



# Rundschreiben

STUTTGARTER HISTORISCHE STRASSENBAHNEN E.V.

Aktuelles und Wissenswertes aus Museum und Verein



Ausgabe 1/ 2021

März 2021

## Neu im Bestand - Gelenk-Obus Van Hool AG 300 T Nr. 213

### Van Hool: Der Name - das Unternehmen

Den Namen Van Hool kennt man hauptsächlich von Aufschriften auf Lkw-Aufliegern, Tankbehältern oder Reisebussen. Und vorweg - um ein weit verbreitetes Missverständnis auszuräumen - es handelt sich nicht um ein niederländisches, sondern um ein belgisches Unternehmen. Der traditionsbehaftete Hersteller aus Lier, Provinz Antwerpen, hat sich schon in den späten 1940er-Jahren einen Namen als Buskarossen-Hersteller gemacht, und entwickelte sich im Laufe der Zeit zum Komplettanbieter von Reise- und Stadt-bussen, nicht nur für den BeNeLux-Raum, sondern für ganz Europa und Übersee.

Den ersten (Gelenk-)Obus produzierte Van Hool 1985 als Vorführwagen, der anschließend in Solingen und danach im neu eingerichteten, aber



Weit fortgeschritten ist dagegen der Bau des Obus 210, hier bei der Verkabelung (Foto: Ronald Kiebler, 30.11.2001)



Besuch im Herstellerwerk Van Hool im belgischen Lier. Im Bild das Fahrgestell des späteren SVE-Obus 211 (Foto: Ronald Kiebler, 30.11.2001).

erst 1989 eröffneten Trolleybusnetz in Gent zur Probe lief. Die erste Serie wurde für eben diesen - 20 Jahre später schon wieder eingestellten - Betrieb geliefert und bestand aus 20 Gelenk-Trolleybussen AG 280 T, dem Vorläufer des AG 300 T. Die AG 280 T waren kantige Karossen mit großen viereckigen Frontscheinwerfern, ohne jede Chance, einen Designpreis zu ergattern. Dagegen hatte der Nachfolger - als Duo-Bus mit dieselektrischem Zusatzantrieb erstmals 1994 für den Betrieb im niederländischen Arnheim gebaut - kleine unauffällige Scheinwerfer und eine tief herabgezogene, einteilige gewölbte Windschutzscheibe. So etwas konnte man sich schon eher

auch auf unseren Straßen vorstellen. Nach AG 300 T-Lieferungen wiederum nach Arnheim sowie ins schweizerische Montreux lieferte Van Hool ab 1999 eine Großserie von 112 A 300 T, der 12 m langen Obus-Variante, nach Athen. Danach folgten Lieferungen von AG 300 T nach Salzburg (30), Esslingen (9) und Solingen (20 Stück).

Der Fahrzeugtyp wurde weiterentwickelt und mit aufgefrischem Design als A 330 T und new AG 300 T an mehrere italienische Obusbetriebe abgesetzt. Seit 2011 vertreibt Van Hool erfolgreich Gelenk- und Doppelgelenk-Trolleybusse auf der auf BRT (Bus Rapid Transport) basierenden Plattform Exqui.City. Die allermeisten Van Hool-Obusse wurden und werden mit elektrischen Anlagen von Kiepe Electric ausgerüstet. Das Lieferspektrum des Herstellers ist heutzutage schier unfassbar groß, wenn man alle möglichen Antriebsarten und wagenbaulichen Varianten berücksichtigt.

