

Oberleitungsbus Kaiserslautern

Der **Oberleitungsbus Kaiserslautern** verkehrte von 1949 bis 1985 in der rheinland-pfälzischen Stadt Kaiserslautern. Betreibergesellschaft waren die *Stadtwerke Kaiserslautern – Verkehrsbetriebe* (SWK).

1 Vorgeschichte

In Kaiserslautern wurde der öffentliche Personennahverkehr zunächst von der 1916 eröffneten Straßenbahn Kaiserslautern bedient, die auf insgesamt drei Linien verkehrte. Am 1. Juli 1935 ersetzte die Stadt Kaiserslautern die Straßenbahn jedoch durch ein Netz von fünf Omnibus-Linien. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg stieg das Verkehrsbedürfnis erheblich an und konnte mit dem Dieselbus nicht mehr befriedigt werden. Ein elektrischer Oberleitungsbus-Betrieb (Obus) – auch mit Busanhängern – sollte daher den öffentlichen Personennahverkehr auf der Ost-West-Hauptachse leistungsfähiger machen. Damit wollte man den Anforderungen einer Stadt von der Größe Kaiserslauterns, welches damals circa 60.000 Einwohner hatte, besser gerecht werden.

2 Geschichte

Am 29. Oktober 1949 eröffneten die Stadtwerke die 7,5 Kilometer lange Obuslinie 1. Sie bediente als Durchmesserlinie die Hauptachse des Kaiserslauterer Nahverkehrs und führte vom westlichen Stadtteil Vogelweh kommend durch das Stadtzentrum bis zur 23er Kaserne im Osten der Stadt. Am Endpunkt Vogelweh entstand eine kreuzungsfreie Wendeschleife.^[1] Im folgenden Jahr konnte die Linie um 2,5 Kilometer bis zur Panzerkaserne am östlichen Stadtrand Kaiserslauterns verlängert werden. 1970 kam noch eine 600 Meter lange Zweigstrecke von der 23er Kaserne zum Warmfreibad hinzu. Diese wurde zunächst unter dem Liniensignal 3 bedient, später dann ebenfalls als Linie 1. Inklusive der 500 Meter langen Betriebsstrecke zum Depot war so eine gesamte Netzlänge von 11,1 Kilometern erreicht worden. Das Obus-Depot befand sich östlich der Strecke an der Stiftswaldstraße und diente zusätzlich auch den städtischen Omnibussen. Die Anlage besteht bis heute als Busdepot.

3 Niedergang

Nach mehr als drei Jahrzehnten wurde die grundlegende Erneuerung von Oberleitungsanlagen und Fahrzeugen immer dringlicher, dennoch zeigte die Stadt Kaiserslautern nur geringes Interesse am Weiterbetrieb des Verkehrsmittels O-Bus. Als problematisch erwies sich insbesondere der überalterte und damit sehr wartungsintensive Fuhrpark. Zudem war der Wagenpark sehr inhomogen, dies verursachte eine aufwändige Ersatzteilbevorratung. Erschwerend kam hinzu, dass auf dem deutschen Markt damals mangels Bedarf keine serienmäßig hergestellten Oberleitungsbusse erhältlich waren, eine Ersatzbeschaffung wäre nur aus dem Ausland möglich gewesen. Damit wiederum wäre aber keine gemeinsame Ersatzteilbevorratung mit den auf den übrigen Stadtverkehrslinien eingesetzten Standard-Bussen möglich gewesen.

Ebenfalls ungünstig wirkte sich der Umsteigezwang für Fahrgäste von und nach Einsiedlerhof beziehungsweise Hohenecken aus. Bereits in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre prüfte man deshalb kurzzeitig den Einsatz von Duo-Bussen, sie sollten auf den Teilabschnitten Vogelweh–Einsiedlerhof (circa sechs Kilometer) und Vogelweh–Hohenecken (circa vier Kilometer) ohne Fahrleitung zum Einsatz kommen. Hierzu wurde der allererste Duo-Bus-Prototyp von Mercedes-Benz einen Tag lang in Kaiserslautern erprobt.^[2] Das Fahrzeug des Typs OE 302 war für Batterie- und Fahrleitungsbetrieb ausgerüstet und wurde von 1975 bis 1978 beim Oberleitungsbus Esslingen am Neckar getestet. In Kaiserslautern wurde das Konzept jedoch nicht weiterverfolgt. Anfang der 1980er-Jahre begann schließlich der Niedergang des Kaiserslauterer Oberleitungsbusse, ab diesem Zeitpunkt wurde der schwächere Wochenendverkehr komplett mit Dieselnissen abgewickelt.^[3]

