Reisebericht vom 21.3.2000, Besuch in Solingen

Am 21.3.2000 konnte ich dem schönen Wetter nicht widerstehen und nutzte einen Urlaubstag, mich in die S-Bahn zu setzten und nach Solingen zu fahren. Die S8 kam pünktlich in Vohwinkel an, nach wenigen Minuten Fußweg gelangte ich zur Haltestelle Kaiserplatz um in den Dieselbus-Ersatzverkehr zu steigen. Der Grund für den Ersatzverkehr gemäß „KURZBERICHTE AUS DEN OBUSBETRIEBEN IN DEUTSCHLAND“ Nr. 40 vom April 2000:

Aufgrund der Erneuerung des Schwebebahngerüsts über der Kaiserstraße wurde in der Woche vom 7. bis 11.3.2000 die Fahrleitung unter der Schwebebahn demontiert. Die Fahrleitung wurde kurz hinter den Haltestellen „Schwebebahn“ auf der Rubensstraße und „Kaiserplatz“ in Richtung Solingen abgespannt. Da während der Umbauarbeiten die Kaiserstraße gesperrt wird und eine längere Umleitungsstrecke gefahren werden muss, wurde ab Dienstag, den 7.3.2000 ein Obusersatzverkehr mit Dieselbussen auf dem Streckenabschnitt Gräfrath – Vohwinkel gefahren. Die Obusse wenden montags bis freitags bis 20 Uhr in Gräfrath, zu den anderen Zeiten wird die gesamte Linie 683 mit Dieselbussen bedient. Durch die Verkürzung wird ein Kurs der Obuslinie gespart, dafür müssen im Ersatzverkehr bis zu 3 Dieselbusse eingesetzt werden. In den Oster-Schulferien (17.4.-28.4.2000) werden Dieselbusse auf der kompletten Linie 683 eingesetzt, da dann genug Dieselbusse zur Verfügung stehen.

Hoffentlich nicht bald Realität in Vohwinkel und Solingen: Abgeschnittene Fahrleitungselemente über dem Straßenraum, hier an der Haltestelle Kaiserstraße über Dieselbus 521 als Ersatzverkehr der Obuslinie 683

In Gräfrath mussten alle Fahrgäste aussteigen und in dem in der Haltestellenbucht bereitstehenden Obus weiterfahren. Der Dieselbus bog dann nach links in die Schulstraße ab um über Seitenstraßen wieder in Richtung Vohwinkel bereitzustehen. Seit Dienstag, den 7.3.2000 wird dieser Ersatzverkehr gefahren, da in Vohwinkel aufgrund Erneuerung des Schwebebahngerüsts über der Kaiserstraße die Fahrleitung demontiert werden muß. Am Mittwoch, den 8.3.2000 war die rechte Seite des Fahrdrahtpaars bereits abgebaut, die Fahrleitung wurde kurz hinter den Haltestellen "Schwebebahn" auf der Rubensstraße und "Kaiserplatz" in Richtung Solingen abgespannt.

In der Wendeschleife in Gräfrath wendet ansonsten nur morgens um 5 Uhr fahrplanmäßig ein Obus, bis Mai enden hier die Obusse der Linie 683 von Montags bis Freitags, hier ist Obus 26 festgehalten. Samstags und Sonntags verkehren komplett Dieselbusse auf der gesamten Linie 683.

3 Dieselbusse nebst Fahrer stehen für den Ersatzverkehr im Einsatz, ein Kurs wird bei der Obuslinie 683 eingespart. Die Folge des Umsteigens ist eine permanente Verspätung der Wagen der Linie 683. Obwohl in der Pressemitteilung der SWS versprochen wurde „Wartezeiten entstehen den Kunden, die für die Weiterfahrt an der Haltestelle Gräfrath umsteigen müssen, nicht“ musste ich mehrere Obusse und Dieselbusse beobachten, die ohne Abwarten der Ankunft des Dieselbusses weiterfuhren. Ebenfalls muss es für die Umsteiger enttäuschend sein, wenn statt einem Obus ein Dieselbus auf Umsteiger wartet.

Die Umsteiger rechts im Bild mussten 9 Minuten auf die Weiterfahrt warten, und dann kam kein Obus, sondern der Dieselbus 701!

Es ist mir unverständlich, warum die etwa 300 m in Vohwinkel ohne Fahrleitung nicht mit Hilfsantrieb überbrückt werden, für das Stangeneindrahten braucht man nur maximal 2 Mitarbeiter vorzuhalten. Der Sinn der Umsteigeaktion ist dann ja sehr stark in Frage zu stellen. So verkehrten auf den neun Kursen der Linie 683 drei Dieselbusse, ein Obus wurde wegen einem Mangel an der Türsteuerung ausgewechselt. Aus diesem Grunde verzichtete ich auch eine Weiterfahrt nach Burg, zumal ich auch bereits sämtliche eingesetzte Obusse in der Wendeschleife Gräfrath fotografiert habe.

Stattdessen wählte ich den Streckenabschnitt nach Höhscheid als nächstes Ziel aus. Vom Dieselbus 168 stieg ich in den Gelenkobus der Linie 682 ein, bzw. ich wollte einsteigen, jedoch war der Gelenkwagen 8, der von Wald um die Ecke bog (siehe Foto rechts) zum Bersten voll. So kann man ja keine Fahrgäste gewinnen, dachte ich mir. Ein Beweis, dass eine Verdichtung des Verkehrs auf den Linien 681/2 während der Hauptverkehrszeiten von 6-8 und 13-18 Uhr unbedingt nötig ist, sofern man Fahrgäste gewinnen will! Ich fuhr dann doch mit dem nächsten 683er weiter zum Graf-Wilhelm-Platz und stieg dort später in einen etwas leereren Gelenkobus.

Weiterhin fährt Obus 14 im weißen Farbkleid, nachdem er wieder ein Seitenwandreklame erhielt nun nicht mehr komplett in weiß, hier auf dem Weg nach Brockenberg an der Kreuzung Grunewald

Auf den 19 Kursen der Linie 681/2 waren an diesen Tag ausschließlich Obusse eingesetzt, 18 Gelenkobusse und ein Soloobus. Ich konnte feststellen, dass die Gelenkobusse in der Regel knapp 800 Tkm geleitstet haben, Wagen 1 wies einen Tachostand von 875 Tkm auf, seit Januar 1999 hat er somit 62 Tkm zurückgelegt. Es dauert also noch bis Ende 2002, ehe er Kilometermillionär wird, falls er dann nicht schon ausgemustert wurde. Die Soloobusse haben in ihrer 12-13jährigen Betriebszeit übrings erst um die 500 Tkm erreicht.

Heute eine Besonderheit, früher gang und gebe, ein Obus als Reservefahrzeug am Graf-Wilhelm-Platz abgestellt, hier Obus 37.

Nach einigen Aufnahmen im Bereich der Haltestelle Mühlenplatz, auf dem zur Zeit die „Clemens-Gallerien“ entstehen, fuhr ich mit dem Gelenkobus 10, der nach fast einjährigem, Werkstattaufenthalt wieder im Dienst steht, zum Solinger Hauptbahnhof um von dort mit der Regionalbahn in Richtung heimwärts zu fahren.

```
Einsatz auf den Obuslinien:
683: 168, 25, 26, 28, 29, 48=523, 23, 38, 701
681/2: 16, 9, 1, 15, 14, 2, 3, 4, 5, 21, 6, 8, 10, 7, 11, 12, 65, 17, 19
684: 31, 39, 64, 44, 58, 51   685/6: 52, 55, 56, 43
```

zurück zur homepage von Jürgen Lehmann