### 2002 - 2020: Van Hool-Obusse in Esslingen

Im Jahr 2000 wurde nach vorangegangener Diskussion über die finanzielle Situation des Städtischen Verkehrsbetriebs Esslingen (SVE) im Gemeinderat ein Grundsatzbeschluss gefasst. Dieser sah die mittelfristige Aufgabe des kostenintensiven Duo-Bus-Betriebs (kombinierte Diesel/Elektro-Oberleitungsbusse) vor, erfreulicherweise aber auch den Beibehalt des reinen Obus- neben dem Dieselbusbetrieb. Da ein Teil der Duo-Busse schon bald zum Ersatz anstand, wurde zeitgleich



"Andrahten": Die manuelle Bedienung der Stromabnehmer mittels Leinen am Heck dokumentiert diese Aufnahme (Foto: Ronald Kiebler, 30.5.2011).

beschlossen, den Bedarf für die beiden Esslinger Obuslinien 101 und 118 mit neu zu beschaffenden Obussen zu decken. Eine europaweite Ausschreibung folgte, wobei aber nur ein Anbieter übrig blieb. Somit fiel die Entscheidung, insgesamt neun Niederflur-Gelenkbusse AG 300 T von Van Hool mit elektrischer Ausrüstung von Vossloh Kiepe zu ordern. Die Fahrzeuge kosteten jeweils 533.000 EUR, die der SVE jedoch aufgrund von Zuschüssen der öffentlichen Hand nicht vollständig aufbringen musste.



Obus 210 am Bahnhof Esslingen. Der Blick richtet sich auf die Stromabnehmer und den bunten Stoßfänger am Heck (Foto: Jürgen Daur, 24.6.2007).

Am 26.4.2002 traf der erste Vertreter der vierten in Esslingen eingesetzten Obusgeneration ein. Am 28.6.2002 wurde Obus 210 erstmals im Linienverkehr eingesetzt, gleich auf der anspruchsvollen

Zollberg-Linie 118. Die restlichen acht Obusse (Nr. 211 - 218) wurden bis Oktober geliefert und ab 27.11.2002 war schließlich die komplette Serie in Betrieb. Die schneeweiß lackierten Wagen mit breiten Streifen im Rot-Grün der Stadtfarben an der Dachkante liefen in den ersten Monaten zumeist noch reklamefrei. Außerdem waren es, aufgrund eines Versehens, die letzten SVE-Busse, bei denen der obere Zierstreifen in Laubgrün ausgeführt wurde, ehe die Farben seitens der Stadt Esslingen in Rot-Türkisblau geändert wurden. Obus 213 lief in den ersten Jahren mit Reklame für Marktkauf, was ihm als einzigem während dieser Zeit eine gelbe Grundfarbe bescherte, die auch den Front- und Heckbereich umfasste.

Niederflur-Bauweise und Drehstromantriebstechnik waren nur zwei der Neuerungen, die mit dieser Obusserie in Esslingen Einzug hielten. Eine rein mechanisch über den Knickwinkel gelenkte Nachläuferachse, ein 50 kW leistender dieselektrischer Hilfsantrieb des italienischen Herstellers Antepec, sowie Kiepe-Stromabnehmer mit pneumatischer Schnellabsenkung und manueller Bedienung über Leinen am Heck waren weitere Besonderheiten dieser 18 m langen und dreitürigen Fahrzeuge, die ein Fassungsvermögen von 143 Personen besaßen. Außerdem wurde erstmals eine automatische Weichensteuerung verwendet, die es erlaubte, den Fahrweg der Linien ohne manuelle Betätigung zu stellen. Der Antrieb der mit knapp 27 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bemessenen Gelenkbusse wirkte auf die Mittelachse, wofür ein Skoda-Asynchronmotor in der



In den Anfangsjahren lief der Obus 213 mit auffälliger "Marktkauf"-Werbung, hier an der Kreuzung Berliner/ Martinstraße (Foto: Ronald Kiebler, 28.8.2004)

210 kW-Ausführung mit maximalem Drehmoment von 2000 Nm verwendet wurde. Kiepe setzte dafür in den Dachcontainern seinen IGBT-Direktpulsrichter DPU 409 ein, der bei einer Speisespannung von 600 V 220 kVA zu leisten vermochte und beim Bremsen elektrische Energie in das Fahrleitungsnetz zurückspeiste. Die Vernetzung der elektrischen Komponenten übernahm ein Bord-Informations- und Steuersystem auf CANopen-Basis, das neue Diagnoseverfahren und Störmeldungen zum Fahrerplatz via VDV-Bedienfeld ermöglichte.



