

**Sandra Gesell**

## »Halb Straßenbahn, halb Omnibus«

**Die Eröffnung der Obuslinie nach Reuschenberg im Jahr 1948**

»Es war ein Fest der Jugend in Reuschenberg, als der erste Oberleitungsomnibus in der Siedlung eintraf. Die Eröffnungsfahrt dieses für sie neuartigen Verkehrsmittels hatte sie alle in ihren Bann gezogen. Dicht gedrängt stand die kaum übersehbare Menge, ein Gewimmel von lachenden, winkenden und rufenden Kindern. Der Obus hatte ihre Herzen erobert, und kaum hatten die Ehrengäste, die im Omnibus zur Stadt zurückkehrten, die beiden Wagen verlassen, als die Jugend die Obusse eroberte. Sie hatte am Eröffnungstage freie Fahrt und nutzte dieses Vorrecht weidlich aus. Ihr Urteil über die Obusse lautete einstimmig o. k., auf Reuschenberger Art »ohne Konkurrenz.«<sup>1</sup>

Mit begeisterten Worten beginnt ein Zeitungsbericht über die »Jungfernfahrt« des Oberleitungsbusses von der Neusser Innenstadt nach Reuschenberg am 23. August 1948. Endlich war Reuschenberg in den öffentlichen Personennahverkehr eingebunden und hatte eine direkte Verbindung ins Zentrum von Neuss. Dem freudigen Anlass angemessen fiel dann auch die Eröffnung der Strecke aus. Von offizieller Seite waren der ehemalige britische Militärgouverneur von Neuss

Empfang des ersten  
Oberleitungsbusses an der  
Bergheimer Straße in  
Reuschenberg am  
23. August 1948  
(Stadtarchiv Neuss)



Lt. Col. R. M. Dawes, ein Vertreter des Verkehrsministeriums, Oberbürgermeister Alfons Frings sowie Oberstadtdirektor Dr. Josef Nagel anwesend. Dieser dankte in seiner Rede allen Beteiligten, die zum Gelingen des Projekts beigetragen hatten. Dabei hob er besonders die Bemühungen des bei einem Bombenangriff 1944 ums Leben gekommenen Betriebsingenieurs Franz Foss hervor, der bereits vor 1938 für die Stadtwerke die ersten Vorarbeiten für die Obuslinie nach Reuschenberg geleistet hatte.

Der Stadtverordnete für die Siedlung Reuschenberg, Anton Gey (CDU), lobte die neue Verkehrsanbindung an die Neusser Innenstadt, mahnte aber auch den pfleglichen Umgang mit den Wagen an. Die Neusser Verkehrslandschaft hatte ein neues Fortbewegungsmittel, den Oberleitungsbus. Bei diesem Gefährt handelt es sich um einen Bus, der durch einen Elektromotor betrieben wird. Den dafür benötigten Strom erhält das Fahrzeug über eine Oberleitung. Man hatte sich vor allem aus wirtschaftlichen Gründen zur Einführung einer Obuslinie entschlossen. Ursprünglich war die Weiterführung der Straßenbahnlinie Neußerfurth-Eichendorffstraße geplant gewesen. Das Vorhaben scheiterte jedoch an der kurz nach dem Kriegsende schwierigen Beschaffung von Schienen. Die Bedienung der Strecke mit Omnibussen wurde als unzweckmäßig und unwirtschaftlich angesehen. Also fiel die Wahl auf den Oberleitungsbus, kurz Obus, auch »Trolleybus«, genannt. Neuss war damit die erste nordrhein-westfälische Stadt, die bereits vor der Währungsreform mit dem Bau von Obuslinien begonnen hatte.<sup>2</sup>

Die genaue technische und steuerrechtliche Einordnung des neuen Fahrzeuges fiel auch den Zeitgenossen schwer:

»Halb Straßenbahn, halb Omnibus, keine Schienen, aber Oberleitung, das ist der erste Eindruck von den neuen Wagen. Dieser äußere Eindruck einer etwas komplizierten Definition und Eingliederung des Gefährts in die Gattung der Fahrzeuge ergibt sich auch bei seiner steuerlichen und betriebsmäßigen Behandlung. Mit der Kraftfahrzeugsteuer, dem Kennzeichen und der polizeilichen Zulassung wird der Obus wie ein Omnibus behandelt, er untersteht aber dienstlich der Straßenbahnbetriebsleitung. Daher auch auf den Seitenwänden die Inschrift »Straßenbahnen der Stadt Neuss«. Dabei ist der Obus weder ein Omnibus noch eine Straßenbahn.«<sup>3</sup>



Der Obus in Reuschenberg  
(Stadtarchiv Neuss,  
Bildarchiv)

## Miszellen

Gesell I »Halb Straßenbahn, halb Omnibus«

Anfänglich standen in Neuss zwei Oberleitungsbusse zur Verfügung. Das Fahrgestell des Obusses wurde von der Firma Henschel in Kassel produziert, die elektrische Ausrüstung stammte von Siemens-Schluckert in Nürnberg und die Karosserie von der Firma Kässbohrer in Ulm. Jeder Obus bot Platz für 100 Personen und konnte bei Bedarf noch mit einem Anhänger erweitert werden, der zusätzlich 50 Plätze fasste. Die Linie zwischen der Innenstadt und Reuschenberg wurde im Dreißigminutentakt in beide Richtungen befahren.<sup>4</sup>

Ankündigung der  
Eröffnung der Obuslinie  
nach Reuschenberg mit  
Fahrplan  
(Neußer Nachrichten vom  
20. August 1948)

**Die Eröffnung der Obuslinie**



Der Verkehr mit Oberleitungsomnibussen vom Durchbruch zur Gartenvorstadt Reuschenberg und zurück wird endgültig am Montag, 23. August, eröffnet. Für die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs in Neuß ist dieser Termin von besonderer Bedeutung, da hiermit ein neues Verkehrsmittel, dem auch im Überlandverkehr günstige Aussichten erwachsen, im Stadtverkehr auf den Plan tritt. Der weitere Ausbau dieser Obuslinie wird mit berechtigtem Interesse erwartet.

**Der Fahrplan der Obuslinie 1**

**Zollstraße—Reuschenberg**

Zollstr. ab:	5.00	5.30	6.00	6.30	usw.	bis	21.30	21.30	22.00	22.30
R'berg ab:	5.15	5.45	6.15	6.45	letzte Wagen		21.15	21.45	22.15	22.45

Morgens zwischen 6.00 und 9.00 Uhr und weiter zwischen 16.00 und 20.00 Uhr Einschiewagen.

Der Verkehr wird am Montag, 23. August, 13.00 Uhr, aufgenommen.

Fahrtpreis für Erwachsene: 0,20 DM, für Kinder: 0,10 DM, Wochenkarten: 1,50 DM, Schüler- und Lehrlings-Monatskarten: 3,— DM.

Der in Planung befindliche, erst 1949 fertiggestellte Busbahnhof auf dem freien Gelände zwischen Hymgasse und Brückstraße wurde als Ausgangspunkt der Obuslinie nach Reuschenberg gewählt. Zunächst verkehrten die Obusse aber vom sogenannten »Durchbruch«, genauer vom Bereich zwischen Oberstraße und Hymgasse.<sup>5</sup> In Reuschenberg hatte man in dem Gebiet »Am Schlagbaum« eine große Dreieckschleife angelegt, die den Endpunkt der Linie bildete.

