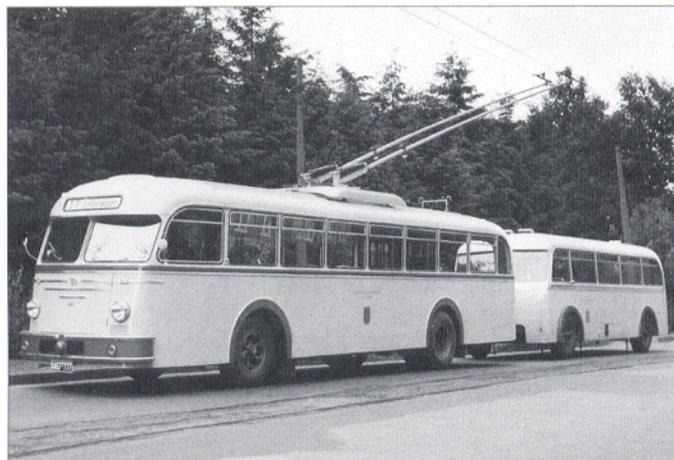


Mehr zu diesem Thema finden Sie in dem neuen Buch „50 Jahre Obus in Solingen“ vom selben Autor. 112 Seiten, 155 teils farbige Fotos. Preis: 14,80 €. Bestellkarte in diesem Heft, nach Seite 52, benutzen!

Solingen: neue Fahrzeuge und Jubiläum „50 Jahre Obus“

von Christian Walther, Solingen



Werksaufnahme eines Obuszuges mit Uerdinger Zugwagen ÜH IIIs und Bauer-Anhänger, Anfang der 50er Jahre Aufnahme: BBC, Slg. Hruza

Bis 1952 prägte die Straßenbahn das Straßenbild der Klingenstein Solingen. Aufgrund massiver Kriegsschäden und hoher Abnutzung der Fahrzeuge und Gleisanlagen standen die Städtischen Straßenbahnen vor der Fragestellung, den Betrieb mit hohen Investitionen zu modernisieren oder auf ein anderes Verkehrsmittel umzustellen. Als Alternative bot sich ein reiner Autobusbetrieb oder der Obus an. Problematisch für die Klingenstein waren neben den Schäden durch Krieg und Abnutzung teils enge Straßenzüge, die einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn behinderten. Daher stand der Abschied von der Bahn schon bald fest.

Während beauftragte Gutachter einen reinen Autobusbetrieb empfahlen, setzte die Werksleitung von Anfang an auf den Obus, der nach dem Krieg den Höhepunkt seiner Entwicklung in Deutschland erreichte. Viele Städte versuchten mit dem Obus, ihren Nahverkehr schnell und kostengünstig zu reaktivieren und führten das System meist als Ersatz für zerstörte oder stark beschädigte Straßenbahnstrecken ein. Die Städtischen Straßenbahnen Solingen unter Leitung von Dipl.-Ing. Peter Krag konnten den Werksausschuss durch eigene Untersuchungen, Gutachten und eine Obus-Testfahrt in Aachen von der Leistungsfähigkeit des Obusbetriebs überzeugen, so dass zum Jahreswechsel 1951/52 mit dem Bau der ersten Obuslinie vom Dreieck über Merscheid nach Ohligs begonnen wurde.

Bereits am 19. Juni 1952 konnte diese Strecke als Linie 1 dem Verkehr übergeben werden. Zahlreiche geladene Gäste nahmen an der ersten Fahrt vom Betriebshof an der Kuller Straße über Schlagbaum–Dreieck–Merscheid nach Ohligs teil. Ein Jahr später, am 1.8.1953, wurde die Linie 2, bisher von Straßenbahnen auf der Strecke Ohligs–Wald–Central–Dreieck befahren, auf dem Abschnitt zwischen Ohligs und Wald umgestellt. Nur zwei Monate später folgte das restliche Teilstück zum Schlagbaum, wo die Fahrzeuge in die bereits vorhandene Fahrleitung zum Dreieck einfädelten.

Bis zum Dezember 1959 ging die Umstellung zügig weiter, so dass am 16.11.1959 die letzte Solinger Straßenbahn auf der Linie 3 von Burg aus verkehrte. Bahnen anderer Betreiber aus den Nachbarstädten konnten sich jedoch noch einige Jahre länger halten, auch auf Solinger Gebiet.

