

BLICKPUNKT OBERLEITUNGSBUSSE



Werner von Siemens hat's erfunden

Esslingen (daw) – Mit dem Ende der Städtischen Straßenbahn wurde 1944 in Esslingen die Ära der Oberleitungsbusse eingeleitet. Am 10. Juli startete der erste O-Bus, mit Blumen bekränzt, zu seiner Jungfernfahrt durch die ehemalige Reichsstadt. Esslingen war die erste Stadt in Württemberg mit O-Bus-Verkehr. Die Technik geht aber bereits ins 19. Jahrhundert zurück, als Werner von Siemens 1882 seinen umgebauten Jagdwagen, den er „Elektromote“ getauft hatte, auf einer Versuchsstrecke in Berlin steuerte. Erst 1895 baute Carl Benz dann den ersten Bus mit Kraftstoffantrieb. Bei der Linienführung der O-Busse orientierte man sich in Esslingen an der Straßenbahn. Die Stuttgarter Straßenbahn AG, die die Betriebsführung übernommen hatte, unterhielt die Linie 31 zwischen Obertürkheim, Esslingen und Oberesslingen sowie die Linie 32, die vom Esslinger Bahnhof nach Oberesslingen fuhr. Bereits im Dezember 1944 wurde der O-Busbetrieb dann aber wegen Energieknappheit an Sonn- und Feiertagen eingestellt und der Betriebsschluss an Werktagen um eine Stunde vorverlegt. Auf dem Bahnhofsvorplatz trafen sich die O-Busse mit der Straßenbahnlinie Esslingen-Nellingen-Denkendorf. Seitdem die END in den 70er-Jahren ihren Betrieb eingestellt hat, fahren die Esslinger Oberleitungsbusse auch auf den Zollberg.

■ Zum 100. Geburtstag haben der Städtische Verkehrsbetrieb und das Stadtarchiv das Buch „Wir fahren für Esslingen“ herausgegeben. Auf 136 Seiten wird, mit vielen schönen historischen Bildern garniert, die Entwicklung des Nahverkehrs in Esslingen erzählt. Das Buch gibt es für 10 Euro beim Städtischen Verkehrsbetrieb in der Heilbronner Straße 70 sowie im Esslinger Stadtmuseum. Dort läuft noch bis einschließlich Sonntag die Ausstellung „Einsteigen bitte! 100 Jahre Nahverkehr in Esslingen“.



Oben: Nur noch ein paar Zentimeter, dann hängt auch der zweite Stromabnehmer an der 600-Volt-Leitung.

Links: Die lachenden Gesichter an den Oberleitungen weisen darauf hin, dass sich der O-Bus einer stromlosen Stelle nähert.

Rechts: „Das geht wirklich ziemlich leicht“, versichert SVE-Werkstattleiter Zoltan Stari und hängt die Stromabnehmer mal eben in die Oberleitung ein.

Fotos: Kaier



Technik mit Zukunftspotenzial

■ ESSLINGEN: Die klimafreundlichen O-Busse sind heute nur noch in drei deutschen Städten unterwegs

VON DAGMAR WEINBERG

Sie rollen zwar nicht auf Schienen durch die Stadt. Da sie aber an Drähten hängen – im Fachjargon heißt das spurgebunden – fahren die O-Busse nach den Verkehrsregeln der Straßenbahnen. Deshalb hat jeder Fahrer des Städtischen Verkehrsbetriebs zwei Führerscheine in der Tasche: einen für Dieselfahrzeuge und einen weiteren für die elektrisch gespeisten Oberleitungsbusse. Die standen in der Vergangenheit auch in Esslingen immer mal wieder zur Disposition. Angesichts der Debatte über den Klimaschutz ist man heute aber froh, dass man die Leitungen nicht gekappt hat. Inzwischen schaut sogar manches Stadtoberhaupt neidisch nach Esslingen.

Die meisten Kommunen in Deutschland haben schon in den 70er-Jahren die Busse von der Leitung genommen. Außer in Esslingen, wo der Städtische Verkehrsbetrieb (SVE) in diesem Jahr sein 100. Jubiläum feiert, fahren heute nur noch in Solingen sowie im brandenburgischen Eberswalde O-Busse. „In anderen

Ländern, etwa in der Schweiz und vor allem in Osteuropa, hat aber fast jede größere Stadt Trolleybusse“, erzählt Markus Weinberg, Ausbildungsleiter beim SVE. „Denn heute ist klar, dass O-Busse keine Dinosaurier, sondern topmoderne Fahrzeuge mit Zukunft sind.“ Das weiß auch der grüne Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer, der sich unlängst beim Städtischen Verkehrsbetrieb umschaute. „Er würde gerne den Bereich der Kliniken und der Uni auf dem Berg mit O-Bussen bedienen“, hat der Ausbildungsleiter in dem Gespräch erfahren. „Aber es ist natürlich teuer, wenn man so ein System komplett neu aufbauen muss.“

600 Volt auf der Leitung

Im Vergleich zu den herkömmlichen Dieselnissen kommen die O-Busse jedoch nicht nur von der Umweltbilanz her, sondern auch rein wirtschaftlich betrachtet gut weg – nicht nur der steigenden Kraftstoffpreise wegen. Die Busse sind im Schnitt 15 Jahre und damit fast doppelt so lange wie ein Dieselnisse auf der Straße.