4 Einstellung

Am 25. November 1985 beschloss der Kaiserslauterer Stadtrat mit 28 Stimmen von SPD und Grünen gegen 24 Stimmen der CDU die Abkehr vom Obus. Als Gründe für die Abschaffung wurden vor allem die höheren Kosten des elektrischen Betriebs genannt, aber auch die ausgereifere Dieselschnelltechnologie und die höhere Flexibilität von Dieselnissen.

Noch am Tag, an welchem der Stadtrat die Betriebseinstellung beschloss, wurden die älteren Fahrzeuge abge-

stellt. Doch auch die neueren wurden schon zuvor nicht mehr instand gehalten, in den letzten Betriebsmonaten konnten deshalb auch wochentags nicht mehr alle neun Kurse der Linie 1 elektrisch bedient werden. Fehlende Oberleitungsbusse wurden vorzeitig durch Dieselbusse ersetzt. Letzter Betriebstag war Samstag, der 30. November 1985. An diesem Tag erfolgte auch die Abschaltung der Oberleitung, seither verkehren in Kaiserslautern ausschließlich Dieselbusse. Darunter in der Anfangszeit auch geliehene Fahrzeuge aus anderen Städten, weil aufgrund der kurzfristigen Umstellung noch nicht genug eigene Dieselbusse zur Verfügung standen.

Der Oberleitungsbus Kaiserslautern konnte sich dabei im Vergleich zu den anderen westdeutschen Betrieben jedoch noch vergleichsweise lange halten. Neben den Betrieben in Esslingen am Neckar und in Solingen, die beide noch existieren, war Kaiserslautern von einstmals über sechzig parallel existierenden Betrieben der drittletzte klassische Obus-Betrieb in der alten Bundesrepublik Deutschland. Darüber hinaus existierte allerdings von 1983 bis 1995 noch ein **Duo-Bus-Versuchsbetrieb** in Essen.

4.1 Überreste

In einigen Straßenzügen, insbesondere entlang der Pariser Straße und Berliner Straße sowie im Bereich der **Gartenschau** sind heute noch die Fahrleitungsmasten zu sehen, die nun als Masten zur Befestigung der Straßenbeleuchtung dienen.

5 Fahrzeuge

5.1 Beschaffungen im Laufe der Jahre

Mitte der 1950er-Jahre waren elf O-Busse verschiedener Hersteller und neun Anhänger der **Kässbohrer Fahrzeugwerke** im Einsatz. Als die Benutzung von Anhängern zum 1. Juli 1960 gemäß **StVZO** gesetzlich verboten wurde, beschafften die Stadtwerke 1962 erstmals einen **Gelenkwagen** vom Typ **Henschel 160 OSL-G**. Dieser Fahrzeugtyp war als neuer Standardtyp vorgesehen, jedoch beendete Henschel 1963 kurzfristig die Produktion von Oberleitungsbussen, so dass dieser Plan nicht verwirklicht werden konnte. Stattdessen beschaffte man etwas später Gebrauchtfahrzeuge von den aufgelassenen Betrieben in Gießen (1968), Trier (1970), vom Oberleitungsbus Bonn (1971), vom Oberleitungsbus Offenbach am Main (1973) und vom Oberleitungsbus Aachen (1974).

Dennoch folgten 1974 noch zwei fabrikneue Gelenkwagen des Typs **MAN SG 192**, sie waren die ersten Oberleitungsbusse auf Basis des Standard-Busses überhaupt.

Weil damals in Deutschland keine serienmäßigen O-Busse erhältlich waren, entschloss man sich Ende der

1970er Jahre zu einer Notlösung. 1978 entstand in den eigenen Werkstätten der Stadtwerke Kaiserslautern O-Bus 135, Spenderfahrzeug war der bereits 1970 beschaffte konventionelle Omnibus mit der Betriebsnummer 65 des Typs **Mercedes-Benz O 305**. Dieser Wagen entstand somit noch bevor Mercedes-Benz ab 1979 selbst Oberleitungsbusse auf Basis des Standard-Busses herstellte. Es blieb jedoch bei diesem einen Umbau, weitere Fahrzeuge wurden nicht umgerüstet.