In Burg an der Wupper, bis 1975 noch eine eigenständige Gemeinde, musste an der Endhaltestelle eine Drehscheibe gebaut werden. Eine Weiterführung der Linie durch den Ortskern scheiterte am Widerstand der Einwohner. Da die bisherige Endstelle der Straßenbahn beengt lag, legte man an dieser Stelle die bis heute weltweit einzigartige Obus-Drehscheibe an. Die Städtischen Straßenbahnen wurden während der Umstellungsphase 1958 in die Stadtwerke Solingen integriert. Die Umstellungen im einzelnen:

Linie	Strecke	Eröffnung Obus
1	Dreieck–Ohligs	19. Juni 1952
2	Ohligs–Wald	1. August 1953
2	Wald–Schlagbaum	1. Oktober 1953
2	Dreieck–Höhscheid	15. Juni 1955
1	Dreieck–Hästen	7. August 1955
4	Werwolf–Widdert	1. Juni 1957
3	Central–Wuppertal–Vohwinkel	7. Oktober 1957
3	Werwolf–Burg a. d. Wupper	1. Dezember 1959

Nach der Umstellung verfügte Solingen über ein knapp 40 Kilometer langes Streckennetz und hatte insgesamt 15 Millionen Mark in den Aufbau des Obusbetriebs investiert.

Erst zu Beginn der 80er Jahre setzte eine neue Erweiterungsphase dieses Obusnetzes ein. Zum 30. Mai 1981 ging der neue Streckenast der Linie 684 zur Hasselstraße in Betrieb. Hier war in den 70er Jahren eine große Neubausiedlung entstanden, die bisher von der Autobuslinie 21 bedient wurde und mit der neuen Obusstrecke Anschluss an das Hauptverkehrsnetz der Stadtwerke fand. Auch in Höhscheid wurde fleißig gebaut, so dass eine Verlängerung der Linie 682 um 787 m bis zum Brockenberg die Anbindung der süd-westlichen Ecke Höhscheids an den ÖPNV brachte. Die Eröffnung fand am 11.9.1982 statt.

Nach langwierigen Abklärungen der Machbarkeit und der Finanzierung wurden auch die Autobuslinien 691 und 694 zwischen Solingen–Mitte und Aufderhöhe elektrifiziert. Am 22. August 1993 fuhr schließlich der erste Obus auf den neuen Linien 685 und 686, die bis heute die am wenigsten ausgelasteten Obuslinien sind.

Nach dem Aufwärtstrend des Obusnetzes seit den 50er Jahren erschütterte Mitte der 90er Jahre eine Diskussion um den Fortbestand des Obusverkehrs die Stadt. Nach gut einem Jahr der Diskussion, etlichen Gutachten und zahlreichen Initiativen entschied der Aufsichtsrat schließlich Ende 1996, dass der Obusbetrieb in seiner bekannten Form weiterhin Bestand haben soll.

Und so kann man heute sogar wieder an eine Erweiterung des Obusnetzes denken. Wenn die Frage der Finanzierung geklärt ist, kann die Linie 683 von Vohwinkel Schwebebahn bis zum Bahnhof Vohwinkel verlängert werden. Die Kosten für die Tieferlegung der Bundesstraße und der darunter liegenden Versorgungsleitungen unter den Eisenbahnbrücken lassen das Projekt jedoch bisher auf Eis liegen.

Fahrzeugpark

Zu Beginn des Obusbetriebs standen den Städtischen Straßenbahnen zehn Fahrzeuge vom Typ ÜH IIIs zur Verfügung. Mit dem stetigen Ausbau des Netzes wuchs der Fahrzeugbedarf, so dass bis Anfang der 60er Jahre insgesamt 63 Fahrzeuge dieses Typs vorhanden waren, davon ein Gebraucher aus Bochum. Später wurden noch vier Obusse aus Minden gekauft, die in Solingen aber nur als Ersatzteilspender dienten.

Mit dem Verbot des Anhängerbetriebs 1960 musste Ersatz für die bisher eingesetzten neun Hänger vom Typ Bauer gefunden werden. Daher beschafften die SWS sechs 12-m-Obusse vom Henschel-Typ HS 160 OSL und sechs Gelenkfahrzeuge derselben Bauart (Typ HS 160 OSL-G). Die Obusse entstanden in Leichtmetallbauweise und waren bei Unfällen nur mit hohem Aufwand zu reparieren. Zudem traten vorzeitig Schäden an tragenden Elementen auf, so dass alle zwölf Obusse bereits bis 1971 wieder aus dem Verkehr gezogen wurden.

