

Zur Geschichte des städtischen Verkehrsbetriebs in Wolfsburg

Teil 2 und
Schluss,

Teil 1 in
Heft 3/04

von Christian Marquardt, Bonn



Das Standardbus-Zeitalter begann in Wolfsburg mit dem Büssing BS 110 V, hier Wagen 7101 vom Jahrgang 1971 (für kurze Zeit wurden Jahresnummern nach diesem Schema vergeben).

Im ersten Teil des Artikels war die Geschichte des Linienbusverkehrs in Wolfsburg von den Anfängen bis in die beginnenden 80er Jahre geschildert worden. Dabei galt es auch auf einige seltene Busse hinzuweisen, die in Wolfsburg eingesetzt waren.

Anfang 1983 ist wieder ein sehr ungewöhnlicher Bus bei der WVG, wenn auch dieses Mal nur als Vorführgewagen. Es handelt sich um einen rund 24 Meter langen Doppelgelenkbus von MAN, Typ SGG 280. Bei diesem Experimentalfahrzeug – ein zweiter Wagen dieses Typs ist nie gebaut worden – liegt der Motor im Heck des (zweiten) Hinterwagens, angetrieben wird der Bus auf der zweiten Achse des Vorderwagens. Die Kraft wird vom Motor unter beiden Gelenken hindurch über eine jeweils unter den Gelenken horizontal und vertikal knickbare Antriebswelle übertragen. Der Bus mit dem enormen Fassungsvermögen wird etwa einen Monat lang auf Linie 23 (Wolfsburg–Braunschweig) erprobt. Und auch wenn es zu dieser Zeit beim Testeinsatz des SGG 280 bleibt, werden wir sehen, dass in Wolfsburg offensichtlich auch heute ein Bedarf an besonders großen Fahrzeugen besteht.

Seit dem 1. November 1998 ersetzt ein Tarifverbund für die gesamte Region Braunschweig die bisherige Tarifkooperation. Wobei Betriebsleiter Redecke betont, dass es sich nicht um einen Verkehrsverbund handelt. Immerhin erweitert der Tarifverbund die gemeinsamen Aktivitäten der beteiligten Verkehrsbetriebe deutlich. So gibt es seit Dezember 2003 einen gemeinsamen Fahrplan, und die Betriebe treten mit einem gemeinsamen Marketing auf. Fahrtscheine werden zentral für alle beschafft, was die Kosten auf diesem Sektor nicht unerheblich senkt. Fragt man Redecke allerdings danach, ob die Betriebe sich auch nach dem Vorbild von Verkehrsunternehmen in anderen Ballungsräumen (genannt sei als Beispiel die „Kooperation Östliches Ruhrgebiet“ aus Bogestra Bochum, DSW Dortmund, HCR Herne, BSM Monheim und Vestische Herten) zu einer Einkaufsgemeinschaft zusammenschließen hätten, um bei der Beschaffung von Bussen durch größere Stückzahlen bessere Konditionen aushandeln zu können, winkt er ab: „Dieser Versuch ist hier bei uns kläglich gescheitert.“ Keiner der beteiligten Betriebe sei bereit gewesen, auf seine speziellen Sonderausstattungen zu verzichten.

Der Tarifverbund umfasst den gesamten Bereich zwischen dem Südrand der Lüneburger Heide und dem Harz, also die Großstädte Braunschweig (zentrale Zone 40), Wolfsburg und Salzgitter, sowie die Landkreise Gif-

horn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Mit nur vier Tarifstufen ist das Tarifsystem erfreulich einfach: anhand von an jeder Haltestelle aushängenden Plänen mit den Tarifzonen kann der Kunde leicht ermitteln, welche Tarifstufe für seine Fahrt richtig ist. Mit dem Verbund kommen auch neue Liniennummern; die Linien der WVG erhalten Nummern über 200. So wird aus der bisherigen Linie 5 jetzt zum Beispiel Linie 205, aus Linie 23 wird Linie 230.

