ISSN 0026-7422 4/92 DM 3,00
2A 11059 E hfl 4,00 · öS 25 · SFr 300

Modell Eisen Bahner

& Bahn

BAHN Welt

Mehr Spaß an Eisenbahn & Modell Welt

SED-politisch:

Das konzeptionslose Konzept

Fahrzeugpolitisch:

Rot-grünes Bündnis

Vereinspolitisch:

BDEF und MOROP

Unpolitisch:

Die Härtsfeldbahn

Europolitisch:

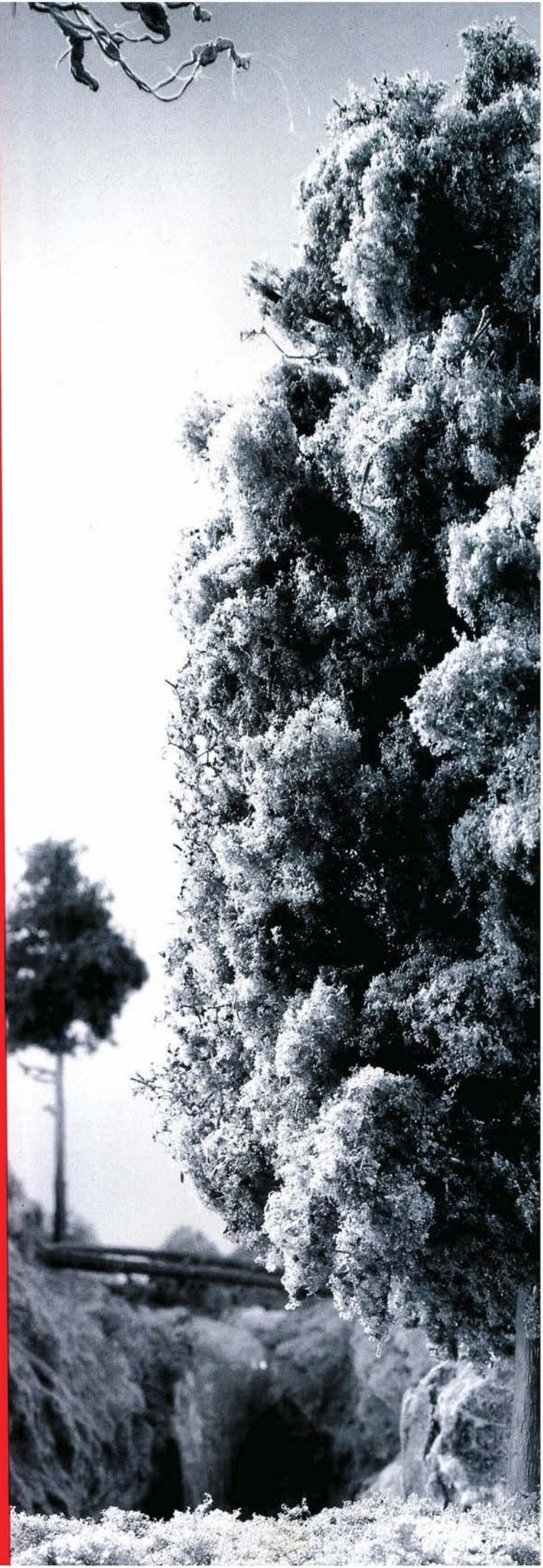
Wettbewerb in Moskau

Modellbahnwettbewerb im MOROP? Seite 36

BUSCH

Bäume, Wälder – wie von der Natur erschaffen. Mit filigraner Blätterimitation und sichtbarem Astwerk. Ihre Modell-Landschaft ist vom Vorbild kaum zu unterscheiden. Ein Muß für jeden Modellbahner.

Den aktuellen BUSCH-Gesamtkatalog mit weiteren Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler (oder gegen Einsendung von DM 4,– in Briefmarken direkt von BUSCH).
BUSCH Modellbahn-Zubehör · Postfach 1260 · W-6806 Viernheim



Liebe Leser,

seit Monaten versucht die interessierte Öffentlichkeit, sowohl dem Bundesministerium für Verkehr als auch der Leitung der Deutschen Reichsbahn eine Aussage über die Zukunft des derzeit 14 000 km umfassenden Schienennetzes Ostdeutschlands abzuringen. Als unantastbar galt bislang nur ein Kernnetz mit etwa 6 000 km. Nun ist es heraus: Peter Münchschwander, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn, teilte Ende Februar auf einer Pressekonferenz mit, daß Streckenstillegungen derzeit nicht vorgesehen sind. Erfreuliche Kunde aus der Chefetage des Unternehmens, zumal die Realitäten etwas anderes hätten erwarten lassen: In zahlreichen Zügen auf vielen Nebenbahnen wird lediglich das Zugpersonal spazieren gefahren.

Ein Dauerzustand? Wohl kaum. Doch scheint sich bei den Verkehrspolitikern herumgesprochen zu haben, daß das Netzschrumpfungsprogramm der Deutschen Bundesbahn der vergangenen dreißig Jahre nicht der Weisheit letzter Schluß war. Diese Auffassung vertritt auch der gemeinnützige Fahrgastverband Pro Bahn. Zu recht weist er darauf hin, daß über Streckenstilllegungen in Ostdeutschland erst dann beschlossen werden sollte, wenn fest steht, in welchem Umfang an welchen Standorten sich Industrie und Gewerbe ansiedeln werden.

Es ist durchaus denkbar, daß Nebenbahnen künftig nicht von der Staatsbahn, sondern lokal, von regionalen Wirtschaftsverbänden betrieben werden, die unmittelbares, lebensnahes Interesse an der Lösung ihrer Verkehrsprobleme haben. Von den Kreistagen zur Stunde jedoch halbwegs stichfeste Prognosen über mittelfristige Wirtschaftsentwicklungen zu verlangen, ist unredlich; die bevorstehende Gebietsreform wird manches kleine Kreisgebilde aus DDR-Zeiten verschwinden lassen.

Eine Bahn ist rasch beseitigt – aber bei Bedarf nur mühsam wieder reaktivierbar. Es ist daher durchaus sinnvoll, mit Stillegungen trotz gegenwärtig roter Zahlen zu warten, bis handfeste Planungsdaten vorliegen. Schließlich kostet auch das Stillsetzen Geld und der Wiederaufbau ungleich mehr.

Oft wird das dichte Netz der Deutschen Reichsbahn erwähnt. Vergessen ist dabei, daß es vor dreißig Jahren viel dichter war und von 1960 bis Mitte der 70er Jahre über 2 000 km Strecken »wegrationalisiert« wurden. Vielfach kam der »Verkehrsträgerwechsel« recht unüberlegt zustande, und mancherorts wäre man später froh gewesen, wenn die Eisenbahn überlebt hätte.

Die Bundesregierung hat am 9. April 1991 in ihrem Beschluß über die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit neun Schienenprojekte aufgenommen. Der daraufhin am 15. August 1991 gegründeten Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit stehen 28 Millionen Mark an Investitionen zur Verfügung, die, optimal verwandt, einen enormen Schub wirtschaftlicher Entwicklung auslösen können. Es ist daher zu begrüßen, daß der Bundesminister für Verkehr eine Infobustour durch die neuen Bundesländer und Berlin organisiert hat. Diese bisher offenbar größte Aktion dieser Art berührt vom 1. April bis 26. Juni 1992 rund 50 Orte. Eine gute Gelegenheit, mit potenten Verkehrspolitikern öffentlich vor Ort für vernünftige Verkehrslösungen zu streiten.