Obus 213 auf der wegen Bauarbeiten halbseitig gesperrten Schlachthausbrücke (Foto: Ronald Kiebler, 30.5.2011)

Den Fahrern stand eine Klimaanlage zur Verfügung, Fahrgäste profitierten erstmals von automatisierten Haltestellenansagen, einer Rampe für Rollstühle an der Mitteltür und der Absenkung des Bodenniveaus an Haltestellen.

Schnell zählten die Van Hool-Obusse zum gewohnten Bild auf Esslingens Straßen, wenn auch anfangs noch Nachbesserungen durch den Hersteller vorgenommen werden mussten. Ab 2007 erhielten einige von ihnen verschiedenfarbige Heck-Stoßfänger, teils mit Mustern, was offenbar tatsächlich zu einem Rückgang der Schäden führte. Im Frühjahr 2008 wurde der letzte Duo-Bus außer Betrieb genommen, so dass es auf den beiden Obuslinien nun ganz auf die Verfügbarkeit der neun Obusse ankam, die in der Nachmittagsspitze allesamt benötigt wurden. Mangels einer Betriebsreserve mussten des Öfteren Dieselbusse aushelfen. Bis auf Schwächen im Bereich des Korrosionsschutzes und Rahmenrissen im Gelenkbereich überzeugten die belgischen

Obusse und erreichten eine sehr hohe Zuverlässigkeit. Gelegentlich traten Defekte an den Generatoren der Hilfsantriebe auf, und gegen Ende ihrer Lebensdauer beschäftigten neben den allmählich zunehmenden Verschleißerscheinungen des Fahrwerks, Korrosion im Bodenbereich und gelegentliche Ausfälle der elektrischen Ausrüstung die Werkstatt des SVE. Allein der heutige Museums-Obus 213 - seit 2016 reklamefrei, nachdem er sechs Jahre lang Klimaschutz-Eigenwerbung der Stadtwerke Esslingen trug - erhielt noch 2018 eine umfassendere Revision mit teilweiser Neulackierung.

Nach Inbetriebnahme der ersten Batterie-Trolleybusse (Elektrohybrid-Busse) des polnischen Herstellers Solaris im Jahr 2016 wurden drei Van Hool-Obusse (212, 214, 218) ins rumänische Medias verkauft, wo sie heute noch verkehren. Deren Kilometerstand wies vor Verlassen der alten Heimat durchschnittlich 670.000 km auf, was auf eine nicht ganz so intensive Nutzung wie etwa der baugleichen Obusse in Solingen hindeutet. Ab diesem Zeitpunkt konnte die Linie 118 nicht mehr mit Van Hool-Obussen bedient werden, da sie bei jedem zweiten Umlauf eine zusätzliche, vom Fahrdracht abweichende Linienführung aufwies. Das Befahren der fahrleitungslosen Strecke war den neuen Batterie-Trolleybussen von Solaris bzw. herkömmlichen Dieselnissen vorbehalten. Der Hilfsantrieb der Obusse 210 - 218 war für solch einen Einsatz auch nicht ausgelegt. Dieser wurde wie vorgesehen für Baustellenumfahrungen, bei Störungen sowie im Rangierbetrieb im Depot benutzt.



Obus 213 bei Dreharbeiten zur SWR-Sendung "Expedition in die Heimat", ausgestrahlt am 14.6.2013. Links Manfred Effinger, „Busfahrer des Jahres 2012“ (Foto: Ronald Kiebler, 3.5.2013).



Die Obusse 213 und 214 an der Endhaltestelle Lerchenäcker in Oberesslingen. 213 trägt Eigenwerbung der Stadtwerke, 214 weist auf das Ausbildungsangebot der Index-Werke hin. (Foto: Ronald Kiebler, 9.5.2014).