Regelmäßig gewartet und überprüft werden aber auch sie. „Vor allem wegen der Oberleitungen müssen wir mehr Vorschriften erfüllen“, erklärt SVE-Werkstattleiter Zoltan Stari. „Schließlich fahren wir mit 600 Volt. Die O-Busse sind also kein Spielzeug.“ Deshalb prüft der TÜV jedes viertel Jahr die Strom führenden Drähte, die zwischen den Oberesslinger Lerchenäckern und Obertürkheim sowie auf der alten END-Straßenbahnstrecke den Zollberg hinauf gespannt sind. Die meisten Schäden rügen dem gut 21 Kilometer langen Esslinger Oberleitungsnetz übrigens Bagger oder Laster zu, die zu hoch beladen durch die Stadt rauschen. Springt an einer beschädigten Stelle die Stromabnehmer aus der Leitung ist das kein allzu großes Problem. „Sofern sich nichts verheddert hat, können die Fahrer sie wieder selbst einhängen“.

Zu den regelmäßigen Wartungsarbeiten gehört der Austausch der Kohlen in den Stromabnehmern. Ist es trocken, können sich die Mitarbeiter in der SVE-Werkstatt entspannen. „Je nasser es ist, desto mehr

Kohlen brauchen wir aber, und bei Regenperioden müssen wir sie sogar jeden Tag wechseln“, erklärt Zoltan Stari und nimmt eine Kohle mit drei eingelegten, glänzenden Kupferstücken in die Hand. Die werden immer dann eingesetzt, wenn Eis oder dicker Raureif auf den Leitungen sitzt. Damit die O-Busse auch in der kalten Jahreszeit genügend Saft haben, „gehört es zu unserem Job, im Winter über die Nacht hinweg das Wetter zu beobachten“.

Weichen werden per Funk gestellt

Schließlich müssen bei frostigen Temperaturen auch die elektrisch angetriebenen Busse pünktlich auf die Strecke gehen. Sitzt Eis auf den Oberleitungen, wird als Vorhut ein zum Sprühfahrzeug umgebauter Kleinlastwagen losgeschickt. „Das funktioniert im Prinzip wie das Enteisern auf dem Flughafen.“ Um auch noch die allerletzten Eiskristalle von den Leitungen zu raspeln, werden die ersten O-Busse, die früh morgens losfahren, dann mit den Winterkohlen bestückt.

Bevor sich ein Fahrer auf den Weg macht, programmiert er erst einmal die Strecke und stellt dadurch sicher, dass die Weichen in den Oberleitungen per Funk gesteuert werden. „Von funkgesteuerten Weichen träumt man in vielen anderen Städten. Das zeigt, dass wir hier in Esslingen immer auf dem aktuellen Stand der technischen Entwicklung sind“, unterstreicht Markus Weinberg, der natürlich weiß, was es mit den lachenden Gesichtern auf den blauen Schildern auf sich hat: „Sie zeigen stromlose Stellen, etwa im Bereich der Weichen, an.“ Um dort nicht zu stranden, müssen die O-Bus-Fahrer, auch das lernen sie während ihrer Ausbildung, vorher kräftig Anlauf nehmen.

Gebaut sind die elektrisch betriebenen Gefährte zwar wie ein ganz normaler Linienbus. „Da man aber keine Schaltstöße hat, fahren sie sich viel exzellenter als die Dieselnisse“, schwärmt der SVE-Ausbildungsleiter. Doch nicht nur deshalb hängen er und seine Kollegen an den O-Bussen: „Sie sind schön leise und vor allem natürlich absolut emissionsfrei.“

ANZEIGE

ANZEIGE

SSV bis zu 56% reduziert!

Exzellente Handwerksqualität + Individualität direkt vom Hersteller seit 46 Jahren.



comfort
DIE POLSTERMÖBELFABRIK

Altbach:

Esslinger Str. 16/1, Ortsmitte (gegenüber Aral), Telefon 0 71 53/7 28 73

Ausstellungen geöffnet: Montags Hausbesuche! Di - Fr 9 - 18.30 Uhr, Sa 9 - 14 Uhr.

NEU!

www.comfort-polster.de