Wolf-Dieter Wachel

. . .aber ohne einen Obus-Betrieb in Suhl. Dieser Fahrleitungsmast dient als Werbeträger – mehr hat sich in der thüringischen ex-Bezirksstadt zur Elektrifizierung des Stadtverkehrs nicht getan, so daß wir uns veranlaßt sahen, auf dem Titel ein paar landschaftstypische Zugtiere ins Bild zu bringen. Übrigens: Wer weiß Einzelheiten über die Modell-Busse? Sie wurden in den 60er Jahren aus der ČSSR in die DDR importiert – wie die Vorbilder. *Fotos: KLAWIAN*

6 Das konzeptionslose Konzept

Es hinterließ nur Fragmente und ist ein charakteristisches Beispiel für sozialistische Planwirtschaft im Verkehrswesen: das Obus-Projekt von Suhl. Obwohl erst jüngste Geschichte, besteht die Wahrscheinlichkeit, daß »Das konzeptionslose Konzept« rasch in Vergessenheit gerät. Dem wollen wir entgegenwirken.

11 Per Dampf durch St. Andreasberg

Über bekannte Privat- und Kleinbahnen des Harzes wurde in diesem Blatt schon wiederholt berichtet (siehe MEB 1/92). Die St. Andreasberger Kleinbahn aber führte in den 46 Jahren ihrer Existenz ein Schattendasein. Klaus Schubert recherchierte.

14 Rot-grünes Bündnis

Rot-grüne Bündnisse in der Politik sorgen für Spannung – bei der Eisenbahn im süddeutschen Raum für Kontraste. Dieser Beitrag ist eine Anregung für den vorbildgerechten Einsatz österreichischer Fahrzeuge auf deutschen Anlagen.

22 BDEF-Verbandstag, MOROP, Hobby und Verein

Himmelfahrt findet der BDEF-Verbandstag in Passau statt. Wir veröffentlichen die wichtigsten Punkte des Veranstaltungsprogramms.

- Mitte September treffen sich die europäischen Modellbahnfreunde in Innsbruck zum Jahreskongreß. Das Rahmenprogramm ist reine Sahne!
- Was ist ein Verein, was darf er, was muß er, muß er überhaupt sein? Horst Schild hat Erfahrung; er gibt Antwort und Rat.

23 DGEG

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte besteht seit 25 Jahren. Ein Portrait und eine Leistungsbeschreibung.

24 Betriebsbesichtigung

Baden-Württemberg, das Ländle der Feinmechaniker und »Uhrenschnitzer«, ist reich an Modellbahnfirmen. Diesmal besuchten wir die Firma BEMO in Uhingen, der seine Vorbilder besonders bei den Schweizer Regionalbahnen findet. Doch auch deutsche Schmalspurbahnen stehen auf dem Produktionsprogramm.

29 Leipziger Vielerlei

Leipzig kämpft nicht nur um die Wiedergewinnung des Ansehens als Messemetropole, auch die Leipziger Modelleisenbahner kämpfen um die Erhaltung ihres Modellbahnclubs »Friedrich List«. Die Ausstellung in der Weihnachtszeit bot dazu beste Gelegenheit.

36 Internationaler Modellbahnwettbewerb 1991

Einst war er der jährliche Höhepunkt für die Modelleisenbahner der Ostblockländer. Dann drohte er den politischen Wirren zum Opfer zu fallen, und nun fand er doch statt: Der XXXVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb. Eine gute Gelegenheit für den MOROP, so meinen wir, sich dieser guten Tradition anzunehmen.

38 Harte Forderungen für Weichen

Bevor wir unsere Leseranlage nach neuer Konzeption in Modulen weiterbauen, gilt es, noch einmal über den Gleisbau nachzudenken. Unser Autor, Peter Zander, baute PILZ-Weichen um und gibt viele Anregungen zu modernen Weichenantrieben.

44 Reisezugwagen-Verschnitt

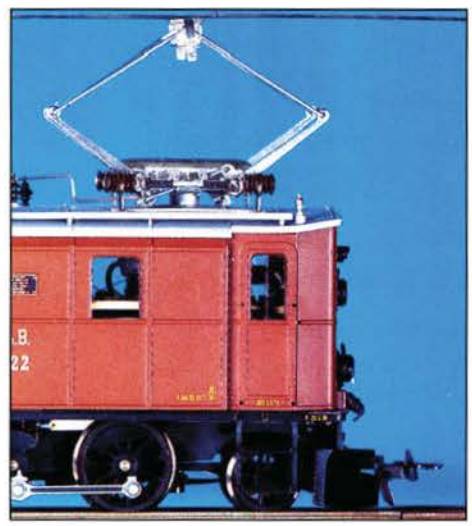
Die Anhänger der Nenngröße TT können sich freuen: Die Umbauserie für TT-Reisezugwagen wird fortgesetzt. Mit dem Bau eines C 4 Pr 05 der Preußischen Staatsbahn wagt sich unser Autor an die vierachsigen Abteilwagen mit Oberlichtaufbauten.

46 Rocos S 10 mit Faulhaber-Motor

Bereits schon einmal angekündigt, fiel der Beitrag leider der Seitenschere zum Opfer. Doch nun beschreibt unser Umbauspezialist Reiner Lachs, mit welch einfachen Mitteln er die Laufeigenschaften der Baureihe 17 von Roco verbesserte.

49 Die Härtsfeldbahn

Viele deutsche Schmalspurbahnen wurden nach dem zweiten Weltkrieg zugunsten der Straße aufgegeben. So auch diese württembergische Meterspurbahn. Inzwischen aber wird sie teilweise als rollendes Technikdenkmal reaktiviert. Jürgen Ranger berichtet.



R U B R I K E N

Fahrplan	5
Drehscheibe	16
FAHRZEUG LEXIKON	27/28
Güterschuppen	30
Modell-Drehscheibe	40
Auskunft	48
Bahnpost	51
Vorschau	52

FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Modellbahnausstellungen

10.4.–12.4. in Emden, Grundschule Grüner Weg,
17.4.–20.4. in Norden, Sporthalle Wildbahn,
24.4.–26.4. in Wilhelmshaven, Stadthalle. Auf 160 m² werden Anlagen aller Nenngrößen sowie eine Gartenbahn gezeigt.
Info: Modellbahnfreunde Bötersen, Ch. Schlinkmann, Bahnhofstr. 3, W-2724 Bötersen.

Veranstaltungen der Rbd Schwerin

23.5. 125 Jahre Pasewalk - Neubrandenburg
Bahnhofsfest in Neubrandenburg, Fahrzeugausstellung, Plandampf, Markt am Bahnhof;
28. 5. Dampfloktreff und Bahnhofsfest in Bad Freienwalde;
7./8. 6. 90 Jahre Prenzlauer Kreisbahn
Bahnhofs- und Streckenfeste, Fahrzeugausstellung, Modellbahnausstellung, Sonderfahrten;
1./2. 8. 150 Jahre Eberswalde - Berlin
Bahnhofs- und Streckenfeste, Fahrzeugausstellung Modellbahnausstellung, Sonderfahrten.
Info: Deutsche Reichsbahn, Verkaufsbüro, Personenverkehr, Am Bahnhof 3, O-2100 Pasewalk.