Ende der 60er Jahre waren viele der eingesetzten ÜH IIIs überaltert und aufwändig in der Unterhaltung. Daher suchten die SWS nach einem Ersatzfahrzeug, welches nach den damaligen Anforderungen jedoch nicht auf dem Markt erhältlich war. Grund genug, eine Eigenentwicklung spe-

ziell für die Solinger Verhältnisse anzustreben. Auf ein modifiziertes Dreiachs-Lkw-Fahrgestell von Krupp wurde ein kantiger Aufbau der Essener Karosseriefabrik Ludewig gesetzt. Die elektrischen Komponenten konnten größtenteils den alten ÜH IIIs entnommen, aufgearbeitet und im neu erschaffenen Obus-Typ „TS“ (= Trolleybus Solingen) weiter verwendet werden. In insgesamt drei Bauserien wurden von 1968 bis 1974 80 neue Busse gebaut und nach Solingen geliefert.

Der Typ TS war eine robuste Sonderkonstruktion, deren einfache Wartung und Reparatur zu drastischen Einsparungsmöglichkeiten verhalf. Trotz der Vergrößerung des Fahrzeugparks konnte das Personal im Werkstattbereich reduziert werden. Die Fahrzeuge standen bis Mitte der 80er Jahre erfolgreich im Einsatz und wurden 1988 nach Mendoza (Argentinien) verkauft, wo sie noch heute modernisiert ihren Dienst versehen.

Im Jahr 1980 entwickelte das Unternehmen MAN/Gräf & Stift ein neues Gelenkbus-Modell. Das Fahrzeug auf Basis eines Standard-Gelenkbus trug seine elektrischen Komponenten in Dachcontainern. Die elektrische Ausrüstung wurde vom Düsseldorfer Unternehmen Kiepe Elektrik geliefert. Nach erfolgreichen Testeinsätzen in Solingen entschied man sich für die Beschaffung von 21 Fahrzeugen des Typs SG 200 HO, die 1983 bis 1985 ausgeliefert wurden und teilweise noch heute im Linieneinsatz stehen.

Bereits 1985 hielt man man nach einem neuen 12-m-Obus Ausschau, der ebenso durch das Konsortium MAN/Kiepe entwickelt werden sollte. Während sich das Vorläuferfahrzeug noch im Bau befand, lösten die SWS bereits die Option auf 45 weitere Fahrzeuge des Typs SL 172 HO ein. Geliefert wurden die 46 Dreiachsler im Zeitraum von Ende 1985 bis 1987. Durch Umstrukturierungen und die Ausdünnung von E-Kursen war bereits Mitte der 90er Jahre ein Teil der Obusflotte überflüssig, so dass sieben Solo-Fahrzeuge nach Sarajevo verkauft wurden. Der Abtransport mit Bahnverladung in Leverkusen-Opladen fand am 14. November 1997 statt.

Nach Beendigung der Diskussion um den Obusbetrieb in Solingen wurden neue Gelenkfahrzeuge ausgeschrieben, diesmal in moderner Niederflerbauweise. Nach längeren Tests diverser Fahrzeuge im Solinger Netz ging ein erster Auftrag an die Unternehmen Berkhof und Traxis (SV 2/01). Damit erfolgte erstmals die Auftragsvergabe an ein Konsortium, welches nur wenig Erfahrung im Obus-Bau vorweisen konnte. 15 Fahrzeuge wurden bis Mitte 2001 nach Solingen geliefert. Nach anfänglichen Schwierigkeiten im Betrieb werden alle Fahrzeuge heute zuverlässig eingesetzt, wenn auch am 18. Juni 2002, dem bisher heißesten Tag des Jahres, überhitzte Elektrik in den Dachcontainern zum Ausfall von zehn Fahrzeugen führte.

50 Jahre Obus in Solingen: das Jubiläum

Zum Obusjubiläum im Juni 2002 fanden zahlreiche Veranstaltungen in Solingen statt. Die Stadtwerke organisierten mit privater Unterstützung Sonderfahrten mit vier Museums-Obussen, die für das Jubiläum nach Solingen gebracht wurden. Neben dem ex-Solinger Obus 1 (ÜH III, Baujahr 1952) kam Wagen 231 ex Baden-Baden (HS 160 OSL, Bj. 1959) aus dem britischen East Anglia Transport Museum nach Solingen. Aus Arnhem (Niederlande) reiste Obus 101 vom Typ Verheul/BUT (Bj. 1949) an und der Denkmalpflegeverein Berlin schickte den Eberswalder Wagen 19 (Sköda 9

Tr, Baujahr 1969) in die Klingenstein. Alle Fahrzeuge wurden per Tieflader transportiert.

