
OCM



CLUB INFO

Interessantes aus dem Omnibus-Club München e.V.

www.omnibusclub.de

136-137

05-06 / 04

08.12.2004

Liebe Mitglieder und Freunde,

Anfang Oktober wurde das Projekt „MVG-Museum“ offiziell allen Beteiligten vorgestellt – nachdem in den vergangenen Monaten bereits viel Vorarbeit geleistet wurde. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde auch der Entwurf des Architekten präsentiert. Gleich vorweg: dem Entwurf gebührt höchste Anerkennung! Wohldurchdacht und unter Berücksichtigung der Wünsche der künftigen Museumsbesucher soll ein Museum geschaffen werden, das überaus attraktiv und ansprechend zu werden verspricht. Hierfür sind jedoch umfangreiche Umbaumaßnahmen an der Gebäudesubstanz nötig, sodass – aus finanziellen Gründen – hier durchaus noch Änderungen denkbar sind. Wir verzichten daher an dieser Stelle darauf, das Konzept schon jetzt genauer zu erläutern oder gar eine Planskizze zu veröffentlichen – dies wird jedoch sofort nachgeholt, wenn eine definitive Entscheidung über die Realisierung getroffen ist.

Nur soviel sei erwähnt: die Gleise verlaufen nach bisherigem Planungsstand nicht mehr durch die bestehenden Tore auf der Seite, sondern durch die Stirnseite, integriert in Eingangsbereich, Kasse und Cafeteria. Zu Beginn der Museumshalle selbst wird sich eine Weiche befinden, von wo aus zwei Abstellgleise bis zum Hallenende geführt werden. Nicht schienengebundene Fahrzeuge sollen neben den Gleisen aufgestellt werden. Zum Glück vom Tisch ist die Planung, die Gleise aus Kostengründen nicht ebenerdig, sondern einfach auf dem Hallenboden zu verlegen. Dies hätte massive Stolperfallen bedeutet.

Derzeit gibt es noch drei wesentliche Punkte in Bezug auf die künftige Beteiligung der Vereine am MVG-Museum, die offen sind: eine Werkstatt wird es im zukünftigen Museum definitiv nicht geben – es soll lediglich eine Schauwerkstatt in der Museumshalle eingerichtet werden, um technikinteressierten Besuchern einen Blick unter ein Fahrzeug zu gewähren. Reparatur- oder gar Restaurierungsarbeiten werden dort jedoch nicht möglich sein. Dies ist mehr als bedauerlich, denn eigentlich wäre es wünschenswert gewesen, den Besuchern auch technische Darbietungen „am Objekt“ zu präsentieren, was eine nicht unbedeutende, zusätzliche Attraktion dargestellt hätte.

Begründet wird der Verzicht auf eine Werkstatt damit, dass diese vom übrigen Museumsbereich abgetrennt und entsprechend ausgerüstet sein muss (Ölabscheider, Absauganlage, ...). Die OCM-Werkstattgruppe benötigt jedoch zwingend ihren festen Platz. Wir appellieren daher nochmals eindringlich an die Verantwortlichen, hier eine Lösung zu finden. Wenn es im Museum selbst oder zumindest auf dem Gelände der Hauptwerkstätte Ständlerstraße keine Werkstattmöglichkeit für den OCM geben wird, dann muss dem OCM ein dauerhafter Platz in einem Betriebshof zur Verfügung gestellt werden – wir bitten zu bedenken, dass wir sämtliche Busse dem MVG-Museum kostenlos zur Verfügung stellen und alle Arbeiten daran auf eigene Rechnung oder in Eigenarbeit verrichten! Wir hoffen daher sehr, dass hier eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann – denn bei fehlender Werkstattmöglichkeit dürfte das ehrenamtliche Engagement des OCM auch für andere das MVG-Museum erheblich nachlassen.

Weitere offene Punkte sind derzeit die Lagerung der Archivmaterialien, denn die bisher für die Archive vorgesehenen Räume werden nun in das Museum selbst integriert. Außerdem ist nach wie vor nicht geklärt, wo die Fahrzeuge abgestellt werden können, die als Tauschobjekte benötigt werden – denn um das Besucherinteresse langfristig zu sichern, müssen alle Exponate von Zeit zu Zeit ausgetauscht werden.

Nun steht Weihnachten unmittelbar vor der Tür und wir können auf ein überaus erfolgreiches, aber auch äußerst arbeitsintensives Jahr zurück blicken. Ohne das selbstlose Engagement unserer aktiven Mitarbeiter hätten wir die anstehenden Arbeiten niemals schultern können – an dieser Stelle daher unser herzlicher Dank an alle, die sich an den umfangreichen Arbeiten beteiligt und sehr viel Freizeit für den Verein und das zukünftige Museum geopfert und / oder die uns finanziell unterstützt haben!

Allen Mitgliedern und Freunden des OCM wünschen wir nun ein frohes und friedliches Weihnachtsfest sowie einen guten Start ins neue Jahr – das sicherlich wieder die eine oder andere Herausforderung für den OCM bereit halten wird! ☺

Wolfgang Weiß / Andreas Stohl

Wir machen Münchner Stadt-Geschichte

Clubinternes

In eigener Sache..... Aus Zeitgründen können heuer leider nur 5 Ausgaben der OCM Club-Info erscheinen, wofür wir um Verständnis bitten! Die vorliegende Ausgabe ist dafür jedoch als Doppelnummer ausgeführt und enthält daher noch mehr aktuelle Informationen rund um das Vereinsleben und den Omnibusverkehr in und um München!