Frankfurter Feldbahnmuseum

hat an jedem ersten Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr geöffnet, an folgenden Tagen mit Fahrbetrieb von 10 bis 17 Uhr: 5./26. 4.; 3./24. 5.; 9./14./28. 6.; 5./19. 7.; 2./16. 8.; 6./27. 9.; 10./11./25. 10. Sonderveranstaltungen; 9. bis 12. 6. »Schulwoche im Feldbahnmuseum«; 13./14. 6., 10./11. 10. »Frankfurter Feldbahnfest« mit Fahrzeugparade. Eintritt/Fahrpreis; 2,- DM Erwachsene, 1,- DM Kinder.
Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt (Main) 90.

25. 4. Tauschmarkt

im Raw Berlin, Revaler Straße/Ecke Warschauer Str. von 9 bis 13 Uhr. Tischgebühr groß 10,- klein 5,- DM. Anmeldung bis 15. 4. an: Karlheinz Rost, Markgrafendamm 29, O-1017 Berlin.

26. 4. Tag der offenen Tür

im Bw Tübingen, gezeigt werden die Vereinslokomotiven 10, 44 1616, 50 245, 52 7596 und 64 289.
1. - 3. 5. Drei-Tage-Programm mit 44 1616, 50 245 und 64 289 auf der Hohenzollerischen Landesbahn von Eyach über die Europäische Wasserscheide nach Sigmaringen.
14. 4.; 9./10. 5. mit Lok 50 3576 auf der Kochertalstrecke Bad Friedrichshall/Jagstfeld-Ohrnberg. 17. 5. mit Lok 50 245 von Gammertingen über Kleinengstingen nach Münsingen. Züge sind bewirtschaftet, Fahrräder und Hunde kostenlos, Fahrkarten beim Schaffner.
Info: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V., PF 100201, W-7460 Balingen, Tel: 07476/7949, Fax 07476/2864.

1. 5. Sonderfahrt

mit der 91 134 von Schwerin nach Rehna.
Info mit Rückporto: Mecklenburgische Eisenbahnfreunde e. V., im Bw Schwerin, Zum Bahnhof 13, O-2758 Schwerin.

Veranstaltungen Staudenbahnfreunde

1. 5. Start der Ausflugsfahrten von Augsburg Hbf nach Markt Wald (Staudenbahn)
6.-13. 6. Kaiserstuhlbahn und Chemin de Fer Touristique du Rhin. Gruppenreise ab Augsburg/München Hbf nach Endingen (Kaiserstuhl)
5. 7. Fahrt mit Planzug/Gläserner Zug von Augsburg/Buchloe/München-Pasing nach Ruhpolding. Pendelfahrt Ruhpolding Traunstein - Waging am See mit Gläsernen Zug und VT 798
12. 7. Sonderzug »Deutsche Weinstraße« von Markt Wald nach Konstanz
5. - 13. 9. »Rasender Roland«, Gruppenreise ab Augsburg Hbf nach Insel Rügen
18. 10. Herbstreise mit Gläsernen Zug ab München Hbf/Augsburg/Hof nach Sonneberg (Thüringen).
Info/Anmeldung mit frankiertem Rückumschlag: Staudenbahnfreunde e. V., Bahnhofstraße 29, W-8939 Markt Wald.

1./2. 5. Bahnhofsfest

in Heiligenstadt Ostbahnhof mit Modellbahnausstellung, Fahrzeugausstellung, Fahrten mit Diesellok, u. v. m. von 10 bis 19 Uhr.
Info: Heiligenstädter Eisenbahn Verein e. V., Dingelstädter Str. 45, O-5630 Heiligenstadt.

9. 5. und 5. 9. Fahrten mit historischen Straßenbahnwagen

quer durch Magdeburg. Abfahrt: Hauptbahnhof jeweils 10 Uhr, Dauer: ca. 6 Stunden, Teilnahmegebühr: 15,- DM.
Info: Magdeburger Straßenbahnfreunde e. V., Jürgen Puchert, Hans-Grade-Str. 108, O-3038 Magdeburg.

6. - 9. 5. Plandampf um Saalfeld

mit 01 1531, 03 001, 03 1010, 38 1182, 41 1231 und 44 1093 zwischen Saalfeld, Gera und Leipzig; Probstzella, Saalfeld und Camburg. Preis für alle 4 Tage 240,- DM.
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, Klaus Wilsmeyer, Lichterfelder Weg 33, W-4444 Bad Bentheim.

9. 5. Sonderfahrt

mit ETA 515 von Düsseldorf nach Mettmann, Wuppertal – Wichlingshausen, W-Vohwinkel, W-Oberbarmen, Nächstebreck, W-Beyenburg, Remscheid-Lennep, Bergisch, Born, Wermelskirchen, Wipperfürth und zur Müngstener Brücke.
13. 6. mit VT 798 von Koblenz nach Linz, Kalenborn, Boppard, Buchholz, Emmelshausen sowie nach Siershahn und Wallmerod.
Info: Jörg Seyffert, In der Stehle 12, W-5460 Kasbach.

23. 5. Fahrt in den Frühling

von Dresden Hbf, Arnsdorf, Kamenz, Straßgräbchen-Bernsdorf zurück nach Dresden mit 62 015, zeitweise 95 1016. Abfahrt 9.15 Jahr, Ankunft ca. 17 Uhr.
Fahrpreis: Erw. 48,- Kinder bis 15 Jahre 24,- DM,
Info: Udo Kolbe, Mühlstr. 3a, O-8293 Königsbrück,
Veranstalter: Bw Kamenz, IG 95 1016.

23. - 26. 5. Plandampf

auf den Strecken Neustrelitz – Stralsund, Neubrandenburg - Pasewalk, Neubrandenburg - Friedland mit den Lokomotiven 03.10, 50.35 und 52. Preis: 240 DM, 1 Tag 60,– DM, Einzahlungsschluß: 4. 5.
Info und Einzahlungen an: Andreas Henke, Burgstr. 33, O-2200 Greifswald.

28. 5. - 31. 5. Technisches Seminar

für Modelleisenbahner und Modellbauer in Graz. Seminarbeginn 28. 5., 14 Uhr, Seminarende 31. 5., 12 Uhr. Programm und Anmeldung: Kurt Bauer, A-8020 Graz, Laudongasse 22b, Tel (0) 316 51 99 14 (Anrufbeantworter)

30./31. 5. Dampfzugfest

auf dem Gelände des Haltepunktes Weesenstein (DR KBS 311). Es verkehren Eigenbauzüge auf 5 Zoll Spurweite, Dampfsonderzug auf der Müglitztalbahn.
Info: MEC »Müglitztalbahn«, Heidenau e. V., Postfach 31, O-8312 Heidenau.

Liebe MEB-Abonnenten,

zum Teil seit Jahrzehnten halten Sie uns die Treue, auch in der schwierigen Umstellungsphase der letzten Zeit haben Sie den MODELL EISENBAHNER nicht verlassen – dafür möchten Redaktion und Verlag Ihnen an dieser Stelle einmal ganz herzlich danken!