Zum Jahreswechsel 2003/04 präsentiert die WVG sich als moderner Nahverkehrs-Dienstleister, der sich so aufgestellt hat, dass er auch in Zeiten von Ausschreibungen und Wettbewerb bestehen kann. So einigte man sich im Januar 2003 mit der zuständigen Gewerkschaft ver.di auf einen Spartentarifvertrag für die Mitarbeiter, der das Unternehmen in Zukunft wettbewerbsfähig gegenüber eventuellen privaten Anbietern von Leistungen im Linienverkehr machen soll. Wenn man weiß, dass die Gewerkschaft sich anfangs heftig gegen Spartentarifverträge wehrte – mit der Begründung, sie brächten zu große Verschlechterungen für die Mitarbeiter – ist man fast erstaunt, dass WVG-Betriebsleiter Redecke berichtet, es habe keine Probleme bei der Einigung mit ver.di gegeben.

Heute gehören 67 Busse der WVG, von denen zwei Drittel den MAN-Löwen und ein Drittel den Mercedes-Stern auf der Front tragen. Dahinter steht eine wohlüberlegte Strategie: keiner der Hersteller soll sich als „Stammlieferant“ zu sicher fühlen. Schon in Kürze wird außerdem eine dritte Marke im Wolfsburger Buspark vertreten sein. Zum einen hat die WVG als Ersatz für das „Bähnle“ in Schweden einen Scania des Jahrgangs 1967 besorgt, der in Zukunft als Nostalgiebus für Sonder- und Stadtrundfahrten eingesetzt werden soll. Bis zum Frühjahr 2004 wird er bei Firma Manika in Güstrow gründlich wieder aufgearbeitet. Redecke: „Der Kaufpreis für diesen Bus war niedriger als das, was wir für seine Überführung nach Deutschland zahlen mussten.“

Sehr interessant ist aber auch der zweite Scania-Bus, der seit März 2004 Wolfsburgs Busflotte ergänzt. Denn dem zurzeit unübersehbaren Trend zurück zum Busanhänger folgend hat auch die WVG einen Anhängerzug bestellt. Zugwagen ist ein Scania L 94 UB OmniLink, der Hänger ein Lanz & Marti APM 5.6-13 in Stadtausführung, also mit zwei doppeltbreiten Türen (statt einer wie bei dem Zug von Firma Behrendt in Lehnin, SV 5/03). Vorder- wie Hinterwagen werden von Hess im schweizerischen Bellach karosiert. „Zunächst,“ so Betriebsleiter Redecke, „wollen wir nur einen Buszug, mit dem wir erst einmal Erfahrungen sammeln wollen.“ Außerdem wisse



Volkswagen/Ernst Auwärter T 4 Microstar für die City-Mobil-Linie und den Anrufbus
Aufnahmen ohne Vermerk: Marquardt



Den Doppelgelenkbus vom Typ MAN SGG 280 gab es nur als Prototyp und nur ein einziges Mal. Auf dieser Aufnahme ist der Wagen, der als Wagen 443 im Frühjahr 1983 in Wolfsburg getestet wurde, im September 1983 im Einsatz bei den Stadtwerken Frankfurt am Main. Aufkleber zeigen, dass er auch in München gelaufen ist..