Wagen 369..... Leider überboten wurde der OCM bei der Ausschreibung des ehemaligen SWM-Busses 369 (MAN / Krauss-Maffei 640 HO 1, 1960), der bis September 2004 der Feuerwehr Rosenheim als Einsatzleitwagen diente. Der neue Besitzer wurde vom OCM inzwischen angeschrieben, die Anfrage blieb jedoch bislang unbeantwortet. Der baugleiche Bus 366, der sich seit 1995 im Museumsbestand des OCM befindet, wird daher weiterhin erhalten und nicht als Teilesponder genutzt, was im Falle eines Ankaufs des 369 eventuell der Fall gewesen wäre.

IAA-Nachlese.... Vom 23. bis 30. September fand in Hannover die 60. Internationale Automobil-Ausstellung statt. Neben den aktuellen Produktpaletten der Nutzfahrzeugindustrie und den Zulieferern (über die die Fachpresse bereits ausführlich berichtet hat bzw. noch berichtet) waren in verschiedenen Hallen und auch im Freigelände erstmals auch Oldtimer in größerer Stückzahl ausgestellt. Eine Messehalle war komplett den Oldtimer-LKW und -Bussen vorbehalten – hier stellte die „Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft“ (NVG) etwa 30 LKW, das „Auwärter-Museum“ ca. 15 historische Omnibusse aus. Mit von der Partie war – als Gast des Auwärter-Museums – auch der OCM. Der Verein nahm mit seinem jüngsten Museumsbus teil, dem NEOPLAN-Niederflur-Gelenkbus (Prototyp von 1987, ex SWM Wagen Nr. 5410). Dieses Fahrzeug, eine NEOPLAN-Entwicklung auf Wunsch der Stadtwerke München, war 17 Jahre zuvor schon einmal auf einer IAA (damals noch in Frankfurt) zu sehen und leitete den Siegeszug des Niederflurbusses ein. Trotz seines „jugendlichen“ Aussehens stieß das Fahrzeug auf breites Interesse – zumal stets ein OCM-Mitglied abgeordnet war, um interessierten Besuchern die technischen Herausforderungen bei der Entwicklung der Niederflurtechnik im Allgemeinen und die technischen Besonderheiten dieses Fahrzeugs im Speziellen zu erläutern.

Außerdem war der OCM an allen Tagen mit seinem Info- und Verkaufsstand vor Ort, sodass auch die Vereinskasse etwas aufgebessert werden konnte. Daneben konnten wieder viele neue Kontakte hergestellt und bestehende gepflegt und zahlreiche Erfahrungen ausgetauscht werden. Und der Spaß kam natürlich ganz nebenbei auch nicht zu kurz!

Der „5410“ rollte aus eigener Kraft und nahezu störungsfrei nach Hannover und zurück – lediglich auf der Heimreise war ein kleiner Boxenstopp nötig, weil

das Getriebe aufgrund eines elektrischen Defekts nicht mehr richtig schaltete. Der Voith-Kundendienst in Magdeburg konnte uns jedoch mit einem neuen Getriebekabel helfen und der Neoplan seine Fahrt problemlos fortsetzen.

Wir danken unseren aktiven Vereinsmitgliedern, die sich für die IAA extra frei nahmen und somit eine permanente Präsenz des OCM vor Ort ermöglichten; außerdem unserem Vereinsmitglied Uwe Wöhl aus Hannover, der den OCM'ern fast 14 Tage lang (mit Auf- und Abbau) kostenlose Unterkunft gewährte. Und last but not least natürlich Herrn Konrad Auwärter, der uns die Teilnahme an einer so renommierten Ausstellung auch heuer wieder ermöglichte!

Das Foto zeigt den stolzen Schöpfer des OCM-Museumsbusses, Herrn Dr.-Ing. Konrad Auwärter, vor dem Stand des OCM. Rechts dahinter der „5410“ (Foto: Jürgen Steinbrecher).



SETRA-Gelenkbus..... Die Komplettierung des SETRA-Gelenkbusses (Museumsbus 4, SG 180 S, ex SWM 5107) schreitet weiter voran. Vor kurzem konnte unsere Werkstattgruppe die linke Nachläufer-Achsschwinge wieder einbauen. Der Bus steht somit in Kürze wieder auf eigenen Rädern – erstmals seit über 5 Jahren! Am Mittwoch, den 25.11. wurde die Druckluftanlage erstmals gefüllt und auf Dichtigkeit geprüft – hierbei wurde lediglich ein kleines Leck an einer Luftfederaufnahme des Nachläufers festgestellt. Mit diesem Projekt stellt der OCM eindrucksvoll unter Beweis, dass sogar komplette Fahrzeugsanierungen in ehrenamtlicher Eigenarbeit durchgeführt werden können – wobei nicht mehr lieferbare Teile mitunter sogar selbst angefertigt wurden. Ohne adäquate Werkstätte wären derartige Großprojekte künftig jedoch nicht mehr möglich...

Sachstand 890 UG.... Aus personellen Gründen konnten unsere Kollegen vom „1. Oldtimer-Club Erfurt“ die Restaurierung von OCM-Museumsbus 5 (MAN / Göppel 890 UG M 16 A, Bj. 1965, ex SWM Wagen-Nr.

145) seit einigen Monaten nicht fortsetzen. Ursprünglich war sogar vorgesehen, diesen Bus auf der IAA 2004 zu zeigen, doch dies war einfach nicht zu schaffen - bis zu seiner Fertigstellung wird noch einige Zeit vergehen. Die Arbeiten wurden jedoch vor kurzem wieder aufgenommen. Vielleicht wird der OCM noch heuer nach Erfurt fahren und sich über den aktuellen Sachstand informieren.

