollen die Gemeinden Kohlfurt sowie das Industriegebiet Scheuren erschließen und eine neue Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Gräfrath und Wald herstellen. Neben der Verlängerung der Dieselbuslinie 691 von Höhscheid bis Krahenhöhe und einer veränderten Führung der Linie 697 zwischen Stadtmitte und Widdert wurde auch die Verlängerung der Obuslinie 683 bis zum Bahnhof Vohwinkel vorgeschlagen.

Im neuen Fahrplan, der Ende Mai eingeführt wird, sind jedoch nur geringfügige Änderungen zu verzeichnen. Diese rühren von Vorschlägen einiger Fahrgäste über das Kundentelefon. Da noch keine Änderungswünsche des Aufgabenträgers, der Stadt Solingen, konkretisiert wurden, verbleibt es auf den Linien 681 und 682 beim 10-Minuten Takt, der morgens zwischen 7 und 8 Uhr und nachmittags auf 5 Minuten verdichtet wird, jedoch ohne konkrete Angabe der Fahrten im Fahrplan. Von einer für die Fahrgäste attraktiveren Verdichtung auf einen 6/6/7 Minuten Verkehr (analog zum 20 Min-Takt des S-Bahn-Netzes) oder einem 7« Minuten-Verkehr liegen immer noch keine Pläne vor.

PRESSEVORSTELLUNG DES ATHENER PROTOTYP AUS DEUTSCHER PRODUKTION

Wie schon oben erwähnt, verweilte der Prototyp der 96 Wagen umfassenden Serie von zweiachsigen Trolleybussen aus dem Hause Neoplan/Kiepe für Komplettierungs- und Einstellarbeiten seit dem 18.1.1999 in Solingen. Zum Abschluß der Probezeit am 26.3.1999 wurde der Wagen der Presse und einer Delegation aus Athen vorgestellt.

Die Bestellung der 96 Fahrzeuge in einem Gesamtwert von 40 Millionen Euro erfolgte im Januar 1998 seitens den Athener Verkehrsbetrieben ILPAP. Für den Aufbau der 12 m langen Solofahrzeuge zeichnet sich die Fa.Neoplan verantwortlich, die Schlußmontage wird im Werk der Fa.Elbo in Thessaloniki durchgeführt. Die Serienfahrzeuge werden als Rohbauten dorthin geliefert. Die Wagen bieten 100 Fahrgästen Platz, eine Klimaanlage der Fa.SÜTRAK soll einen hohen Fahrkomfort bieten. Die Wagen werden von einem 210 kW starken Elektromotor der Fa.Skoda angetrieben, bei Messungen auf dem Betriebshof wurde eine Beschleunigung von $2,94 \text{ m/s}^2$ ermittelt. Die elektrische Ausrüstung ist für die Rückspeisung von Bremsenergie vorgesehen, da jedoch die Weichensteuerung in Athen elektisch betätigt wird, ist diese Rückspeisung deaktiviert. Für Fahrten ohne Fahrleitung wurde ein 40 kW Turbodieselaggregat der Fa.Kirsch eingebaut.

Die Lieferung der neuen Obusse ist als ersten Schritt einer Forderung zu sehen, die Verkehrssituation in Athen bis zu den Olympischen Sommerspielen im Jahre 2004 zu verbessern. Der derzeitig vorhandene Wagenpark von 350 Obussen aus russischer Produktion soll bis dahin im wesentlichen ersetzt werden. Zeitgleich soll das Obusnetz um etwa 30 km vergrößert werden. Neben der Beschaffung von weiteren Solo-Fahrzeugen sollen in den nächsten Jahren auch Gelenkwagen bestellt werden. Derzeit gehört zum Obuspark nur ein Gelenkibus aus russischer Produktion.

Von den Obussen der ersten Generation, die 1948 in Piraeus und 1953 in Athen in Dienst gestellt wurden, sind einige Fahrzeuge noch vorhanden. Als Museumswagen ist jedoch nur ein FIAT Kleinobus des Baujahrs 1940 betriebsbereit, er wird immer eine Woche vor dem griechisch-orthodoxen Osterfest in Piräus eingesetzt.