An Dienstfahrzeugen existierte zum einen ein **Turnwagen** mit der Betriebsnummer 310 (Typ **S3500**, Baujahr 1955, Fahrgestellnummer 190306/14) von **Magirus-Deutz**, dieses Fahrzeug diente für Revisionsarbeiten an der Oberleitung. Zum anderen ein etwas modernerer **Magirus-Deutz-LKW** der als Fahrleitungs-Enteisungswagen verwendet wurde (mit eigens hierfür angebrachten Stromabnehmern), ansonsten diente er als Abschleppwagen für liegengeliebene O-Busse.

In der folgenden Tabelle sind alle jemals in Kaiserslautern vorhandenen O-Busse (ohne Anhänger) aufgeführt.^[4] Noch erhaltene Wagen sind grau hinterlegt:

Außerdem gab der 1971 eingestellte Obus-Betrieb in Bonn schon 1970 seine beiden Wagen 221 und 222 nach Kaiserslautern ab. Die beiden Fahrzeuge vom Typ **ÜHIII**s dienten als Ersatzteilsponder für die gleichartigen Wagen 108, 110 und 111.

5.2 Verbleib der Fahrzeuge



Der ehemalige Obus 126 (ex Offenbach 55) im Verkehrsmuseum Frankfurt am Main

Nach der Betriebseinstellung konnten lediglich die beiden neuwertigen Wagen 136 und 137 – damals gerade einmal drei beziehungsweise zwei Jahre alt – verkauft werden, sie gingen an die **Basler Verkehrsbetriebe** (BVB). Die beiden Gelenkwagen wurden am 2. April 1986 auf die Eisenbahn verladen und wurden ab Herbst 1986 in Basel eingesetzt. Von dort aus gelangten sie im Februar 2000 nach **Braşov** in Rumänien. Wagen 136 wurde dort Anfang 2005 ausgemustert und mittlerweile verschrottet, während Wagen 137 als letzter Kaiserslauterer Obus



Der Museumswagen von oben



Der ehemalige Obus 137 in Basler Lackierung in Braşov

bis 2009 im planmäßigen Einsatz stand.^[6] Ferner konnte Wagen 121 an die Mürztaler Verkehrs Gesellschaft als Ersatzteilsponder abgegeben werden.

Neun weitere Wagen blieben zunächst museal erhalten, davon sind sechs bis heute vorhanden, der Rest wurde hingegen verschrottet. Darüber hinaus wurde dem *O-Bus Museum Solingen e. V.* im Frühjahr 2002 der ehemalige Turmwagen als Dauerleihgabe überlassen.

6 Literatur

- Werner Stock: Obus-Anlagen in Deutschland, Bielefeld 1987, ISBN 3-926882-00-X
- Herbert Hofmann: Aus der Verkehrsgeschichte der Stadt Kaiserslautern in der Zeitschrift „Stadtverkehr“ 1958, S. 74 ff.
- Thomas Dittmer: Vergleich Obus/Dieselsbus, Universität Kaiserslautern, Fachgebiet Verkehrswesen, Kaiserslautern 1985

7 Weblinks

- O-Busbetrieb Kaiserslautern – historischer Bildbericht von Rolf Koestner, mit 16 Farbbildern vom

März 1983

- Erinnerungen an den Lauterer Trolleybus (mit neun Bildern vom Oktober 1975)
- O-Busabschied in Kaiserslautern 1985 – Bildbericht von Rainer Christmann (mit Aufnahmen vom letzten Betriebstag)
- Bildergalerie von Jochen Kehl (28 Bilder)
- Bildergalerie von Bernd Kittendorf (zwölf Bilder)
- Foto-Dokumentation von O-Bus 120
- Foto-Dokumentation von O-Bus 121

8 Einzelnachweise

- [1] Der Oberleitungsbus Kaiserslautern auf www.bahnen.de (Memento vom 19. Juli 2006 im *Internet Archive*)
- [2] Presseauszüge auf www.obus-es.de
- [3] Fahrgastzeitung von PRO BAHN Hessen, Ausgabe Nummer 70 (Memento vom 16. September 2012 im *Internet Archive*) (PDF; 543 kB)
- [4] Private Fahrzeugliste von Dieter Mosbach
- [5] R.A.T.Bv. - Troleibuze
- [6] Mattis Schindler: *Brasov [RO] – Weitere gebrauchte Obusse übernommen, Netzveränderungen.* In: trolleymotion.eu. 15. November 2006, abgerufen am 20. Juli 2015.