Büssing Präfekt 15..... Für den derzeit mit Motorschaden abgestellten OCM-Museumsbus sind inzwischen die meisten Ersatzteile vorhanden, außerdem wurden die Laufbuchsen bei einer Spezialfirma in Landshut neu eingeschliffen. Die Vorbereitungen für den Zusammenbau des Motors, ein Büssing U 11, haben inzwischen begonnen. Die Arbeiten werden am neuen Museumsstandort Ständlerstraße von OCM-Mitgliedern ehrenamtlich durchgeführt – dort steht dem OCM bis zum Beginn der Bauarbeiten ein Grubenplatz zur Verfügung. Die Fotos zeigen den offenen Motor von der Zylinderkopfseite aus (oben) sowie die noch eingebaute Kurbelwelle (unten; Fotos: Christian Herrmann). An dieser Stelle unser Dank an den „Büssing-Klaus“ aus Berlin für seine wertvollen Tipps!! ☺



OCM-Promotionbus..... Der SG 240 H-Prototyp M-XA 4498 befindet sich derzeit bei Fa. Kronberger in Neumarkt / St. Veit, wo einige Schweißarbeiten durchgeführt werden.

Neue Museumsbusse?..... In der letzten Info berichteten wir über die Ausmusterung weiterer MAN NL 202 sowie der letzten Mercedes O 405 G der MVG. Einer der Mercedes konnte über das dem OCM angeschlossene Verkehrsunternehmen an einen befreundeten Busbetrieb vermittelt werden, wo das

Fahrzeug für eine äußerst geringfügige Schulbus-Tagesleistung benötigt wird. Der Bus bleibt vollkommen original erhalten und wird gut gepflegt, sodass man in einigen Jahren eventuell über eine Rückholung und Aufnahme in den Museumsbestand nachdenken könnte – sofern es die räumlichen und finanziellen Umstände des OCM dann zulassen.

Der ebenfalls ausgemusterte Bus 4858 (MAN NL 202, 1991) wurde von OCM-Mitgliedern erworben und soll dem Verein als Schenkung überlassen werden. Eine Abstimmung hierüber wird auf der Jahreshauptversammlung erfolgen. Der Bus steht bereits in der Ständlerstraße. Die Verwendung für Vereinsfahrten und Sondereinsätze ist vorgesehen. Das Fahrzeug erhielt bereits einen neuen Tacho (der 7-Tage-Schreiber der SWM ist im Gelegenheitsverkehr nicht zulässig) sowie am 23.11. eine gültige Hauptuntersuchung. Das Foto zeigt ehemaligen „4858“ am Tag der Übernahme (18.09.2004) auf dem zukünftigen Museumsgelände in der Ständlerstraße (Foto: W. Weiß).



Umzug..... Der Umzug des Ersatzteillagers in die neuen Räumlichkeiten steht kurz vor dem Abschluss. Es sind noch etwa 4 oder 5 LKW-Fahrten nötig, dann ist das komplette Teilelager in der Ständlerstraße. Im Bahnhof 3 befinden sich nun noch einige Omnibusse sowie die Werkstatteinrichtungen. Der Umzug der Werkstätte kann derzeit noch nicht erfolgen, da noch nicht klar ist, wo der OCM künftig arbeiten kann (s. Titelseite). Ebenfalls noch nicht geklärt ist die Unterbringung des Archivs in der Ständlerstraße, sodass der Standort Innsbrucker Ring bis auf Weiteres erhalten bleibt.

Im neuen Teilelager selbst geht nun das große Sortieren los: aufgrund des Zeitdrucks wurden alle Teile einfach mehr oder weniger unsortiert in die inzwischen größtenteils aufgebauten Regale eingelagert. Jedes einzelne Teil wird nun per EDV erfasst und dann an den endgültigen Lagerort verbracht – oder aber ausgesondert, denn dafür war leider keine Zeit mehr. Einige Ersatzteile sind unbrauchbar, entweder weil sie ohnehin Schrott sind (in der Vergangenheit mussten wir ja teils komplette Lagerbestände übernehmen, um an einzelne wichtige Teile zu kommen) oder aber weil sie während der

Sperrung des Bahnhofs 3 durch Wassereinbruch bzw. durch Ausscheidungen der sich zwischenzeitlich dort angesiedelten Tauben unbrauchbar geworden sind... Die 3 Jahre dauernde Sperrung des Bahnhofs 3 hat leider erhebliche Spuren hinterlassen!

Die Lange Nacht der Münchner Museen..... Am 16.10.2004 fand wieder die Lange Museumsnacht statt. Zahlreiche Münchner Museen und Galerien waren von 19.00 bis 2.00 Uhr geöffnet. Die MVG führte den Shuttleverkehr mit 4 Buslinien durch, die jeweils mindestens im 10-Minuten-Takt verkehrten. Zwischen den Linienendpunkten „Botanischer Garten“ (Linie 102) und „BMW-Museum“ (Linie 103) wurde ein Oldtimer-Shuttleverkehr eingerichtet, der vom OCM organisiert wurde. Wegen des Motorschadens am Büssing / Emmelmann Präfix 15 wurde ein Mercedes O 321 H eines Vereinsmitglieds eingesetzt. Außerdem war der OCM – zusammen mit den Kollegen vom Trambahnverein – am Odeonsplatz, dem zentralen Punkt der Veranstaltung, mit Info- und Verkaufsstand vertreten. Dort war auch Museumsbus 4002 (MAN 750 HO M 11 A, 1967) als Blickfang ausgestellt.