Doch dabei sollte es nicht bleiben. Noch bevor die Strecke »Durchbruch-Reuschenberg« eröffnet wurde, plante man bereits eine Verlängerung nach Weckhoven und weiter nach Hoisten. Die Aufstellung der ersten Masten hatte im Sommer 1948 begonnen und tatsächlich wurde die Obus-Strecke schon im Dezember 1948 bis nach Weckhoven verlängert. Die Strecke wurde einspurig mit einem mittlerweile angeschafften dritten Wagen befahren. Die angestrebte Erweiterung der Linie bis nach Hoisten ließ allerdings noch auf sich warten und wurde erst zum 30. März 1953 eröffnet. Diese 1,7 km lange Strecke endete in einer neu angelegten Umkehrschleife am Ortseingang von Hoisten, direkt am Friedhof. Der Fahrplan war besonders auf die Bedürfnisse des Berufsverkehrs ausgerichtet. Von Hoisten aus fuhr der erste Obus morgens um 5:19 Uhr und abends der letzte um 22:59 Uhr in Richtung Innenstadt.<sup>6</sup>

Bevor es zur Verlängerung der Obus-Linie nach Weckhoven und Hoisten kam, wurden die Strecken mit Omnibussen bedient. Mit Eröffnung der Linien verwirklichte die Stadt ein Verkehrskonzept, das bereits im Juli 1948 skizziert worden war:

»Der Verkehr mit Omnibussen wird nach der Fertigstellung der Obuslinie Durchbruch-Reuschenberg auf der Linie Reuschenberg-Weckhoven-Hoisten Zubringercharakter haben und später nach Einrichtung des Obusverkehrs auf der Gesamtstrecke ganz eingestellt. Der Omnibus scheidet also zugunsten des Obuswagens aus. Die Vorteile gegenüber dem Omnibus liegen hauptsächlich in der Unabhängigkeit vom auch heute noch schwierig zu beschaffenden Treibstoff. Im Verhältnis zur Straßenbahn, die das eigentliche Massentransportmittel in der Stadt darstellt, ist der Obus Zubringer zum Verkehr in der Stadtmitte. Er ist in den Außenbezirken billiger und betriebswirtschaftlicher, allein schon durch Fortfall der Gleisanlagen und seine Anpassung an die Verkehrsfrequenz. So ist in unserem Beispiel



Obus mit Anhänger,  
um 1950  
(Stadearchiv Neuss,  
Bildarchiv)

## Miszellen

Gesell I »Halb Straßenbahn, halb Omnibus«

der Omnibus Zubringer zum Oberleitungsomnibus und dieser wiederum zur Straßenbahn, eine glückliche und organische Einheit, die den fortschrittlichen und modernen Sinn der Neußer Verkehrsarbeit widerspiegelt.«<sup>7</sup>



oben:  
Obushalle in Reuschenberg,  
Aurinstraße  
(Verwaltungsbericht der  
Stadt Neuss 1957)

unten:  
Gelenk-Oberleitungsbus  
in Neuss  
(in: 50 Jahre Verein  
Neusser Verkehrsbetriebe  
1926–1976)

Zwischenzeitlich war im Januar 1950 noch ein einspuriger Abzweig von Reuschenberg nach Holzheim dazugekommen.<sup>8</sup> Und zum 20. März 1951 wurde eine Obushalle an der Bergheimer Straße zwischen der Baumschulen- und Obstplantagenanlage »Pomona« und der Lupinenstraße in Betrieb genommen.<sup>9</sup> Die große Bautätigkeit in Reuschenberg führte nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer steigenden Einwohnerzahl und diese wiederum zu einer starken Auslastung der vorhandenen Obuslinie. Im Jahr 1953 hatte sich die Beförderungsziffer der Obusse um 30 Prozent gegenüber der Vorjahre erhöht. Die Stadtwerke planten daher eine weitere Verstärkung ihres Wagenparks, und so kam die Idee auf, einen zusätzlichen »Obuszug mit Faltenbalg« anzuschaffen. Es musste allerdings erst geprüft werden, ob solche Modelle auch in Deutschland gebaut werden konnten. Während sie beispielsweise in Italien schon seit einiger Zeit eingesetzt wurden, war die Technik in Deutschland noch eine Neuheit. So war dann der letztlich am 15. April 1954 in Neuss in Betrieb gehende Gelenk-Obus auch der erste in Deutschland.