Vor allem in letzter Zeit kam es zu erheblichen Verzögerungen der Abonnementszustellung, übrigens nicht nur beim MODELL EISENBAHNER. Eine der Hauptursachen:
Deutsche Post stellt z.Zt. ihren Service der Abonnementverwaltung für alle Verlage ein.
Ab dieser Ausgabe haben wir die Verwaltung in die eigenen Hände genommen. Die Post hat uns, soweit vorhanden, alle benötigten Daten und Informationen zur Verfügung gestellt.
Das bedeutet für Sie: Die Belieferung mit dem MODELL EISENBAHNER läuft automatisch weiter. Sie müssen MEB also nicht neu bestellen!
Bei unseren Abonnenten, die bequem und einfach per 1/4jährlichen Bankeinzug zahlen, ändert sich nichts. Die Abbuchung für das II. Quartal '92 (3 Ausgaben à 3,- DM = 9,- DM) erfolgt Mitte April. Alle anderen erhalten dann ihre erste Rechnung (Bitte kein Geld schicken).
Sofort ist in allen Fragen, die Ihr Abonnement betreffen, der Verlag Ihr direkter Ansprechpartner. Durch den Einsatz einer modernen EDV-Anlage sind wir jetzt in der Lage, Sie flexibel zu bedienen und Sie über den Stand Ihres Abonnements umfassend zu informieren. Adreßänderungen, Neubestellungen, Reklamationen und Nachfragen richten Sie bitte direkt an:

MEB-Abonnementservice, Helga Olboeter
Postfach 11 001, O-1100 Berlin
Telefon Ostberlin 231 50 71.

Was bleibt, ist natürlich als »Nadelöhr« der Zusteller vor Ort. Hier kann es auch in Zukunft, bedingt durch die Personalknappheit der Post, zu einzelnen Verspätungen kommen. Bitte informieren Sie uns in diesem Fall, wir bemühen uns dann, diese Probleme zusammen mit der Post zu beseitigen.

WICHTIGER HINWEIS FÜR ALLE MEB-ABONNENTEN AUS DEN NEUEN BUNDESLÄNDERN!

Obus in Suhl

Das konzeptionslose Konzept

Die einstige Kleinstadt Suhl - aus der Zentralsicht der DDR jenseits des Thüringer Waldes »hinter dem Berg« gelegen - entwickelte sich nach dem zweiten Weltkrieg zu einem Industriestandort und Touristenzentrum mit 56 000 Einwohnern. Später wuchs Suhl durch den Bau weiterer Betriebe mit der 14 000 Einwohner zählenden Nachbarstadt Zella-Mehlis zusammen.

Seit Ende der 50er Jahre übernahm der Kraftverkehr Suhl öffentliche und vertragsgebundene Fahrten innerhalb der Stadt. Dieser Stadtverkehr wurde ständig erweitert. Ab 1967 gab es zwischen dem Stadtkern sowie den Wohn- und Industriegebieten ein neu geordnetes und strahlenförmig ausgeprägtes Busnetz. Etwa zeitgleich verlagerte sich der Wohnungsbau aus der Tallage der Altstadt auf die 100 bis 150 m höher gelegenen Plateaus. Damit ergaben sich neue Aufgaben für den immer bedeutungsvoller werdenden innerstädtischen Personenverkehr. Einher gingen die großzügige Umgestaltung des Stadtkerns mit breiteren Straßen und der Bau einer zentralen Bushaltestelle.

Vor über 20 Jahren

Von 1972 bis 1975 wurde die im wesentlichen heute noch bestehende Netzstruktur geschaffen, die aus einer 14 km langen Durchmesserlinie, einem beträchtlichen Höhenunterschieden ausgesetzten Rundkurs und vier Radiallinien besteht. Weitere Linien kamen wenig später noch hinzu. 1980 gab es in Suhl zwölf Stadtbuslinien, für die insgesamt 61 Fahrzeuge vorhanden waren.
Bereits 1974 gründete der Kraftverkehr Suhl für den Stadtbusbetrieb einen eigenen Meisterbereich. Gleichzeitig hatten Taktfahrpläne, Zonentarife und das 1975 eingeführte Entwertersystem den Suhler Nahverkehr verbessert. Zweifelsohne trug dazu auch der ständig modernisierte Fahrzeugpark bei. Gehörten in den 60er Jahren die bekannten Heckmotorbusse des Typs Ikarus 66 zum täglichen Bild, waren ab 1969 der Gelenkbus Ikarus 180 und ab 1973 auch die Ikarus-Standardbusse 260 (solo) bzw. 280 (Gelenkausführung) im Einsatz.

Studien, Projekte, Konzeptionen über einen Obus-Betrieb in Suhl

Jahr	Institution	Erkenntnisse und Schlußfolgerungen
1978	Büro f. Verkehrsplanung	fahrdynamische Vorteile wegen extremer Neigung (z.T. 8–10%) des Obus-Betriebes gegenüber dem Dieselbus auf drei Linien mit einer Länge von 25,3 km. Erforderlich sind 18 Standard- und 20 Gelenkbusse für rund 9 Mill. Mark, Gesamtinvestition 27–30 Mill. Mark.
1982	Büro f. Verkehrsplanung	Länge des geplanten Obusnetzes 20 km Länge, davon 16,5 km zweispurig.
1983/ 1984	Aufbaustab Obus	Untersuchung von 28 km Linienlänge auf Obuswürdigkeit, Investition: 7,5 Mill. Mark, einschl. 28,5 Mill. Mark für 46 Ikarus-Gelenkbusse; Einsparung von 600 t Dieselkraftstoff
1985	Zentrales Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR	Gesamtprojekt: 5–6 Linien Obus-Betrieb, 3–4 für Dieselbetrieb, totale Neuordnung des Liniennetzes, Steigerung der Nahverkehrsleistung um 20%, erforderlich sind 14 Standard- und 39 Gelenkbusse sowie 16 Dieselbusse; 29,1 km zweispurige und 6,3 km einspurige Fahrleitung; Einsparung durch Nutzung von Elektroenergie 1,77 Mill. Mark pro Jahr
1988	Verkehrskombinat Suhl	»Gesamtkonzeption zur Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs in Suhl und Zella-Mehlis«, geplant sind fünf Bauabschnitte mit elf Unterabschnitten, Gesamtinvestition: 102,3 Mill. Mark

60 000 : 169

Ab 1980 stagnierte diese positive Entwicklung zusehends, denn die SED-Wirtschaftspolitik setzte andere Prioritäten. Honecker hatte sich öffentlich verpflichtet, das Wohnungsproblem als soziale Frage in der DDR bis 1990 für alle Zeiten zu lösen – zumindest für Berlin, wie ab 1985 eingeschränkt wurde. Alle Bezirke der DDR hatten daraufhin rigoros Baumaschinen, Bauarbeiter und Baumaterial direkt nach Berlin abzugeben. Von Stund an wurden in den Bezirken und Kreisen nicht nur Bauinvestitionen, sondern auch die des Verkehrswesens auf Sparflamme gestellt. So wuchs in Suhl das Durchschnittsalter der Stadtbusse von 3,7 Jahre im Jahre 1980 auf 9,6 Jahre im Jahre 1988 an.
Um die Betriebsweise rationeller und überschaubarer zu gestalten, hätte das Stadtbusnetz spätestens 1985 völlig neu strukturiert werden müssen. Aber dazu fehlte die Entschlußkraft. Stattdessen veranlaßten Funktionäre in der SED-Bezirksleitung immer mehr »Verbesserungen zum Wohle der Werktätigen«, so daß um 1985 in der nicht einmal 60 000 Einwoh-

ner zählenden Bezirksstadt 169 Kursvarianten im Busnetz bestanden. Ein langfristiges Verkehrskonzept hingegen fehlte.
Verschärft wurde die mißliche Lage in Suhl – und nicht nur hier – durch ein überregionales Problem: die Erdölkrise der 70er Jahre.