Neben den Sonderfahrten fand am 19. Juni 2002 ein offizieller Festakt der Stadtwerke Solingen GmbH, Center Verkehr, statt. Die Gäste wurden auf dem Betriebshof vom festlich geschmückten Wagen 251 (Van Hool) begrüßt und konnten nach einer kurzen Ansprache des Geschäftsführers Conrad Troullier mit dem Van Hool oder drei bereit stehenden Museumsfahrzeugen zum Theater- und Konzerthaus am Schlagbaum fahren. Wagen 1 stand dort mit seinem Original-Nummernschild ausgestellt.

Zu Beginn hielten Geschäftsführung und Vertreter von Aufsichtsrat und Stadt kurze Ansprachen. In seiner Rede wies der Aufsichtsrats-Vorsitzende Bernd Krebs (CDU) in deutlicher Sprache daraufhin, dass er sich „an die Spitze jedes Bürgerbegehrens stellen würde, wenn einer Hand an unser Stangentaxi legen wollte“. Der Obus ist und bleibt ein Kultobjekt und das wichtigste Nahverkehrsmittel der Stadt, so Krebs weiter. Parallel zum Festakt wurde eine Ausstellung eröffnet.

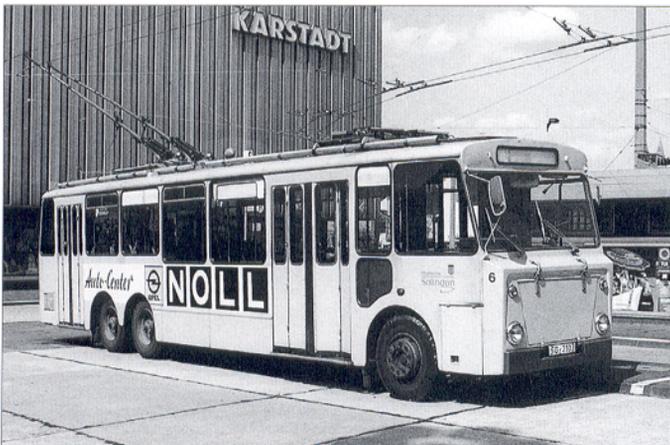
Während der Sonderfahrten kam es leider zu einigen wenigen Störungen im Betriebsablauf. Während Obus 19 am 20. Juni an der Kreuzung Zentral bei einer Stangenentgleisung die Oberleitung durchriss und die Reparatur der Leitung eine Stunde lang den Verkehr auf der Kreuzung behinderte, wurde der Arnheimer Wagen 101 am 21. Juni wohl ein Opfer der steigungsreichen Strecke nach Burg. Er erlitt einen Schaden an Hinterachse und Differential und musste abgeschleppt werden.

Am 20.6.2002 wurde das neueste Modell von Van Hool zusammen mit den vier Oldtimern den Teilnehmern der 152. VDV-Inspektorenkonferenz vorgestellt, die aus Anlass des Jubiläums in Solingen stattfand. Am Samstag, den 22. Juni folgte schließlich das Obus-Fest am ZOB Graf-Wilhelm-Platz. Ein vielfältiges Programm bei strahlendem Sonnenschein zog mehrere tausend Besucher an. Während die zwei aktuellen Niederflertypen ausgestellt waren absolvierten die drei Oldtimer 1, 231 und 19 Sonderfahrten auf den Streckenästen nach Höhscheid, Krahenhöhe und zur Hasselstraße. Der Fahrpreis war niedrig – 1 EUR – und die Nachfrage hoch..

Van Hool AG 300 T für Solingen

Durch die Umstellung der Linie 684 auf Gelenkbusse ist zukünftig der Bedarf an 18-m-Fahrzeugen höher, so dass die Gelenkwagenflotte aufgestockt werden muss. Daher wurden nach Bestellung der 15 Berkhof/Traxis-Wagen weitere 20 Niederfler-Gelenkbusse ausgeschrieben. Diesmal setzte sich das Konsortium Van Hool/Kiepe mit dem angebotenen Typ AG 300 T durch, für den man bereits einige Referenzen vorweisen kann (Montreux, Arnhem). Neben Solingen erhalten derzeit auch Esslingen (9 Stück) und Salzburg (30 Stück) Fahrzeuge vom Typ AG 300 T, die sich nur geringfügig voneinander unterscheiden.