BESUCH IN ARNHEIM (24.04.1999) UND

GESPRÄCH MIT HERRN WILL THEUNISSEN, OOSTNET, Arnheim (27.4.1999)

Anläßlich der letztmaligen Befahrung der Obusstrecke nach Kronenburg/Holthuisen lud die Nederlandse Trolleybus Vereinigung zu einer Sonderfahrt am Samstag den 24.4.99 ein. Aufgrund des hohen Interesses wurde mit den Obussen 143 (derzeit ältester Wagen in Betrieb, Bj.1984) und 170 (Bj.1987) gefahren. Die 1987

eröffnete Obuslinien nach Kroneburg wurde nur bis Ende 1997 von Obussen bedient und erfährt in Kürze Umbauten durch die tangierende neue Obuslinie 7 nach Rijkerswoerd. Es steht jedoch noch nicht fest, ob die Fahrleitung der stillgelegten Obuslinien gänzlich abgebaut werden. Einerseits wird der Abbau bevorzugt, um die Kosten der nötigen Instandhaltung zu vermeiden, andererseits wird ein Hängenbleiben der Fahrleitung erwünscht, um eventuell doch die Streckenabschnitte wieder elektrisch zu befahren. Die Infra-Struktur für eine Obuslinie lohnt sich nur bei einem Verkehr von 4-6 mal pro Stunde. Der Aufwand der Neuverlegung ist genauso hoch wie der für das Umhängen der vorhandenen Leitung. Daher wurde von den ersten Absichten Abstand genommen, Teile der Fahrleitung für den Neubau der Linie 7 zu verwenden. Außerdem wurde noch bei der 1987 errichteten Neubaustrecke Draht mit 0,80 mm Durchmesser genommen.

Bedingt durch die schleppende Auslieferung von Masten für die Fahrleitung der neuen Obuslinie 7 nach Rijkerswoerd ist der Ausbau noch nicht weit fortgeschritten. Dennoch soll die Eröffnung der Linie zum 50jährigen Obusjubiläum am Wochenende 4./5.9.1999 stattfinden. Die neue Obuslinie 7 wird nun doch mit Gelenkobussen bedient. Da der bisherige Gelenkbuspark nicht für die Bedienung der Linien 5, 7 und 9 ausreicht, wird zum Fahrplanwechsel am 22.8.1999 (Ende der Schulferien in Holland) die Obuslinie 9 wieder verdichtet und vorübergehend mit Soloobussen befahren. Nach Auslieferung der ersten 10 neuen Gelenkbusse wird wieder der derzeitige 10/15 Min.-Fahrplan eingeführt. Der gleiche Takt gilt dann für die Obuslinie 7, bei den geplanten 14 Min. Fahrzeit werden voraussichtlich 3 - 4 Kurse benötigt.

Die Bestellung der neuen Gelenkbusse muß auch in Arnheim seitens der Holding (Aufsichtsrat des Betriebs OOSTNET) bestätigt werden. Dies wird wohl eine der letzten eigenständige Entscheidungen sein, denn ab Mitte Mai wird die Gesellschaft Oostnet mit den Gesellschaften Midnet, ZWN und NZH fusionieren. Der Namen der neuen Gesellschaft wird erst beim Zusammenschluß bekanntgegeben. Damit erstreckt sich das Netz der Busgesellschaft fast über das ganze Gebiet Hollands, nur im Norden bedient noch eine weitere Gesellschaft Buslinien.

Wie auch bei der Inbetriebnahme der Van Hool-Gelenkbusse gibt es bei der Inbetriebnahme der Obusse der Fa.Berkhof Probleme, in den ersten 6 Monaten wurden nur 9593 km gefahren. Hauptproblempunkt ist das Drehgelenk, welches zur Zeit beim Obus 0211 ausgetauscht wird.

WER MEHR ÜBER DIE GESCHICHTE DES OBUSBETRIEBS SOLINGEN WISSEN WILL:

Dem sei der vierteilige Bericht in der Zeitschrift OMNIBUSSPIEGEL empfohlen. Der Artikel ist in folgenden vier Teilen abgedruckt worden:

1. Heft 98-4: Geschehen 1952-1964 und Fahrleitungsplan 1997, 14 Fotos
2. Heft 98-5: Geschehen 1964-1980, 15 Fotos
3. Heft 98-6: Geschehen 1981-1993, 18 Fotos einschließlich Titelbild
4. Heft 99-1: Geschehen 1994-1999, Wagenparkliste, 11 Fotos

Die Hefte sind im Verlag Dieter Hanke, Bonn, Tel.0228/9442853 erschienen.