Alternative Obus

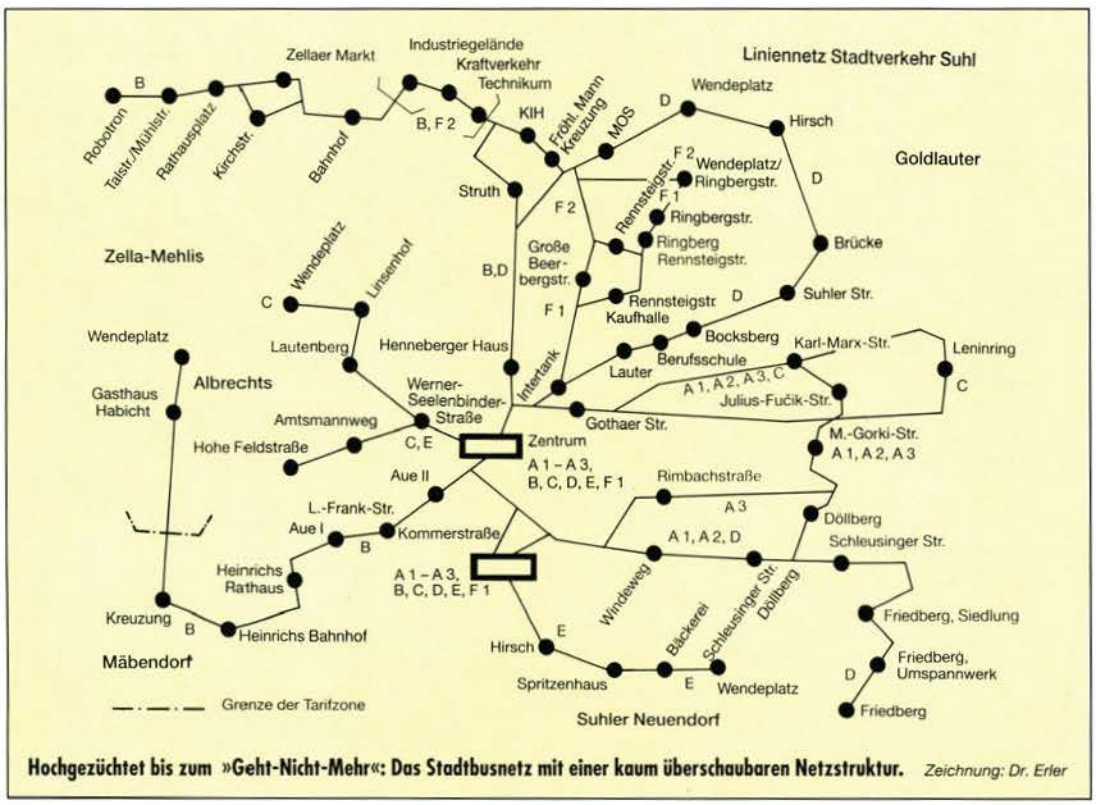
Die Verwendung der aus einheimischer Braunkohle erzeugten Elektroenergie hatte für die DDR-Wirtschaft Vorrang bekommen. Daher befaßte sich das Zentrale Forschungsinsititut des Verkehrswesens (ZFIV) im Auftrage des Ministerrates in einer Studie mit dem Aus- und Neuaufbau sowie der Wiedereinführung elektrischer Nahverkehrsmittel (siehe »me« 11/81, S. 125–127). Im Vordergrund stand bei diesen Überlegungen der Aufbau von Obus-Betrieben. Die 1978 vorgelegten Ergebnisse dieser Studie enthielten die Empfehlung, u. a. in Suhl einen Obus-Betrieb aufzubauen. Dies war in einem Zeitabschnitt, da in der DDR gleichzeitig Obus-Betriebe stillgelegt wurden, wie in Gera und Zwickau!
Mit einer 1982 im Suhler Büro für Verkehrsplanung abgeschlossenen Studie lagen weitere Planungsdaten für den Obus-Betrieb vor (siehe Tabelle). Die Funktionäre der Stadt und des Bezirkes billigten und förderten fortan das neue Verkehrsmittel, harmonisierte es doch einerseits mit der aktuellen verkehrspolitischen Lage, und andererseits konnte man mit der Hoffnung auf ein modernes Nahverkehrssystem die Bevölkerung beruhigen, zumal es hervorragend zum Thema »Umwelt« paßte. Die Wissenschaftler hatten nämlich ausgerechnet, daß der Obus die Schadstoffbelastung in Suhl pro Jahr um 28,5 t Kohlenoxide, 9,9 t Kohlenwasserstoffe, 42,78 t Stickoxide und 9,9 Schwefeloxid verringert und am Ort der Energieerzeugung lediglich 0,15 t Kohlenoxide und Kohlenwasserstoffe sowie 27,6 t Schwefeldioxid mehr freigesetzt würden.

Güter-Obus zum Parteitag

1985 stand fest, wie eine optimale Linienführung des gesamten Stadtverkehrs aussehen könnte. Die Euphorie der Funktionäre schlug Wellen. »In Vorbereitung des XI. Parteitages« übernahm das ZFIV-Bearbeiterkollektiv als Verpflichtung eine Analyse zur Einführung des Obus-Güterverkehrs. Denn zu diesem Zeitpunkt wurde bei zahlreichen Straßenbahnbetrieben der DDR ein Güterverkehr eingeführt, der in der Regel nur von kurzer Dauer war, da diese Betriebsform mehr Kosten verursachte als Kraftstoff einsparte. Für Suhl ließ bereits naiver technischer Sachverstand an der Zweckmäßigkeit eines Obus-Güterverkehrs zweifeln. Der Gedanke endete glücklicherweise in einem sogenannten Negativgutachten.
Bereits im Vorfeld der 1988 fertiggestellten »Gesamtkonzeption Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Suhl und Zella-Mehlis« (siehe Tabelle) war bei Tiefbauarbeiten im Suhler Stadtzentrum der künftige Obus-Betrieb berücksichtigt worden. Doch zum eigentlichen Baubeginn im Jahre 1988 konnten die drei wichtigsten und rentabelsten Stadtverkehrslinien plötzlich noch nicht elektrifiziert werden: Ein zuvor umzubauender Straßenkreuzungspunkt hätte zusätzlich 20 Millionen Mark erfordert, die nicht vorhanden waren - von den erforderlichen Baukapazitäten ganz zu schweigen.