Das Fahrzeug wird bei Van Hool im belgischen Lier gefertigt. Die Grundkonstruktion besteht aus geschweißten und grundierten Edelstahlprofilen, die mit rostfreien Stahlplatten beplankt werden. Das Fahrgestell ist vorne und hinten mit einer Achse von Van Hool ausgestattet, die Antriebsachse wird von ZF geliefert. Nach Montage der Seitenteile auf dem vorgefertigten Fahrgestell erfolgen die Korrosionsschutzarbeiten. Der Boden wird anschließend mit vierschichtigen Multiplexplatten ausgelegt



Ein Klassiker unter den Solinger Obussen: der TS. Im Bild Wagen 6 vom Typ TS 1 im Jahr 1983. Aufnahme: K. Lübbers, Slg. Walther



TS 1 Nr. 3 mit modernisierter Frontpartie im Jahr 1980 auf der einzigartigen Drehscheibe in Burg Aufnahme: U. Dittmann, Slg. Walther



ÜH III Nr. 61 am 26.8.1970 auf der Strecke nach Burg Aufnahme: Johansson



Eine Attraktion für alle Obus-Fans war der ex-Baden-Badener Henschel-Obus 231 (Typ HS 160 OSL, Bj. 1959). Anfang der 70er Jahre kurz in Esslingen beheimatet, wurde er nach England verkauft und dort in seinen Ursprungszustand zurück versetzt. Das Fahrzeug mit der eigenwilligen Vorserienform ist der weltweit einzige Obus dieses Typs, der heute noch erhalten ist. In Esslingen selbst verkehrt heute noch das rundere Nachfolgemodell dieser Bauart. Im Bild das Fahrzeug auf Sonderfahrt am Solinger Graf-Wilhelm-Platz. Aufn.: C. Walther



Der Denkmalpflegeverein Berlin brachte einen Skoda 9 Tr aus Eberswalde zum Jubiläum nach Solingen. Hier wartet er auf dem Betriebshof der SWS auf seine nächste Sonderfahrt durchs Stadtgebiet (19.6.2002). Aufnahme: C. Walther

und mit Bodenbelag versehen. Die Innenwandverkleidung besteht aus GFK-Platten. Das Dach des Fahrzeugs besteht aus Aluminium. In das Dach eingelassen ist im vorderen Wagenteil eine „Wanne“, in der die elektrischen Komponenten von Kiepe montiert werden. Die Wanne wird anschließend mit einem Deckel aus GFK verschlossen.

Der Drehkranz des Gelenks ist wie die nachgelenkte Hinterachse eine Van Hool-Eigenentwicklung. Die Hinterachse wird dabei a-proportional

über das „Schmetterlings-Prinzip“ von Van Hool nachgelenkt. Nach der Lackierung des Fahrzeugs beginnt der Innenausbau mit dem Premier AT 18 von Berkhof analoger Ausstattung. Im Fahrzeug befinden sich drei Haltestellenanzeigen, davon eine vor dem Gelenk entgegen der Fahrtrichtung. Den Fahrgästen werden 49 Sitzplätze angeboten, wobei in diesem Fahrzeugtyp auf die Montage von Klappsitzen verzichtet wird. An der mittleren Tür befindet sich eine manuell bedienbare Rampe, die den Zustieg für Rollstuhlfahrer einfacher machen soll.

Der Fahrerplatz entspricht in Aussehen und Funktion den neuesten Standards des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Gesteuert wird das Fahrzeug über einen IGBT-Direkt-Pulsumrichter von Kiepe, der zusammen mit den Gleichstromschützen und den Steuermodulen im Dachcontainer untergebracht ist. Dem Antrieb dient ein Skoda-156-kW-Motor, der sich links in der vorderen Wagenhälfte befindet. Den Strom bezieht der Obus über Kiepe-Stromabnehmer vom Typ „OSA 276“ mit pneumatischer Schnellabsenkung. Das Anlegen der Stromabnehmer muss vom Fahrer per Hand vorgenommen werden. Als Hilfsaggregat für Fahrten ohne Netzspannung steht ein Kirsch/KHD-Diesel mit 80 kW Leistung zur Verfügung, der mittels Drehstrom-Asynchron-Generator und nachgeschaltetem Brückengleichrichter direkt auf den Fahrmotor wirkt. Das gesamte Aggregat ist im Heck des Fahrzeugs montiert und über eine große Heckklappe leicht zugänglich.