Kemmel-Modell..... Die Auslieferung des ursprünglich für Januar 2004(!) angekündigten HO-Modells des MAN NL 263 in Münchner Ausführung (41er-Wagennummern) verzögert sich weiter. Wie auf der IAA zu erfahren war, besteht für dieses Modell seitens MAN noch keine Freigabe, da noch einige Details fehlerhaft sind. Inzwischen steht die Auslieferung jedoch angeblich unmittelbar bevor - wir bitten alle, die das Münchner Modell bereits geordert haben, weiterhin um Geduld. Eine Stornierung des Auftrags wird mittlerweile allerdings erwägt, das Modell soll dann bei einem anderen Hersteller (der den NL 263 nun auch auflegt) in Auftrag gegeben werden.

Verlängerung der U1..... Am 31.10.2004 wurde die U-Bahn-Linie U1 um eine Haltestelle in Richtung Norden verlängert und endet nun am Olympia-Einkaufszentrum, das somit den lange ersehnten U-Bahn-Anschluss erhielt. Mit Verlängerung der U3 bis Olympia-Einkaufszentrum (vgl. 2007) wird dort eine weitere Verknüpfung zweier U-Bahn-Linien und somit ein weiterer wichtiger Knotenpunkt entstehen. Der OCM nahm mit Info- und Verkaufsstand an den Feierlichkeiten teil, außerdem war Museumsbus 4002 (MAN 750 HO M 11 A, 1967) als Blickfang ausgestellt. Kurz vor und in den Tagen nach der Verlängerung verkehrten auf der U1 verstärkt die neuen Züge des Typs C1.9, am Eröffnungstag selbst waren ausschließlich solche Fahrzeuge im Einsatz.

Schilder..... Von der MVG erhielten wir einige der alten Haltestellenbeschilderungen, die im Zuge des neuen Busnetzes ausgetauscht wurden. Die Schilder sind für das Vereinsarchiv bestimmt, doppelte werden jedoch verkauft. Es sind dies Schilder mit Haltestellenamen sowie Linien- und Zielschilder. Derzeit werden die Schilder abgeholt, sortiert und gereinigt. Wer ein solches Schild „seiner“ Haltestelle oder auch ein anderes haben möchte, bitte beim OCM-

Vorstand melden! Der Verkaufspreis beträgt zwischen 3 und 6 Euro. Die Einnahmen fließen natürlich in unsere historischen Fahrzeuge!!

Neue Mitglieder..... Als neue Vereinsmitglieder begrüßen wir:

Reiner Ilg, München
Peter Franz, München
Markus Wiltschko, Regensburg
Harald Ammon, Hallbergmoos

Herzlich willkommen im OCM!!!

Termine..... Das Dezember-Clubtreffen des OCM findet wie immer am letzten Freitag vor Weihnachten statt, also bereits am 17.12.2004. Seit langer Zeit wird es auf diesem Treffen wieder einmal eine Dia-Vorführung geben: unser Vereinsmitglied Jürgen Steinbrecher aus Gersthofen berichtet über Omnibusse und Trambahnen in Rumänien. Das Treffen findet wie gewohnt in der Gaststätte „Dietrich von Bern“ (Dietrichstraße 2 / Ecke Dachauer Straße, Höhe Borstei) statt. Beginn ist 20 Uhr. Das Clubtreffen im Januar ist zugleich die Jahreshauptversammlung (s. Einladung).

Die Vereinsabende der „Freunde des Münchner Trambahn-Museums e.V.“ finden jeden 2. Mittwoch eines Monats in selbiger Gaststätte statt (MVV: U1 oder Bus 164 und 165 bis Westfriedhof, Tram 20 und 21 bis Borstei; PKW: Parkplätze beim Dantebad vorhanden).

Bitte die neuen Busverbindungen ab 12.12.2004 beachten: künftig fahren nicht mehr die Buslinien 75 und 177, sondern 164 und 165 zum Westfriedhof!!

Arbeitstermine des OCM sind jeden Dienstag ab 18 Uhr am neuen Museumsstandort Ständlerstraße sowie jeden Donnerstag ebenfalls ab 18 Uhr im Bahnhof 3 (Räumung des Bahnhofs). Helfende Hände sind immer willkommen- wir bitten jedoch um vorherige Rücksprache wegen eventueller kurzfristiger Änderungen (Handy: 0162-634 12 60).

Tipps

Fotoausstellung im MVG-Kundencenter.... Allen historisch interessierten Lesern sei ein Besuch des MVG-Kundencenters Poccistraße empfohlen. Hier wurde bereits im Oktober 2003 eine dauerhafte Fotoausstellung zu wechselnden Themenbereichen eröffnet. Nach einem durchweg positivem Echo schmücken derzeit die Themen „Menschen im Dienst der Verkehrsbetriebe“ und „Stationshäuser“ die Ausstellung. Mit Inbetriebnahme des neuen Busnetzes wird das Thema „Bus“ im Vordergrund stehen. Gezeigt wird Dokumentarisches, Kurioses und Künstlerisches im Wandel der Zeit. Das Bildmaterial stammt aus dem

MVG-eigenen Archiv. Ergänzt wird die Ausstellung von einem Videofilm, der anlässlich des 125. Jubiläums der Münchner Tram produziert wurde und auf eine Leinwand im Kundencenter projiziert wird.