Stadtverkehr Suhl Ende der 60er Jahre mit Ikarus-Bussen der Typen 180 und 66. *Foto: Sammlung Dr. Erler*

Ein kostenlos geliehener Obus aus Suhl am 7. Januar 1992 in Weimar. Der dortige Obus-Betrieb soll mittelfristig eingestellt werden. Die Gründe: abgängige Fahrleitungen, verschlissene Unterwerke und unmoderne Fahrzeuge. *Foto: KLAWIAN*



Hochgezüchtet bis zum »Geht-Nicht-Mehr«: Das Stadtbusnetz mit einer kaum überschaubaren Netzstruktur. *Zeichnung: Dr. Erler*

Inzwischen Prestigeobjekt

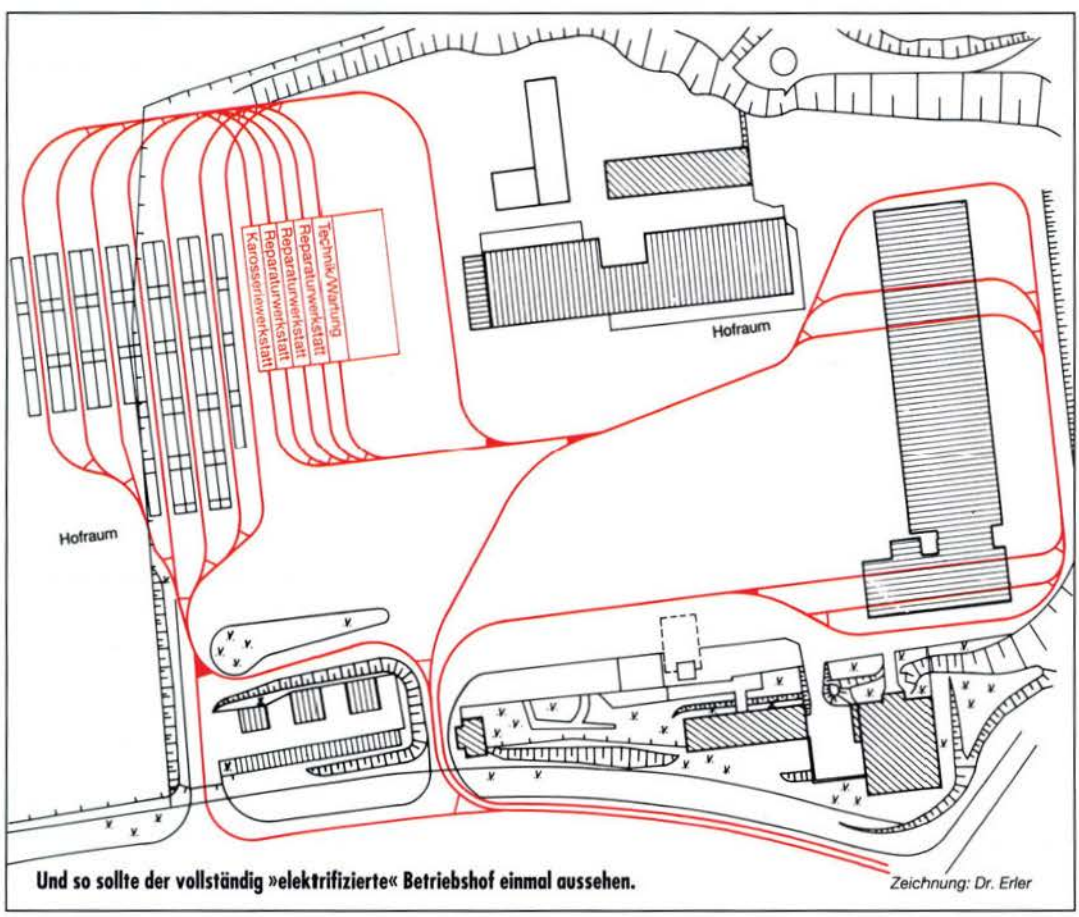
Aber niemand hatte den Mut, den inzwischen herbeigeführten Ministerratsbeschluß zum Aufbau des Obus-Betriebes rückgängig zu machen. Er war ja zudem für die SED-Führung des Bezirkes Suhl zum Prestigeobjekt geworden.
Hinzu kamen ständig steigende Verkehsleistungen und die immer dringlicher werdende Notwendigkeit, neue Busse zu bekommen - egal aus welcher Bilanz. Denn wegen des geplanten Obusnetzes erhielt Suhl seit 1985 keine neuen Dieselbusse mehr für den Stadtverkehr - man mußte sich mit jährlich ein bis drei Austauschbussen aus Berlin begnügen.

Sinnloses Bauen

In dieser Situation veranlaßte der erste Sekretär der Suhler SED-Bezirksleitung den Beschluß, als ersten Bauabschnitt die reine Berufsverkehrslinie vom Wohngebiet Suhl-Nord zum nördlichen Industriegelände mit einer etwa 3 km zweispurigen und 4 km einspurigen Trasse zu elektrifizieren. Hier waren nur an Werktagen morgens und nachmittags einige hundert Personen zu befördern. Aber die SED-Funktionäre propagierten dieses Vorhaben als »ein Ausdruck der konsequenten Verwirklichung der sozialistischen Hauptaufgabe und der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik«. Die Obus-Aufbauleitung und die Abteilung Verkehr beim Rat des Bezirkes Suhl hatten nun den Nutzeffekt dieser Investition nachzuweisen. Allen Beteiligten muß klar gewesen sein, daß dieser erste Abschnitt über Jahre ein Inselbetrieb sein würde. Trotz aller Zahlenmanipulationen gelang es nicht, die Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Dennoch drangen Funktionäre, insbesondere vom Rat des Bezirkes, auf raschen Baubeginn und schnellen Baufortschritt. Das Tempomachen ging dann soweit, daß das Verkehrskombinat im Sommer 1988 eine größere Menge Fahrleitungsmasten kaufte, weil ein Hersteller gerade lieferfähig war. Die dafür erforderlichen Finanzen waren jedoch nicht vorhanden. Der dadurch eingetretene Zahlungsverzug führte zu einer Konventionalstrafe, die nach mehreren Wochen einen sechsstelligen Betrag ausmachte. Bis heute war nicht zu ermitteln, wie diese Aktion verbucht wurde. Zeitgleich bereiteten Mitarbeiter des Suhler Kraftverkehrsbetriebes den Bau des Unterwerkes auf dem Betriebshof vor und stellten die ersten Gründungen für Fahrleitungsmaste fertig.

Im ersten offiziellen Baujahr 1989 flossen dann die Investitionsmittel aus dem Staatshaushalt planmäßig – sie waren bilanziert worden. Gleiches galt für die Vorleistungen zur Fahrleitungsmontage und das erste Gleichrichterunterwerk.

Der Suhler Betriebshof war für den Obusbetrieb vorbereitet. Die Beweise sind unübersehbar. *Foto: KLAWIAN*



Und so sollte der vollständig »elektrifizierte« Betriebshof einmal aussehen. *Zeichnung: Dr. Erler*

Bürgerzorn

In Bürgerforen, die Ende 1989 stattfanden, löste das Obus-Projekt erstmals öffentliche, heftige und kontroverse Debatten aus. Als der Suhler Runde Tisch Anfang 1990 das Thema aufnahm, sah sich der amtierende Direktor des Verkehrskombinates im Februar 1990 veranlaßt, den Aufbau der Obus-Anlage zu stoppen. Das geschah wenige Tage vor Beginn der Fahrleitungsmontage. Bereits von auswärts angereiste Arbeitskräfte wurden wieder nach Hause geschickt.

War die für Suhl gewählte Nahverkehrslösung nach der »Wende« überhaupt noch haltbar? Der von der SED-Führung ausgegangene brachiale Druck auf den Bau der Anlagen war verschwunden und ein konzeptionelles Vakuum entstanden. Die bisher in das Vorhaben einbezogenen Instanzen, darunter der Bereich Technik der Verkehrskombinatsleitung, das Büro für Verkehrsplanung der Stadt Suhl, das ZFIV und z. T. der Kraftverkehr Suhl, fanden sich allein gelassen. Der dringende Bedarf an neuen Bussen bestand noch unverändert, doch mit dem Übergang zur Marktwirtschaft zeichneten sich beträchtliche Kostenveränderungen zu Ungunsten des Obus-Betriebes ab. Hinzu kamen die nun unbegrenzten Beschaffungsmöglichkeiten für moderne, umweltverträglichere Dieselbusse.