Mit Beginn der zweiten Ausmusterungswelle der AG 300 T-Obusse stellte sich auch die Frage nach dem langfristigen Erhalt eines dieser Fahrzeuge, die das Stadtbild bald zwei Dekaden lang mitgeprägt hatten. Im SHB-Sammlungskonzept war dieses Ziel bereits verankert. In Gesprächen mit der SVE-Betriebsleitung war hier rasch eine gemeinsame Sichtweise erkennbar, und so war es letztendlich die Betriebsleitung selbst, welche die Festlegung traf, den am besten erhaltenen Obus 213 dafür vorzusehen, und ihn auch künftig in den Hallen des SVE unterzubringen. Den Vorschlag, ihn gelegentlich als Reserve auch im Linienbetrieb einzusetzen, wollte der SVE allerdings nicht aufgreifen, da dies den Auflagen



Obus 213 erreicht den Esslinger ZOB. Im Hintergrund der Pliensauturm aus dem 13. Jahrhundert, eines der Wahrzeichen der Stadt (Foto: Oliver Haug, 15.4.2019).



Zum Fahrtenprogramm der von uns ausgetragenen AHN-Tagung 2010 zählte ein Abstecher mit zwei Obussen zum Zollberg. Einer davon war der jetzige Museumswagen 213 (Foto: Jürgen Daur, 24.4.2010).

bezüglich des Fahrzeugalters im Linienverkehr widersprüche.

Die restlichen Vertreter der vierten Esslinger Obusgeneration wurden, teils nach Defekten, deren Reparatur nicht mehr lohnte, zwischen März 2019 und Januar 2020 bei Laufleistungen von bis zu 857.000 Kilometern außer Betrieb genommen. Der Einsatz von Obus 213 am 30.3.2020 war der letzte reguläre Auftritt eines Vertreters dieses Obustyps in Esslingen.

Die nicht mehr betriebsfähigen Obusse 216 und 217 gelangten im März 2020 als Ersatzteilsponder nach Solingen. Die Wagen 210, 211 und 215 wurden im August 2020 in die Ukraine überführt, wo zwei von ihnen eine umfassende Aufarbeitung erhielten und dann weiterverkauft wurden. Seit Oktober 2020 fahren die ehemaligen Esslinger 210 und 211 in Saporischschja (Südukraine). Der nicht betriebsfähige Wagen 215 blieb Ersatzteilsponder. Somit sind von den einst neun Esslinger Wagen gegenwärtig noch insgesamt sechs Stück im Einsatz bzw. betriebsfähig.

Der frischgebackene SVE-Museums-Obus 213 - bislang der erste Museumswagen seines Typs - verbleibt, wie schon erwähnt, in Esslingen. Das Fahrzeug ist darüber hinaus angemeldet und dies ununterbrochen seit 9.7.2002. Aufgrund dieser Tatsache trägt unser 213 noch heute sein kommunales Kennzeichen ES - 2060. Dies war bisher schon - und ist es mittlerweile umso mehr - eine echte Besonderheit!



Die Ära der Van Hool-Obusse neigt sich dem Ende zu. In Esslingen-Zell warten die Wagen 210 und 211 auf ihren Abtransport nach Saporischschja, einer ukrainischen Großstadt am Dnjepr (Foto: Oliver Haug, 19.8.2020).

### Ausblick

Eine gemeinsame Begutachtung mit Vertretern von SVE und SHB hat bisher nicht stattgefunden, somit kann zum Umfang des Projekts noch keine Abschätzung getroffen werden. Gemeinsam mit dem SVE planen wir in diesem Jahr, den Wissenstransfer und die verschiedenen Einweisungen durchzuführen, damit das Fahrzeug von uns betreut und zumindest im Bedarfsfall als Ersatz für den Henschel-Obus 22 herangezogen werden kann. Voraussetzung dafür ist der Abschluss eines Kooperationsvertrages zwischen SVE und SHB. Für die Erstellung eines weitergehenden Einsatzkonzeptes ist es noch zu früh.

Auch 19 Jahre nach seiner Entstehung mag der "neue" Museums-Obus sowohl optisch als auch in Bezug auf die Ausrüstung (vom Dieselhilfs-

antrieb einmal abgesehen) noch immer modern wirken. Doch wird es die Zeit mit sich bringen, dass er als historisches Fahrzeug akzeptiert und geschätzt wird. RK

*Weiterführende Informationen siehe auch im Internet unter <https://www.obus-es.de>*