Der erste Van Hool AG 300 T wurde am 10. Juni 2002 mit fast viermonatiger Verspätung nach Solingen überführt und zum Jubiläum Mitte Juni erstmals vorgestellt. Die weiteren 19 Fahrzeuge sollen bis Ende des Jahres folgen. Die Überführung der Obusse findet im Schleppdienst statt. Dabei wird der Schleppzug bei Ankunft an der Autobahnabfahrt Haan-Ost (A 46) von einem SWS-Begleitfahrzeug empfangen und bis zum Betriebs-



In Solingen ist die Nachfolge der 12-Meter-Obusse vom Typ SL 172 HO noch nicht geklärt, doch schon im Jahr 1997 wurden wegen eines Wagenüberhangs sieben Exemplare nach Sarajevo abgegeben. Wagen 4401 (ex Solingen 22) am 20.5.2002 an der Endstation Jezero der Obuslinie 102. Aufnahme: GHK



Am 19. Juni 2002 zum Obus-Jubiläum wurde der neue Van Hool erstmalig vorgestellt. Die geladenen Gäste hatten anschließend die Möglichkeit, als erste Fahrgäste dieses Fahrzeug zu testen. Aufnahme: C. Walther

hof eskortiert. In einer ersten Fahrt des Autors mit diesem Fahrzeug zeigt sich die Qualität des belgisch-deutschen Produkts. Weder im Fahrzeuginnen noch außen sind Fahrgeräusche von Elektrik oder Mechanik zu hören, nur das Rollgeräusch der Reifen sowie die Belüftungsanlage sorgen für ein leises Summen. Die Innengestaltung des Fahrzeugs übertrifft die Erwartungen von Bürgern und Politikern. Ein „Halbbogen“ aus Griffstangen im Gelenk mit angewinkelter Leiste in Beckenhöhe verbessert an dieser Stelle die Situation gegenüber dem Vorgängermodell und lädt zum Anlehnen ein.

Betriebsanlagen

Ende der 50er Jahre suchten die Stadtwerke nach einem Gelände für einen neuen Betriebshof, da die alten Gebäude an der Kuller Straße (Obus) und an der Merianstraße (Autobus) zu klein waren. An der Weidenstraße wurde die Werksleitung fündig und ließ in knapp zwei Jahren Bauzeit den noch heute bestehenden Betriebshof bauen. Bereits während der Bauphase mussten die Fahrzeuge auf dem provisorisch ausgestatteten Gelän-

de abgestellt und gewartet werden, da die alten Hallen ab Ende 1960 nicht mehr zur Verfügung standen. Im Sommer 1962 war das neue Gelände fertig gestellt und musste erst mit der Beschaffung neuer Gelenkbusse Anfang der 80er Jahre erweitert werden.

Der Obusbetrieb verfügt neben der Drehscheibe in Burg über fünf Wendeschleifen, die im Linienbetrieb angefahren werden. Gespeist wird das knapp 100 Kilometer lange Fahrleitungsnetz von 20 Unterwerken. Für die Wartung der Oberleitung stehen zwei MAN/Schörling-Turmwagen zur Verfügung.

Die Stadtwerke Solingen wurden 1995 in eine GmbH umgewandelt. Seit Beginn des Jahres ist die Mannheimer MW AG zu 49,9 % an der neu gegründeten SWS-Holding beteiligt. Langfristig ist eine Ausgliederung des Verkehrsbetriebs aus dem SWS-Konzern zu erwarten. Im Jahr werden bei ca. 22 Mio. Fahrgästen rund 12 Mio EUR Verlust eingefahren. Für den Betrieb stehen 29 Gelenkfahrzeuge (davon 15 niederflurig, ohne die neuen Van Hools) und 32 Solo-Obusse zur Verfügung. Zum 1.10.2002 soll das Center Verkehr ausgegliedert und als GmbH fortgeführt werden. Gesellschafter wird mit 100 % Geschäftsanteilen die SWS-Holding. 