Noch im Mai 1990 erachtete das ZFIV den Obus-Betrieb im Rahmen des vorgesehenen Gesamtkonzeptes als sinnvoll. Verwiesen wurde auf 215 Obus-Betriebe in Ost- und 50 in Westeuropa. Die weitere Argumentation zugunsten dieses Konzeptes war jedoch wenig stichhaltig. Zur gleichen Zeit hatte die Leitung des Verkehrskombinates vom Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe der BRD Rat eingeholt. Daraus ging hervor, daß man zwar die Entwicklung alternativer Antriebe interessiert sei und hoffnungsvoll beobachte, aber beim Obus-Betrieb technische als auch wirtschaftliche Probleme sehe.

Sommerpause

Obwohl bereits zwei Drittel der Arbeiten für die am 31. August 1990 vorgesehene Aufnahme des Obus-Betriebes abgeschlossen waren, tat sich nun nichts mehr. Das erste Gleichrichterwerk war betriebsbereit, das zweite fast vollendet, 17 km Speiseleitung waren verlegt, für weitere 5 km lag

das Kabel bereit, 210 Maste waren gegründet und montiert und weitere 170 lagen zur Aufstellung ebenso bereit wie Fahrleitungsmaterial im Werte von 500 000 Mark. Diese Investitionen beliefen sich auf 8,1 Millionen Mark.

Im Mai 1990 trafen schließlich noch die ersten fünf Ikarus-GANZ-Obusse des Typs 280.93 für 3,57 Millionen Mark ein, deren Bestellung nach dem Baustopp nicht mehr storniert werden konnte. Am 1. Juni 1990 bekundete das Ministerium für Verkehrswesen der Noch-DDR Kritik und Unverständnis für die neue Suhler Kommunalpolitik. Der zuständige Minister-Stellvertreter verwies auf die für den Obus-Betrieb im Staatshaushalt bereitstehenden Mittel. Doch die neue Stadtverordnetenversammlung verfügte am 11. Juli 1990 den »zeitweiligen Stopp der Baumaßnahmen zur Obus-Linie«. Dann kam die Sommerpause.

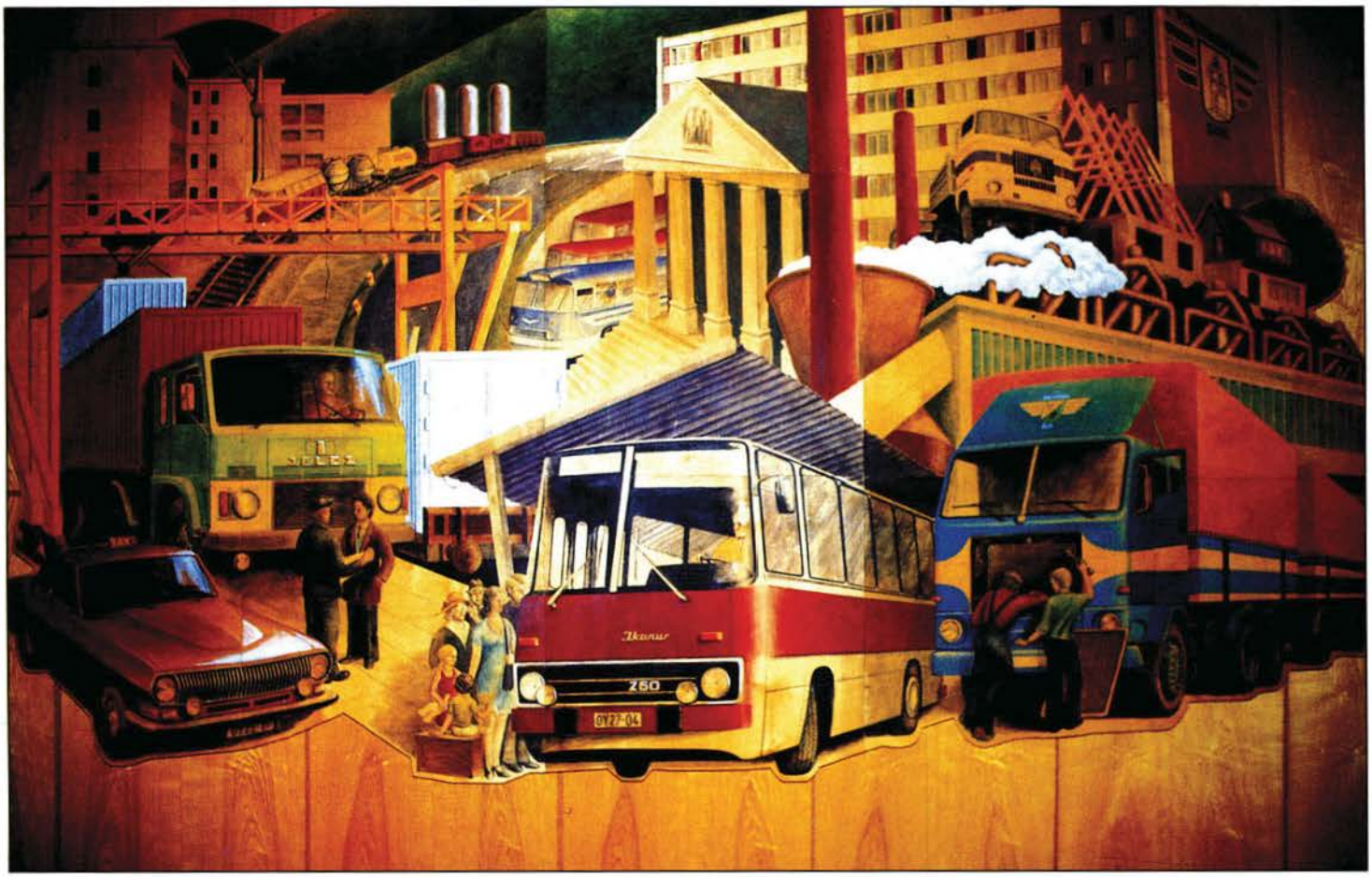
Abbruch oder Vollendung?

Am 25. September 1990 fand unter Schirmherrschaft des Suhler Oberbürgermeisters Kummer (CDU) ein Kolloquium zu den Einsatzmöglichkeiten von Elektrobussen statt. Träger waren die Studiengesellschaft Nahverkehr Hamburg, das Stadtbauamt und das Büro für Verkehrsplanung Suhl. Als Ergebnis dieser Veranstaltung wurde der Suhler Stadtverwaltung empfohlen, die begonnene Obus-Linie fertigzustellen und das von den Hamburger Experten vorgelegte Duobus-Modell für Suhl unter dem Aspekt von 50 % Baukostenzuschuß aus EG-Mitteln zu überdenken. Die Studiengesellschaft Nahverkehr erbot sich, im Rahmen ihres Projektes für die EG kostenlos eine detaillierte Studie für Suhl anzufertigen.

Seitdem sind mehr als eineinhalb Jahre vergangen, und es scheint, daß das Suhler Obus-Konzept im Sande verlaufen ist. Die fünf auf dem Verkehrshof Wind und Wetter ausgesetzten Ikarus-Obusse konnten im April 1991 mit einem Wertverlust von 20 % zur »zeitweiligen unentgeltlichen Nutzung« nach Weimar abgegeben werden. Die Fahrleitungsrevisionsfahrzeuge - in eigener Werkstatt mit riesigem Aufwand hergestellt - standen im Januar 1992 noch immer auf dem Suhler Verkehrshof unter freiem Himmel.