Weiterhin wurde Anfang Mai 1954 eine letzte Verlängerung der Obuslinien in Betrieb genommen. Die bereits in der Stadtratssitzung vom 13. November 1953 beschlossene Weiterführung der Linien bis zur Danziger Straße wurde eröffnet.<sup>10</sup> Nun konnten die Arbeiter für 20 Pfennig mehr pro Wochenkarte direkt bis vor die Tore der Fabriken im Neusser Hafen fahren.<sup>11</sup> Um das Warten für die Obus-Reisenden auf dem neuen Busbahnhof angenehmer zu gestalten, wurde im Dezember 1956 eine kleine »zum Omnibusbahnhof hin offene, aber durch ein weitvorspringendes Dach geschützte Wartehalle«<sup>12</sup> gebaut. Die bereits vorher fertig gestellte große Wartehalle war, wegen verhältnismäßig kurzer Wartezeiten, von den Nutzern der Obuslinien nicht angenommen worden.

Doch ungeachtet des zügigen Streckenausbaus waren die Tage der Neusser Oberleitungsbusse bereits gezählt. Seit Mitte der 1950er Jahre wurde eine lebhafte Diskussion geführt, welchem Fahrzeugtyp in Neuss auf lange Sicht der Vorzug gewährt werden sollte: Straßenbahn oder Bus bzw. Obus. So baten die »Düsseldorfer Nachrichten« in ihrer



Obus auf dem Busbahnhof mit der Wartehalle im Hintergrund, 1950er Jahre (Stadtarchiv Neuss)

Ausgabe vom 20. April 1955 um Leserbriefe zum Diskussionsthema »Straßenbahn oder Obusse«. Ein Leser sprach sich für die Umstellung auf Obusse bzw. Busse aus. Er hatte die hohen Kosten der Erweiterung des Wagenparks der Straßenbahn im Blick und schlug vor, sich ein Beispiel an anderen Städten zu nehmen, die bereits umgestellt hatten. Ein anderer Leser, der zweimal täglich mit dem Obus nach Reuschenberg fahren musste, warnte dagegen vor der Erweiterung des Obus- und Omnibusnetzes. Er sah vor allem die unruhige Fahrt als Nachteil.

»Die technischen Qualitäten selbst des mit großer Begeisterung angekündigten und schon lange eingesetzten Gelenkgliedertuges sind völlig unzureichend, Man wird auch in diesem Fahrzeug durcheinandergerüttelt, daß alle Knochen zittern.«<sup>13</sup>

Seit Einführung der ersten Linie waren über zehn Jahre vergangen und die in der unmittelbaren Nachkriegszeit angeschafften Fahrzeuge waren inzwischen bereits zum Großteil veraltet. Letztendlich sollte es aber keine grundsätzliche Entscheidung der Frage Straßenbahn oder Obusse werden. Es stand vielmehr die Entscheidung an, ob man in die Modernisierung der Obusanlagen investieren oder auf einfache Omnibusse umstellen sollte. Die Bilanz der Neußer Verkehrsbetriebe für das Jahr 1957 und das erste Halbjahr 1958 zeigte schließlich, dass

### Miszellen

Gesell I »Halb Straßenbahn, halb Omnibus«

der Obus der unwirtschaftlichste Betriebsteil der Verkehrsbetriebe war. Als Ursache sah man die schlechte Ausnutzung der Anlagen auf den schwach benutzten Außenlinien an. Weitere Argumente gegen den Obus waren neben dem veralteten Fahrzeugpark die aufwendigen Oberleitungsanlagen. Insgesamt betrachtete man den Einsatz von drei verschiedenen Betriebsmitteln in der Stadt Neuss als unwirtschaftlich, und so schlugen die Verkehrsbetriebe dem Stadtwerkeausschuss die Aufgabe der Obuslinien vor. Die wirtschaftlichen Ermittlungen hatten ergeben, dass eine Umstellung auf Omnibusse erhebliche Einsparungen mit sich bringen würde.<sup>14</sup>