Das Kundencenter ist von Montag mit Freitag von 8.00 bis 18.00 Uhr geöffnet und mit den U-Bahnlagen 3 und 6 sowie den Buslinien 131 und 132 (bis 11.12. Buslinie 31) zu erreichen (Haltestelle Poccistraße).

Außerdem weisen wir an dieser Stelle nochmals auf die Homepage www.mvg-mobil.de/Zeitreise hin!

Aktuell

Stadtwerke München, MVG..... Am 12.12.2004 geht das neue Busnetz in Betrieb – mit weit reichenden Änderungen in Bezug auf Linienwege, Fahrpläne, Buseinsätze und Liniennummern. Wer noch Fotos von den alten Linien machen möchte, muss sich daher beeilen! Völlig unverändert in Bezug auf Liniennummer und –weg bleiben lediglich die Linien 52, 58, 123, 159, 166, 191 und 197.

Die Auslieferung der 27 bestellten MAN NG 313 für die MVG hat begonnen; die Fahrzeuge sind wiederum mit Klimaanlage ausgestattet und verfügen über Euro-3-Motoren. Sie erhalten die Wagennummern 5251 bis 5277 und werden im Betriebshof West stationiert. Ausgemustert werden dafür die letzten 11 noch in Betrieb stehenden MAN NL 202 aus dem Jahr 1991 (Serie 48..) sowie die ersten Mercedes O 405 N aus den Jahren 1993/94 (Serie 49..) und MAN NG 272 aus dem Jahr 1993 (Serie 57..).

Auch bei einigen privaten Kooperationspartnern der MVG werden neue Gelenkbusse erwartet. Bei Autobus Oberbayern sind bereits die ersten 3 Mercedes O 530 G eingetroffen, bei Firma Baumann wurden zwei MAN NG 313 sowie drei Mercedes O 530 G gesichtet und Fa. Gruber erwartet ebenfalls neue Gelenkbusse (Typ und Hersteller sind dem OCM noch nicht bekannt).

Geldhauser, München..... Im Rahmen einer kleinen Feuerstunde wurde am 29.09.2004 der 111. in Deutschland verkaufte Solaris Linienbus der Baureihe Urbino an die Firma Geldhauser übergeben. Es ist der fünfte Wagen aus einer Serie von 14 Fahrzeugen vom Typ Urbino 12, die das Unternehmen aus Hofolding bei München bestellt hat. Vorausgegangen war der Zuschlag bei der Ausschreibung einiger Linien im Münchner Umland in einer Bietergemeinschaft mit dem RVO. Die Busse entsprechen in Lackierung und Innenausstattung dem aktuellen Lastenheft des MVV, neu ist dabei die Fahrgastinformation mittels TFT-Flachbildschirm und automatischer Haltestellenansage. Der Solaris Urbino hat in Deutschland inzwischen eine respektable Verkaufszahl erreicht, bis Ende des Jahres werden 164 Einheiten im Verkehr sein, von denen immerhin 37 Stück im Raum München bei den Firmen Ettenhuber, Geldhauser, VBR und Watzinger laufen.

Das Foto zeigt den Jubiläumsbus am Ostbahnhof in München (29.09.2004). Eberhard Schaa



Regensburg – RVV und RVB..... Neben kleineren Fahrplanverbesserungen müssen wegen staatlicher Zuschusskürzungen sowohl bei den Linien im Regensburger Stadtgebiet als auch im Regionalbusverkehr verschiedene Angebotsreduzierungen vorgenommen werden.

Stadtgebiet (RVB):

An Wochentagen beginnt der 30 Minuten-Takt auf allen Linien bereits gegen ca. 19:00 Uhr.

An Samstagen gibt es vor 07:30 Uhr nur einen 30 Minuten-Takt, bis 10:00 Uhr maximal nur den 20 Minuten-Takt. Ab 10:00 Uhr fährt die Linie 1 nur noch im 15 Minuten-Takt und die Linie 2 verkehrt nur noch alle 20 statt wie bisher alle 10 Minuten.

An Sonn- und Feiertagen gibt es generell ganztägig auf allen Linien nur noch den 30 Minuten-Takt, bisher alle 20 Minuten.

Zum Wintersemester 2004 werden die Fahrpläne der Linien 4 und 6, aufgrund des erhöhten Fahrgastaufkommens von und zur Uni/FH, verdichtet. Zusätzlich fährt die Linie 11S als Direktlinie von „Hauptbahnhof“ und „Albertstraße“ ohne Halt zu den Haltestellen „Fachhochschule“ und „Universität, Mensa“. Für die Linie 11S wurden einige Gelenkbusse eigens von der RVB umgebaut, indem einige Sitzreihen zur Kapazitätssteigerung der Busse ausgebaut wurden. Die Linie 11S fährt von 07:13 Uhr – 09:53 Uhr ab „Hauptbahnhof“ alle 10 Minuten und von 14:12 bis 18:22 Uhr ab „Universität, Mensa“ im 10 Minuten-Takt wieder zurück. Beim Rückweg wird die Haltestelle „Albertstraße“ nicht mitbedient.