9 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen

9.1 Text

- **Oberleitungsbus Kaiserslautern** *Quelle:* https://de.wikipedia.org/wiki/Oberleitungsbus_Kaiserslautern?oldid=144528805 *Autoren:* Aka, Exil, PaulMuaddib, HeinzWörth, Nordgau, AF666, Platte, Gunnar1m, Knochen, MBxd1, WAH, Uhr, 32X, Gugerell, Michael Sander, Invisigoth67, Sebbot, Axpde, Crazy1880, Jón, Lsjm, Colosseum, GordonKlimm, Knergy, Philipp Wetzlar, Xqbot, Firobuz, MorbZ-Bot, Maerzaries1985, Krdbot, ES64U4 und Anonyme: 32

9.2 Bilder

- **Datei:BSicon_svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/BSicon_svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Antonsusi (Diskussion · Beiträge)
- **Datei:BSicon_uexABZgr+r.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/89/BSicon_uexABZgr%2Br.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk (Originaltext: *Eigene Arbeit*) *Ursprünglicher Schöpfer:* Benutzer:Zweigleisig
- **Datei:BSicon_uexABZlg.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/BSicon_uexABZlg.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* self-made, based on BSicon_uexABZlg.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* BjørnN
- **Datei:BSicon_uexABZrf.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/11/BSicon_uexABZrf.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* self-made, based on BSicon_uexABZrf.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* BjørnN
- **Datei:BSicon_uexBHF.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/32/BSicon_uexBHF.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *de* *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_uexHST.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/71/BSicon_uexHST.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_uexKBHFa.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/BSicon_uexKBHFa.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Axpde
- **Datei:BSicon_uexKBHFe.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/BSicon_uexKBHFe.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Axpde
- **Datei:BSicon_uexKDSTl.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/BSicon_uexKDSTl.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Axpde
- **Datei:BSicon_uexSTR.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/BSicon_uexSTR.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_uexSTRf.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c6/BSicon_uexSTRf.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Sameboat
- **Datei:BSicon_uexSTRg.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/09/BSicon_uexSTRg.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* User:Sameboat
- **Datei:BSicon_uexSTRlf.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a8/BSicon_uexSTRlf.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* self-made, based on BSicon_uexSTRlf.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* BjørnN
- **Datei:BSicon_uexSTRrg.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/BSicon_uexSTRrg.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* self-made, based on BSicon_uexSTRrg.svg *Ursprünglicher Schöpfer:* BjørnN
- **Datei:BSicon_uexWSLg+r.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/BSicon_uexWSLg%2Br.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_uexWSLgr.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a5/BSicon_uexWSLgr.svg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_uxmKRZo.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/58/BSicon_uxmKRZo.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *de* *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:BSicon_uxmKRZu.svg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/cb/BSicon_uxmKRZu.svg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *de* *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:Ex-Basel_trolleybus_922_(ex-Kaiserslautern)_in_Brasov_in_2006.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/57/Ex-Basel_trolleybus_922_%28ex-Kaiserslautern%29_in_Brasov_in_2006.jpg *Lizenz:* Public domain *Autoren:* <http://brasov.stfp.net/DataV/L/m/922-1b-DD:1.jpg> with specific date and author information at this page: <http://brasov.stfp.net/?ttx=Lm&veh=922&all=Y> *Ursprünglicher Schöpfer:* Dragos Anoaica
- **Datei:Kaiserslautern_Obus_01.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/Kaiserslautern_Obus_01.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Foto: Mäfa. *Ursprünglicher Schöpfer:* Mäfa in der Wikipedia auf Deutsch
- **Datei:Verkehrsmuseum_BüssingLudwigKiepe_O-Bus_01052009.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/38/Verkehrsmuseum_B%BCssingLudwigKiepe_O-Bus_01052009.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* `` Gesamtzahl meiner hochgeladenen Dateien: 864
- **Datei:Verkehrsmuseum_BüssingLudwigKiepe_O-Bus_30092007.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0d/Verkehrsmuseum_B%BCssingLudwigKiepe_O-Bus_30092007.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* `` Gesamtzahl meiner hochgeladenen Dateien: 864

9.3 Inhaltslizenz

- Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0