Der Stadtwerke-Ausschuss beschloss in seiner Sitzung vom 6. November 1959 schließlich die Umwandlung aller Obuslinien in Omnibuslinien. Obwohl die Genehmigung des Beschlusses durch den Stadtrat erst am 19. Januar 1960 erfolgte<sup>15</sup>, wurde bereits im November 1959 mit dem schrittweisen Austausch der eingesetzten Obusse gegen moderne Gelenkbusse begonnen. Die Presse lobte nun den Einsatz der neuen Gelenkbusse als »Martinsgeschenk« für Reuschenberg.<sup>16</sup> Bis Ende des Jahres waren alle Obusse ersetzt, und so fuhr der letzte Obus am 31. Dezember 1959 durch Neuss. Während die in den Jahren 1948 bis 1950 angeschafften Oberleitungsbusse verschrottet wurden, verkaufte man die Gelenkbusse nach Pforzheim.<sup>17</sup>

Obus am »Durchbruch« in Fahrrichtung Busbahnhof; im Hintergrund: Häuser an der Michaelstraße (Stadtarchiv Neuss)



Zehn Jahre später, zum Oktober 1969, stellten auch die Stadtwerke Pforzheim den Obusbetrieb ein. Während die Technik der Oberleitungsbusse in weiten Teilen der Welt, beispielsweise in Südamerika und Russland auch heute noch intensiv genutzt wird, gibt es in Deutschland derzeit nur noch drei Städte, in denen Obuslinien betrieben werden: Eberswalde (Brandenburg), Esslingen am Neckar (Baden-Württemberg) und Solingen (Nordrhein-Westfalen).

#### Anmerkungen:

- 1 Neußer Nachrichten vom 30. August 1948.
- 2 Düsseldorf Nachrichten/Ausgabe Neuss vom 27. April 1955.
- 3 Neußer Nachrichten vom 30. August 1948.
- 4 Neußer Nachrichten vom 31. Juli 1948.
- 5 Im Volksmund wurde der Begriff »Durchbruch« allgemein als Bezeichnung für das Gebiet an der Zollstraße zwischen Michael-/Mühlenstraße und Oberstraße verwendet, wo man in den 1920er Jahren durch einen Abriss der Bebauung einen »Durchbruch« für die Durchgangsstraße vorgenommen hatte.
- 6 Neuß-Grevenbroicher-Zeitung vom 26. März 1953.
- 7 Neußer Nachrichten vom 31. Juli 1948.
- 8 50 Jahre Verein Neusser Verkehrsbetriebe 1926–1976, hrsg. von den Stadtwerken Neuss, 1976, S. 31.
- 9 50 Jahre Neuss-Reuschenberg 1932–1982, hrsg. vom Festausschuss 50 Jahre Neuss Reuschenberg, Neuss 1982, S. 112.
- 10 StA Neuss, B.01.01, Stadtverordnetenversammlung vom 13. November 1953, S. 292.
- 11 Neuß-Grevenbroicher-Zeitung vom 4. Mai 1954.
- 12 Düsseldorf Nachrichten vom 21. Dezember 1956.
- 13 Düsseldorf Nachrichten vom 27. April 1955.
- 14 Düsseldorf Nachrichten vom 25. November 1958.
- 15 StA Neuss, B.01.01, Stadtverordnetenversammlung vom 19. Januar 1960, S. 61.
- 16 Neuß-Grevenbroicher-Zeitung vom 12. November 1959.
- 17 Günter-J. DÖRNER, Straßenbahnen in Neuss 1910–1971, Bd. 1, Neuss 1983, S. 61.