Regionalbusverkehr:

Auf Regionallinien 5, 5A, 15, 20, 21, 21A, 34, 41 und 102 werden Fahrten mit nur geringer Besetzung eingestellt. Soweit möglich, wurde darauf geachtet, dass ein zeitnahes Ersatzangebot besteht. Auf den Linien 23 und 66 wird das Fahrtenangebot wegen zu geringem Fahrgastaufkommen eingestellt. Markus Wiltshcko

Von Gleichgesinnten

Marirus-Deutz 260 SH 110..... Aus Luxemburg erreichte uns kürzlich eine interessante Information, die uns eine Veröffentlichung in der Club-Info Wert erscheint: zwei 16 und 18 Jahre alte Busfreunde, Jana Leuenberger und Philippe Hoffmann, haben sich einen ehemaligen Linienbus der Stadtwerke Luxemburg gekauft – es handelt sich um einen Magirus-Deutz vom Typ 260 SH 110, den sie nun als Sammlerstück erhalten und für besondere Anlässe zur Verfügung stellen.

Der Bus wurde am 31.07.1981 in Dienst gestellt und 1996 – mit einer Laufleistung von gerade einmal 377.000 km an das Busunternehmen Pütz in Munshausen (Luxemburg) verkauft. Dort diente er bis 2003 als Reservefahrzeug für Schülerverkehr. Inzwischen zeigt der Tacho des 23 Jahre alten Fahrzeugs knappe 400.000 km, die Bezeichnung „Reservefahrzeug“ trug er somit zu Recht! Der Bus besitzt wie bei diesem Typ üblich den luftgekühlten V8-Deutz-Motor, jedoch auf 210 PS gedrosselt, sowie ein Voith 3-Gang-Automatik-Getriebe. Es handelt sich um einen der letzten gebauten Magirus-Deutz SH 110 überhaupt – ein Fahrzeugtyp, von dem es inzwischen nur noch einige wenige Exemplare gibt. Insgesamt befindet sich der Wagen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand. Reparaturen und den gesamten Unterhalt finanzieren die beiden jungen Hobbykollegen fast ausschließlich von ihrem Taschengeld. Der Bus steht in einem Hangar, der für diesen Bus angemietet wurde.

Wir wünschen weiterhin viel Erfolg beim Erhalt des Fahrzeugs und allzeit gute und pannenfreie Fahrt! Kontakt zu den beiden Kollegen aus Luxemburg kann bei Interesse über den OCM-Vorstand hergestellt werden.

Das Foto zeigt das Schmuckstück auf einer Feier als Ausstellungsstück.



Hinweis: bereits mehrmals wurden wir darauf angesprochen, dass nicht von jedem alle im Netz aufrufbaren Ausgaben der Club-Info geöffnet werden können. Wir bitten, eventuelle Probleme dem Vorstand mitzuteilen, damit wir die Ursache ergründen und beheben können!

OCM-SHOP

Hinweis zum HO-Modell des NL 263 in MVG-Ausführung:

Aufgrund der unmittelbar bevorstehenden Umstrukturierung des Münchner Busnetzes wurde beschlossen, das Modell nicht mehr mit den alten, sondern gleich mit neuen Linienbezeichnungen zu versehen. Folgende Varianten werden erhältlich sein:

Linie 100 Ostbahnhof S U / Museenlinie
Linie 144 St.-Quirin-Platz U
Vsl. je ca. 20,- Euro

Mit allen Kunden, die bereits vorbestellt haben, wird nach Auslieferung der Modelle Kontakt aufgenommen.

Vorübergehend lieferbar:

Videofilm „Omnibusse in Berlin“ – ca. 50 Minuten
VHS: 18,- Euro / DVD: 22,50 Euro

HO-Modell (Rietze) SETRA S 315 HD „Graf Recke“
15,- Euro

Nur auf Vorbestellung:

Verschiedene HO-Modelle der infra fürth verkehr gmbH (alles Mercedes O 530 und O 530 G sowie neu der NL 263 von Rietze), z.B. in Originallackierung oder mit diversen Werbungen (City Center, Antenne Bayern u.a.). Besonders möchten wir auf die Sammelbox mit einem Solo- und einem Gelenkbus mit infra-Eigenwerbung hinweisen. Alle Modelle bestechen durch ihre hohe Detail-Genauigkeit (z.B. Nummernschilder, all Aufkleber usw.). Die Preise variieren zwischen 17,- Euro (Solobus mit Antenne Bayern-Reklame) und 69,90 Euro (Sammelbox). Die Serie wird jährlich um etwa 4 Modelle erweitert, sodass es erstmals möglich sein wird, einen kompletten Verkehrsbetrieb zu sammeln. Die Modelle sind daher auch im Abonnement lieferbar!

„Verkehrsknoten Hannover“

Nach Städten wie Berlin, München, Erfurt u.v.m. widmet sich der neue Band der Reihe „Verkehrsknoten in Deutschland“ nun den vielen Gesichtern der Stadt Hannover. 112 Seiten, ca. 200 Abbildungen, Format 300 x 210 mm. Erscheinungstermin Frühjahr 2005. 19,80 Euro

**OCM-SHOP, Wolfgang Weiß, Silberdistelstr. 49,
80689 München**

**Tel. 089 / 611 56 23, Fax: 089 / 62 30 39 11
ocmshop@omnibusclub.de**

Einladung

zur 18. OCM-Jahreshauptversammlung
am Freitag, den 28.01.2004

Ort: Gaststätte „Dietrich von Bern“ (Dietrichstraße 2 /
Ecke Dachauer Straße – Höhe Borstei)

Beginn: 19.30 Uhr

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Ernennung des Protokollführers
3. Annahme der Tagesordnung
4. Jahresbericht des Vorstands
5. Jahresbericht des Kassenführers
6. Wahlen des Vorstands, des Kassenführers, des Archivars, des Technischen Beauftragten sowie des Lageristen
7. Übernahme des Busses 4858 (MAN NL 202, 1991) in den OCM-Bestand
8. Ausschluss von Vereinsmitgliedern wegen unterlassener Beitragszahlung
9. Anträge der Vereinsmitglieder
10. Abstimmung über Anträge der Mitglieder
11. Wünsche, Kritik, Anregungen, ...
12. Schlussworte des Vorstands, allgemeine Aussprache, Pläne für das bevorstehende Jahr

Stimmberechtigt sind nur Vereinsmitglieder!