Ungeklärt ist, ob die begonnene Obustrasse mit einem Aufwand von 550 000 DM rückgebaut oder

Die geplante Obus-Endstelle »Industriegelände-Nord«. Nur wenige hundert Fahrgäste sind täglich von hier aus zu befördern. *Foto: KLAWIAN*



Ein Künstler bemalte eine Wand der Betriebskantine des Suhler Kraftverkehrs im Stil des »sozialistischen Realismus«. Noch ist das Werk dort zu besichtigen und dokumentiert inzwischen ein abgeschlossenes Kapitel deutscher Geschichte. *Foto: KLAWIAN*

Während am 7. Januar 1992 in Weimar ein klappriger H3A-Fahrleitungsmontagewagen zur Reparatur einer unweit vom Hauptbahnhof befindlichen Weiche genutzt wird ...

... stehen auf dem Suhler Betriebshof ebenfalls am 7. Januar 1992 zwei nagelneue, 1989 in Suhl selbst aufgebaute und noch nie genutzte Fahrzeuge gleicher Art. *Fotos: KLAWIAN*

doch noch vollendet wird. Objektiv kann man dem Projekt allerdings gegenwärtig keine Chance geben. Der städtische Nahverkehr fuhr wegen der ausbleibenden Fahrgäste trotz der ersten Tarifanhebung monatlich fast eine Million Mark Verlust ein. Daneben wäre eine Anschubfinanzierung zur dringlichsten Erneuerung des Fahrzeugparks erforderlich. Angesichts eines um ein Drittel zurückgegangenen Fahrgastaufkommens, leerer Stadtkassen und massenhafter Gewerberückgänge kann die Stadt die Elektirifizierung ihres Nahverkehrs wohl kaum fortsetzen. Unter dem Gebot größter Sparsamkeit darf außerdem die erheblich gewachsene Differenz zwischen den Anschaffungskosten von Diesel- und Elektrobussen nicht übersehen werden. Auch zur Substitution von Dieselkraftstoff geben nunmehr weder Preise noch Aufkommen Anlaß.

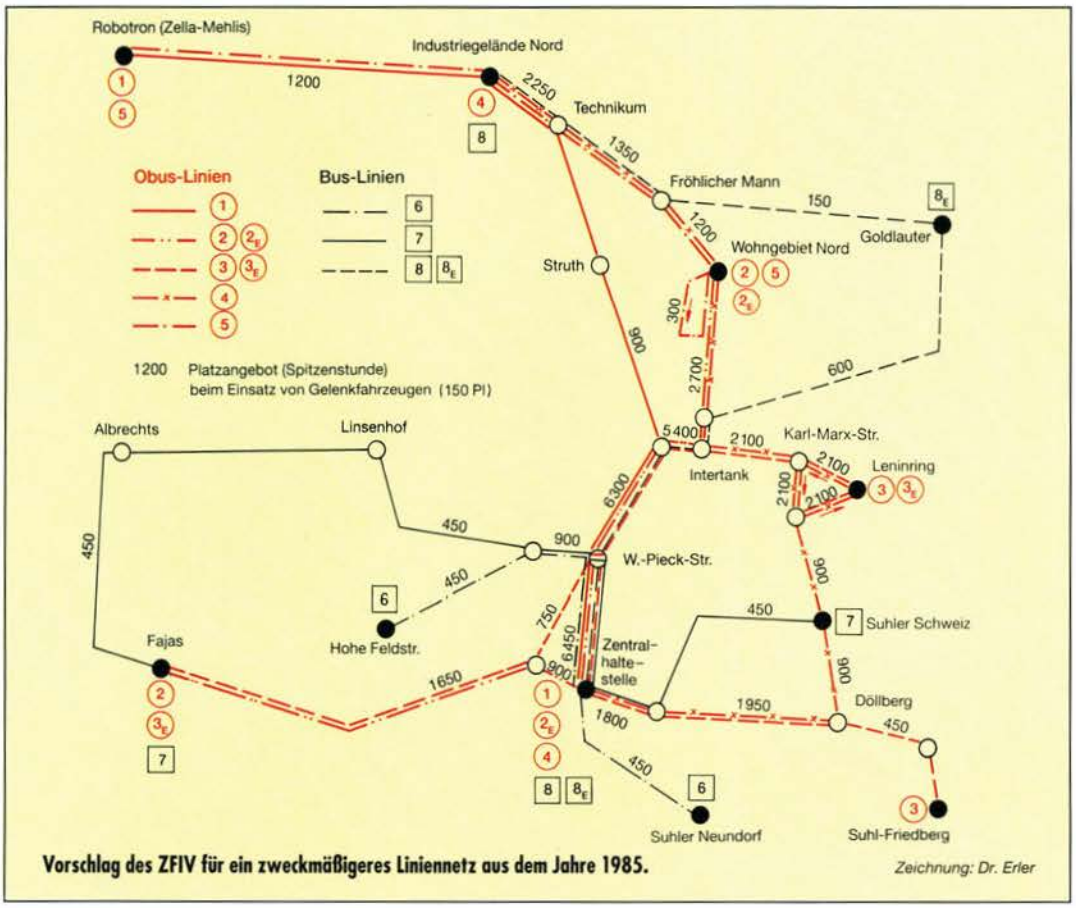
Suhl war in der DDR-Geschichte nicht die einzige »Obus-Invest-Ruine«. Eine weitere gab es 1956 in Altenburg. Hier diente die nie benutzte Fahrleitung bereits als Straßenbeleuchtungsanlage. *Foto: Meyer*

Verworfen, verschuldet, vernichtet

Bleiben also 12,4 Millionen Mark der DDR an Gesamtverlust für die getätigten Investitionen, die Projektstornierung sowie der noch zu leistende Aufwand für den Rückbau. Am 30. April 1991 stellte die Obus-Aufbauleitung ihre Arbeiten ein. Alle Projektunterlagen der Arbeitsgruppe wurden vernichtet. Fazit: Ein Stück Verkehrspolitik in der wissenschaftlich begründeten Planwirtschaft der DDR.

Nachtrag mit Parallelen

Unter ähnlichen Bedingungen wie in Suhl entstand noch vor der Wende der erste Teil eines Obus-Betriebes im sächsischen Hoyerswerda (vgl. »me« 1/90, S. 8). Zum 40. Jahrestag der DDR, am 7. Oktober 1989 eröffnet, ist auch diesem Betrieb keine rechte Zukunft beschieden. Weitere Aufbaupläne sind ausgesetzt worden, weil von Experten eingeschätzt wird, daß Hoyerswerda aus ökonomischer Sicht nicht obuswürdig sei. Die vorhandenen Anlagen sollen heruntergefahren und dann abgebaut werden. *Dr. Uwe Erler*



Vorschlag des ZFIV für ein zweckmäßigeres Liniennetz aus dem Jahre 1985. *Zeichnung: Dr. Erler*

Quellenangaben

/1/ Betriebsgeschichtliche Entwicklung des VEB Kraftverkehr Suhl, 1989 intern verteilte Schrift.
/2/ Akten, Studien und Dokumente zum Suhler Obus-Projekt.