Wolfsburger Einzelstück: Wagen 802, ein dreitüriger MAN SL 202, war ursprünglich ein MAN-Vorführwagen



Der Scania/Hess-Buszug für Wolfsburg auf Probefahrt in der Schweiz. Im Zuge der Überführung nach Wolfsburg war das Gespann auch zu Probefahrten in Fürth unterwegs, wo man, so eine Meldung der Nordbayerischen Zeitung vom 10.3.2004, mit Zeithorizont 2006 über eine Beschaffung von zehn Buszügen als Ersatz für Gelenkbusse nachdenkt. Aufnahme: Hess

Da ist zum einen das kostenlos benutzbare (!) City-Mobil, das vom Hauptbahnhof aus die langgestreckte Fußgängerzone erschließt. Die ist im wesentlichen identisch mit Wolfsburgs Haupteinkaufsstraße, der Porschestraße. Zum Einsatz kommen Volkswagen-Minibusse. Die WVG betreibt die Linie und ist Inhaber der Konzession, ihr entstehen aber keine Kosten. Denn die werden ihr vom VW-Werk, der zum Werk gehörenden Ausstellungsgesellschaft „Autostadt“ und von der Stadt Wolfsburg erstattet. Auch die Kleinbusse für die Linie gehören nicht der WVG, sondern werden vom VW-Werk zur Verfügung gestellt. Die Fahrer der City-Mobile sind bei einer besonderen Gesellschaft angestellt, die ein Tochterunternehmen der Stadtwerke AG (und damit eine Schwester der WVG) ist.

In den Nächten von Freitag auf Samstag von 21 bis 2 Uhr und von Samstag auf Sonntag von 21 bis 5 Uhr gibt es den „Anruf-Bus“. Redecke: „Mit dem Anruf-Bus wollen wir unsere Fahrgäste, unter ihnen nicht zuletzt die Frauen, auch mitten in der Nacht sicher nach Hause bringen.“ Ihre volle Bedeutung erlangen die Anruf-Busse, nachdem die normalen Linien gegen Mitternacht Betriebsschluss gehabt haben. Zum Einsatz kommen die Kleinbusse, die tagsüber die City-Mobil-Linie bedient haben. Der Anruf-Bus nimmt seine Fahrgäste nach telefonischer Bestellung an der gewünschten Haltestelle auf und bringt sie bis vor ihre Haustür. Dafür wird ein „Komfortzuschlag“ erhoben: zusätzlich zum jeweiligen Fahrtausweis ist ein Einzelfahrschein zu lösen. Stolz berichtet Betriebsleiter Redecke: „87 Prozent der Anruf-Bus-Fahrgäste haben eine Zeitkarte, wir tun mit diesem Angebot also vor allem etwas für unsere Stammkunden.“

man nicht, ob das niedersächsische Verkehrsministerium die Ausnahmegenehmigung nach der jetzt für den Anhängerzug genehmigten Zeit verlängern werde. Weshalb man erst einmal vorsichtig sei. Eingesetzt werden soll der Zug vor allem, um eine heute notwendige „Doppeltraktion“ aus einem Gelenk- und einem Solobus zu ersetzen. Die wird zurzeit auf einem Kurs gebraucht, um alle Fahrgäste mitnehmen zu können. Redecke: „Der Zug soll aber überall mal laufen, damit wir im gesamten Netz unsere Erfahrungen machen. Wegen der breiten Straßen, die wir in unserer Stadt haben, kann der Zug völlig unproblematisch auf allen Linien eingesetzt werden.“ Da merkt man, dass Wolfsburg eine junge und vor allem auch, weil von einem Unternehmen der Automobilindustrie nicht ganz unabhängig, eine autogerechte Stadt ist. Wie autogerecht Wolfsburg ist, lässt sich übrigens auch sehr gut an der Gesamtlänge der Busspuren in der Stadt ablesen. Die beläuft sich nämlich auf gerademal 300 Meter.

Die WVG befördert pro Jahr rund 11 Mio Fahrgäste. Dabei entsteht ein Defizit von rund 3,3 Mio EUR. Das erklärt Betriebsleiter Redecke so: „Unser Defizit ist so niedrig, weil wir keine Bahnen haben.“

Abschließend soll noch auf zwei besondere Angebote in Wolfsburgs Stadtverkehr eingegangen werden.



Türseite des Zuges mit zwei Mal zwei Türen

Aufnahme: Hess