

## Reisebericht vom 23.2.2000, Fahrt zum Obusbetrieb Basel

Nach einer Informationsveranstaltung meines Arbeitgebers in Karlsruhe blieb mir etwas Zeit, den Obusbetrieb in Basel zu besuchen. Ich traf dort am Badischen Bahnhof um 10.40 Uhr ein. Zuerst habe ich einige Aufnahmen im Zuge der Linie 33 gemacht. Seit meinem letzten Besuch im Jahre 1996 wurde der Takt der Linie 33 durchgehend auf einem 7/8-Minuten-Verkehr gesteckt. Anstelle des 6-Minuten-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten mit 9 Kursen kommen nun durchgehend 7 Kurse zum Einsatz. Ich konnte feststellen, dass neben 5 FHW-Obussen zwei NEOPLAN-Gelenkbusse eingesetzt wurden. Mit der Straßenbahn fuhr ich dann von der Feldbergstraße zum Claraplatz um mit deren Linie 31 bis Habermatten zu fahren. An der Strecke entlang des Rheins machten ich noch einige Aufnahmen. Ich mußte feststellen, daß neben drei Neoplan und einem FHW-Obus auch ein neuer MAN-Gelenkdieselbus eingesetzt wurde. Auch auf der Linie 34 kam ein Dieselbus zum Einsatz, hier jedoch ein 16 Jahre alter Daimler-Benz O305 G neben 2 Neoplan- und 1 FHW-Obus.

*Dieselbusse unter Fahrdrabt wird wohl auch in Basel zukünftig häufig zu sehen sein. Die kürzlich in Dienst gestellten 32 MAN-Gelenkbusse ersetzen nicht nur alte Dieselbusse sondern auch die Hälfte des bisherigen Obusparks. Die neuen Dieselbusse erhielten eine Lackierung in einem leuchtenden Grün.*



*Da ich die beiden Kaiserslauterner Gelenkbusse 921 und 922 vermißte, fuhr ich ins Depot auf der Rankstraße, um dort nach diesen Wagen Ausschau zu halten. Dort erklärte man mir, daß die beiden Gelenkbusse bereits über einen Zwischenhändler verkauft wurden und am 17.2.2000 per Bahn abtransportiert wurden. Das nebenstehende Foto stammt aus dem Jahr 1989.*



Ferner erläuterte man mir, daß auch die 10 Gelenkbusse des Fabrikats FHW/R+J/BBC, Bj.1975 bis April 2000 aus dem Dienst ausscheiden und ebenfalls verkauft werden. Als Ersatz werden zurzeit 32 MAN-Diesलगelenkbusse (751-782) in Betrieb genommen. Ab Mai wird dann die Obuslinie 34 mit der

Dieselbuslinie 37 zusammengelegt, für 12 Kurse der übrigbleibenden Obuslinien 31 und 33 stehen dann nur die 12 Neoplan-Gelenkbusse zur Verfügung.

*Obwohl der Obusbetrieb eingeschränkt wird finden weiterhin noch Investitionen an der Fahrleitung statt, auf den Fotos ist die Erneuerung der Fahrleitungskreuzung am Claragraben gut zu erkennen. Die neue Fahrleitung wurde über der alten errichtet. oben: Trolleybus 911 im Einsatz auf der Linie 34. unten: Neoplan-Gelenkbus 930 im Einsatz auf der Linie 31 zum Claraplatz.*



Am 23.2.2000 standen 3 Neoplan-Obusse in der Werkstatt. Die Elektrotechnik dieser Radnaben-Gelenkbus erweist sich weiterhin als störanfällig. Es wird daher zukünftig damit zu rechnen sein, daß einige Kurse der beiden Obuslinien von Dieselnissen bedient werden.

Anschließend bin ich noch in der Linie 33 gefahren, um noch weitere Fotos von den FHW-Obussen zum Abschied zu machen. Die Fahrzeuge haben in ihren 25 Betriebsjahren mittlerweile über 1,4 Millionen Kilometer gefahren (911: 1416 Tkm, 912: 1426 Tkm, 916: 1447 Tkm), während die 5 Jahre alten Neoplan-Obusse nun zwischen 230 und 280 Tkm geleistet haben, lediglich der zwei Jahre ältere Prototyp 923, der in der Werkstatt stand, hatte bereits einen Kilometerstand von 325 Tkm.

Da zur Zeit noch Schulung mit den neuen Gelenkwagen durchgeführt werden -Wagen 753 war als Fahrschulwagen unterwegs - wurde nicht nur auf der Obuslinie 34 ein Daimler-Benz O 305 G-Gelenkdieselbusse eingesetzt sondern auch auf der Dieselbuslinie 36. Bereits Ende des letzten Jahres sind die über 30 Jahre alten FHW-Solodieselbusse ersetzt worden, die 4 letzten wurden am 17.12.1999 zum Weiterverkauf abtransportiert.

Am 23.2.2000 eingesetzte Obusse (und Dieselbusse):

Linie 31: 933 926 779 919 930

Linie 33: 912 916 915 918 934 929 913 912

Linie 34: 925 706 928 911

Um 15.20 Uhr fuhr ich wieder zurück, auf dem Rückweg machte ich einem Zwischenhalt in Baden-Baden um den Spuren der dortigen ehemaligen Obusbetriebs (1949-71) nachzugehen. Auf dem Weg in Richtung Innenstadt mit dem Gelenkbus 152 konnte ich noch zahlreiche Masten sehen, die nun für die Aufnahme der Beleuchtung dienen. Etliche Masten ohne Funktion waren auch noch vorhanden, unter anderem in Lichtenthal, wo auch heute auch noch das Depot mit der gegenüberliegenden Wendeschleife befindet. Ich hatte den Eindruck, daß der ÖPNV in Baden-Baden keine große Rolle spielt, die Informationen in den Bussen und an den Haltestellen waren dürftig, die Busse überwiegend nicht gut besetzt. Inzwischen man ja auch von den Gedanken Abstand genommen, diese Stadtbahnlinie S 4 von Karlsruhe als Straßenbahnlinie in die Innenstadt von Baden-Baden zu verlängern. Mehr über Baden-Baden unter [Ehemalige Obuslinien heute](#). Nach kurzem Aufenthalt in Lichtenthal und in der Innenstadt fuhr ich zurück zum Bahnhof, wo ich den nächsten IC in Richtung heimwärts bestieg.

zurück zur [homepage von Jürgen Lehmann](#)