Die Gaststätte ist erreichbar mit der U-Bahn-Linie U1 und den Buslinien 164 und 165 (Haltestelle Westfriedhof) sowie der Trambahnlinie 20/21 (Haltestelle Borstei)

Wir machen Münchner Stadt-Geschichte

Historisch

Die Wirtschaftlichkeit von Gelenkbussen steht heutzutage außer Frage, ebenso wenig die nahezu universelle Einsetzbarkeit dieser Fahrzeuge sowie die Teilegleichheit mit entsprechenden Solowagen durch

modulare Bauweise. Mit Inbetriebnahme des neuen Münchner Busnetzes am 12.12.2004 wird der Anteil an Gelenkbussen aus wirtschaftlichen Gründen steigen. Und in einigen Städten wird bereits laut über die Einführung von Doppelgelenkbussen nachgedacht.

Ende der 60er-Jahre sah dies jedoch noch etwas anders aus – auch wenn die Tendenz zu höherer Wirtschaftlichkeit schon damals bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben stark ausgeprägt war. Technische und verkehrliche Gegebenheiten drohten die wirtschaftlichen Vorteile des Gelenkbusses aber noch zunichte zu machen.

Im Folgenden veröffentlichen wir einen Fachbeitrag von Herrn Dr. Werner Stock, Gründer und langjähriger Herausgeber der Fachzeitschrift „DER STADTVERKEHR“ von 1969, der sich mit der Frage „Hat der Gelenkbus eine Zukunft?“ befasst.

„Die in der Überschrift gestellte Frage ist in jüngster Zeit in Fachkreisen aus mancherlei Gründen lebhaft diskutiert worden. Als ausschlaggebende Gründe können in erster Linie der allgemeine Verkehrsrückgang bei den meisten Verkehrsbetrieben, der notwendige Übergang zum Einmannbetrieb und schließlich die Schaffung des vereinheitlichten VÖV-Standard-Linienbusses genannt werden, von dem man sich sowohl eine Senkung der Beschaffungskosten als auch des Wartungs- und Unterhaltungsaufwands verspricht.

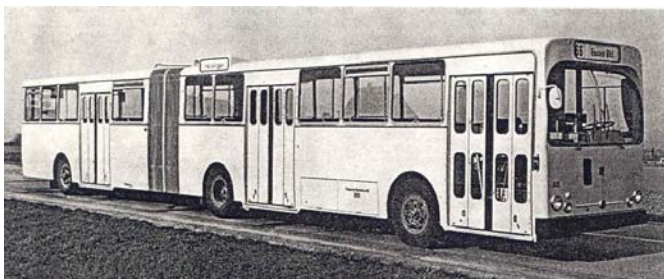
Der äußere Anlaß zu kritischen Betrachtungen dürfte außerdem in der Ankündigung einiger Verkehrsbetriebe liegen, in absehbarer Zeit ihre Gelenkbus-Bestände stark zu reduzieren. So wurde beispielsweise bekannt, dass man in München (Bisher 62 Gelenkbusse), Wiesbaden (bisher 80 Gelenkbusse) und Düsseldorf (bisher 34 Gelenkbusse) in naher Zukunft durch Verkäufe und Ausmusterungen die Zahl dieser Gelenkbusse stark verkleinern und später sogar gänzlich durch Normalbusse ersetzen will. Andererseits wird beispielsweise von den Verkehrsbetrieben in Essen, Wuppertal, Braunschweig, Neuß, Mainz, Freiburg und Mönchengladbach bekannt, daß man dort Anschlußaufträge zur Lieferung fabrikneuer Gelenkbusse erteilt hat (...). Schon diese kurze Gegenüberstellung deutet unmißverständlich an, daß es für die gestellte Frage zum augenblicklichen Zeitpunkt noch keine allgemein gültige Antwort gibt.

Es erscheint um so aufschlußreicher, daß sich gegenwärtig bereits erste Ansätze bemerkbar machen, auch auf dem Gelenkbus-Sektor zu einem Standard-Fahrzeug zu gelangen, wie das Beispiel der Essener Verkehrs-AG (EVAG) zeigt. Dort wurden in der ersten Jahreshälfte 1968 zwölf 18 m lange Gelenkbusse der Bauart Büssing / Vetter in dreitüriger Ausführung für den schaffnerlosen Einmannbetrieb mit Entwertern in Dienst gestellt, bei denen die Aufgabe zu erfüllen war, weitgehend die Bauelemente des VÖV-Standard-Linienbusses zu übernehmen. Dies ist auch in einem relativ hohem Maße gelungen, soweit nicht grundlegende konstruktive Unterschiede eine genaue Anpassung unmöglich machen. Dies trifft beispielsweise für die Fußbodenhöhe zu, weil beim

Gelenkbus zwangsläufig der Unterflurmotor zwischen den Achsen liegen muss, da eine Unterbringung im Heck – wie beim Standard-Linienbus – wegen der Gelenkverbindung unmöglich ist. (...)

Schon äußerlich fällt die angestrebte Übereinstimmung mit dem Standard-Linienbus auf insbesondere bei der Gestaltung der Stirnansicht mit der gewölbten Stirnseite, bei der Gestaltung des Fahrerplatzes und schließlich beim zentralen Elektrikfach linksseitig vom Fahrerplatz. Die einheitlichen Trilex-Räder sind selbstverständlich für die größere Reifendimension 11.00-20 ausgelegt, während die netzstrombetriebenen Ackermann-Kühlwasserwärmgeräte mit Umwälzpumpe (für Freiaufstellung) auch bei den 60 bestellten zweiachsigen Standard-Linienbussen vorgesehen sind. Die EVAG besitzt jetzt 55 Gelenkbusse, von denen 18 Fahrzeuge in der 18-m-Ausführung (dreitürig) für den schaffnerlosen Einmannbetrieb ausgerichtet sind.

Ein zweiter sehr wichtiger Faktor betrifft den Personalwirkungsgrad. Nachdem es auch beim Einsatz von Gelenkbussen erfolgreich gelungen ist, den schaffnerlosen Einmannbetrieb (vielfach mit Entwertern) bei diesen Großraumfahrzeugen einzuführen, ergeben sich für die Verwendung von Gelenkbussen auf stark frequentierten Linien günstige betriebswirtschaftliche Voraussetzungen. Gerade die Personalaufwendungen sind heute bei allen öffentlichen Verkehrsbetrieben von ausschlaggebender Bedeutung, so daß die beim Einsatz von Gelenkbussen entstehenden höheren Anschaffungs- und Betriebskosten oft schon nach kurzer Dauer durch den Fortfall oder die Verminderung von Einsatzwagen während den Hauptverkehrszeiten kompensiert werden. Hinzu kommt der höhere Fahrkomfort durch das stark vergrößerte Sitzplatzangebot auch während der verkehrsschwachen Zeiten, so daß die Forderung nach mehr Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel kein Lippenbekenntnis bleibt. Bei ständig sinkenden Fahrgastzahlen in den meisten Betrieben sollte man sich zu keinen weiteren Selbsttäuschungen verleiten lassen!



Die 12 Gelenkbusse der Essener Verkehrs-AG (Nr. 3011 – 3022) der Bauart BÜSSING / Vetter (Länge 18 m) sind für den schaffnerlosen Einmannbetrieb mit Selbstentwertern eingerichtet. Zugleich wurden wichtige Bauelemente des VÖV-Standard-Linienbusses übernommen, soweit dies konstruktiv möglich war.

Die noch vor einigen Jahren enorm wichtige Frage der Längenbegrenzung bei Gelenkbussen spielt heute nur noch eine untergeordnete Rolle; denn trotz der maximal zulässigen Gesamtlänge von 18 m beschränken sich viele Verkehrsbetriebe aus verkehrstechnischen Gründen auf den 16,5 bis 16,9 m langen Gelenkbus. Schon diese kurzen Aufzählungen lassen erkennen, daß die Zukunft des Gelenkbusses durchaus positiv

bewertet werden kann, wenngleich auch die Grenzen bei der Beurteilung betriebswirtschaftlicher Überlegungen noch fließend sind.“

Letzte Meldung

Abschied von der BR 420.... Am Freitag, den 3.12. fuhr zum unwiderruflich letzten Mal planmäßig ein S-Bahn-Zug der Baureihe (BR) 420 auf dem Münchner Netz. 1972, mit Eröffnung des Münchner S-Bahn-Netzes, standen 120 neue Fahrzeuge dieses Typs zur Verfügung, im Laufe der Jahre wurde die Zahl auf insgesamt 211 gesteigert. Am 25.11.2004 wurde von der S-Bahn München GmbH der 234. und letzte Zug der Nachfolgegeneration BR 423 übernommen. Somit erfolgte innerhalb von 4 Jahren der komplette Austausch des Fuhrparks, was für ein Nahverkehrsunternehmen in Deutschland einmalig ist. Der Prototyp der BR 420, der 420 001, der bereits zum 30. Geburtstag der Münchner S-Bahn in Originalzustand zurückversetzt wurde, ist für das Eisenbahnmuseum Nürnberg vorgesehen, wird jedoch noch bis 2008 für Sonderfahrten im Raum München zur Verfügung stehen.

Das Foto zeigt den 420 566 auf dem letzten Planeinsatz dieser Baureihe am 3.12.2004 in Laim als Verstärkerzug der S8. Foto: Harry Ammon



Impressum

OCM CLUB-INFO

Informationsblatt des Omnibus-Club München e.V. (OCM)
Erscheinungsweise: sechsmal jährlich, 120 Stück plus Internet.
Eigendruck im Selbstverlag.

Jahresabonnement: 10,- € für Mitglieder kostenlos. Alle mit Namen oder Initialen gekennzeichneten Beiträge geben die Meinung des Verfassers, nicht jedoch eine Stellungnahme des OCM wieder.

Verantwortlich für den Inhalt und Computer-Satz: W. Weiß,
Silberdistelstr. 49, 80689 München, Tel.: 089 / 611 56 23,
Fax: 089 / 62 30 39 11 (**auch Souvenirversand!**).

Vereinsanschrift: Söllereckstr. 12, 81545 München
www.omnibusclub.de; e-Mail: ocm@omnibusclub.de

Bankverbindung: Konto-Nr. 60-173 622 der Stadtparkasse
München, BLZ 701 500 00. Bei Überweisungen
Verwendungszweck und Absender nicht vergessen!!
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2002.